

Nr pisma IZ11DO.2161.8.2024.MK.5

Gdynia 14.11.2024r.

Dotyczy: wstępnych warunków technicznych do ujęcia w koncepcji programowo-przestrzennej

DYREKCJA ROZBUDOWY MIASTA  
GDAŃSKA

ŻAGŁOWA 11, 80-560 GDAŃSK

[drmg@gdansk.gda.pl](mailto:drmg@gdansk.gda.pl)

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni w odpowiedzi na pismo nr PLU.4001.268.2024.AS Sygn. 197679 w sprawie wydania warunków technicznych do ujęcia w koncepcji programowo-przestrzennej na budowę bezkolizyjnego przekroczenia torów kolejowych linii nr 9 Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny w dzielnicy Gdańsk – Orunia ustanawia następujące warunki:

#### A. Warunki techniczne:

1. Z uwagi na będące w toku programy projektowe obejmujące trójmiejski węzeł kolejowy obejmujące:
  - linię nr 009 Warszawa – Gdańsk i linię nr 202 Gdańsk – Stargard na odcinkach Tczew – Gdańsk i Gdańsk – Gdynia – Studium Wykonalności *Poprawa przepustowości Tczew - Gdynia*, realizowane przez PKP PLK S.A.
  - projekt budowy linii dużych prędkości (KDP) linia nr 5 odcinek Lipno – Gdańsk, realizowany przez Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.,  
na obecnym etapie nie jest możliwe ustalenie ostatecznego przebiegu i zakresu oddziaływania infrastruktury na otoczenie zewnętrzne obu projektowanych linii kolejowych.Pod względem funkcjonalnym odcinek linii nr 009 i 5 od obecnego przystanku osobowego Gdańsk Lipce do stacji technicznej Gdańsk Południowy stanowić będzie linię czterotorową (obecne 2 tory linii nr 009 oraz projektowane 2 tory dla ruchu mieszanego lub KDP).
2. Z uwagi na powyższe uwarunkowania w miejscu skrzyżowania projektowanego układu drogowego (ul. Boczna wariant 1 i 2) z projektowanym układem torowym **zaleca się zaprojektowanie i wykonanie wiaduktów drogowych** zachowujących skrajnię

kolejową GPL-2 z dodatkową rezerwą po ok. 4,2m z obu stron docelowego układu torowego. W takim przypadku wymaga się zaprojektowania obiektu jednoprzęsłowego (bez podpór pośrednich w układzie torowym i podtorzu) **o szerokości w płaszczyźnie poziomej ok. 36,60 m.**

W przypadku gdyby ograniczenia techniczne i uwarunkowania terenowe wykluczyły możliwość zaprojektowania we wskazanej lokalizacji wiaduktu drogowego, należy zaprojektować **wiadukt kolejowy** z jezdnią o szerokości analogicznej jak dla wiaduktu drogowego.

Wstępnie należy założyć, że nowe tory na odcinku od przystanku Gdańsk Lipce – do stacji Gdańsk Południowy zostaną zlokalizowane zgodnie z koncepcją układu geometrycznego udostępnionego przez PKP PLK S.A. Centrum Realizacji Inwestycji w Gdańsku; Załącznik:Tory\_S7\_Sandomierska.dxf, fragment docelowego układu torowego planowanego do zrealizowania w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia” na odcinku Gdańsk Lipce – Gdańsk Południowy. Materiał przedstawia wyłącznie w planie osie docelowego układu torowego (kolor czerwony – zakres projektowany i zielony – zakres istniejący) oraz zakres peronów (kolor granatowy). Na przedmiotowym obszarze planowana jest rozbudowa układu torowego PLK S.A. o dwa nowe tory wraz z przebudową branż powiązanych. Przedmiotowy materiał jest udostępniany dla jednostek Miasta Gdańska, na potrzeby opracowania bezkolizyjnych przekroczeń LK9.

3. W przypadku gdyby projekt skrzyżowania układu drogowego z liniami kolejowym wymagał wybudowania wiaduktu kolejowego, to obiekt(y) inżynierski należy zaprojektować w oparciu o modele obliczeniowe przyjęte wg Polskich Norm i Eurokodów.

- prędkość maksymalna na torach linii nr 9 oraz na torach dobudowywanych – 200 km/h - ruch pasażerski, 120 km/h - ruch towarowy,
- model Obciążenia LM71 (i model obciążenia SW0 dla mostów ciągłych) przedstawiający normalny ruch kolejowy na głównych liniach kolejowych,
- Jako współczynnik klasyfikujący obciążenie pionowe należy używać współczynnika  $\alpha=1,33$ ,

Przy projektowaniu obiektu(ów) należy uwzględnić ponadto wszystkie pozostałe wymagania wskazane w STANDARDACH TECHNICZNYCH: szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości  $V_{max} \leq 250$  km/h, TOM III KOLEJOWE OBIEKTY INŻYNIERYJNE .

Ponadto:

- 1) Dla przypadku wiaduktu kolejowego należy zaprojektować strefy przejściowe pomiędzy normalną konstrukcją podtorza, a obiektem(ami).
- 2) Dla przypadku wiaduktu drogowego należy zaprojektować system odwodnienia odprowadzający wodę z jezdni, zza przyczółków, ścian czołowych i ścian oporowych

oraz izolację przeciwwodną przęseł i powierzchni podpór stykających się z gruntem – poza obszar kolejowy. Ponadto system odwodnienia w sąsiedztwie obiektu należy zaprojektować i przebudować w taki sposób aby zapewniać skuteczny odbiór wód z obszaru kolejowego (kolejowego systemu odwodnienia), z uwagi na to, że budowa obiektu(ów) może spowodować przerwanie obecnych systemów odwodnienia (rowów bocznych i drenaży) działających wzdłuż linii nr 9.

- 3) Z uwagi na wysoki poziom wód gruntowych oraz profil podłużny układu drogowego należy zaprojektować odwodnienie mechaniczne projektowanej drogi i wiaduktu kolejowego. W takim przypadku należy zaprojektować przepompownię, której zarząd, utrzymanie, po jej wybudowaniu pozostanie w gestii Inwestora i na jego stanie majątkowym.
- 4) Konstrukcja przęsła wiaduktu kolejowego powinna umożliwiać jego podniesienie (bez potrzeby wzmacniania).
- 5) Łożyska wiaduktu kolejowego o konstrukcji umożliwiającej ich wymianę.
- 6) Wiadukt kolejowy powinien być wyposażony w chodnik służbowy o wysokości zgodnej z niweletą ław torowiska, schody skarpowe oraz balustrady o wys. 1,10m.
- 7) Obiekt(y) należy wyposażać w urządzenia kontrolno-pomiarowe (repery).
- 8) Rozpiętość wiaduktu drogowego winna uwzględniać również przeprowadzenie drogi technologicznej po stronie zachodniej linii kolejowej.
- 9) Skarpy przy obiekcie(ach) należy ukształtować i zabezpieczyć lub wzmocnić uniemożliwiając ich erozję (spłynięcie).
- 10) Należy zaplanować i zaprojektować próbne obciążenia po zakończeniu budowy obiektu(ów).
- 11) Budowa skrzyżowania wymusza likwidację przejazdów w poziomie szyn, zlokalizowanych w odległości przewidzianej ustawą Dz. U. z 1996 nr 33.
- 12) Ewentualne szkody w mieniu kolejowym, wynikłe w związku z wykonywaniem zadania, pokryje Inwestor/Wykonawca robót.
- 13) Wszystkie elementy przewodzące wiaduktu nad torami zelektryfikowanymi należy uszynić poprzez zwiernik tyrystorowy wielokrotnego działania.
- 14) W obszarze wiaduktu nad torami zelektryfikowanymi należy stosować osłony przeciwporażeniowe (pionowe lub poziome).
- 15) W przypadku wiaduktu kolejowego barierki ochronne powyżej długości 15 m należy uszynić poprzez zwiernik tyrystorowy wielokrotnego działania.
- 16) Wszystkie elementy przeznaczone do przeprowadzenia instalacji kablowych i odwodnieniowych muszą zostać zaprojektowane w taki sposób aby nie były widoczne od zewnątrz terenu kolejowego.

4. Obiekt należy zaprojektować zgodnie z obowiązującym Prawem Budowlanym oraz Standardami Technicznymi PKP PLK S.A.

Z uwagi na planowane w rejonie istniejącego przystanku osobowego Gdańsk Lipce, włączenie nowej linii kolejowej dużych prędkości (inwestor Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.), na etapie opracowania dokumentacji budowlanej niezbędne jest pozyskanie uzgodnienia w/w jednostki.

## **B. Pozostałe warunki i informacje**

1. Zarządcą linii kolejowej nr 9 relacji Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny jest PKP PLK S.A.
2. W obrębie projektowanego obiektu(ów) występują urządzenia związane ze sterowaniem ruchem pociągów, teletechniczne oraz elementy sieci trakcyjnej, które to instalacje mogą wymagać przebudowy - usuwanie kolizji. Branżowe projekty usuwania kolizji podlegają uzgodnieniu z PKP PLK S.A.; realizacja tych projektów odbywać się będzie na koszt Inwestora.
3. **Nie jest dopuszczalne zakładanie długotrwałych przerw w ruchu na linii 009 (zamknięcie torów nr 1 i 2).**  
Dopuszczalne są co najwyżej zamknięcia jednego z torów na okres nie dłuższy niż 4 godziny w porze od godz. 0,00 do 4,00 w okresie weekendu.
4. W przypadku projektowania wiaduktu kolejowego należy zaprojektować i wykonać przęsła tymczasowe lub konstrukcje odciążające gwarantujące **utrzymanie na danym torze (nr 1 i 2), w miejscu budowy obiektu prędkości nie mniejszej niż 100 km/h.**

## **C. Akty prawne i inne informacje.**

Informujemy się jednocześnie, że przy projektowaniu należy w szczególności uwzględnić zapisy:

- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008r. 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. (Dz. U. 153 poz. 955),
  - Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz.U. 2003 Nr 86 poz. 789),
- oraz dokumenty normatywne dotyczące kolejowej infrastruktury technicznej.

Instrukcje dostępne są na stronie Zarządcy: <http://www.plk-sa.pl/o-spolce/akty-prawne-i-przepisy/instrukcje-pkp-polskie-linie-kolejowe-sa/instrukcje-z-mozliwoscia-podgladu/>.

Przed uzyskaniem z właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej pozwolenia na budowę lub dokonaniem zgłoszenia inwestor (lub osoba przez niego upoważniona) powinien wystąpić do PKP PLK S.A. o uzgodnienie projektu oraz zawrzeć z PKP PLK S.A. umowę określającą warunki prowadzenia robót i/lub inne warunki. Do wszystkich składanych w przyszłości dokumentów (projektów) związanych z omawianymi warunkami, należy je załączać. Wydanie uzgodnienia oraz inne czynności przedstawicieli PKP PLK S.A. są odpłatne.

Opłata za wydanie niniejszych warunków technicznych wynosi 493,32 zł + 23% VAT.

Nr faktury .....

Do wiadomości:

1. IZ11IN w/m
2. IRE2 Zespół kontraktu IRRK2/9/1

***Wykonano w 1 egz. celem przekazania drogą elektroniczną***

**Otrzymują:**

1. Adresat
2. a/a

Opracował: Marcin Kaczykowski  
nr telefonu: (58) 721-23-09  
Konsultował: Dariusz Szczepiński  
nr telefonu: (58) 721-23-50