



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 09. 12. 2009 r.

Nr IRGD1 – 5003 – 13 / 09

Dot.: zaopiniowania koncepcji etapu VI
obwodnicy śródmiejskiej w Szczecinie
na Nr OBS / 020 / 2009

**Pracownia Projektowa
Maciej Kasprzyk
ul. Łużycka 16 / 8
74 – 100 Gryfino**

W związku z otrzymanym w dniu 12.10.2009 r. i uzupełnionym w dniu 19.11.2009 r. wystąpieniem w sprawie zaopiniowania koncepcji i wydania warunków dla etapu VI obwodnicy śródmiejskiej w Szczecinie (odcinek ul. Niemierzyńska – al. Wojska Polskiego wraz z węzłem Łękno), biorąc pod uwagę skrzyżowania z linią kolejową Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński, zmianę trasy tej linii i usytuowanie obiektów drogowych w sąsiedztwie obszaru kolejowego, informuję o możliwości zastosowania każdego z rozwiązań wariantowych dla wymienionego powyżej etapu obwodnicy.

Należy uwzględnić następujące podstawowe warunki:

- 1) linia kolejowa Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński na szlaku Szczecin Turzyn – Szczecin Niebuszewo jest linią kategorii drugorzędnej, dwutorową, zelektryfikowaną. Linia jest udostępniana dla przewozów pasażerskich i towarowych zgodnie z wprowadzonym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. „Regulaminem przydzielania tras i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych”. Nie przewiduje się zmian w powyższej charakterystyce linii kolejowej;
- 2) obowiązują 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 – 2 (D – 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,
 - Wytyczne projektowania i warunki odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem standardów i wymogów dla linii interoperacyjnych;
- 3) 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 obwodnicy i wydać pozytywną opinię przy uzyskiwaniu przez inwestora odstępstwa od warunków usytuowania budynków i budowli w sąsiedztwie linii kolejowej, zastrzegając jednak odrębne rozpatrzenie każdego przypadku,
- 4) przy ustaleniu wysokości spodu konstrukcji wiaduktów drogowych należy uwzględnić podniesienie o 0,10 m istniejącej wysokości położenia główek szyn torów linii kolejowej, a przy określaniu rozpiętości przęsła wiaduktów nad torami linii kolejowej należy uwzględnić potrzebę przyszłej regulacji istniejącego położenia osi torów linii kolejowej poprzez ich poprzeczne przesunięcia w prawo lub w lewo po 0,10 m, jeżeli projektant wiaduktów nie uzyska i nie uwzględni dokładnego docelowego położenia geometrycznego osi torów linii kolejowej według protokołów regulacji osi torów prowadzonych przez PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie;
- 5) dopuszcza się obniżone zawieszenia przewodu jezdnej sieci trakcyjnej do 5,20 m nad główką szyn torów linii kolejowej z możliwością obniżenia liny nośnej z uwzględnieniem odległości pionowej między osią przewodu jezdnej, a osią liny nośnej nie mniejszej niż 0,20 m. Przyjąć należy wysokość konstrukcyjną sieci jezdnej 1,70 m. Zachować należy odległość pomiędzy elementami sieci jezdnej pod napięciem (w tym przypadku lina nośna), a elementami obiektu inżynierskiego, która wynosi co najmniej 0,20 m. Nie należy projektować kotwienia liny nośnej do konstrukcji projektowanego obiektu inżynierskiego;

- 6) drzewa i krzewy mogą być usytuowane w odległości nie mniejszej niż 15 m od osi skrajnego toru kolejowego;
- 7) wody z odwodnienia wiaduktów nie mogą być odprowadzane w obręb podtorza linii kolejowej;
- 8) przyjmuje się proponowaną długość peronów po 200 m. Wysokość peronu powinna wynosić 0,55 m nad główką szyny. Obecnie nie możemy przesądzić o konieczności odbudowy peronów i ich standardów oraz wyposażenia. Obecnie nie są tu prowadzone przewozy pasażerskie, ale jeżeli takie przewozy zostałyby uruchomione (co nie jest wykluczone) z przystankiem osobowym Szczecin – Łękno, wówczas zobowiązani jesteśmy do eksploataowania peronów,
- 9) realizacja robót nie może powodować przerw w ruchu kolejowym na linii i wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej nad oboma torami. Dopuszcza się takie etapowanie i fazowanie robót, aby ruch kolejowy trakcją elektryczną był prowadzony przynajmniej po jednym torze szlakowym. Uwzględnić należy że, zamknięcia torowe i czasowe wyłączenia napięcia z przerwami w ruchu pociągów w związku z budową obiektów obwodnicy i linii kolejowej 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. Warunkiem udzielenia zamknięć torowych objętych planowaniem długoterminowym (rocznym) jest ich wprowadzenie do sieciowego harmonogramu zamknięć torowych, stanowiącego załącznik do Regulaminu przydzielania tras i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych. Następnie ujęte w planie długoterminowym zamknięcia torowe i wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej podlegają planowaniu okresowemu 5 – tygodniowemu przed tygodniem wymaganego zamknięcia torowego i wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej. Wystąpienia o zaplanowanie okresowe zamknięcia torowego i wyłączenia napięcia w sieci trakcyjnej dokonuje się do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie co najmniej na 35 dni przed zaplanowanym terminem rozpoczęcia robót. Ponadto, co najmniej na 45 dni przed zaplanowanym terminem rozpoczęcia robót Inwestor powinien zwrócić się do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie o odpłatne opracowanie regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót. Inwestor pokryje koszty związane ze zmianą organizacji ruchu kolejowego i ewentualne straty naszej Spółki związane z ograniczeniami w udostępnianiu linii kolejowej przewoźnikom.

W przypadku wariantu 2 koncepcji należy przedstawić analizę projektowanego układu torowego (parametry, prędkości pociągów, porównanie ze stanem istniejącym), założenia technologiczne, etapowe i harmonogramowe wykonania, rozwiązania sieci trakcyjnej, które są wymagane dla ustalenia przez nas ostatecznych

warunków dla tego wariantu. Również ostateczna akceptacja przez nas dla wszystkich wariantów warunków dla sieci trakcyjnej na skrzyżowaniu z projektowanymi wiaduktami oraz likwidacji ewentualnych kolizji z naszymi sieciami uzbrojenia terenu może nastąpić po przedstawieniu rozwiązań w odniesieniu do poszczególnych lokalizacji.

Przechylamy się do likwidacji przejazdu w km 5,527 , ale możliwość likwidacji przejazdu uzależniona jest od stanowiska pozostałych uczestników postępowania w sprawach przejazdów kolejowych.

Zgoda na dysponowanie nieruchomościami na cele budowlane, zajęcie przestrzeni nad linią kolejową, służebności, opłaty z tytułu trwałego pozostawienia w gruncie obiektów i urządzeń stanowiących inwestycje lub docelowego ustanowienia odpłatnie odrębnej własności obiektów budowlanych na gruncie innego wieczystego użytkownika zostaną uregulowane umową zawieraną przez Inwestora z PKP S.A. Oddziałem Gospodarowania Nieruchomościami w Szczecinie.

Za usługę wydania niniejszego uzgodnienia i warunków zostanie pobrana, odrębnie wystawioną fakturą VAT, opłata w wysokości 327,73 zł (z podatkiem VAT).

Do wiadomości:

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Szczecinie
2. PKP S.A. Oddział Gospodarowania
Nieruchomościami w Szczecinie

Zastępca Naczelnego Dyrektora
Dział Ekonomiczny i Finansowy
[Podpis]
mgr Hejrota Józef / Oddział Gospodarowania

Opracował: Stanisław Pyzio
Nr telefonu: 91 471 33 44