

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu
Dział Inwestycji
ul. 3 Maja 16, 41-200 Sosnowiec
T: + 48 32 710 40 48
robert.trojnar@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

Sosnowiec, 14.05.2024r.

Nr IZ08IN.2233.55.2024.ISW-00913-I.RT.2

Dotyczy zadania pn.: „Przebudowa skrzyżowania DW934 z DK44 wraz z przebudową skrzyżowania DW934 z linią kolejową w m. Bieruń”.

INTEGRAL Sp. z o. o.
40-956 Katowice
Ul. Graniczna 29 skr. 53

W nawiązaniu do pisma firmy INTEGRAL Sp. z o. o. nr L.dz.010-BIE-2024-M) z dnia 30.04.2024 r. udzielam następujących odpowiedzi:

Pytanie nr 1:

Z uwagi na planowane prace związane z rewitalizacją linii kolejowej dla zadania pn. "Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice - Tychy - Baraniec - KWK Piast - Nowy Bieruń - Oświęcim", do której projektowany obiekt mostowy został przystosowany, prosimy o potwierdzenie, że Zakład dopuszcza odtworzenie układu torowego z elementów zdemontowanych w trakcie prowadzenia robót. Prosimy o ewentualne wskazanie jakie materiały należy przewidzieć jako nowe.

Odpowiedź na pytanie nr 1:

PKP Polskie Linie Kolejowe Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu dopuszcza odtworzenie układu torowego tylko z elementów nowych. Zabrania się stosowania elementów staroużytecznych.

Pytanie nr 2:

Prosimy o potwierdzenie, że stare elementy zastąpione nowymi należą do wykonawcy robót lub do Inwestora. Jeśli istnieje konieczność przekazania zdemontowanych elementów do PKP ZLK prosimy o wskazanie miejsca składowania oraz o podanie długości szyn jakie należy przekazać.

Odpowiedź na pytanie nr 2:

Materiały staroużyteczne wraz ze złomem stalowym pozyskanymi z demontażu należy przekazać do właściciela tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Sekcja Eksploatacji Jaworzno Szczakowa; ul. Batorego 80 Jaworzno Szczakowa..

Odpady drewniane i potłuczniowe należy zutylizować na koszt własny Wykonawcy. Materiały przynależne do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. należy procedować zgodnie z Instrukcją Im-3 etapem klasyfikacji B.

Pytanie nr 3

Czy po odtworzeniu układu torowego Zakład wymaga szlifowania szyn w torach i rozjazdach?

Odpowiedź na pytanie nr 3:

Tak, zgodnie z Instrukcjami Producenta. Szlifowania należy dokonać w terminie nie dłuższym niż do 1 roku po odbiorze końcowym jeśli inne instrukcje tego nie precyzują.

Pytanie nr 4

Jeśli należy zabudować nowe elementy prosimy o:

- a. Podanie typów rozjazdów oraz o informację czy rozjazdy mają być wyposażone w zamki zwrotnicowe oraz czy rozjazdy mają być w odmianie spawanej czy łukowanej.
- b. Informację czy nowe rozjazdy mają być wyposażone w system rolek podiglicowych oraz o podanie prędkości do jakiej mają być przystosowane odtwarzane rozjazdy
- c. W przypadku stosowania nowych elementów prosimy o sprecyzowanie rodzaju stali szynowej dla iglic, opornic, szyn łączących i krzyżownicy w rozjazdach.
- d. Prosimy o informację czy w łukach o promieniu $R < 800$ m należy zbudować szyny o wytrzymałości $R_m > 1100$ MPa.

Odpowiedź na pytanie nr 4.

a) Materiałem nowym należy odtworzyć:

1. Tor nr 6 LK138/LK 885 odbudować na odcinku od rozjazdu Rzl nr 30 od km 0,123 LK885 (4,607 LK138) do rozjazdu Rzp nr 21 km 4,376 (po LK 138)
Tor nr 6 szyny 49E1 tor bezстыkowy, podkładach betonowych PS83, przytwierdzenie SB, podsypka tłuczniowa. Zabudowa odbojnic spawanych z dziobem z prefabrykatów – częściowa własność KWK Piast
Rozjazd zwyczajny lewy nr 30 od km 0,156 (LK 885) do km 0,123 LK885 (km 4,607 LK 138), wersja spawana; 49 E1;R=300 ;1:9 na podrozjazdnicach betonowych lub z drewna twardego na podsypce tłuczniowej. przytwierdzenie SB (sprężyste) – własność KWK Piast
Rozjazd zwyczajny prawy nr 21 od km 4,343 do km 4,376 (LK 138) wersja spawana, 49E1, R= 300, 1:9 na podrozjazdnicach betonowych lub z drewna twardego na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie SB (sprężyste)
2. Tor nr 4 LK 138/LK 885 odbudować na odcinku od Rzl nr 29 km 0,078 LK885 (km 4,562 LK 138) przez rozjazd nr 28 do rozjazdu Rkpd nr 22 km 4,415 (po LK 138) – częściowa własność KWK Piast
Tor nr 4 szyny 49E1, tor bezстыkowy, na podkładach betonowych PS-83, przytwierdzenie SB, podsypka tłuczniowa. Zabudowa odbojnic spawanych z dziobem z prefabrykatów.
Rozjazd zwyczajny lewy nr 29 od km 0,078 do km 0,111 LK 885 wersja spawana, 49 E1,R=300.1:9. na podrozjazdnicach betonowych lub z drewna twardego na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie SB (sprężyste) – własność KWK Piast
Rozjazd zwyczajny prawy nr 28 od km 0,022 LK 885(km 5,039LK138) do km 0,055 LK 885(km 5,006 LK 138)) wersja spawana, 49E1; R=300; 1:9; na podrozjazdnicach betonowych lub z drewna twardego na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie SB (przytwierdzenie sprężyste)
Rozjazd krzyżowy podwójny nr 22 od km 4,382 do km 4,415 wersja spawana, 49E1,R=190, 1:9, na podrozjazdnicach z drewna twardego, przytwierdzenie sprężyste
3. Tor pomiędzy rozjazdem nr 28 km 5,006 LK138, a rozjazdem nr 27 km 5,000 LK 138 odbudować. Tor 49E1 ,tor bezстыkowy, na podkładach z drewna twardego na podsypce tłuczniowej , przytwierdzenie sprężyste SKL. Na torze zbudować szyny przejściowe 49E1/60E1.
Rozjazd krzyżowy podwójny nr 27 od km 4,468 do km 5,000 (po LK 138) wersja spawana. 60E1,R=190; 1;9; na podrozjazdnicach z drewna twardego na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie sprężyste SKL.
Rozjazd przynależny do splotu rozjazdowego o skosie 1:4,444
4. Tor nr 2 LK 138 od km 4,612 do km 4.,412 wersja bezстыkowa. Tor 60E1, na podkładach z drewna twardego na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie sprężyste SKL.
Od km 4,412 do km 4,530 nawierzchnia 60E1
Od km 4,530 do km 6,612 nawierzchnia 49E1
Należy zastosować szyny przejściowe 49E1/60E1
Rozjazd krzyżowy podwójny nr 27 od km 4,468 do km 5,000 (po LK 138)
Skrzyżowanie torów ST 27/24 od km 4,459 do km 4,468 (po LK 138) wersja spawana ,nawierzchnia 60E1, skos 1:4,444, na podrozjazdnicach z drewna twardego na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie sprężyste SKL
Rozjazd krzyżowy podwójny nr 25 od km 4,421 do km 4,454 wersja spawana, nawierzchnia 60E1; R=190;1:9, na podrozjazdnicach z drewna twardego na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie sprężyste SKL – rozjazd przynależny do splotu rozjazdowego

5. Tor nr 1 od km 4,612 do km 4,412, wersja bez stykowa, Tor 60E1, na podkładach z drewna twardego na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie sprężyste SKL.

Od km 4,412 do km 4,530 nawierzchnia 60E1

Od km 4,530 do km 6,612 nawierzchnia 49E1

Należy zastosować szyny przejściowe 49E1/60E1

Rozjazd nr 26 od km 4,468 do km 4,495 (po LK 138) wersja bez stykowa 60E1; R=190; 1:9 na podrozjazdnicach z drewna twardego na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie sprężyste SKL. Rozjazd przynależy do splotu rozjazdowego.

Rozjazd nr 24 od km 4,416 do km 4,454 (po LK 138) wersja spawana, nawierzchnia 60E1, R=190; 1:9 na podrozjazdnicach z drewna twardego na podsypce tłuczniowej, przytwierdzenie sprężyste SKL. Rozjazd przynależy do splotu.

Zabudować odbojnice wersja spawana z dziobami prefabrykowanymi.

Standard konstrukcyjny dla nawierzchni 60E1 należy przyjąć 2.1.

Standard konstrukcyjny dla nawierzchni 49E1 należy przyjąć 2.3.

Rozjazdy powinny być wyposażone w zamki zwrotnicowe. Całość konstrukcji powinna być spawana.

Należy do wszystkich rozjazdów będących własnością PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dostarczyć nowe napędy. Rodzaj napędów będących własnością KWK Piast należy uzgodnić z właścicielem.

Dla całości robót zaprojektować i wykonać odwodnienia przebudowanego układu torowego.

W przypadku kolizji inwestycji z elementami własności PLK (w branży energetycznej - słupy trakcyjne, oświetlenie, eor, linie kablowe itp.) należy przewidzieć zabudowę nowych elementów. Zdemontowane materiały PLK należy rozliczyć zgodnie z obowiązującymi instrukcjami materiałowymi (Im-3).

b) Rozjazdy należy wyposażyć w systemy rolek podglicowych. Wszystkie urządzenia należy dostosować do prędkości $V = 120$ km/godz.

c) Należy stosować stal szynową HT=350 dla wszystkich elementów nawierzchni.

d) Jeżeli promienie przebudowanych łuków torowych są mniejsze niż 800m to należy zabudować szyny o wytrzymałości R_m większej 1100 Mpa

Pytanie nr 5

Prosimy o potwierdzenie, że układ torowy należy odtworzyć na podkładach drewnianych oraz o podanie rodzaju drewna dla podkładów.

Odpowiedź na pytanie nr 5

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu uważa, że całą wymienianą infrastrukturę torową należy wykonać w podkładach i podrozjazdnicach strunobetonowych.

Dopuszcza, tylko tam gdzie ze względów konstrukcyjnych niemożliwa jest zabudowa nawierzchni na podkładach i podrozjazdnicach strunobetonowych, zabudowę podkładów i podrozjazdnic z drewna twardego.

Pytanie nr 6

Prosimy o informację czy w torach na obiekcie mostowym należy zabudować odbojnice.

Odpowiedź na pytanie nr 6

Na obiekcie, w torach które to umożliwią należy zabudować odbojnice w wersji spawanej z dziobami prefabrykowanymi.

Pytanie nr 7

Prosimy o informację czy międzytorza mają być wypełnione kłińcem.

Odpowiedź na pytanie nr 7

Międzytorza mają być wypełnione kłińcem w obszarze przebudowy.

Pytanie nr 8

Czy należy zastosować szyny przejściowe 60E1/49E1 i na jakiej długości.

Odpowiedź na pytanie nr 8

Tak, należy zabudować szyny przejściowe 60E1/49E1 zgodnie z lokalizacją w udzielonej odpowiedzi do pytania nr 4 a). Długość szyn przejściowych min. 6m.

DYREKTOR ZAKŁADU

Wojciech Sawracz
Wojciech Sawracz

Opracował:

Robert Trojnar

Tel. 32 710 40 48

NACZELNIK DZIAŁU

Cecylia Poloczny
Cecylia Poloczny

Spółka wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000037568, NIP 113-23-16-427, REGON 017319027. Wysokość kapitału zakładowego w całości wpłaconego: 33 335 532 000,00 zł