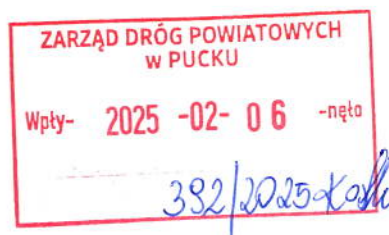


Załącznik nr 11 - Warunki techniczne PKP PLK S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Gdyni
Dział ds. Dróg Kolejowych i Ochrony Środowiska
ul. Morska 24, 81-333 Gdynia
tel. + 48 58 721 13 49
fax + 48 58 721 11 20
iz.gdynia@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl



IZ11DO.505.8.2025.BŁ.2



Gdynia, 06.02.2025 r.

Zarząd Dróg Powiatowych w Pucku

(sekretariat@zdp.puck.pl)

W nawiązaniu do treści Państwa pisma o sygnaturze ZDP.MM.18/2024 z dnia 11.12.2024 r. (wpływ do tutejszego Zakładu 18.12.2024 r.) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni podaje wnioskowane Warunki Techniczne na poszerzenie trzech przejazdów kolejowo – drogowych kategorii „B” zlokalizowanych na linii kolejowej nr 213 Reda – Hel o ciągi piesze:

- w km 8.787 (ul. Dworcowa w Mrzeżynie, droga powiatowa nr 1515G) – numer identyfikacyjny 213 008 787,
- w km 9.650 (ul. Pucka w Smolnie, droga powiatowa nr 1514G) – numer identyfikacyjny 213 009 650,
- w km 11.430 (ul. Lipowa w Żelistrzewie, droga powiatowa nr 1513G) – numer identyfikacyjny 213 011 430.

1. Warunkami realizacji ww. przedsięwzięcia jest spełnienie przez Inwestora poniższych warunków:

1.1. Wykonanie dokumentacji projektowej wielobranżowej na poszerzenie przejazdów kolejowo – drogowych opracowanej przez osoby posiadające stosowne uprawnienia, złożenie jej w dwóch egzemplarzach i uzgodnienie jej z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni. Do dokumentacji należy bezwzględnie dołączyć niniejsze Warunki Techniczne.

1.2. Pokrycie przez Inwestora wszelkich kosztów związanych z przedsięwzięciem (w tym kosztów związanych z przebudową i rozbudową infrastruktury kolejowej oraz sporządzeniem wielobranżowej dokumentacji powykonawczej).

2. Projekt musi być zgodny ze wszystkimi obowiązującymi przepisami, w tym m. in. z zapisami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie* (Dziennik Ustaw 2015 r., poz. 1744 z późn. zm.).
3. Należy zaprojektować poszerzenie pomostów ww. przejazdów kolejowo – drogowych zgodnie z istniejącą infrastrukturą z płyt małogabarytowych Mirosław Ujski wewnętrznych w niezbędnym zakresie tak, aby obejmowały one całą jezdnię oraz ciągi piesze. Należy zaprojektować demontaż istniejących zewnętrznych płyt na dojazdach do przejazdów.
4. Należy zaprojektować poszerzenie pryzmy podsypki pod ciągami pieszymi na długości minimum 2.5 m od szyn zewnętrznych i po obu stronach toru, oraz w obrębie całego międzytorza dla przejazdu nr 213 008 787.
5. Ciągi piesze o nawierzchni z innego materiału niż jezdnia oraz dojazdy do przejazdów (na całej szerokości jezdni wraz z ciągami pieszymi) należy wykonać na długości minimum 3m

- dojazdów do toru i po obu stronach toru z mieszanki mineralno – asfaltowej dochodzącej do bocznych (zewnętrznych) krawędzi szyn zewnętrznych.
6. Ciągi pieszce należy równomiernie (jednostajnie) obniżyć do poziomu pochylenia podłużnego jezdni na długości od 3m do 6m i w obu kierunkach od skrajnych szyn. Ciągi pieszce w odległości do 6m od skrajnych szyn oraz w obrębie płyt pomostu przejazdu należy oddzielić od jezdni stosownym malowaniem.
 7. Niedopuszczalne jest wprowadzanie w obrębie przejazdów pasów zieleni i innej wolnej przestrzeni pomiędzy jezdnią drogi, a ciągami pieszymi. Dopuszczalne jest ewentualne zastosowanie pasa rozdzielczego wykonanego w obrębie przejazdu z materiałów analogicznych jak pomost przejazdu oraz droga – to jest odpowiednio wewnętrzne płyty małowabarytowe typu Mirosław Ujski oraz mieszanka mineralno – asfaltowa.
 8. Niedopuszczalna jest zmiana układu torowego – niwelety wszystkich elementów nawierzchni kolejowej (toki szynowe, podsypka tłuczniowa, podkłady) w obrębie przejazdów muszą pozostać bez zmian.
 9. W przypadku zaprojektowania niwelety drogi oraz ciągów pieszych w taki sposób, że wody opadowe kierowane byłyby w rejon toru lub podtorza kolejowego, należy zaprojektować i wykonać odwodnienie liniowe i drenażowe odwadniające tor i podtorze linii kolejowej. Odwodnienie liniowe musi być zaprojektowane z materiałów pozwalających na przeniesienie natężenia ruchu drogowego na danej drodze oraz wyliczonej zlewni wód opadowych. W przypadku gdy w sąsiedztwie przejazdu zlokalizowane są kolejowe rowy boczne to pod korpusem drogowym / ciągów pieszych wymagane jest zaprojektowanie i wykonanie przepustów rurowych. Odwodnienie należy zaprojektować w taki sposób, aby spadki zapewniały niezaburzony spływ wód z niesionym materiałem z drogi oraz, aby jego konstrukcja umożliwiała łatwe i nieskomplikowane przeprowadzanie przeglądów i ewentualnego oczyszczania.
 10. Jako materiał do budowy / przebudowy korpusów drogowych oraz ciągów pieszych na styku z torem kolejowym należy zaprojektować i zastosować stabilizowany mechanicznie tłuczeń.
 11. Wszelkie użyte materiały muszą być nowe.
 12. Wszelkie roboty ziemne należy projektować zgodnie z wytycznymi zawartymi w instrukcji Id-1 (D-1) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – „WARUNKI TECHNICZNE utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych”.
 13. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić konieczność przeprojektowania wszelkich kolizji istniejącej w obrębie przejazdu infrastruktury kolejowej.
 14. Ewentualna infrastruktura kablowa może uniemożliwić prace ciężkim sprzętem – wszelkie prace ziemne muszą być poprzedzone wykopami próbnymi, a usuwanie kolizji należy wykonywać pod nadzorem pracowników Sekcji Eksploatacji w Lęborku.
 15. Inwestor zleci sporządzenie dokumentacji projektowej dla przedsięwzięcia osobie posiadającej wymagane prawem uprawnienia projektowe w specjalności „Stacje, węzły i linie kolejowe” i uzgodni ten projekt z Zarządem Kolei.
 16. W przypadku konieczności przeprojektowania lokalizacji słupów oświetleniowych Inwestor zleci sporządzenie tej dokumentacji projektowej osobie/osobom posiadającym wymagane prawem uprawnienia projektowe w specjalności energetyki kolejowej.
 17. Należy przeprojektować i doprojektować urządzenia zabezpieczające ruch na przejazdach, tak aby aktywne urządzenia zabezpieczające obejmowały również ruch pieszych na ciągach pieszych – Inwestor zleci sporządzenie tej dokumentacji projektowej osobie/osobom posiadającym wymagane prawem uprawnienia projektowe w specjalności automatyki kolejowej.
 18. Projekt musi zawierać między innymi niezbędne plany sytuacyjne wraz z przekrojami, w tym plan rozmieszczenia płyt, przekroje w osi dróg oraz ciągów pieszych przedstawiające ułożenie płyt, szczegóły odwodnienia, niwelety dróg na długości minimum 50 m po obu stronach dojazdów do przejazdów oraz lokalizację oznakowania drogowego (pionowego i poziomego).

19. Warunkiem rozpoczęcia prac na terenie kolejowym jest zawarcie stosownej umowy pomiędzy Inwestorem, a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni regulującej szczegółowo udostępnianie terenów kolejowych dla realizacji inwestycji oraz nadzór nad prowadzonymi robotami.
20. Warunkiem rozpoczęcia użytkowania przedmiotowych przejazdów po robotach remontowych jest przekazanie do Zakładu Linii Kolejowych w Gdyni opracowanej metryki każdego przejazdu kolejowo – drogowego wypełnionej w zakresie obowiązującym zarządcę drogi zgodnie ze wzorem z Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw 2015 r., poz. 1744 z późn. zm.) oraz zwołanie przez Zakład Linii Kolejowych w Gdyni na piśmie wniosek zarządcy drogi komisji odbiorowej wraz ze spisaniem protokołu odbioru przedmiotowych przejazdów.

Jednocześnie informujemy, że przy opracowywaniu zagospodarowania nieruchomości, w sąsiedztwie linii kolejowych należy 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. 2008 nr 153 poz. 955),
- Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. 1998 Nr 151, poz. 987),
- Ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003r. (Dz.U. 2003 Nr 86 poz. 789),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 poz. 1744 z późn. zm.),
- Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. 2014r. poz. 112),
- Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz. U. z 2002r., Nr 75 poz. 690 zm. tekst jednolity Dz.U. 2019 poz. 1065),
- Ustawy z dnia 7 lipca 1994r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2013r., poz. 1409 tekst jednolity Dz.U. 2019 poz. 1186).
- Decyzji nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych,
- Instrukcji kolejowych dostępnych na stronie: <http://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/akty-prawne-i-przepisy/regulacje-wewnetrzne/>.

Informujemy, że wszelkie dodatkowe dane na temat istniejącej w terenie infrastruktury kolejowej projektanci winni zinwentaryzować przed przystąpieniem do projektowania.

W odpowiedzi prosimy powołać się na sygnaturę niniejszego pisma, a do dokumentacji projektowej bezwzględnie załączyć wydane niniejszym pismem Warunki Techniczne.



Elektronicznie
podpisany przez
Waldemar Piekarski
(PLK018607)
Data: 2025.02.06
14:17:33 +01'00'

Pismo opracowano w jednym egzemplarzu celem przesłania wyłącznie drogą elektroniczną

Do wiadomości:

1. ISE Lębork
2. IZ11IN wm.
3. IZ11AT wm.

Opracowała: Barbara Łapka, tel. +48 58 721 14 42, e-mail: Barbara.Lapka@plk-sa.pl