

„Realizacja robót budowlanych oraz wykonanie projektu wykonawczego i realizacja robót budowlanych na zabudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym, urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych wraz ze świadczeniem usług pogwarancyjnych dla tych urządzeń na odcinku Zabrzeg – Zebrzydowice – granica państwa w ramach projektu „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska. Etap I: linia E 65 na odcinku Zabrzeg – Zebrzydowice (granica państwa)”

WYKONAWCA: TRAKCJA S.A. Al. Jerozolimskie 100 Ilp., 00-807 Warszawa Pomorskie Przedsiębiorstwo Mechaniczno-Torowe Sp. z o.o. ul. Sandomierska 19, 80-051 Gdańsk ALSTOM POLSKA S.A. Ul. Emilii Plater 53, 00-113 Warszawa	INŻYNIER PROJEKTU: TPF Sp. z o.o. ul. Postępu 14B, 02-676 Warszawa	ZAMAWIAJĄCY: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
--	--	--

Zapytanie w sprawach technicznych Nr 2024/TRAKCJA/ZAB/ZT/P/0197

Nr STWiORB:		Branża:	Branża peronowa
DOTYCZY: Dokumentacja PW Część B1: Perony			
Lokalizacja: PO Zabrzeg Czarnolesie, st. Chybie, PO Drogomyśl			
Treść zapytania:			
1. W nawiązaniu do odpowiedzi na ZT nr 2024/TRAKCJA/ZAB/ZT/P/0175 Wykonawca pragnie zaznaczyć, iż na rynku producenci stosują wyłącznie płyty z odkrytym kruszywem z zastosowanym pasem wizualnym o szerokości 0,20 m poprzez wmontowanie profilu z tworzywa sztucznego, oddalonego od krawędzi peronu o 0,55 m, 0,80 m oraz 1,30 m w zależności od projektowanej prędkości pociągów. Ponadto Wykonawca wskazuje na rozbieżność w dokumentacji projektowej, gdzie na peronach na p.o. Zabrzeg Czarnolesie i Drogomyśl. Projektant zaprojektował płyty z pasem ostrzegawczym umiejscowionym 1,5m od krawędzi płyty, natomiast na st. Chybie Projektant zaprojektował płyty z pasem ostrzegawczym umiejscowionym 2 m od krawędzi płyty. W związku z powyższym Wykonawca zwraca się o potwierdzenie możliwości stosowania płyt peronowych z wyznaczoną strefą zagrożenia w odległości 1,50 m dla krawędzi peronowej przy torze nr 1 i 2 w stacji Chybie tak jak zostało to zaprojektowane na p.o. Zabrzeg Czarnolesie oraz p.o. Drogomyśl. 2. W obowiązującej instrukcji Ipi-1 dodatkowe oznakowania krawędzi płyty nie jest wymagane. Dla płyt z odkrytym kruszywem producenci wtapiali linię ostrzegawczą w prefabrykat, jednak z uwagi na zmiany Ipi-1, żaden producent nie stosuje tego rozwiązania. Dlatego Wykonawca z uwagi na powyższe zwraca się z prośbą o potwierdzenie, iż w świetle obowiązujących przepisów nie ma konieczności stosowania dodatkowego oznakowania ostrzegawczego na krawędzi płyty.			
Prosimy o odpowiedź do dnia: 06.11.2024 r.			
Załączniki: brak			
Zapytanie złożył Imię i Nazwisko (telefon)	Michał Zaslonka (784 690 566)	Data 29.10.2024	Podpis 
Przedstawiciel Wykonawcy / Kierownik Budowy Imię i Nazwisko	KIEROWNIK BUDOWY Inż. inż. Krzysztof Czamoto Pracownia budowlana do kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności linie, węzły i stacje kolejowe nr ew. ORK-3-K-2/20	Data 30.10.2024	Podpis 
Potwierdzenie odbioru w Biurze Inżyniera Projektu			

**OPINIA INSPEKTORA NADZORU:**

Zaprojektowane przez projektanta strefy bezpieczeństwa 2.0 m na stacji Chybie, a na pozostałych w tym zadaniu inwestycyjnym 1.5 m jest niezgodne z Ipi-1 obowiązującym od 19 grudnia 2023, - Rozdział 2 § 4. Błąd projektowy należy pilnie poprawić

Imię i Nazwisko:	Data	Podpis:
Krzyszna Wójcicka	31.10.2024	Krzyszna Wójcicka Uprawnienia budowl. / BW1-192/3/87 specj. "Linie, węzły i stacje kolejowe"

OPINIA PROJEKTANTA:

Opinia Projektanta w La Esrenia

Imię i Nazwisko:	Data	Podpis:

			Data	Podpis
Zatwierdzone przez Inżyniera:	☒ TAK	☐ NIE	8.11.2024	Inżynier Rezydent Katarzyna Klich-Sierny
Potwierdzenie odbioru przez Wykonawcę	Data		Podpis	

Dotyczy: umowy nr 90/106/0014/17/Z/I z dnia 24.02.2027 r. na wykonanie projektów budowlanych i pozyskanie niezbędnych pozwoleń wraz z nadzorami autorskimi dla odcinka Katowice Szopienice Płd. - Katowice - Katowice Piotrowice; Tychy - Czechowice Dziedzice -Zebrzydowice - granica państwa - Lot. A, B, C, D" w ramach projektu "Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice – prace przygotowawcze" oraz projektu „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice Dziedzice – Zebrzydowice” w części 4 (**LOT D**) na odcinku Zabrzeg –Zebrzydowice – granica państwa

Numer zapytania technicznego Wykonawcy Robót: 2024/TRAKCJA/ZAB/ZT/P/0197

Dotyczy branży: PERONOWEJ

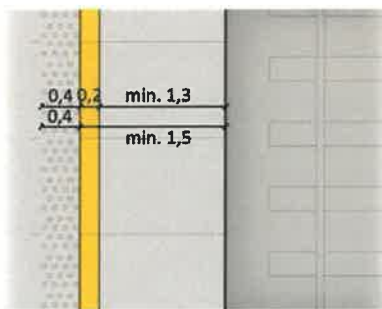
OPINIA PROJEKTANTA:

Po dokonaniu analizy przedmiotowego Zapytania technicznego Projektant Nadzoru Autorskie poniżej przedstawia stanowisko:

1. Projektant Nadzoru Autorskiego oświadcza, że dla przystanków osobowych: Zabrzeg Czarnolesie, Drogomyśl i Pruchna oraz stacji Chybie i Zebrzydowice należy zastosować płyty peronowe z linią ostrzegawczą szerokości 20 cm oddaloną od krawędzi peronu o 1,3m (strefa zagrożenia na 1,5m) zgodnie z wariantami dostępnymi na rynku.

Zakładana prędkość kursowania pociągów pasażerskich na LOT D wynosi $V = 160$ km/h. Jednocześnie układ torowy i obiekty inżynieryjne na odcinku od km 53+100 do km 72+800 uwzględniają podniesienie prędkości do $V = 200$ km/h.

Płyta z ww. pasem spełnia zapisy Ipi-1 dla prędkości pociągów od 140 km/h do 200km/h (włącznie):



Dla prędkości $140 \text{ km/h} \leq v \leq 200 \text{ km/h}$

Rysunek 24. Oznakowanie strefy zagrożenia w zależności od dopuszczalnej prędkości poruszania się pojazdów przy danej krawędzi (Ipi-1, 2023 r.)

Projektant Nadzoru Autorskiego dołącza, do odpowiedzi na Zapytanie Techniczne nr 197, rysunek „D_ZT197_Zal-01_B2_Nawierzchnia_peronowa” przedstawiający sposób kształtowania nawierzchni peronowej i stref zagrożenia, pasa powierzchni użytkowej, pasa zabudowy oraz trasy pozbawionej przeszkód dla przyjętego rozwiązania płyty peronowej.

2. Projektant Nadzoru Autorskiego potwierdza, że w świetle obowiązujących polskich przepisów „Wytucznych architektonicznych dla infrastruktury pasażerskiej” - Ipi-1 z 19

grudnia 2023 roku nie ma konieczności stosowania dodatkowego oznakowania ostrzegawczego krawędzi płyty.

Zapisy o kontrastowości krawędzi peronu pojawiają się w przepisach Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014r, w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się- w punkcie 4.2.1.12 – 9) „*Materiał na krawędzi peronu po stronie toru musi kontrastować z ciemnym uskokiem.*” Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść.

Załącznik:

D ZT197 Zał-01 B2 Nawierzchnia peronowa

Imię i Nazwisko: Andrzej Matrzak	Data 07.11.2024	Podpis:  mgr inż. arch. Andrzej MATZAK specjalista w zakresie projektowania budowlanych i inżynierskich projektów i rysunków technicznych nr. 5011/2019/11
-------------------------------------	--------------------	---