

IZ11DO.2161.37.2022.MK.3

Gdynia 25.01.2023r.

Dotyczy: wiaduktu drogowego I. 201 km 183,1 w m. Banino  
pismo I.7011.19.2022 z dnia 23-11-2022r.

**Urząd Gminy Żukowo**  
**Ul. Gdańsk 52**  
**83-330 Żukowo**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni informuje, że przebudowa wiaduktu drogowego nad linią kolejową nr 201 w km 183,171 znajduje się w bezpośrednim oddziaływaniu inwestycji pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójiasto etap I”.

Istniejący wiadukt drogowy posiada skrajnię pionową 5,27m. W ramach realizacji robót na linii 201, zadanie inwestycyjne – odcinek B Somonino – Gdańska Osowa planowane jest wykonanie prac zabezpieczających dla istniejącego wiaduktu drogowego w km 183,171 (ist. 183,263).

Roboty obejmą prace związane z umożliwieniem usytuowania pod ww. wiaduktem projektowanego układu torów nr 1 i 2 linii nr 201 wraz z elektryfikacją.

Poniżej przedstawimy **warunki, jakie musi spełnić nowy wiadukt drogowy przechodzący nad linią kolejową 201 w km projekt. 183,171** (ist. 183,263):

- 1) **Projektowany obiekt** musi przechodzić na linią kolejową z zachowaniem skrajni **GPL-2** zgodnej ze Standardami Technicznymi - szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości  $V_{max} \leq 250$  km/h Tom II Skrajnia budowlana linii kolejowych z uwzględnieniem jak dla linii zelektryfikowanej, dostępnymi na stronie internetowej spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 2) Wskazana wyżej skrajnia powinna być zachowana również na etapie wykonywania obiektu. Nie dopuszcza się stawiania rusztowań w torowisku i w skrajni projektowanych torów.
- 3) Należy uwzględnić uwarunkowania dla obiektów nad liniami zelektryfikowanymi zgodnie z wytycznymi PLK SA, w szczególności montaż ekranów przeciwporażeniowych oraz uziemienia obiektu,
- 4) Odwodnienie wiaduktu drogowego i dojazdów należy wyprowadzić poza obszar kolejowy i granicę podtorza.

Dodatkowo przekazujemy również wytyczne branżowe zaprojektowanych rozwiązań w ramach naszej inwestycji do uwzględnienia w rozwiązaniach projektowych:

**Branża elektroenergetyczna**

- w rejonie ul. Kolejowej, po wschodniej stronie LK 201, projektowana jest infrastruktura elektroenergetyczna własności PLK S.A (linia kablowa nN, oraz napowietrzna linia 15kV). Przebudowę drogi oraz wiaduktu należy zrealizować w taki sposób, aby nie kolidowały z sieciami własności PLK S.A.

**Branża torowa**

- projektowana rzędna główki szyny w km 183+171.65 (ist. 183+263) wynosi 135,835m n.p.m.,

- najmniejsza odległość jakiegokolwiek części podpory wiaduktu od osi toru nr 1 nie może być mniejsza niż 11.76m (strona lewa) oraz 7.49m (strona prawa),
- wymaga się ucięcia rowu przy torze nr 1 oraz torze nr 2,
- wymaga się zachowania 3% spadku rowów na długości nowego obiektu,
- wymaga się zachowania tej samej odległości rowu w planie od osi toru na długości nowo projektowanego obiektu co przed i za obiektem,
- w załączeniu udostępnia się wyciąg z projektu przebiegu skarp na sytuacji oraz w przekroju poprzecznym w osi istniejącego obiektu (skarpy wymagają dołączenia do nowego obiektu).

Jednocześnie informujemy, że prace budowlane na linii kolejowej nr 201 Kościerzyna – Gdynia Główna planuje się zrealizować do 2027 roku w ramach projektu pn.: „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto, etap I”. Z uwagi na powyższe problematyczną kwestią jest termin realizacji budowy nowego wiaduktu drogowego. W przypadku budowy obiektu w latach 2024-2027 realizacja wymaga odpowiednio wcześniejszej koordynacji i uzgodnienia dokumentacji projektowej, tj. do 31.12.2023 r., w celu uniknięcia robót straconych zaprojektowanych w projekcie PLK SA (zabezpieczenie obiektu).

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 zastłon 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),
- 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/>.

#### Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a

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

ZASTĘPCA DYREKTORA  
ds. Technicznych  
Leszek Lewiński