

IZDKm-5003-12/18

Gdynia, 07.11.2019 r.



**Urząd Gminy Chojnice**

ul. 31 Stycznia 56a

89 - 600 Chojnice

W nawiązaniu do treści Państwa pisma o sygnaturze PR.7010.2019 z dnia 10.10.2019 r. (wpływ do tutęjszego Zakładu 15.10.2019 r.) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Zakład Linii Kolejowych w Gdyni podaje niezbędne do spełnienia Warunki Techniczne dla przeprowadzenia ścieżki rowerowej w obrębie przejazdu kolejowo - drogowego zlokalizowanego w km 5.689 linii kolejowej nr 211 Chojnice - Kościerzyna (km 50+800 drogi wojewódzkiej nr 235 Korne - Chojnice):

1. Podmiot zainteresowany realizacją przedsięwzięcia zleci wykonanie dokumentacji projektowej na dobudowę ścieżki rowerowej w obrębie przejazdu kolejowo - drogowego osobie posiadającej wymaganą uprawnień projektowe w specjalności "Stacje, węzły i linie kolejowe" i uzgodni ją z Zakładem Linii Kolejowych w Gdyni. Do uzgodnienia należy załączyć dwa egzemplarze dokumentacji projektowej wraz z załączonymi wydanymi niniejszym pismem Warunkami Technicznymi.
2. Projekt musi być zgodny ze wszystkimi obowiązującymi przepisami, 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 bocznice kolejowych z drogami (Dziennik Ustaw 2015 r., poz. 1744 z późn. zm.).
3. Ścieżkę rowerową w obrębie przejazdu kolejowo - drogowego można zaprojektować odsuniętą od jezdni zgodnie z wytycznymi § 32. ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dziennik Ustaw 2015 r., poz. 1744 z późn. zm.).
4. Konstrukcję pomostu przejazdu (pomiedzy tokami szynowymi toru) w obrębie ścieżki rowerowej należy zaprojektować i wykonać z materiałów takich jak beton, wewnetrznych płyt betonowych typu Mirosław Ujki. Nie należy projektować i stosować płyt zewnętrznych. Dodatkowo należy zaprojektować i wykonać uszczelnienie pomostu przejazdu podwójną warstwą geowłókniny (układaną na podsypce tłuczniowej pod płytami przejazdowymi).
5. Nawierzchnię drogową na dojazdach do przejazdu w obrębie ścieżki rowerowej należy zaprojektować z betonu asfaltowego i wykonać aż do szyn toru (zewnetrznie powierzone) na długości min 3 m od szyn zewnętrznych, a dopiero na dalszym odcinku można ewentualnie zastosować inną nawierzchnię ścieżki rowerowej.

6. Jako materiał do budowy korpusu szelki rowerowej na styku z torsem kolejowym należy zaprojektować i zastosować stabilizowany mechanicznie tłuczeń, analogiczny jak użyty do budowy nawierzchni toru. Na odcinku toru pomiędzy jezdnia, a szelką rowerową należy zaprojektować i wykonać poszerzenie przemy podsyпки kolejowej, na długości min. 2,5 metra od krawędzi szyn zewnętrznych, po obu stronach dojazdów do przejazdu.
7. Projekt musi zawierać między innymi niezbędne plany sytuacyjne wraz z przekrojami, w tym plan rozmieszczenia płyt, przekrój w osi drogi przedstawiający ułożenie płyt, szczegóły odwodnienia, profil toru w obrębie przejazdu oraz na długości minimum 50 m w obu kierunkach od przejazdu, profil drogi minimum na długości 50 m dojazdów po obu stronach przejazdu oraz lokalizację oznakowania drogowego (pionowego i poziomego) – zabezpieczających ruch na dojazdach do przejazdu.
8. Jako podstawowy element dokumentacji projektowej należy przewidzieć i opracować mapę (uwzględniającą piaszczyny i krawędzie przestankania skarp korpusu drogi i toru kolejowego w obrębie skrzyżowania) jest to element niezbędny dla prawidłowego wykonania podtorza i korpusu ziemnego pod drogę.
9. Szelkę rowerową w obrębie przejazdu kolejowo – drogowego można zabezpieczyć zgodnie z wytycznymi § 32. ust. 4. oraz § 11. ust. 3. i 4. 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.).
10. W przypadku niezapewnienia wymaganej widoczności czola pociągu ze szelki rowerowej zgodnie z zapisami Załącznik 3 część C. 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.), dojazdy do szelki należy zabezpieczyć aktywnymi urządzeniami jak dla kategorii „B” powiązanymi z systemem zabezpieczającym przejazd kolejowo – drogowy.
11. W związku z ewentualną koniecznością przeprojektowania lokalizacji szpów oświetleniowych oraz ewentualną koniecznością przeprojektowania i doprojektowania urządzeń zabezpieczających ruch na szelce rowerowej podmiot zainteresowany realizacją przedsięwzięcia dodatkowo zleci sporządzenie dokumentacji projektowej osobom posiadającym wymagane prawem uprawnienia projektowe w specjalnościach automatyki kolejowej oraz energetyki.
12. Wszelkie użyte materiały muszą być nowe.
13. 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”.
14. W dokumentacji projektowej należy uwzględnić konieczność przeprojektowania wszelkich kolizji istniejącej w obrębie przejazdu infrastruktury kolejowej (weryfikacja w terenie należy do obowiązków projektanta).
15. 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 Kościerzynie.
16. **Warunkiem rozpoczęcia prac na terenie kolejowym jest zawarcie stosownej umowy pomiędzy inwestorem, a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linií Kolejowych w Gdyni regulującej szczegółowo udostępnianie terenów kolejowych dla realizacji inwestycji oraz nadzór nad prowadzonymi robotami.**
17. Warunkiem rozpoczęcia użytkowania przedmiotowej szelki po robotach budowlanych jest przekazanie do Zakładu Linií Kolejowych w Gdyni metryki przejazdu kolejowo – drogowego wypelnionej w zakresie obowiązuającym zarządę drogi z wyszczególnieniem dodatkowych danych o szelce rowerowej oraz zwłanie przez Zakład Linií Kolejowych w Gdynia na

wniosek zarządcy drogi komisji odbiorowej wraz ze spisaniem protokołu odbioru przedmiotowego przejazdu.

18. Kwestie związane z finansowaniem realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia będą przedmiotem odrębnych porozumień.

19. Podmiot zainteresowany realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia zawrze z Zarządem Drog Wojewódzkich odrębne porozumienie regulujące zasady realizacji obowiązków zarządcy drogi dla ścieżki rowerowej. Zauważamy, że zgodnie z obowiązującymi przepisami zarządcą drogi w obrębie przejazdu kolejowo – drogowego (w tym przypadku droga wraz ze ścieżką rowerową) zlokalizowanego w km 5,689 linii kolejowej nr 211 Chojnice – Kościerzyna (km 50+800 drogi wojewódzkiej nr 235 Korne – Chojnice) jest w świetle prawa Zarząd Drog Wojewódzkich figurujący w metryce przejazdu, ewidencji przejazdów oraz systemach informatycznych naszej Spółki wykorzystywanym również przez Ministerstwo Infrastruktury oraz szeroko pojęte służby ratownicze.

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

ZASTĘPCA DYREKTORA  
d/s. technicznych  
Leszek Lechowski

### Do wiadomości:

1. Zarząd Drog Wojewódzkich w Gdańsku, ul. Mostowa 11A, 80-778 Gdańsk
2. Rejon Drog Wojewódzkich w Chojnicach, ul. Gdańska 110, 89-620 Chojnice
3. Departament Infrastruktury UMWP, ul. Okopowa 21/27, 80-810 Gdańsk
4. IZIW w.m.
5. IZAT w.m.
6. IZEN w.m.
7. ISE Kościerzyna

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

