



WOJEWODA POMORSKI

WI-II.7846.11.2012.MM

(za potwierdzeniem odbioru)

Gdańsk, dnia 01.06.2012r.

**Minister Transportu,
Budownictwa i Gospodarki Morskiej
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa**

Na podstawie art. 9, art. 80 ust.1 pkt 2, art. 82 ust. 3 pkt 3a i 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2010r. nr 243 poz. 1623 z późniejszymi zmianami), zwracam się o udzielenie upoważnienia do udzielenia zgody na odstępstwo od przepisów Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998r. Nr 151, poz. 987 z późniejszymi zmianami) **§ 30 ust. 1, 2 i 3 - w zakresie rozstawu torów**, gdzie:

1. „Rozstaw torów (odległość pomiędzy ich osiami) ustala się w zależności od obowiązującej na danej linii kolejowej skrajni budowli.
2. Rozstaw torów powinien wynosić nie mniej niż 3,75 m, z zastrzeżeniem ust. 3 i 4.
3. Rozstaw torów nowo budowanych i modernizowanych linii kolejowych magistralnych oraz pierwszorzędnych dwutorowych położonych na odcinkach prostych i w łukach o promieniach większych od 4.000 m oraz prędkości pociągów do 160 km/h powinien wynosić nie mniej niż:
 - 1) 4,00 m - dla międzytorzy nie zabudowanych linii modernizowanych,
 - 1) 4,20 m - dla międzytorzy nie zabudowanych linii nowo budowanych,
 - 2) 4,75 m - dla międzytorzy, gdzie przewiduje się ustawienie stałych sygnałów, słupów sieci oświetleniowej lub energetycznej,
 - 3) 4,90 m - dla ustawienia konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej.”

zgodnie z rozwiązaniami przyjętymi w załączonym wniosku inwestora.

Charakterystykę obiektu wraz z uzasadnieniem konieczności wprowadzenia odstępstwa zawiera dołączony do niniejszego pisma wniosek PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o., ul. Morska 350A, 81-002 Gdynia reprezentowanej przez pełnomocnika Pana Pawła Zejera, URS Polska Sp. z o.o., ul. Rejtana 17, 02-516 Warszawa z dnia 25.05.2012r. (data wpływu)

Celem wypełnienia zapisów z art. 9 ust 3 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2010r. nr 243 poz. 1623 z późniejszymi zmianami) przedstawiam jak poniżej:

1. Charakterystyka obiektu:

Planowane przedsięwzięcie położone będzie na terenie województwa pomorskiego, w granicach administracyjnych miasta Gdańska. Inwestycja będzie przebiegać na długości ponad 2 km, równoległe do linii nr 9 od km 326,600 do km 328,200, a następnie wzdłuż linii nr 202 i 250 od km 0,000 do km 0,600. Teren przeznaczony pod rozbudowę linii kolejowej nr 250 na trasie od Gdańska Głównego w kierunku Gdańska Oruni jest własnością Skarbu Państwa, a jego użytkownikiem wieczystym są PKP S.A. Realizacja przedsięwzięcia będzie miała miejsce na terenach kolejowych zamkniętych i otwartych.

Istniejąca linia nr 250 jest zarządzana przez PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. natomiast teren przedsięwzięcia SKM zlokalizowany jest na obszarze zarządzanym przez PKP PLK S.A. Na tym terenie znajdują się przede wszystkim tory linii nr 009 i nr 202, które ulegną przebudowie w ramach niezależnej inwestycji PKP PLK S.A.

Celem opracowania jest zaprojektowanie przystanku osobowego SKM Gdańsk Śródmieście wraz z przedłużeniem linii nr 250 do projektowanego przystanku. Nowy układ torów projektuje się dla szybkości 60 km/h.

Inwestycja obejmuje:

a.) w zakresie budowy układów torowych

Zakłada się **wydłużenie linii kolejowej nr 250 Gdańsk Główny – Rumia (SKM) w kierunku południowym.**

Projektowany układ torowy zaczyna się po południowej stronie wiaduktu Błędnik.

Projektowane tory włączają się w głowicy północnej stacji Gdańsk Główny. Istniejący tor nr 1 (własność PKP PLK S.A.) podlega przebudowie w zakresie rozbiórki rozjazdu nr 38 i zabudowy torem oraz rozbiórki rozjazdu nr 6 i wbudowaniu nowego na torze nr 1 w nowej lokalizacji. Przebudowa istniejącego toru nr 3 (**nowy nr 502**) rozpoczyna się za rozjazdem nr 48 i biegnie istniejącym śladem z drobnymi korektami geometrii do rozjazdu nr 19. Dalej istniejący tor nr 3 projektowany jest jako **nowy tor nr 502** w nowym śladzie i biegnie w południowym kierunku stacji Gdańsk Główny, równolegle do istniejących torów PKP PLK S.A. Istniejący tor nr 5 (**nowy nr 501**) projektuje się przedłużyć w kierunku południowym. Na wysokości istniejącego tunelu projektuje się „s-kę” o promieniach 300m i dalej równolegle do toru nr 3 (nowy nr 502). Istniejące tory nr 7 i 9 w rejonie północnej głowicy rozjazdowej stacji Gdańsk Główny podlegają korekcie włączenia poprzez nowe rozjazdy nr 512 i 513.

W kilometrze -0+150 projektuje się przejście rozjazdowe z torów 501 na 502 i dalej w tory PKP PLK S.A. W km -0+650 oraz -0+750 projektuje się połączenia rozjazdowe torów nr 501 i 502 w postaci pełnego trapezu z nowych rozjazdów nr 505, 506, 507, 508. Na wysokości wiaduktu w ciągu ul. Armii Krajowej od km -0+800 do -1+120 tory 501 i 502 przebiegają wzdłuż nowo projektowanego peronu wyspowego w projektowanej lokalizacji nowego przystanku Gdańsk Śródmieście. Za peronem Gdańsk Śródmieście projektuje się podwójne skupione przejście rozjazdowe nr 504-502 / 503-501. Za rozjazdem nr 502 projektuje się **nowy tor 502a** o długości budowlanej 250m, zaś za rozjazdem nr 501 **nowy tor 501a** o długości 160m, które będą zakończone kozłami oporowymi i będą pełniły funkcję torów odstawczych dla taboru SKM w rejonie przystanku Gdańsk Śródmieście.

Projektowany układ torowy kończy się około 150m na południe od wiaduktu Święty Wojciech.

Plan sytuacyjny:

1. Rys. nr PB.SKM.2.1.1 (1/2) Plan sytuacyjny od km -1+500 do km -0+450 z międzytorzem
2. Rys. nr PB.SKM.2.1.1 (2/2) Plan sytuacyjny od km -0+450 do km 0+450 z międzytorzem (stanowiące załącznik nr 2 do wniosku o odstępstwo)

2. Szczegółowe uzasadnienie konieczności wprowadzenia odstępstwa:

W ocenie oragnu występuje konieczność dostosowania parametrów międzytorzy do istniejącej (oraz budowanej – LCS Gdańsk) infrastruktury kolejowej oraz istniejących obiektów budowlanych, również o charakterze zabytkowym.

W punkcie 1 elementem wpływającym na wartości międzytorza jest nieprzebudowywany wiadukt w ciągu ul. Św. Wojciecha, gdzie zachowania minimalnej skrajni 2.50m do lica przyczółka (tor 501) oraz 2.20m do środkowych podpór wiaduktu (tor 502) pozwala na zastosowanie maksymalnego międzytorza o wartości 3.75m.

W punkcie 2 istniejący (nieprzebudowywany) wiadukt Hucisko w KM -0+410, przebudowywane tory linii nr 9 oraz lokalizacja przyszłych konstrukcji wsporczych przekrycia wykopu kolejowego od KM -0+850 do KM -0+430 pozwalają na zastosowanie międzytorza równego 4.00m (bez poszerzenia w łukach $R=775/779m$ od KM -0+500 do KM -0+400).

W punkcie 3 zawężenie międzytorza do minimum 3.75m spowodowane jest koniecznością przeprowadzenia układu dwutorowego linii 250 pomiędzy przybudówką budynku dworcowego o charakterze zabytkowym w KM 0.00 z zachowaniem skrajni 2.50m, a istniejącym torem nr 1 przy peronie nr 2 w Gdańsku Głównym.

Z uwagi na występujący na linii SKM tabor kolejowy projektowane rozwiązania nie spowodują zakłócenia eksploatacji linii kolejowej, nie zakłóca działania urządzeń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, a także nie spowodują zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Ze względu na prędkość maksymalną linia ta mogłaby być zakwalifikowana jako linia drugorzędna nie wymagająca uzyskania odstępstw dla projektowanych odległości, jednakże z uwagi na obciążenie przewozami została ona zakwalifikowana jako pierwszorzędna i w takim wypadku konieczne jest uzyskanie odstępstwa od przepisów techniczno – budowlanych.

Przewidywane odstępstwa nie powodują zagrożenia życia ludzi lub bezpieczeństwa mienia, a w stosunku do obiektów, o których mowa w art. 5 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 7 lipca 1994r. – Prawo budowlane (Dz.U. z 2010r. nr 243 poz. 1623 z późniejszymi zmianami) - ograniczenia dostępności osób niepełnosprawnych oraz nie powodują pogorszenia warunków zdrowotno-sanitarnych i użytkowych, a także stanu środowiska.

3. Propozycje rozwiązań zamiennych:

Wnioskowany zakres potrzebnego odstępstwa określono w tabeli, zamieszczonej poniżej. Tabela pokazuje:

1. miejsce (lokalizacja) występowania odstępstwa
2. zakres odstępstwa
3. proponowane rozwiązanie

Lp.	Lokalizacja	Stan Istniejący	Stan według projektu	Wymóg	Podstawa prawna
1.	Linia nr 250 Gdańsk Główny – Gdańsk Śródmieście. Międzytorze 501-502 od KM -1+375 do KM -1+280	---	od 3.75m do 4.00m	Nie mniej niż 4.00m plus poszerzenie	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151 z 1998 r., poz. 987) Dział VI – Kolejowe budowle towarzyszące, Rozdział 5 – Rozstaw torów i skrajnia budowli, § 30 ust.1,2,3,5.
2.	Linia nr 250 Gdańsk Główny – Gdańsk Śródmieście. Międzytorze 501-502 od KM -0+670 do KM -0+400	---	od 4.00m do 4.46m	Nie mniej niż 4.00m plus poszerzenie	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151 z 1998 r., poz. 987) Dział VI – Kolejowe budowle towarzyszące, Rozdział 5 – Rozstaw torów i skrajnia budowli, § 30 ust.1,2,3,5.
3.	Linia nr 250 Gdańsk Główny – Gdańsk Śródmieście.	---	od 3.75m do 4.20m	Nie mniej niż 4.00m plus poszerzenie	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny

	Międzytorze 501-502 od KM -0+110 do KM +0+020				odpowiadać budowie kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151 z 1998 r., poz. 987) Dział VI – Kolejowe budowie towarzyszące, Rozdział 5 – Rozstaw torów i skrajnia budowli, § 30 ust.1,2,3,5.
--	---	--	--	--	--

4. Pozytywna opinia wojewódzkiego konserwatora:

Planowana inwestycja przebiega przez tereny objęte ochroną konserwatorską: “Zespół zabudowy Dworca Głównego w Gdańsku przy ul. Podwale Grodzkie 2 w Gdańsku” wpisanym do rejestru zabytków pod numerem 817 decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku z dnia 30 kwietnia 1979 roku – obecnie pod numerem 963 (nowy numer rejestru zabytków) oraz “Układ urbanistyczny miasta Gdańska” wpisany do rejestru zabytków pod numerem 8 decyzją Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku z dnia 11 października 1947 roku – obecnie pod numerem 15 (nowy numer rejestru zabytków). Inwestor przedłożył opinie Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku.

5. Pozytywne opinie innych zainteresowanych organów:


Pozytywna opinia PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., ul. Morska 350A, 81-002 Gdynia.

Tut. organ przychylił się do wniosku.

Załączniki (tylko adresat)

1. Kserokopia wniosku inwestora z dnia 25.05.2012r. (data wpływu)
2. Plan sytuacyjny – 2 rys.
3. Opinia PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Sp. z o.o., ul. Morska 350A, 81-002 Gdynia.
4. Kserokopia KRS-u
5. Pełnomocnictwo PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o. udzielone Panu Pawłowi Zejer
6. Ksero opłaty skarbowej
7. Oświadczenie pełnomocnika
8. Kserokopia decyzji o ustaleniu lokalizacji przedsięwzięcia EURO 2012
9. Kserokopia 5 opinii Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku

z up. Wojewody Pomorskiego


Adam Madejski
 Zastępca Dyrektora
 Wydziału Infrastruktury

Otrzymują:

1. Adresat
2. Pełnomocnik Paweł Zejera, URS Polska Sp. z o.o., ul. Rejtana 17, 02-516 Warszawa, reprezentujący PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.
3. W.I.II - a/a tel.58 33-77-151