

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych
w Wałbrzychu
Dział Inwestycji
ul. Parkowa 9, 58-302 Wałbrzych
T: + 48 608 121 167
F: + 48 74 637 46 53
Kamil.Liszka@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl


PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

WIR (z korektą)
+PM (z korektą)
02.02.23
02.02.2023
KANCELARIA
KAW *1765* *2023*

Nr IZ23IW.2133.4.2023.KL.3

Wałbrzych, 30.01.2023 r.

Dot.: Warunki techniczne

Urząd Miejski w Jaworze
Rynek 1
59-400 Jawor

W związku z pismem nr PM.033.1.2023 z dnia 09.01.2023 r. w budowy infrastruktury technicznej dla potrzeb nowych inwestycji w ramach Dolnośląskiej Strefy Aktywności Gospodarczej – S3-Jawor, PKP Polskie Linie Kolejowe S. A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu informuje, że dla przekroczenia linii kolejowej metodą przewiertu (woda, kanalizacja i kanalizacja deszczowa) należy spełnić warunki zawarte w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków, jakim powinny odpowiadać budowie kolejowe i ich usytuowanie, w którym najważniejsze zapisy zawarto w § 125:

Skrzyżowanie rurociągów: wodociągowych, kanalizacyjnych, ciepłowniczych oraz gazociągów, zwanych dalej „rurociągami”, z linią kolejową powinno być zgodne z Polskimi Normami oraz odpowiadać następującym warunkom:

- 1) skrzyżowanie rurociągu z linią kolejową powinno być wykonane po najkrótszej trasie; kąt skrzyżowania powinien wynosić od 60° do 90°, z zaleceniem stosowania kąta zbliżonego do 90°;
- 2) rurociągi przeprowadzane pod torami kolejowymi powinny być układane w rurach ochronnych lub przepustach z zachowaniem wymogów skrajni budowl, aby możliwy był ich remont lub konserwacja w sposób nie powodujący zakłóceń w prowadzeniu ruchu pojazdów kolejowych,
- 3) rury ochronne lub przepusty, o których mowa w pkt 2, powinny być układane na głębokości co najmniej 1,50 m od główki szyny oraz 0,50 m od dna rowu bocznego odwadniającego tory kolejowe; rury ochronne powinny być zabezpieczone od wpływów korozji elektrolitycznej,
- 4) na wejściu i wyjściu rurociągu pod tory kolejowe powinno się wykonać komory rewizyjne, z uwzględnieniem możliwości rozbudowy lub modernizacji urządzeń kolejowych,
- 5) w przypadku zbliżeń lub skrzyżowań z podziemnymi liniami kablowymi lub podziemnymi elementami konstrukcji wsporczych powinno się zachować odpowiednie odległości w poziomie i w pionie w zależności od rodzaju sieci, zgodnie z Polską Normą.

Informujemy również, że w celu wykonania nowej drogi publicznej klasy L, która połączy ul. Pszeniczną z ul. Boczna przez istniejący przejazd kolejowo-drogowy kat. D w km 264,474 linii kolejowej nr 137 Katowice – Legnica należy spełnić warunki zawarte w Rozporządzeniu 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, a w szczególności:

§ 28. 1. Niweletę drogi w obrębie i na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego projektuje się tak, aby pochylenie podłużne jezdni na dojeździe do przejazdu kolejowo-drogowego nie przekraczało 2,5% na długości nie mniejszej niż 20 m, licząc od skrajnej szyny toru kolejowego. Warunek ten uznaje się za spełniony, jeżeli wartość maksymalnego pochylenia podłużnego jest zachowana na stycznej łuku pionowego wyznaczonej w odległości 20 m od skrajnej szyny toru kolejowego.

3. Łuku pionowego drogi nie stosuje się pomiędzy skrajnymi szynami przejazdu kolejowo-drogowego. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, za zgodą zarządcy kolei, można zastosować łuk pionowy drogi pomiędzy skrajnymi szynami przejazdu kolejowo-drogowego, jeżeli nie spowoduje to pogorszenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego.

4. W przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi, dopuszcza się stosowanie profilu podłużnego dróg na dojazdach do przejazdu zgodnie z przepisami § 24 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430, z późn. zm.3)).

§ 29. 1. Przejazd kolejowo-drogowy, w którym linia kolejowa lub bocznica kolejowa oraz droga publiczna przebiegają w linii prostej, projektuje się tak, aby początek najbliższej krzywizny poziomej drogi wraz ze wszystkimi jej elementami znajdował się w odległości co najmniej 6 m od skrajnej szyny toru kolejowego.

2. Przejazd kolejowo-drogowy, w którym linia kolejowa lub bocznica kolejowa przebiega w linii prostej, a droga publiczna w łuku poziomym, projektuje się tak, aby spełnić łącznie następujące warunki:

1) na długości przejazdu kolejowo-drogowego pochylenie poprzeczne jezdni drogi odpowiada pochyleniu podłużnemu torów kolejowych;

2) poszerzenie jezdni na łukach poziomych przeprowadza się przez przejazd kolejowo-drogowy.

3) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 65, poz. 407, z 2012 r. poz. 560, z 2013 r. poz. 181, z 2014 r. poz. 186 i 856 oraz z 2015 r. poz. 329. Dziennik Ustaw – 7 – Poz. 1744

3. Przejazd kolejowo-drogowy, w którym droga publiczna przebiega w linii prostej, a jednotorowa linia kolejowa lub bocznica kolejowa w łuku poziomym, projektuje się tak, aby spełnić łącznie następujące warunki:

1) promień łuku poziomego toru kolejowego na przejeździe kolejowo-drogowym umożliwia ułożenie w przekroju poprzecznym toru obu toków szyn w poziomie lub pochyleniu poprzecznym, zgodnie z pochyleniem podłużnym drogi w obrębie przejazdu, nieprzekraczającym 2,5% dla linii kolejowej normalnotorowej i szerokotorowej oraz 2% dla linii kolejowej wąskotorowej;

2) przejazd kolejowo-drogowy nie może być usytuowany na odcinku krzywej przejściowej linii kolejowej lub bocznic kolejowej.

6. Przejazd kolejowo-drogowy, w którym droga publiczna oraz linia kolejowa lub bocznica kolejowa znajdują się w łukach poziomych, projektuje się, uwzględniając odpowiednio przepisy ust. 2–4.

7. Przy projektowaniu dojazdu do istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego obejmującego skrzyżowanie drogi publicznej z linią kolejową lub bocznicą kolejową przebiegającą w łuku poziomym i krzywych przejściowych dopuszcza się pochylenie podłużne jezdni drogi nie większe od 7,5% i nieprzekraczające pochyłeń dopuszczalnych dla prędkości, dla której droga została zaprojektowana. Załomy na pochyleniach mogą być takiego samego znaku o różnicy nieprzekraczającej 5%.

§ 30. 1. Szerokość korony drogi publicznej i jej części składowych na przejeździe kolejowo-drogowym i dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego powinna odpowiadać parametrom istniejącej drogi oraz umożliwiać budowę urządzeń zabezpieczenia ruchu.

2. Konstrukcja nawierzchni drogowej na przejeździe kolejowo-drogowym powinna być wykonana przy użyciu tych samych rozwiązań technicznych i materiałowych na całej długości przejazdu kolejowo-drogowego i uwzględniać natężenie ruchu drogowego.

3. W przypadku przebudowy drogi inwestor dostosowuje nawierzchnię drogową na przejeździe kolejowo-drogowym do parametrów technicznych przebudowywanej drogi.

Ponadto zarządca drogi powinien przedstawić planowane natężenie ruchu na przedmiotowym przejeździe dla nowej drogi klasy L. W przypadku zwiększenia iloczynu ruch powyżej wartości podanych w § 10 w/w rozporządzenia konieczne będzie przekwalifikowanie obecnego przejazdu kat. D w km 264,474 na przejazd wyższej kategorii.

ZASTĘPCA DYREKTORA
ds. Technicznych

inż. Zbigniew Drozdowski

Opracował:
Kamil Liszka,
tel. +48 608 121 167