

**Załącznik Nr 1 do Porozumienia ramowego**

Nr.....*SKM-16/13*.....

z dnia *11 stycznia 2013 r.*

**Zasady współpracy Stron w zakresie posadowienia fundamentów pod konstrukcje wsporcze indywidualne bramkowe oraz odciągi słupów trakcyjnych PLK i SKM, przeprowadzenia modernizacji/przebudowy tych urządzeń**  
**§ 1.**

W celu prawidłowego wykonania przez PLK zadania inwestycyjnego p.n. „Modernizacja linii E65/CE65 na odcinku Warszawa — Gdynia, obszar LCS Gdańsk, LCS Gdynia” przyjmuje się do stosowania „Zasady współpracy Stron w zakresie posadowienia fundamentów pod konstrukcje wsporcze indywidualne bramkowe oraz odciągi słupów trakcyjnych PLK i SKM, przeprowadzenia modernizacji/przebudowy tych urządzeń”, zwane dalej Zasadami.

**§ 2.**

Szczegółowy wykaz działek gruntu leżących w terenie kolejowym SKM udostępnianym PLK na czas realizacji przez PLK robót budowlanych, polegających na posadowieniu na nim przez PLK fundamentów pod konstrukcje wsporcze indywidualne bramkowe oraz odciągi słupów trakcyjnych stanowi **Załącznik nr 1.1.** do niniejszych Zasad. Szacunkowa powierzchnia, którą zajmować będą na terenie kolejowym SKM nowe konstrukcje wsporcze PLK wynosi 120,5 m<sup>2</sup>.

**§3.**

PLK i SKM ustalają, że:

- 1) w sytuacji, gdy nowoprojektowana konstrukcja wsporcza sieci trakcyjnej PLK, planowana do posadowienia w terenie kolejowym SKM będzie wchodziła w kolizję z istniejącym słupem SKM t.j. elementem sieci trakcyjnej oddanej SKM do korzystania na podstawie umowy D55, PLK, w ramach inwestycji i prowadzonych robót budowlanych, na własny koszt usunie kolizję poprzez odpowiednią przebudowę sieci trakcyjnej SKM. SKM nie będzie zobowiązana do ponoszenia opłat lub wynagrodzenia na rzecz PLK, z tytułu wykonania likwidacji kolizji w ramach prowadzonej inwestycji (przebudowy). PLK zobowiązana jest każdorazowo przed przebudową uzyskać pisemną zgodę SKM. Po usunięciu kolizji przebudowany element sieci SKM będzie w stanie niepogorszonego pod względem technicznym i eksploatacyjnym. Poniesione przez PLK nakłady w ramach usunięcia kolizji nie zostaną przekazane przez PLK na rzecz SKM.
- 2) w sytuacji, gdy nowoprojektowana konstrukcja wsporcza sieci trakcyjnej PLK, planowana do posadowienia w terenie kolejowym SKM ma zastąpić istniejącą konstrukcję wsporczą PLK, która jest wykorzystywana do podwieszenia sieci trakcyjnej SKM, PLK, w ramach inwestycji i prowadzonych robót budowlanych, na własny koszt podwiesi sieć trakcyjną SKM do nowych konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej (bramek) PLK. PLK będzie zobowiązana do zapłaty za zajęcie terenu kolejowego SKM w celu modernizacji istniejących konstrukcji wsporczych indywidualnych, bramkowych oraz odciągów słupów trakcyjnych PLK oraz celem realizacji przez PLK robót budowlanych, polegających na posadowieniu na nim przez PLK fundamentów pod konstrukcje wsporcze indywidualne bramkowe oraz odciągi słupów trakcyjnych, które przed modernizacją służyły podwieszeniu sieci trakcyjnej SKM.

- 3) w sytuacji, gdy nowoprojektowana lokalizacja konstrukcji wsporczej sieci trakcyjnej (bramek) PLK, planowanej do posadowienia w terenie kolejowym SKM będzie znajdować się obok słupa SKM, SKM ma prawo własnym staraniem i na własny koszt zlikwidować taki słup i odpłatnie podwiesić swoją sieć trakcyjną do konstrukcji wsporczej (bramki) sieci trakcyjnej PLK, po uprzednim uzgodnieniu z PLK. Podwieszenie sieci będzie możliwe po odbiorze końcowym robót oraz uzyskaniu przez PLK zgody na eksploatację. PLK będzie zobowiązana do uiszczenia opłaty na rzecz SKM z tytułu zajęcia terenu kolejowego SKM na czas realizacji przez PLK robót budowlanych polegających na posadowieniu na nim przez PLK fundamentów pod konstrukcje wsporcze indywidualne bramkowe oraz odciały słupów trakcyjnych.
- 4) w sytuacji, gdy nowoprojektowana konstrukcja wsporcza sieci trakcyjnej (bramki) PLK, planowana do posadowienia w terenie kolejowym SKM, nie nadaje się do wykorzystania przez SKM w celu podwieszenia sieci trakcyjnej, PLK będzie zobowiązana do uiszczenia opłaty na rzecz SKM, z tytułu zajęcia terenu kolejowego SKM na czas realizacji przez PLK robót budowlanych, polegających na posadowieniu na nim przez PLK fundamentów pod konstrukcje wsporcze indywidualne bramkowe oraz odciały słupów trakcyjnych.

#### §4.

1. Podwieszanie sieci trakcyjnej SKM na konstrukcjach wsporczych PLK powinno być poprzedzone:
  - 1) opracowaniem dokumentacji technicznej sieci trakcyjnej, uzgodnionej z PLK;
  - 2) sprawdzeniem, czy przy projektowaniu i doborze konstrukcji wsporczych (bramek) uwzględniono podwieszenie sieci trakcyjnej SKM. W przypadku braku takiej informacji należy przeliczyć nośność konstrukcji w odniesieniu do nowych warunków obciążeniowych;
  - 3) uzgodnieniem – na etapie projektowania w oparciu o uwarunkowania lokalne – szczegółów co do zastosowania dla sieci SKM systemu skutecznej ochrony ziemnozwarciowej i przeciwporażeniowej. Przyjęte rozwiązanie nie może negatywnie oddziaływać na ochronę sieci trakcyjnej PLK;
  - 4) opracowaniem regulaminów wykonania robót sieciowych.
2. Montaż, wszelkie roboty utrzymaniowe, remontowo – naprawcze (terminy wykonywania, zakres rzeczowy) i inne na sieci trakcyjnej SKM, podwieszonej do konstrukcji wsporczych PLK, SKM będzie prowadziła na własny koszt i po uzgodnieniu z PLK. Przedmiotowe prace muszą być wykonywane pod nadzorem pracowników PLK lub jednostek organizacyjnych utrzymujących sieć trakcyjną PLK, z wyjątkiem prac, do których zobowiązana jest PLK, o których mowa w §3 pkt 1 i 2 Zasad.
3. Koszty wynikłe z uszkodzenia sieci trakcyjnej SKM lub PLK każda ze Stron ponosi we własnym zakresie, o ile do powstania tego uszkodzenia nie przyczyniło się działanie drugiej Strony.
4. Dla wszystkich robót związanych z udostępnieniem konstrukcji wsporczych PLK dla podwieszenia sieci trakcyjnej SKM będzie sporządzony protokół uwzględniający ww. uwarunkowania oraz zawierający informacje dotyczące np. rodzaju planowanych robót, charakterystyki elementów infrastruktury PLK, na których będą one wykonywane, itp.
5. W związku z planowaną modernizacją sieci trakcyjnej SKM, PLK wyraża zgodę na posadowienie na terenie PLK fundamentów pod nowe konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej SKM w miejscach wynikających z uzgodnionego projektu budowlanego.

Strony ustalają, że opłaty za posadowienie tych konstrukcji będą pobierane na takich samych zasadach, jak opłaty za posadowienie konstrukcji PLK na terenie SKM.

#### §5.

1. SKM zobowiązuje się do uiszczenia na rzecz PLK opłaty z tytułu podwieszenia sieci trakcyjnej i korzystania przez SKM z konstrukcji wsporczych indywidualnych bramkowych oraz odciągów słupów trakcyjnych PLK, w sytuacji o której mowa w § 3 pkt 3), powiększonej o należny podatek VAT w wysokości obowiązującej na dzień wykonania czynności, określonej jako jednorazowa opłata ustalona w odrębnej umowie.
2. Zapłata przez SKM powyższej opłaty, o której mowa w ust. 1, nastąpi w terminie 30 dni od dnia wystawienia faktury za podwieszenie przez SKM sieci trakcyjnej SKM do konstrukcji wsporczej PLK, na wskazany przez PLK rachunek bankowy.
3. PLK zobowiązuje się do zawarcia z SKM odrębnej umowy dzierżawy z tytułu udostępnienia terenu SKM pod posadowienie konstrukcji wsporczych indywidualnych bramkowych oraz odciągów słupów trakcyjnych PLK, w sytuacji o której mowa w § 3 pkt 3 i 4 ) Zasad.
4. Zapłata przez PLK czynszu dzierżawnego nastąpi w terminie 30 dni od dnia wystawienia faktury na wskazany przez SKM rachunek bankowy.



Zestawienie  
działek na których zostaną posadowione fundamenty konstrukcji wsporczych

| LCS Gdynia - nr działki                      | orientacyjna lokalizacja działki (km)       | ilość fundamentów (szt.) | lokaly   |
|--|---|--------------------------|--|
| <b>a</b> 8,300 - 9,850                       | gr. LCS Gdynia - Sopot                      |                          |  |
| 195  | 8,300 - 8,660                               | 6                        | 8-7D, 8-8D, 8-9D, 8-10D, 8-12D, 8-14D  |
| 166  | 8,710 - 8,775                               | 1                        | 8-16D  |
| 105  | 8,710 - 9,010                               | 4                        | 8-17D, 8-18D, 8-19D, 8-20D   |
| 4  | 9,010 - 9,110                               | 2                        | 9-10, 9-2D   |
| 168  | 8,970 - 9,450                               | 5                        | 9-3D, 9-4D, 9-5D, 9-6D, 9-7D   |
| 1  | 9,450 - 9,640                               | 3                        | 9-8D, 9-9D, 9-10D  |
| 1/9  | 9,640 - 10,035                              | 7                        | 9-11D, 9-12D, 9-13D, 9-14D, 9-15D, 9-17D, 10-  |
| <b>b</b> 9,850 - 12,100                      | st. Sopot                                   |                          |  |
| 8/46   | 10,035 - 10,280                             | 4                        | 10-2D, 10-4D, 10-5D, 10-8D   |
| 15/29  | 10,89                                       | 1                        | 10-22D   |
| 15/2   | 10,89D - 11,280                             | 6                        | 10-23D, 11-1D, 11-2D, 11-3D, 11-6D, 11-7D  |
| 74/24  | 11,240 - 11,800                             | 7                        | 11-16, 11-8D, 11-10D, 11-11D, 11-12D, 11-13D, 11-14D   |
| 28   | 11,800 - 12,370                             | 9                        | 11-20D, 11-22D, 12-1D, 12-3D, 12-4D, 12-5D, 12-7D, 12-8D, 12-9D  |
| <b>c</b> 12,100 - 14,800                     | Sopot - Gdynia Orłowo                       |                          |  |
| 1  | 12,370 - 12,880                             | 8                        | 12-10D, 12-11D, 12-13D, 12-14D, 12-15D, 12-16D, 12-17D   |
| 34/5   | 12,880 - 13,165                             | 3                        | 12-18D, 12-19D, 13-3D  |
| 15/1   | 13,165 - 13,540                             | 5                        | 13-4D, 13-7D, 13-8D, 13-8D, 13-10D   |
| 4/3  | 13,540 - 14,050                             | 11                       | 13-11D, 13-12D, 13-13D, 13-14D, 13-15D, 13-15D, 13-16D, 13-17D, 13-18D, 13-19D, 14-1D  |
| 8  | 14,050 - 14,875                             | 17                       | 14-2D, 14-3D, 14-4D, 14-5D, 14-6D, 14-7D, 14-8D, 14-9D, 14-10D, 14-11D, 14-12D, 14-13D, 14-14D, 14-15D, 14-16D, 14-17D, 14-18D |
| <b>d</b> 14,800 - 16,650                     | st. Gdynia Orłowo                           |                          |  |
| 652/131                                      | 15,550 - 16,180                             | 5                        | 15-22F, 15-23F, 16-01F, 16-02F, 16-03F   |
| 316/17                                       | 16,180 - 16,360                             | 3                        | 16-04F, 16-06F, 16-08F   |
| 477/141                                      | 16,360 - 16,710                             | 6                        | 16-10F, 16-12F, 16-15F, 16-18F, 16-19F, 16-20F   |
| <b>e</b> 16,650 - 20,363                     | Gdynia Orłowo - Gdynia Główna               |                          |  |
| 925/141                                      | 16,830 - 17,010                             | 5                        | 16-21F, 16-22F, 16-23F, 16-24F, 16-25F   |
| 926/157                                      | 17,030 - 17,180                             | 3                        | 17-01F, 17-02F, 17-03F   |
| 204/12                                       | 17,400 - 18,160                             | 6                        | 17-12F, 17-13F, 17-14F, 17-15F, 17-16F, 18-01F   |
| 1298/160                                     | 19,345 - 20,080                             | 5                        | 19-17F, 19-18F, 19-18F, 19-20F, 19-21F   |
| <b>f</b> 20,363 - 22,950                     | st. Gdynia Główna                           |                          |  |
| konstrukcje wykonane w I etapie modernizacji |   |                          |  |
| <b>g</b> 22,950 - 25,300                     | Gdynia Główna - Gdynia Chylonia             |                          |  |
| 46/7   | 22,98                                       | 1                        | 22-45F   |
| 16   | 23,030 - 23,445                             | 7                        | 23-2F, 23-3F, 23-5F, 23-8F, 23-9F, 23-12F, 23-14F  |
| 400/28                                       | 23,445 - 23,630                             | 4                        | 23-15F, 23-16F, 23-17F, 23-18F   |
| 20   | 23,630 - 24,140                             | 8                        | 23-19F, 23-20F, 23-21F, 23-22F, 23-23F, 23-24F, 24-2F, 24-3F   |
| 343/67                                       | 24,140 - 24,800                             | 5                        | 24-4F, 24-6F, 24-7F, 24-8F, 24-10F, 24-12F, 24-14F, 24-15F, 24-17F   |
| 68   | 24,495                                      | 1                        | 24-11F   |
| 29   | 24,800 - 25,350                             | 9                        | 24-18F, 24-19F, 25-2F, 25-2G, 25-3F, 25-4F, 25-5F, 25-8F, 25-7F  |
| <b>h</b> 25,300 - 26,830                     | st. Gdynia Chylonia                         |                          |  |
| 999/1  | 25,350 - 26,120                             | 11                       | 25-9F, 25-10F, 25-11F, 25-13F, 25-14F, 25-15F, 25-17F, 25-25F, 25-26F, 28-28F, 26-1F   |
| 1003/7                                       | 25,700 - 25,850                             | 4                        | 25-18F, 25-19F, 25-21F, 25-22F   |
| <b>LCS Gdańsk - nr działki</b>               | <b>Stacja Gdańsk Główny</b>                 |                          |  |
| <b>a</b> 0,000 - 1,000                       | 0,381 - 0,700                               | 1                        | 0-32B  |
| <b>b</b> 1,000 - 3,600                       | Stacja Gdańsk Główny - Gdańsk Wrzeszcz      |                          |  |
| 272  | 1,256 - 1,716                               | 6                        | 1-13D, 1-17D, 1-18D, 1-21D, 1-22D, 1-23D   |
| 286/4  | 1,716 - 2,400                               | 7                        | 1-24D, 1-25D, 1-26D, 1-27D, 2-13D, 2-15D, 2-16D  |
| 259  | 2,400 - 2,672                               | 1                        | 2-20D  |
| 169  | 2,672 - 3,283                               | 10                       | 2-21D, 2-22D, 2-23D, 2-24D, 2-25D, 2-26D, 3-1, 3-2, 3-3, 3-4   |
| 91   | 3,283 - 3,642                               | 5                        | 3-5, 3-6, 3-7, 3-8, 3-9  |
| <b>c</b> 3,600 - 6,000                       | Stacja Gdańsk Wrzeszcz                      |                          |  |
| 1  | 3,642 - 3,920                               | 3                        | 3-11D, 3-12D, 3-13D  |
| 290  | 3,920 - 4,050                               | 2                        | 3-28D, 4-1D  |
| <b>d</b> 6,000 - 8,300                       | Stacja Gdańsk Wrzeszcz - granica LCS Gdańsk |                          |  |
| 287  | 6,000 - 6,535                               | 9                        | 8-1D, 8-2D, 8-3D, 8-4D, 8-5D, 8-6D, 8-7D, 8-8D, 8-9D   |
| 282/13                                       | 6,535 - 7,065                               | 11                       | 8-10D, 8-11D, 8-12D, 8-13D, 8-14D, 8-15D, 8-16D, 8-17D, 8-18D, 7-1D, 7-2D  |
| 285/8  | 7,080 - 7,816                               | 3                        | 7-3D, 7-4D, 7-5D   |
| 215/5  | 7,816 - 8,300                               | 1                        | 8-4D   |