



# PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W SZCZECINIE

Dział Budynków, Budowli i Inwestycji

70-211 Szczecin, ul. Korzeniowskiego 1, tel.: +48 692 481 054, 91 471 1393, fax.: +4891 471 5409

IZIW7-505-94/03/2014

Szczecin, 10.03.2014

## TOP PROJEKT

ul. Irysowa 26

80 – 177 Gdańsk

*dotyczy: Wykonania wariantowej koncepcji kładki dla pieszych i rowerzystów, zlokalizowanej w rejonie ronda w ciągu drogi krajowej nr 3 (ul. Wolińskiej) w Świnoujściu.*

Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie, w odpowiedzi na pismo nr TP/#202/13117 z dnia 26.02.2014 r. podaje warunki dla kładki pieszo – rowerowej zlokalizowanej w rejonie ronda w ciągu drogi krajowej nr 3 (ul. Wolińskiej) w Świnoujściu.

1. W projektowaniu kładki 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 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne 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. oraz w PKP S.A. przepisach wewnętrznych:

- *Id – 1 Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych,*
  - *Id – 2 Warunki techniczne dla kolejowych obiektów inżynierskich,*
  - *Id – 3 Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego,*
  - *WTB – E10 Wytyczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe,*
  - *Standardach technicznych – szczegółowych warunkach technicznych dla modernizacji lub budowy linii kolejowych dla prędkości  $V_{max} \leq 200 \text{ km / h}$  (dla taboru konwencjonalnego) i  $250 \text{ km / h}$  (dla taboru z wychylnym pudłem)” przyjętych do stosowania w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. od dnia 14.06.2010 r.,*
  - *Wytycznych projektowania i warunkach odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem standardów i wymogów dla linii interoperacyjnych,*
  - *D – 19 Instrukcji o organizacji i wykonywaniu pomiarów w geodezji kolejowej,*
  - *instrukcji Ig-1 „Rodzaje i obieg dokumentacji geodezyjno – kartograficznej wykonywanej na poszczególnych etapach modernizacji linii kolejowych”;*
2. w nawiązaniu do wyżej wymienionych przepisów należy uwzględnić:
    - a) wody z odwodnienia kładki nie mogą być odprowadzane w obręb podtorza linii kolejowej,
    - b) elementy kładki należy usztywnić oraz zastosować ochronę obiektu przed korozją wywołowaną prądami błądzącymi z sieci trakcyjnej;
    - c) konstrukcja kładki nie może naruszać wymiarów określonych w *PN – K – 02057 : 1969 Koleje normalnotorowe. Skrajnie budowli;*
  3. Do celów projektowych należy stosować mapy prowadzone przez PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej w Szczecinie. Również wyżej wymieniona jednostka prowadzi Zespół Uzgadniania Dokumentacji Projektowej dla sieci uzbrojenia na terenach zamkniętych, przez które przebiegają linie kolejowe;
  4. sieci uzbrojenia terenu, w tym kable i urządzenia naszej Spółki powinny być wniesione przez geodetę w ramach aktualizacji mapy do celów projektowych;
  5. 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. Inwestor pokryje koszty związane ze zmianą organizacji ruchu kolejowego i ewentualne straty naszej Spółki związane z ograniczeniami w udostępnianiu linii kolejowej przewoźnikom;
  6. dysponowanie nieruchomością na cele budowlane, zajęcie przestrzeni nad i pod 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 Poznaniu;

Zastrzega się wymóg uzgodnienia dalszych etapów i części opracowania projektowego, przy istniejącym ryzyku ewentualnych zmian prawnych na których opierają się niniejsze wskazania, a którego skutki poniesie jednostka projektowa.

Zastrzega się, że dalsze uzgodnienia wydawane będą z uwzględnieniem kryterium zadań zarządzania infrastrukturą kolejową i bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego oraz planowanych zadań inwestycyjnych oraz wyrażają zgodę naszej Spółki (§1 ust. 2 porozumienia nr 2 do umowy D50-KN-1L/01 zawartego w dniu 23 marca 2009 r. pomiędzy PKP SA a PKP Polskimi Liniami Kolejowymi S.A.) na wykonanie na obszarze kolejowym inwestycji osoby trzeciej objętej powyższym opiniowaniem.

Sporządził: Janusz Barański  
Tel. 091 4711393

ZASTĘPCA DYREKTORA

Włodzimierz Wiatr