



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W POZNANIU

61-875 Poznań

Aleja Niepodległości 8

Telefon/Fax (61) 63-31-012

IZIW2 – 505-172/10

Poznań, 22.11.2010

Dot.: Warunki techniczne dla koncepcji budowy wiaduktu drogowego lub przebudowy przejazdu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 430 w km 155,241 linii nr 271 Wrocław - Poznań.

LAFRENTZ - POLSKA
Sp. z o.o.

2010 - 12 - 01

LAFRENTZ – Polska Sp. Z o. o.

Uu. Zbąszyńska 29

60-359 Poznań

121205
msaw
9601
C.Rondel

W odpowiedzi na pismo nr FTP/TP/Z-5/397/3230/09/10 z dnia 16.08. 2010 r., PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu ustala następujące warunki techniczne na budowę wiaduktu drogowego lub przebudowy przejazdu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 430 w km 155,241 linii nr 271 Wrocław - Poznań:

WARIANT I – budowa wiaduktu drogowego:

1. Projekt wykonać na podkładach geodezyjnych kolejowych.
2. Minimalna skrajnia pozioma toru od jego osi do elementów wiaduktu nie może być mniejsza od 2,50 m.
3. Wiadukt musi posiadać własny system odwodnieniowy (odwodnienie wiaduktu nie może być odprowadzane do odwodnienia torów).
4. Na wiadukcie w z obu stron miejscach znajdujących się nad siecią trakcyjną zamontować osłony przeciwporażeniowe.
5. Ponadto zachować minimalną odległość elementów konstrukcji wiaduktu od elementu sieci trakcyjnej znajdującej się pod napięciem wynoszącą, co najmniej 200 mm. Sieć trakcyjną w miejscu projektowanego wiaduktu należy przebudować celem uzyskania prawidłowej profilacji wynikającej z obniżenia jej zawieszenia pod wiaduktem (nominalna wysokość zawieszenia przewodów jezdnych od główki szyny wynosi 5600 mm). Profilowanie sieci trakcyjnej nie może spowodować przekroczenia dopuszczalnych różnic wysokości zawieszenia przewodów jezdnych w kolejnych punktach podwieszenia (konstrukcjach wsporczych) wynoszącej 30 mm. Należy pamiętać, że wysokość konstrukcyjna (odległość pionowa pomiędzy liną nośną i przewodami jezdными) istniejącej sieci tr., określona jej typem wynosi 1700 mm. Dopuszcza się zmniejszenie wysokości konstrukcyjnej z zastosowaniem rozwiązań katalogowych.
6. Metalowa i żelbetowa konstrukcja wiaduktu znajdująca się w strefie oddziaływania sieci tr. powinna być usztywniona pośrednio przez zwiernik wielokrotnego działania oraz posiadać osłony przeciwporażeniowe pionowe tak dobrane, aby odległość do sieci tr. pod napięciem wynosiła minimum 2000 mm.
7. Na ewentualną przebudowę sieci tr. oraz usztywnienie wiaduktu należy opracować dokumentację techniczną.
8. Należy usunąć kolizję kabli ziemnych i tarcz ostrzegawczych ToA i ToB stacja Luboń (brak widoczności sygnałów z uwagi na projektowany wiadukt).

WARIANT II – przebudowa przejazdu w km 155,241

1. Należy opracować i przedłożyć do uzgodnienia w Zakładzie Linii Kolejowych dokumentację projektową usunięcia kolizji urządzeń rogatkowych i kabli podziemnych oraz urządzeń oświetlenia przejazdu.
2. Ze względu na maksymalną długość dróg rogatkowych dopuszczonych do stosowania na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. może zaistnieć potrzeba konieczności zastosowania dwóch kompletów urządzeń rogatkowych jeden komplet na 2 pasy ruchu z pasem zieleni po środku.

UWAGI OGÓLNE

9. Konieczna przebudowa sieci tr. i uszynienie wiaduktu, urządzeń srk, urządzeń rogatkowych oraz telekomunikacyjnych należy wykonać kosztem i staraniem inwestora.
10. Ze względu na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz pracowników budujących wiadukt bezpośrednio nad torami kolejowymi lub przebudowywanymi przejazd kolejowy należy zastosować takie zabezpieczenia, by wykonywanie robót nie zagrażało bezpieczeństwu.
11. Należy opracować technologię robót wraz z fazowaniem i harmonogramem robót dla określenia niezbędnych zamknięć torowych oraz ograniczeń w prowadzeniu ruchu pociągów w czasie budowy.
12. W wykonawstwie należy przyjąć założenie, że w trakcie budowy wiaduktu lub przebudowy przejazdu zawsze będą czynne tory stacji Poznań Główny w celu możliwości prowadzenia ruchu pociągów linią.
13. Należy opracować technologię ruchowo – przewozową dla określenia możliwości przepuszczenia rozkładowej ilości pociągów i do zminimalizowania strat eksploatacyjnych.
14. W czasie budowy wiaduktu należy uwzględnić „Wytyczne zabezpieczenia miejsca robót wykonywanych na torze zamkniętym podczas prowadzenia ruchu pojazdów kolejowych po torze czynnym z prędkością $V \geq 100$ km/h” wprowadzone Uchwałą nr 110/2010 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
15. Na min 60 dni przed planowanym rozpoczęciem prac związanych z budową wiaduktu lub przebudową przejazdu wykonawca zobowiązany jest wystosować wniosek do Zakładu Linii Kolejowych celem powołania komisji dla opracowania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu, na której obowiązany jest przedstawić zatwierdzony przez PLK harmonogram robót, technologie oraz uzgodnioną dokumentację techniczną.

Opracowanie ww technologii wraz z fazowaniem i harmonogramem robót umożliwi określenie optymalnych terminów zamknięć torowych, ograniczeń w prowadzeniu ruchu pociągów, oraz prowadzenia nadzoru ze strony PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., a tym samym zminimalizowania kosztów poniesionych w wyniku strat eksploatacyjnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. i przewoźników, które jest zobowiązany pokryć Inwestor (wykonawca) wiaduktu., co w znacznym stopniu może przyczynić się do obniżenia kosztów inwestycji.

Informujemy, że wszystkie straty PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. wynikające z opóźnień pociągów, odwołania pociągów, zmian w rozkładzie jazdy pociągów jak również wynikające z nieterminowego zakończenia prac związanych z zamknięciami torowymi lub wyłączeniami sieci trakcyjnej (obecnie 8,00 zł/min opóźnienia pociągu) zobowiązany będzie pokryć inwestor lub wykonawca zgodnie z ustaleniami między nimi, które należy przedstawić w czasie opracowywania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów w czasie wykonywania robót.

Na min. 45 dni przed planowanym rozpoczęciem robót związanymi z zamknięciami torowymi, wyłączeniami napięcia w sieci trakcyjnej lub ograniczeniem prędkości biegu pociągów, wykonawca zobowiązany jest zgłosić w Zakładzie Linii Kolejowych w Poznaniu potrzeby zamknięć torów, wyłączeń napięcia w sieci trakcyjnej lub ograniczenia prędkości biegu pociągów

celem uwzględnienia tych ograniczeń w rozkładzie jazdy pociągów i uzgodnienia zmian z przewoźnikami.

Zgodnie z Decyzją nr 11/2007r z dnia 25.10.2007r Dyrektora Zakładu Linii Kolejowych w Poznaniu, wszystkie czynności PKP są płatne i przykładowo wynoszą: 200zł + VAT za każdego pracownika uczestniczącego w opracowywaniu regulaminu i po 200zł + VAT za uzgodnienie z każdym Działem Zakładu oraz za nadzory ze strony PKP za 1 pracownika: 550,00 zł + VAT przy zamknięciu do 8 godzin i 1100,00 zł + VAT przy zamknięciach powyżej 8 godzin.

16. O warunki zabudowy należy wystąpić do PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji, Oddział w Poznaniu, al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań w związku z planowaną modernizacją stacji Poznań Główny.
17. Pełną dokumentację projektową należy przesłać w celu uzgodnienia do Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej znajdującego się przy PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu, al. Niepodległości 8, 61-875 Poznań.
18. Wszystkie koszty związane z budową wiaduktu lub przebudową przejazdu ponosi inwestor.

Uwagi dodatkowe: Wydając warunki techniczne dla koncepcji budowy wiaduktu drogowego lub przebudowy przejazdu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 430 w km 155,241 linii nr 271 Wrocław - Poznań, Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu poniósł koszty na kwotę 400,00 zł + 22% VAT – łącznie 488,00 zł

Dyrektor
wz.
mgr inż. Marek Kaszubski
Zm. Dyrektora

Opracował:
Dariusz Szczesniak
Telefon 061 63-31-012
d.szczesniak@plk-sa.pl

