

CPK  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach  
Dział Inwestycji  
ul. Zbrojna 39, 08-110 Siedlce  
tel. + 48 25 746 33 25  
tel. kom. + 48 501 619 583  
fax + 48 25 746 33 25  
[Erazm.Maciak@plk-sa.pl](mailto:Erazm.Maciak@plk-sa.pl)  
[www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl)

WDP  
CZŁONEK ZARZĄDU

NDR. 7010.40.2024 50

PLK  
PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.  
Wydział Dróg Powiatowych  
wpł. 02-08-2024  
L. dz. ....  
Inicj. .... podpis .....

Tomasz Kalata  
01.08.2024  
KAPITAŁ  
05-200 WOLOMIN  
31-07-2024  
50304/2024  
of

Siedlce, dnia 29.07.2024 r.

I221IN.2161.138.2024.2

**Starosta Wołomiński**  
ul. Prądyńskiego 3  
05-200 Wołomin

Po rozpatrzeniu wniosku nr ADP.710.25.2024.US z dnia 10.07.2024 r. w sprawie wydania warunków technicznych dla projektowanego wiaduktu/tunelu drogowego pod torami linii kolejowej nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka w km ok. 20,370 na terenie działki ew. nr 1/2 z obręb 34, gm. Kobyłka, tj. w rejonie skrzyżowania ulicy Wilsona z ulicą Kozią na przedłużeniu ul. Kobyłkowskiej w Wołominie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach przedstawia warunki techniczne dla projektowanego wiaduktu:

1. Powyższe uzgodnienie nie stanowi uzgodnienia dokumentacji technicznej, która powinna być opracowana w myśl Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego. Dokumentację techniczną należy przedłożyć celem uzgodnienia w Zakładzie Linii Kolejowych w Siedlcach – uzgodnienie dokumentacji technicznej wydawane jest w formie pisma i jest odpłatne.
2. Nowy obiekt mostowy usytuowano nad torami linii kolejowej nr 6 Zielonka – Kuźnica Białostocka jest to linia magistralna, znaczenia państwowego, dwutorowa, zelektryfikowana, normalnotorowa, dostosowana do standardów unijnych i wymogów umów AGC i AGTC. Prędkość konstrukcyjna na wspomnianym odcinku linii kolejowej wynosi  $V=200$  km/h oraz linią kolejową nr 21 Warszawa Wileńska – Wołomin Słoneczna jest to linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, normalnotorowa, dostosowana do prowadzenia ruchu pociągów z  $V=120$  km/h.
3. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach
4. W przypadku ingerencji w obszar kolejowy i konieczności uzyskania odstępstw od warunków technicznych Wnioskodawca przy udziale Zakładu Linii Kolejowych w Siedlcach opracuje sprawozdania oceny znaczenia zmiany, w zakresie wyceny i oceny ryzyka, występujących zagrożeń w odniesieniu do systemu kolejowego zarządzanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
5. Budowę wiaduktu należy zrealizować zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego, normami, wytycznymi i standardami technicznymi.
6. W związku z realizacją inwestycji zewnętrznej na obszarze kolejowym, Wnioskodawca uzyska wymagane uzgodnienia, opinie wynikające z niżej wymienionych aktów prawnych.
7. Inwestycje należy zrealizować zgodnie z obowiązującym prawem, normami i przepisami branżowymi.

8. Kąt skrzyżowania powinien zawierać się w granicach od 60° do 90° z zaleceniem stosowania kąta zbliżonego do 90°.
9. Projekt należy opracować na mapie do celów projektowych w skali 1:500 zgodnej z zasobami PKP S.A. – Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Wydział Geodezji, ul. Kijowska 14, 03-743 Warszawa.
10. Z uwagi na fakt, iż teren, na którym prowadzona będzie inwestycja jest terenem geodezyjnie zamkniętym lokalizacja obiektu inżynierskiego wymaga uzgodnienia ZUD w PKP S.A. Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Wydział Geodezji, ul. Kijowska 14, 03-743 Warszawa.
11. Projekt powinien zawierać:
  - a) Część opisową – należy w niej ująć: podstawę opracowania, przedmiot opracowania, zakres i cel opracowania, opis stanu istniejącego, opis stanu projektowanego, opis warunków gruntowo-wodnych, zalecenia i wytyczne dla Wykonawcy robót dotyczące warunków BHP, technologii wykonania i organizacji robót na obszarze kolejowym oraz informację dotyczącą przestrzegania rozwiązań związanych z ochroną środowiska, wykaz obowiązujących przepisów i norm przy projektowaniu i realizacji inwestycji. Opis stanu projektowanego winien być dokładny i podawać wszystkie parametry i wielkości związane z budową wiaduktu drogowego.
  - b) Część rysunkowa – składać się winna z planu orientacyjnego, planu sytuacyjno-wysokościowego, profilu podłużnego z zaznaczeniem granic obszaru kolejowego, przekroju konstrukcyjnego, przekroi poprzecznych, szczegółów charakterystycznych dla każdej branży. Na profilu podłużnym należy zaznaczyć wszystkie urządzenia podziemne wraz z podaniem rzędnych.
  - c) W ramach dokumentacji projektowej należy dokonać pełnej inwentaryzacji urządzeń infrastruktury podziemnych i w uzgodnieniu z gestorem sieci usunąć wszelkie występujące kolizje. Koszt przebudowy kolidującej infrastruktury poniesie Wnioskodawca.
  - d) W projekcie należy zamieścić uprawnienia projektowe osób biorących udział w opracowaniu oraz zaświadczenie o zrzeczeniu w OIIB.
12. W projekcie należy określić dokładną lokalizację wiaduktu w odniesieniu do kilometracji linii kolejowej.
13. Za niweletę wyjściową do projektu należy przyjąć niweletę projektowaną torów głównych zasadniczych. Rzędne projektowe główki szyny do uzyskania w PKP S.A. Wydział Geodezji, ul. Kijowska 14, 03-743 Warszawa.
14. Należy zastosować skrajnię zgodnie z PN-EN-15273-3:2010 „Kolejnictwo – Skrajnie – Część 3: Skrajnie budowli” oraz skrajnię drogową. W przypadku braku możliwości spełnienia wymogów względem skrajni drogowej, koniecznym jest przedstawienie przez Wnioskodawcę racjonalnego uzasadnienia technicznego, a w przypadku akceptacji takiego rozwiązania koniecznym jest zabudowa urządzeń bramowych, które biorąc pod uwagę ukształtowanie planowanej drogi, powinno być zastosowane w wersji U-10a.
15. Należy zaprojektować uszynienie osłon przeciwporażeniowych i barieroporęczy: wszelkie konstrukcje budowlane i obiekty inżynierskie wykonane z materiałów przewodzących prąd elektryczny i znajdujące się w strefie oddziaływania trakcji elektrycznej powinny być uszynione przez ograniczniki niskonapięciowe, na osłonach przeciwporażeniowych powinny być założone tabliczki ostrzegawcze.

16. Wody opadowe i roztopowe z wiaduktu należy odprowadzić poza obszar kolejowy.
17. W projekcie należy zawrzeć informację o konieczności opracowania tymczasowego regulaminu prowadzenia ruchu pociągów na czas budowy wiaduktu drogowego oraz zawarcia umowy cywilno-prawnej z Zakładem Linii Kolejowych w Siedlcach na opracowywania warunków realizacji robót, nadzoru nad robotami. Na odcinku Zielonka – Wyszaków gdzie planuje się budowę obiektu prowadzony jest ruch pociągów towarowych i osobowych, aby uzyskać zamknięcia torowe należy wystąpić do Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie na minimum 105 dni przed planowanymi robotami.
18. Z uwagi na fakt, iż teren, na którym prowadzona będzie inwestycja jest terenem geodezyjnie zamkniętym lokalizacja linii kablowej Sn-15kV wymaga uzgodnienia KZUDP w PKP S.A. Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Wydział Geodezji, ul. Kijowska 14, 03-743 Warszawa.
19. W ramach uzgodnienia KZUDP należy uzyskać opinię:
- PGE Energetyka Kolejowa S.A. Oddział w Warszawie – Dystrybucja Energii Elektrycznej, Mazowiecki Rejon Dystrybucji, ul. Sławińska 7/9, 01-218 Warszawa.
  - TK Telekom Sp. z o. o., ul. Kijowska 10/12A, 03-743 Warszawa, Netia S.A. ul. Poleczki 13, 02-822 Warszawa;
  - PKP Telkoł Sp. z o. o., ul. Szczęśliwicka 62, 02-353 Warszawa.
20. Zgodę na dysponowanie nieruchomością na cele budowlane należy uzyskać w PKP S.A. Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, ul. Armatnia 14, 01-246 Warszawa.
21. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach zastrzega sobie prawo do wniesienia dodatkowych uwag na etapie uzgadniania projektu budowlanego.

ZASTĘPCA DYREKTORA

  
Bogdan Dębowski

Opracował:  
Marek Lewczuk  
tel. +48 25 746 33 25

