

Nr IZDK2-505-188 /17

Kraków, 4.08.2017

Dot. zadania pn. „Wielobranżowa koncepcja projektowa dla budowy zachodniej obwodnicy Podłęża”

ARG
Projektowanie Inwestycyjne Sp. z o.o.
Ul. Czereśniowa 4a
31-410 Kraków

W odpowiedzi na pismo nr ARG/322.1/KD/2159/2017r. z dnia 25.07.2017r., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, **opiniuje pozytywnie** z nw. warunkami koncepcję lokalizacji wiaduktu drogowego nad linią kolejową nr 95 Kr. Mydlniki – Podłęże km 32,408 (tor1) i km 32,932 (tor2) oraz nad linią nr 91 Kraków – Medyka km 17,568 (tor 1) i km 17,628 (tor2), w ramach zadania pn.: Wielobranżowa koncepcja projektowa dla budowy zachodniej obwodnicy Podłęża”.

Przy realizacji Inwestycji należy spełnić warunki:

1.Obszar lokalizacji wiaduktu drogowego jest objęty okresem gwarancyjnym, a także zachowaniem okresu trwałości projektu, w ramach zadania pn.: „Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych na linii kolejowej Kraków – Medyka – granica państwa na odcinku Podłęże – Bochnia w km 16,000 – 39,000, w ramach Projektu ”Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III” Przetarg 1, które obejmowało kompleksową modernizację linii kolejowej nr 091 od Rudzic do Bochni od km 16,000 do km 39,000 oraz regulację torów w profilu do obowiązujących wtedy warunków technicznych na odcinku linii 95 Kraków Mydlniki - Podłęże od km 31,500 do km 33,868 tor nr 1 i od km 32,680 do km 34,398 toru nr 2, a także została wybudowana nowa sieć trakcyjna nad torem nr 1 linii 95 od km 32,161 i torem nr 2 od km 32,698 w kierunku stacji Podłęże.

2.W związku z tym prace prowadzone w pobliżu zabudowanych urządzeń w ramach ww. projektu powinny być wykonywane z należytą ostrożnością. Ingerencja w przedmiotowe urządzenia może spowodować przerwanie okresu gwarancyjnego. W przypadku uszkodzenia zabudowanych urządzeń w ramach projektu POLiŚ Wykonawca budowy przedmiotowego wiaduktu drogowego przejmie gwarancję w zakresie wyrządzonej szkody wraz ze wszystkimi konsekwencjami z tego wynikającymi.

3.Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne znajduje się w najbliższym sąsiedztwie m.in.:

1. Projektu pn.: „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc -Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz”
2. Projektu pn.: „Prace na linii kolejowej nr 95 Kraków Mydlniki – Podłęże na odcinku Kościelniki – Podłęże” realizowanego w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej”.
3. Projektu CEF pn.: „Prace na linii kolejowej E30 na odcinku Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej”.

5. W przypadku, gdy technologia robót będzie wymagała zamknięcia torów, wyłączenia napięcia należy opracować harmonogram robót i uzgodnić go z tut. Zakładem oraz PKP Energetyka sp. z o.o. Zakład Południowy w Krakowie z 6 – cio miesięcznym wyprzedzeniem.
6. Harmonogram zamknięć torowych z określeniem ilości godzin i dni należy zgłosić do Zakładu Linii Kolejowych w Krakowie z wyprzedzeniem co najmniej 6-ciu miesięcy.
- Zamknięcia zostaną przydzielone po uwzględnieniu terminów robót własnych. Do realizacji zadania należy przyjąć technologię, uwzględniającą minimalną ilość godzin zamknięć torowych.

7. Istniejące urządzenia i budowle PKP S.A. (energetyczne, srk, teletechniczne, gazociągi etc.) kolidujące z budową projektowanego obiektu lub filarami projektowanego obiektu winny być przebudowane lub zabezpieczone kosztem i staraniem Inwestora zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami pod nadzorem służb PKP, i tak np. projektowane podpory wiaduktu nie mogą znajdować się na istniejących kablach do urządzeń sterowania ruchem kolejowym, nie mogą ograniczać widoczności sygnałów na istniejących sygnalizatorach z odległości przewidzianych w Wytycznych Technicznych Budowy Urządzeń Sterowanie Ruchem Kolejowym w Przedsiębiorstwie Polskie Koleje Państwowe WTB – E10. Ewentualne kolizje z kablami należy zaprojektować i wykonać zgodnie z PN -E – 05125.

8. Projekty branżowe, związane z przebudową urządzeń i budowli kolejowych, jak również projekt podstawowy tj. projekt wiaduktu należy uzgodnić z następującymi zakładami Grupy PKP:

- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Pl. Matejki 12
- PKP Energetyka Sp. z o.o. Zakład Południowy w Krakowie, ul. Kamienna 14,
- TK Telekom Sp. z o.o. ul. Kijowska 10/12 A, Warszawa
- PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie, Rondo Mogiłskie , 31-516 Kraków.
- PKP Utrzymanie sp. z o.o., Rondo Mogiłskie 1, 31-516 Kraków

9. Roboty w terenie będzie można prowadzić na podstawie uzgodnionego projektu budowlanego, pozwolenia na budowę, umowy na wejście w teren (umowa dzierżawy na czas prowadzenia robót , nadzór i w razie konieczności za pozostawienie na stałe elementów w terenie PKP) oraz umowy na udostępnienie terenu zawartej pomiędzy Inwestorem, a PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Krakowie, Pl. Matejki 12.

PKP PLK S.A. zastrzega sobie prawo do wniesienia dodatkowych uwag i zastrzeżeń na etapie uzgadniania projektu budowlanego.

Szczegóły techniczne wymagań kolejowych będą uzgadniane bezpośrednio na etapie projektowania.

Do wiadomości:
ISE Tarnów

DYREKTOR
Zastępca ds. Technicznych
Krzysztof Drebot
Krzysztof Drebot

Naczelnik Działu
Łoszek Krzysztof
Łoszek Krzysztof

Opracował/a: Dorota Orzechowska, tel. +48 12 393 13 79

Zwracamy szczególną uwagę że dalszą część uzgadnianego projektu pn.: „Wielobranżowa koncepcja projektowa dla budowy zachodniej obwodnicy Podłęża” **w zakresie projektowanej drogi** od km 0+00 do km 0+350 oraz projektowanego Węzła Niepołomice **może kolidować** z projektem pn.: „**Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc -Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz**”.

W związku z powyższym **wskazany zakres projektu należy również uzgodnić** z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Południowy.

4. Na etapie projektu budowlanego bezwzględnie należy zastosować w zakresie odwodnienia i odprowadzenia wód wszelakiego pochodzenia rozwiązanie wykluczające odpływ i przepływ wód rowami przebiegającymi wzdłuż torów linii kolejowych, muszą zostać zebrane w system urządzeń odwadniających i odprowadzone poza obszar kolejowy.

9. Oświetlenie wiaduktu należy zaprojektować w taki sposób, aby nie występowało zjawisko ośnienia maszynistów w przejeżdżających pojazdach trakcyjnych.

10. W celu zabezpieczenia ruchu kolejowego przed spadaniem przedmiotów, śniegu, lodu itp. poziomu jezdni, na obiekcie należy wykonać odpowiednie rozwiązania techniczne.

11. Projektowany wiadukt drogowy należy zaprojektować zgodnie z:

- wymogami obowiązujących norm, przepisów i wytycznych
- Instrukcją Id-1 (D-1) Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych przyjętą do stosowania Uchwała nr 173 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 18.05.2005 r.-(wersja znowelizowana)
- Rozporządzeniem Ministra transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. nr 151, poz. 987).

Ponadto informujemy, że nowobudowane obiekty inżynierskie (wiadukty drogowe) nie powinny wymuszać przebudowy i stosowania odstępstw od wymagań technicznych dla budowli kolejowych i obiektów budowlanych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ponadto:

1. Projekt budowlano-wykonawczy wiaduktu należy opracować na aktualnej mapie sytuacyjno – wysokościowej w skali 1:500. Mapy te własnym kosztem i staraniem aktualizuje i opracowuje Inwestor lub projektant przed przystąpieniem do projektowania.
2. Lokalizację projektowanego obiektu należy jednoznacznie nawiązać do kilometrażu linii kolejowej oraz do przekroju poprzecznego i podłużnego torowiska (odległościowo i wysokościowo).
3. Przed przystąpieniem do robót wymagających zamknięć torowych należy :
 - uzgodnić konieczność zamknięć z tut. Zakładem,
 - spisać: umowę na pokrycie strat PKP w związku z udzielonymi zamknięciami torów, regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu pociągów w celu wykonania robót.
4. Inwestor poniesie wszystkie ewentualne koszty związane z prowadzeniem okresowych ograniczeń prędkości pociągów lub z okresowym zamknięciem torów przez PKP PLK S.A. dla wykonania prac w obszarze kolejowym.