

IZ06DG.2133.129.2022.NW.9

Kraków, 20.07.2022r.

Dot. opinia do koncepcji budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Nowohuckiej w Krakowie na działkach nr 382, 344 obr. 55 Nowa Huta, 285/7, 310/9, 300, 289, 311, 213, 312, 344 obr. 53 Nowa Huta, 30/5, 1/9, 54 obr. 16 Podgórze, linia kolejowa 947 Kr. Olsza - Łęg km 3.050 - 3.060

Inwestor
Gmina Miejska Kraków
Zarząd Dróg Miasta Krakowa
ul. Centralna 53
31-586 Kraków
Pełnomocnik
ECO5TECH S.A.
ul. Filtrowa 65/45
02-055 Warszawa

W odpowiedzi na pismo nr ZDMK/09082021/19/TR z dnia 05.04.2022r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie opiniuje pozytywnie koncepcję budowy ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Nowohuckiej w Krakowie na działkach nr 382, 344 obr. 55 Nowa Huta, 285/7, 310/9, 300, 289, 311, 213, 312, 344 obr. 53 Nowa Huta, 30/5, 1/9, 54 obr. 16 Podgórze, linia kolejowa 947 Kr. Olsza - Łęg km 3.050 - 3.060 oraz przekazuje poniższe informacje:

- 1. Utrzymanie linii kolejowej nr 947 w km 2.040 - 3.330 obecnie prowadzone jest przez Elektrociepłownię Kraków, w związku z tym przedmiotową inwestycję należy uzgodnić również z ww. Spółką.**
- 2. Planowana jest rozbudowa infrastruktury kolejowej, co może w przyszłości objąć swym zasięgiem ww. inwestycję.**
3. System odwodnienia powinien być tak zaprojektowany, aby nie stanowił zagrożenia dla linii kolejowej. System odwodnienia powinien być niezależny od systemu odwodnienia linii kolejowej.
4. Biorąc pod uwagę ilość zamknięć torowych podczas budowy oraz późniejszej eksploatacji i utrzymania (przez Inwestora), bardziej korzystnym rozwiązaniem jest koncepcja nr 2 (do poprawy punkt nr 8 w opisie technicznym, powinno być: kładka nad torami kolejowymi).

Ponadto przekazujemy warunki realizacji inwestycji na terenach zarządzanych przez PKP PLK S.A.:

1. Nowoprojektowane obiekty muszą spełniać wymagania skrajni ujednoliconej GPL-2 w progu P1. Wymagania w tym zakresie wskazane są w dokumencie Standardy Techniczne Tom II, Szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 200$ km/h (dla taboru konwencjonalnego) / 250 km/h (dla taboru z wychylnym pudłem). Ponadto, należy przyjmować, że linia kolejowa może być rozbudowana.

2. Spółka PKP PLK S.A. wymaga zaprojektowania zarówno konstrukcji jak i sposobu jej wykonania w technologii możliwie skracającej, minimalizującej zamknięcia torowe. Należy tak dobrać rozwiązania aby możliwe było fazowanie prac umożliwiające utrzymanie ciągłości ruchu (przy zachowaniu wyznaczników kalkulacji ekonomicznych).
3. **Skrajnia budowli linii zelektryfikowanych z siecią górną (dla nowych budowli) pod projektowanym obiektem na czas budowy obiektu jak również docelowo winna spełniać wymogi Zgodnie z obowiązującym przepisami „Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych” instrukcją Id-1, Moduł A2 skrajnia budowli obiektów nowobudowanych na liniach zelektryfikowanych z siecią górną dla budowli lekkich (skrajnia D) pionowe światło wiaduktu wynosi min. 6.90 m.**
4. Obiekty inżynierskie oraz inżynierskie muszą spełniać wymagania zapisane w regulacjach PKP PLK S.A między innymi w Standardach Technicznych Tom III, jak i w Rozporządzeniach adekwatnych dla zadania między innymi Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Przy opracowywaniu każdego etapu konieczne jest posługiwanie się aktualnymi Standardami Technicznymi.
5. Należy dążyć na etapie projektowania do uzyskania kąta skrzyżowania z linią kolejową zawartego w przedziale 120°-60°, zgodnie z zapisem w *Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z dnia 30.10.2015, poz. 1744) w zakresie §41 w związku §26 pkt 2.*
Nowobudowane obiekty inżynierskie nie powinny wymuszać stosowania odstępstw od wymagań technicznych dla budowli kolejowych i obiektów budowlanych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i wcześniejszego przeprowadzenia oceny Znaczenia Zmiany (SMS).
6. Zachować właściwą odległość spodu obiektu od sieci trakcyjnej, a w przypadku braku takiej możliwości zaprojektować i dokonać przebudowę sieci trakcyjnej.
7. **Wszystkie obiekty muszą zapewnić bezpieczeństwo użytkowania oraz obsługi między innymi poprzez zabudowę osłon przeciwporażeniowych i oznakowanie odpowiednimi tablicami, uszynienie obiektów znajdujących się w obrębie sieci trakcyjnej, wykonanie chodników technicznych, schodów naskarpowych dla obsługi i innych elementów wyposażenia wymaganych zapisami rozporządzeń i instrukcji kolejowych.**
8. Nad siecią trakcyjną należy zabudować osłony ochronne.
9. Należy zachować wymaganą skrajnię poziomą i pionową przewidzianą dla linii kolejowej oraz wymaganych odległości od toru kolejowego dla wszystkich obiektów i elementów projektowanego wiaduktu.
10. Należy pamiętać o konieczności uzgadniania projektu projektowanego obiektu na kolejnych etapach opracowania jego dokumentacji (Projekt Konceptyjny, Budowlany, Wykonawczy).
11. Projektowaną inwestycję 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.
 - Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.

12. Wymagane jest przy uzgadnianiu projektu budowlanego złożenie oświadczenia Inwestora w celu zobowiązania się do utrzymania pod względem technicznym i czystości przedmiotowej kładki po zrealizowaniu inwestycji.
13. Istniejące urządzenia i budowle PKP PLK S.A. (energetyczne, srk, teletechniczne, etc.) kolidujące z budową projektowanego obiektu winny być przebudowane lub filarami projektowanego obiektu winny być przebudowane zabezpieczone kosztem i staraniem Inwestora zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami pod nadzorem służb PKP i tak np. projektowane podpory 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.
14. Projekty branżowe, związane z przebudową urządzeń i budowli kolejowych, jak również projekt podstawowy należy uzgodnić z:
- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Krakowie, Plac Matejki 12
 - PKP Energetyka SA, Zakład Południowy w Krakowie, ul. Kamienna 14,
 - TK Telekom Sp. z o.o. ul. Kijowska 10/12 A,
 - PKP TELKOL sp. z o.o., Rondo Mogiłskie 1
 - PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Krakowie, Rondo Mogiłskie 1.
15. Roboty w terenie można prowadzić na podstawie uzgodnionego projektu budowlano-wykonawczego, pozwolenia na budowę, umowy na wejście w teren (umowa dzierżawy na czas prowadzenia robót), zawartej pomiędzy Inwestorem, a PKP PLK S.A. Zakładem Linii Kolejowych w Krakowie, Pl. Matejki 12.

Zastrzegamy sobie prawo do wniesienia dodatkowych uwag i zastrzeżeń na dalszych etapach uzgodnień projektu.

Niniejsza opinia jest ważna 1 rok

(W przypadku niewykonania inwestycji w terminie ważności uzgodnienia należy je niezwłocznie prolongować)

Koszt naszej usługi w zakresie j w wynosi:

303.32 zł + 69.76 zł.(23 % VAT) = 373.08 zł.

Do wiadomości:

ISE Kraków

Opracowała

Natalia Wilk

tel. +48 12 393 13 79