



NIP: 665-000-96-58

INWESTOR KONIN-PRACOWNIA PROJEKTOWA**62 – 510 Konin ul. Okólna 6**

Tel/fax. (0-63) 243-52-83

✉ biuro@inwestor-konin.pl

www.inwestor-konin.pl

PROJEKT WYKONAWCZY

1.	Nazwa obiektu	Budowa obwodnicy śródmiejskiej Wyszkowa etap III i IV
	Adres obiektu	Wyszków
	Temat	Przebudowa urządzeń srk na stacji Wyszków

2.	Inwestor	Gmina Wyszków
	Adres Inwestora	07-200 Wyszków ul. Aleja Róż 2

3.	Jednostka projektowa	Inwestor Konin- Pracownia Projektowa
	Adres jednostki projektowej	62-510 Konin ul. Okólna 6
4.	Projektant branży instalacyjnej: mgr inż. Witold Wisniewski upr. bud. do projektowania bez ograniczeń w specjalności: urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym nr 35/02/WŁ Projektant branży telekomunikacyjnej: inż. Jerzy Kulczyński 1182/98/U w specjalności instal. w telekomunikacji	mgr inż. WITOLD WISNIEWSKI Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności „Urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym” dec.: Wojew. łódzkiego z dn. 2002.12.2 Nr ewidencyjny 35/02/WŁ
	Sprawdzający branży instalacyjnej mgr inż. Jerzy Koćwin upr. bud. do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności: urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego i łączności kolejowej nr KBU1a-2126/1218/66	mgr inż. Jerzy KOĆWIN Uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi w specjalności: urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego i łączności kolejowej Nr ewid. Ministerstwa Komunikacji KBU1a-2126/1248/66
	Data	styczeń 2010 r.
6.	Branża	Instalacyjna, telekomunikacyjna

SPIS ZAWARTOŚCI PROJEKTU

1.	Część opisowa,	7 stron
2.	Część rysunkowa	3 rys.

Spis treści

I Wstęp

1. Przedmiot opracowania
2. Podstawa opracowania
3. Zakres opracowania
4. Normy i przepisy
5. Załączniki.

II Opis Techniczny.

1. Opis stanu istniejącego
2. Opis stanu projektowanego
3. Uwagi końcowe

III Zestawienie ważniejszych materiałów

IV Spis rysunków

I Wstęp

1.Przedmiot opracowania.

Przedmiotem inwestycji jest budowa obwodnicy śródmiejskiej Wyszkowa etap III i IV – odcinek od ronda 1 AWP do ronda Leśna. Trasa przedmiotowego odcinka obwodnicy krzyżuje się z torami stacji Wyszków. Na skrzyżowaniu z układem torowym stacji zaprojektowano wiadukt drogowy w km 21+055,89 linii kolejowej nr 29 Tuszcz – Ostrołęka.

Opracowanie to ma na celu przebudowę urządzeń srk kolidujących z budową wiaduktu drogowego.

Inwestorem zadana jest:

Gmina Wyszków
Aleja Róż 2
07-200 Wyszków

2.Podstawa opracowania

2.1. Mapa do celów projektowych dla terenów zamkniętych wydana przez PKP Zakład Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Wydział Geodezji, Kolejowy Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej.

2.2. Inwentaryzacja urządzeń srk na stacji Wyszków w obszarze kolizji z wiaduktem kolejowym dokonana dnia 10.12.2009 r.

2.3. Warunki techniczne wydane przez PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach

2.4. Pozostałe uzgodnienia i opinie uzyskane dla rozwiązań projektowych

2.5. Aktualne normy, wytyczne i normy projektowe.

3.Zakres opracowania

Zakres opracowania dotyczy;

- usunięcia kolidujących pędni na długości 35 m i kabli srk na długości 55 m z fundamentem podpory nr 4 zlokalizowanej po stronie torów nieparzystych,
- usunięcia kolizji z kablem srk przy podporze nr 3 zlokalizowanej po stronie torów parzystych na długości 80 m.

4.Normy i przepisy

1. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich u-
sytuowanie – Dziennik Ustaw RP nr 151 z dnia 15 grudnia 1998 r - poz. 987.
2. Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym w Przedsiębior-
stwie Polskie Koleje Państwowe WTB – E10.
3. Album schematów elektrycznych połączeń w mechanicznych urządzeniach sterowania
ruchem kolejowym z sygnalizacją świetlną wydany przez Centralne Biuro Projektowo –
Badawcze budownictwa kolejowego w Warszawie – aktualizacja 1985 r.
4. Obowiązujące normy i przepisy prawa budowlanego

5.PN-69/K-02057 Koleje normalnotorowe. Skrajnia budowli na PKP.

5.Załączniki

- uzgodnienie PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach - pismo IZDK11-505-157/2/09 z dnia 08.10.2009 r. dotyczące lokalizacji estakady.
- uzgodnienie PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach - pismo IZDK11-505-30/2/10 z dnia 22.02.2010 r. dotyczące PB przebudowy urządzeń srk i łączności na st. Wyszaków.

II Opis Techniczny

1.Opis stanu istniejącego

Stacja Wyszaków wyposażona jest w urządzenia mechaniczne z sygnalizacją świetlną. Na przyległych szlakach ruch pociągów prowadzony jest na podstawie elektromechanicznej blokady liniowej dwukierunkowej na linii jednotorowej.

2.Opis stanu projektowanego

2.1.Pędnie drutowe

Kolizje pędni z budowanym wiaduktem występują tylko przy fundamencie podpory nr 4. od strony torów nieparzystych. Dotyczy to 3 par pędni, które biegną do napędów: Wk3, zw. 22 i Wk4. Usytuowana najbliżej toru 1 pp biegnąca do wykolejnicy podwójnej Wk5, zabudowanej na rozjeździe nr 23, pozostaje bez przebudowy. W/w pędnie podwieszone są na dźwigarku krążków osadzonym na dwu słupkach - podwieszenie pędni nr 2. Przy zewnętrznym słupku patrząc od toru, umiejscowiony jest narożnik ścianki szczelnej podpory nr 4. Na czas wykonania fundamentu podpory nr 4, pędnie należy przebudować w następujący sposób:

- 3 pp: do Wk3, zw. 22, i Wk4 przełożyć na nową trasę. Zabudować 2 zwroty załomowe 3 pp ; jeden w trasie pędniowej za zwrotem załomowym do zwrotnicy nr 24, drugi na wysokości podpory zwrotnicowej nr 2, w odległości 2,20 m od toru rozj. nr 25. W odległości 2,5 m przed pierwszym i 2,5 m za drugim zwrotem załomowym przerwać istniejące pędnie i wstawić linki pędniowe przechodzące przez pierwszy i drugi zwrot załomowy. Złącza drutu z linką pędniową wykonać za pomocą złącz Wehnera oraz rozstawić je tak aby był zachowany odstęp 200 mm między sąsiednimi złączami. Prosty odcinek pędni zdemontować.
- Pędnię do wykolejnicy nr 5 należy zostawić na dźwigarku krótkim dla 1 pp, na istniejącym słupku pędniowym podpory nr 2, usytuowanym bliżej toru.

Po zakończeniu robót fundamentowych należy wrócić na obecną trasę pędniową wykonaną z nowych materiałów.

Przy podporze nr 3 wiaduktu kolizje pędniowe nie występują. Narożnik ścianki szczelnej podpory nr 3 najbardziej zbliżony do toru jest odległy o ponad 40 cm od pędni biegnącej do wykolejnicy Wk5 (wyłączonej z eksploatacji).

2.2.Kable srk

2.2.1.Kolizje kablowe przy podporze nr 3

Po stronie parzystej torów biegnie kabel YKSY61x1 od nastawni dysponującej „Wz” do nastawni wykonawczej „Wz1”, który koliduje z projektowaną podporą nr 3. Wykonano wstawkę kablową odsuniętą od torów o 18 m. Na długości 42 m kabel zabezpieczono rurą SRS 75 od strony ul. Zakolejowej. Z tej ulicy wykonana będzie droga technologiczna do budowy podpory nr 3.

2.2.2.Kolizje kablowe przy podporze nr 4

Po stronie nieparzystej torów biegną następujące kable:

- kabel YKSY75x1 do szafy kablowej Sk 101
- kabel YKSY48x1 do szafy kablowej Sk 102 (do obwodów świateł semaforów wyjazdowych J², K², L², M, N²),
- kabel YKSY24x1 do szafy kablowej Sk 102 (do obwodów EON na zwalnianie przebiegów wjazdowych na semafor P^{1/2} na tory 1, 2, 4 i 5),
- kabel YKY5x1 bezpośredni do EON na zwalnianie przebiegów na tor 6.

Dla usunięcia kolizji kabli z podporą nr 4 należy:

- zbudować nową szafę kablową w nowej lokalizacji
- ułożyć nowe kable YKSY48x1 i YKSY24x1 od nowej szafy jako wstawki kablowe do złącz kablowych w kierunku nastawni
- w kable przelotowe: YKSY75x1 (do Sk101) i YKY5x1 (do EON) wstawić wstawki kablowe.
- nowe odcinki kabli osłonić rurą PEHD SRS 160 na długości 30 m + kolanko KNS 160 + 6 m.
- kable od szafy kablowej Sk102 do odbiorów (semaforów i EON) jako wstawki kablowe zostaną osłonięte rurą SRS 160 dł. 6 m do złącz kablowych. Istniejące kable od złącz kablowych do przejścia pod torem zabezpieczyć dzieloną osłoną rurową A 160 PS dł. 3m.

Kable zabezpieczono osłonami rurowymi w rejonie podpory nr 4 i w rejonie ul. Sienkiewicza, skąd wykonana będzie droga technologiczna do wykonania przedmiotowej podpory. Złącza kablowe wykonać w mufach przelotowych typu Raychem.

3.Uwagi końcowe

- 3.1. Przed przystąpieniem do robót srk należy wytyczyć fundamenty (łącznie ze ścianką szczelną) podpór nr 3 i nr 4
- 3.1. Usunięcie kolizji urządzeń srk z projektowanymi podporami warunkuje przystąpienie do wykonania podpór nr 3 i nr 4.
- 3.2. Przed przebudową kabli w miejscach przewidywanych złącz kablowych (szczególnie przy nastawni dysponującej), należy wykonać poprzeczne przekopy kontrolne w celu szczegółowego ustalenia przebiegu kabli na gruncie.
- 3.3. Do odbioru końcowego wykonawca przedłoży komisji odbiorczej dokumentację geodezyjną powykonawczą.
- 3.4. Roboty przebudowy urządzeń srk mogą być prowadzone tylko na podstawie regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów.
- 3.5. Roboty związane z przebudową urządzeń srk będą odbywać się pod nadzorem Sekcji Eksploatacji Małkinia - pion Automatyki.

Opracował: mgr inż. Witold Wiśniewsk



III Zestawienie podstawowych materiałów

a) dla usunięcia kolizji z projektowanym wiaduktem

1. Kabel YKSY 75x1	55 m
2. Kabel YKSY 61x1	80 m
3. Kabel YKSY 48x1	55 m
4. Kabel YKSY 24x1	55 m
5. Kabel YKSY 10x1	85 m
6. Kabel YKY 5x1	133 m
7. Szafa kablowa	1 szt.
8. Rura HDPE – Arot SRS 75	42 m
9. Rura HDPE – Arot SRS 160	43 m
10. Osłona dzielona A 160 PS	3 m
11. Kolanko KNS 160	1 szt.
12. Mufy przelotowe typu Raychem	17 szt.
13. Drut stalowy ocynkowany Φ 5 mm	7,8 kg
14. Linka pędniowa Φ 6 mm	9,1 kg
15. Dźwigarek krążków pędniowych dla 1-2 pp	1 szt.
16. Złącze Wehnera typu linka-drut Φ 5 mm	12 szt.

b) dla odtworzenia pierwotnej trasy pędniowej

1. Drut stalowy ocynkowany Φ 5 mm	17,2 kg
2. Słupki pędniowy	2 szt.
3. Dźwigarek krążków pędniowych dla 3-4 pp	1 szt.
4. Krążek pędniowy nadziemny dla 2 pp	2 szt.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W SIEDLCACH

Dział Nawierzchni, Obiektów Inżynierskich, Budynków i Budowl
08-110 Siedlce, ul. Zbrojna 39, tel.: +48 (25) 644-73-51, +48 (25) 746 33 93, fax: +48 (25) 746-33-29, e-mail: k.bialowus@plk-sa.pl

IZDK11-505-157/2/09

Siedlce dnia 8 października 2009 r.

INWESTOR Konin
Pracownia Projektowa
ul. Okólna 6
62-510 Konin

Po rozpatrzeniu wniosku w sprawie aktualizacji warunków uzgodnienia projektowanej estakady w ramach budowy obwodnicy miasta Wyszewa nad torami linii kolejowej nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka na stacji Wyszew PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach:

UZGADNIA

lokalizację estakady na następujących warunkach:

1. Nie wnosi się zastrzeżeń do lokalizacji estakady nad linią kolejową nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka – w projekcie należy wskazać lokalizację estakady zgodnie z kilometracją linii kolejowej.
2. Powyższe uzgodnienie nie stanowi uzgodnienia projektu, który powinien być opracowany w myśl Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego Dz.U. 03.120.1133 z dnia 10 lipca 2003r. Projekt branży mostowej oraz projekty przebudowy urządzeń kolidujących z projektowaną estakadą należy przedłożyć celem uzgodnienia w Zakładzie Linii Kolejowych w Siedlcach.
3. Z uwagi na fakt, iż teren, na którym prowadzona będzie inwestycja jest terenem geodezyjnie zamkniętym lokalizacja estakady oraz nowa lokalizacja przebudowywanych urządzeń wymaga uzgodnienia ZUD w PKP S.A. Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Wydział Geodezji, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa.
 - a) w związku z występowaniem kabla dalekosiężnego wzdłuż linii kolejowej nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka należy uzyskać pozytywną opinię Zakładu Telekomunikacji w Warszawie, Telekomunikacja Kolejowa Sp. z o. o., ul. Kijowska 10/12, 03-734 Warszawa.
 - b) z uwagi na występowanie urządzeń elektroenergetycznych, usunięcie kolizji należy uzgodnić z PKP ENERGETYKA S.A. Zakładem Mazowieckim, ul. Sławińska 7/9, 01-216 Warszawa
4. Mapy do celów projektowych zamieszczone w projekcie powinny pochodzić z zasobów PKP S.A. bądź być zaktualizowane przez PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami, Wydział Geodezji, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa.
5. Należy zastosować:
 - a) skrajnię wg PN 69/K-02057,
 - b) szerokość torowiska zgodnie z Dz.U. Nr 151 z dnia 14.12.1998 r. – Rozporządzenie MTiGM z dnia 10.09.1998r w przekroju normalnym toru dla linii pierwszorzędnej jednotorowej – tory stacyjne.
 - c) w zakresie skrajni wysokościowej z uwagi na sieć trakcyjną, uszyczenie obiektu należy uzyskać opinie PKP ENERGETYKA S.A. Zakładu Mazowieckiego, ul. Sławińska 7/9, 01-216 Warszawa.
 - d) w projekcie budowlanym należy uwzględnić usunięcie kolizji z istniejącymi urządzeniami kolejowymi oraz przeprofilowanie sieci trakcyjnej. Minimalna skrajnia ustawienia

- konstrukcji wsporczych wynosi 2,7m; minimalna odległość zbliżenia konstrukcji wsporczych wynosi 10m.
6. Rozpiętość i wysokość wiaduktu nad torami kolejowymi powinny być ustalone na podstawie projektu. Dalsze fazy opracowań projektowych w zakresie niwelety wiaduktu przed uzgodnieniem projektu wymagają opinii PKP S.A. Wydziału Geodezji, 03-734 Warszawa, ul. Targowa 74. Za niweletę wyjściową do projektu należy przyjąć niweletę projektowaną toru na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych. Rzędne niwelety należy uzyskać w PKP S.A. Oddziale Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie, Oddział Geodezji, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa. Nie należy uwzględniać rzędnych istniejących niwelety, które na wspomnianym odcinku toru mogą być zaniżone w stosunku do wartości projektowanych.
 7. 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 terenie PKP PLK S.A. 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 estakady nad torami kolejowymi.
 - b) Część rysunkowa – składać się winna z planu orientacyjnego, planu sytuacyjno-wysokościowego oraz przekroju podłużnego, szczegółów konstrukcyjnych. Na przekroju podłużnym obiektu należy nanieść granice PKP S.A.
 8. Projekt powinien zawierać szczegóły odwodnienia obiektu. Należy wskazać gdzie wody będą odprowadzone, co stanie się z nadmiarem wód. Wody z obiektu nie mogą być odprowadzane na tereny kolejowe, doprowadzając do zawilgocenia obszarów przytorowych.
 9. Projekt powinien zawierać szczegóły posadowienia obiektu, opisu technologii robót fundamentowych, wykonania wykopów oraz wpływu tych robót na tor kolejowy – zabezpieczenie przed odkształceniem (ścianki szczelne).
 10. Z uwagi na lokalizację projektowanej estakady w bezpośrednim sąsiedztwie przejazdu kategorii „A” w km 21,086 linii kolejowej nr 29 skrzyżowanie z ul. Sienkiewicza należy przewidzieć likwidację tego przejazdu.
 11. W projekcie należy zawrzeć informację dla Wykonawcy robót o konieczności opracowania regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów, co w przypadku zamknięcia toru stacyjnego wiąże się z koniecznością zabezpieczenia komunikacji zastępczej od stacji Wyszaków do stacji Mostówka w „Koleje Mazowieckie - KM Sp. z o. o.”, ul. Lubelska 1, 03-802 Warszawa.
 12. Uzgodnienie założeń projektowych traci ważność po upływie jednego roku od daty podpisania.

D Y R E K T O R
w/z

mgr inż. Andrzej Akiś
Zastępca

Opracował:
Krzysztof Białowas
tel./fax. 25 746 33 93



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

ZAKŁAD LINII KOLEJOWYCH W SIEDLCACH
Samodzielne Wieloosobowe Stanowiska ds. Inwestycji

08-110 Siedlce, ul. Zbrojna 39, tel.: +48 (025) 644-73-51, +48 (025) 746 33 93, fax: +48 (025) 746-33-29, e-mail: k.bialowas@plk-sa.pl

Siedlce dnia 22 lutego 2010 r.

IZIW1-505-30/2/10

INWESTOR Konin
Pracownia Projektowa
ul. Okólna 6
62-510 Konin

Po rozpatrzeniu wniosku z dnia 15.02.2010 r. w sprawie uzgodnienia projektu „Budowa obwodnicy śródmiejskiej Wyszkowa etap III i IV –przebudowa urządzeń srk i łączności na stacji Wyszków w ciągu linii kolejowej nr 29 Tłuszcz – Ostrołęka” PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie ul. Targowa 74, Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach ul. Zbrojna 39:

U Z G A D N I A

projekt na następujących warunkach:

1. Przed przystąpieniem do realizacji projektu Inwestor lub upoważniony przez inwestora do podejmowania zobowiązań finansowych Wykonawca robót zawrze z Zakładem Linii Kolejowych w Siedlcach umowę cywilno-prawną na opracowanie warunków realizacji robót, zajęcie terenu na czas prowadzenia robót, zwołanie komisji przekazania i odbioru terenu budowy.
2. Uzgodnienie niniejsze nie zwalnia projektantów z odpowiedzialności za poprawność projektu zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami oraz nie jest równoznaczne z wydaniem pozwolenia na budowę zgodnie z Ustawą z dnia 07 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane.
3. W fazie realizacji robót wykonywanych na terenie PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Siedlcach wyznaczy imiennie inspektora do kontaktów z Wykonawcą robót.
4. Zgodnie z Art. 23 i 18 – Ustawy z dnia 07 lipca 1994 r. „Prawo Budowlane” właściwym uczestnikiem procesu budowy do dokonywania zmian technicznych w stosunku do projektu jest Inwestor.
5. Za uzgodnienie projektu wnioskodawca opłaci fakturę po jej otrzymaniu. Projekty z uzgodnieniem zostaną przekazane po opłaceniu faktury.
6. Uzgodnienie traci ważność po upływie trzech lat od daty jego wydania.

D Y R E K T O R
w/z
mgr inż. *Andrzej Aleksa*
Zastępca

Opracował:
Krzysztof Białowas
tel./fax. (025) 746 33 93

IV SPIS RYSUNKÓW

1. Plan zagospodarowania z urządzeniami srk
2. Plan pędniowy i kablowy
3. Schemat przebudowy pędni

rys. nr 1

rys. nr 2

rys. nr 3