



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ODDZIAŁ REGIONALNY W SZCZECINIE

70 - 211 Szczecin ul. Korzeniowskiego 1 tel.: 91 471 33 50, fax: 91 471 33 62

Szczecin, dnia 31.12.2009 r.

Nr IRGD1 – 5003 – 15 / 09

Dot.: zaopiniowania Studium Techniczno –
Ekonomiczno – Środowiskowego obejmującego proj. ul. Nowoprzestrzenną w Szczecinie,
na Nr DIM IV – Z – 76 / 12 / 2009
z dnia 02.12.2009 r.

**Pracownia Projektowa
Dróg i Mostów
Mgr inż. Ryszard Kowalski
ul. Sosnowa 6a
71 – 468 Szczecin**

Do „Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego dla inwestycji obejmującej budowę węzła Tczewska na przecięciu autostrady A6 z istniejącą ulicą Tczewską oraz projektowaną ulicą Nowoprzestrzenną (przedłużenie ul. Goleniowskiej) w Szczecinie stanowiących ciąg drogi powiatowej klasy G”, z którego otrzymano wraz z wystąpieniem rysunek nr 1 na mapie w skali 1 : 50 000 i rysunek nr 2 na dwu arkuszach na mapach w skali 1 : 2000 przedstawiam opinię z poniższymi uwagami i zastrzeżeniami:

- 1) projektowany Węzeł Tczewska (arkusz nr 1 / 2 rysunku nr 2) nie jest usytuowany w sąsiedztwie linii kolejowych i do tego rozwiązania nie wnoszę uwag;
- 2) dla projektowanego skrzyżowania ul. Nowoprzestrzennej z linią kolejową Szczecin Dąbie – Świnoujście (km ok. 3,004) i ul. Goleniowską uzgadniam lokalizację wiaduktu drogowego i projektowaną trasę ul. Goleniowskiej w sąsiedztwie linii kolejowej;
- 3) w ramach modernizacji linii kolejowej E59 na odcinku Poznań – Szczecin – Świnoujście do wymagań międzynarodowych w opracowanym na zamówienie naszej Spółki Studium Wykonalności przyjęto do realizacji w celu podniesienia prędkości pociągów regulację układu geometrycznego torów linii kolejowej. Przewiduje się w miejscu usytuowania wiaduktu drogowego przesunięcie poprzeczne torów linii kolejowej około 1,5 m w prawo w kierunku przyczółka wiaduktu od strony Wielgowa oraz podniesienie niwelety linii kolejowej około 0,10 m i związaną z tym odpowiednią przebudowę sieci trakcyjnej. W Studium Wykonalności przewidziano również rozwiązania nawierzchniowe, podtorzowe i odwodnieniowe dla modernizowanej linii

kolejowej. Opracowanie projektu linii kolejowej i wykonanie robót modernizacyjnych na tym odcinku linii planowane jest przez naszą Spółkę w latach 2015 - 2020, ale projekt wiaduktu drogowego powinien uwzględniać rozwiązanie docelowe infrastruktury kolejowej, a w razie wcześniejszej realizacji inwestycji drogowej również istniejący układ torowy i ukształtowanie sieci trakcyjnej według paszportyzacji prowadzonych przez jednostki organizacyjne naszej Spółki i według protokołów regulacji osi torów prowadzonych przez PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie. Uzyskanie wyprzedzających projektów modernizacji omawianego odcinka linii kolejowej, następnie zaakceptowanych przez naszą Spółkę, do uwzględnienia w opracowaniach projektu drogowego powinno być przeprowadzone staraniami i nakładami Inwestora drogi;

- 4) zgodnie z § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie powinny zostać zlikwidowane przejazdy kolejowe znajdujące się w odległości do 3 km z każdej strony wybudowanego skrzyżowania dwupoziomowego. W razie zaniechania likwidacji takich przejazdów należy podjąć postępowanie według § 6 ust. 2 wyżej wymienionego rozporządzenia, ale nasza Spółka nie wyrazi zgody na pozostawienie przejazdu w km 2,802 w ciągu ul. Zdrowej;
- 5) należy uwzględnić warunki i wymagania zawarte w:
 - a) rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie,
 - b) rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie,
 - c) rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie,
 - d) ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
 - e) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych,
 - f) obowiązujących w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przepisach wewnętrznych:
 - Id – 1 (D – 1) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych,
 - Id – 3 Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego,

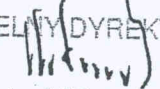
- WTB – E10 Wytyczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe,
 - Wytyczne projektowania i warunki odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem standardów i wymogów dla linii interoperacyjnych;
- 6) zachować należy granice przyległego pasa gruntu dla linii kolejowej zgodnie z § 7 ust.1 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Jest to granica do jakiej dopuścić możemy usytuowanie obiektów drogowych i wydać pozytywną opinię przy uzyskiwaniu przez inwestora odstępstwa od warunków usytuowania budowli w sąsiedztwie linii kolejowej, zastrzegając jednak odrębne rozpatrzenie każdego przypadku;
 - 7) każdorazowo uwzględnić należy nominalnie wymaganą wysokość zawieszenia przewodu jezdnej sieci trakcyjnej 5,60 m nad główką szyn torów linii kolejowej, odległość pionową między osią przewodu jezdnej, a osią liny nośnej nie mniejszą niż 0,20 m, wysokość konstrukcyjną sieci jezdnej 1,70 m oraz zachować należy odległość pomiędzy elementami sieci jezdnej pod napięciem, a elementami obiektu inżynieryjnego, która wynosi co najmniej 0,20 m. Nie należy projektować kotwienia liny nośnej do konstrukcji projektowanego obiektu inżynieryjnego. Elementy wiaduktu należy usztywnić. Na słupach trakcyjnych zawieszona jest linia elektroenergetyczna 15 kV dla potrzeb nieatrakcyjnych własności PKP Energetyka S. A. – nie sprzeciwiamy się jej skablowaniu na skrzyżowaniu z wiaduktem, z warunkami określonymi przez właściciela i naszą Spółkę;
 - 8) przyczółki wiaduktu mogą być usytuowane z zachowaniem odległości ich lic co najmniej 3,20 m od osi torów z uwzględnieniem przesunięć osi torów i poszerzeń skrajni budowli dla torów na łukach z przechyłką. Bliższe usytuowania lic przyczółków niż 3,20 m od osi torów powodować będzie konieczność zabudowy odbojnic w torach linii kolejowej. Konstrukcje fundamentów przyczółków nie mogą naruszyć zwiększonego w stosunku do PN – K – 02057 : 1969 Koleje normalnotorowe. Skrajnie budowli, dolnego obrysu skrajni o wymiarach 2,20 m od osi toru i 1,50 m poniżej główki szyny;
 - 9) elementy wiaduktu nie mogą spowodować braku widoczności sygnałów na semaforach przed posterunkiem ruchu Szczecin Dąbie SDC oraz na tarczach ostrzegawczych przejazdowych przed przejazdami w km 3,9 i w km 4,4 linii Szczecin Dąbie – Świnoujście;
 - 10) projektowana ulica (wiadukt) krzyżują się z kablami do urządzeń sterowania ruchem kolejowym naszej Spółki – przebieg tych kabli i warunki ich zabezpieczenia zostaną określone przez jednostkę organizacyjną naszej Spółki w toku kontynuowania prac projektowych przez inwestora drogowego;
 - 11) drzewa i krzewy w zagospodarowaniu drogowym mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru kolejowego;

- 12) wody z odwodnienia wiaduktów nie mogą być odprowadzane w obręb podtorza linii kolejowej;
- 13) realizacja robót nie może powodować przerw w ruchu kolejowym na linii i wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej nad oboma torami. Uwzględnić należy, że zamknięcia torowe i czasowe wyłączenia napięcia z przerwami w ruchu pociągów w związku z budową obiektów drogowych podlegają planowaniu długoterminowemu i zgłoszeniu do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie w terminie do 1 grudnia na rok przed wejściem rozkładu jazdy pociągów, w którego czasie realizacji będą wykonywane roboty budowlane. Inwestor pokryje koszty związane ze zmianą organizacji ruchu kolejowego i ewentualne straty naszej Spółki związane z ograniczeniami w udostępnianiu linii kolejowej przewoźnikom;
- 14) działka ewidencyjna nr 29 / 1 w obrębie ewidencyjnym nr 4146 Szczecin Dąbie wchodzi do terenów zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe. Do celów projektowych należy stosować mapy prowadzone przez PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej. Również wyżej wymieniona jednostka prowadzi Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej dla sieci uzbrojenia na terenach zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe.

Dysponowanie nieruchomością na cele budowlane, zajęcie przestrzeni nad linią kolejową, służebności, opłaty z tytułu trwałego pozostawienia w gruncie obiektów i urządzeń obcych inwestorów lub docelowe ustanowienie odpłatnie odrębnej własności obiektów budowlanych na gruncie innego wieczystego użytkownika są regulowane umową zawieraną przez inwestora z PKP S.A. Oddziałem Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie.

Do wiadomości:

1. **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**
Zakład Linii Kolejowych
w Szczecinie
2. **PKP S.A. Oddział Gospodarowania**
Nieruchomościami w Szczecinie
3. **Kierownik Kontraktu w miejscu**

NACZELNY DYREKTOR (2)

mgr Józef Matuszczyk

Opracował: Stanisław Pyzio
Nr telefonu: 91 471 33 44