



WOJEWODA POMORSKI

WI-II.7846.9.2012.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):

1) § 98 ust. 8 - w zakresie wysokości peronu, gdzie:

„Wysokość peronu powinna wynosić 0,55 m nad główkę szyny, z tym że możliwe jest, za zgodą zarządu kolei, budowanie peronów o wysokości 0,76 m na liniach kolejowych, na których prowadzony jest ruch podmiejski. Wysokość wydzielonych peronów bagażowych wynosi 0,30 m”

2) § 98 ust. 7 - w zakresie odległości krawędzi od osi toru, gdzie:

„Odległość krawędzi peronu od osi toru powinna być zgodna z wymogami skrajni i wynosić 1,725 m, przy czym dla peronu w tuku odległość tę należy zwiększyć zgodnie z wymogami skrajni budowli określonymi w Polskich Normach”

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 21.05.2012r. (data wpływu 22.05.2012r.)

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, równolegle 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 peronów

Projektuje się kompleksową przebudowę peronu nr 3 na stacji Gdańsk Główny, budowę peronu nr 1 na nowo projektowanym przystanku Gdańsk Śródmieście.

Planowana jest przebudowa peronu nr 3 na stacji Gdańsk Główny. Obejmuje ona budowę nowych krawędzi peronowych uwzględniających nowy, wyspowy kształt oraz wbudowanie nowej nawierzchni peronowej. Projektuje się peron o długości 200m oraz wysokości 96cm ze spadkiem poprzecznym do osi przyległych torów. Zakłada się zastosowanie płyt peronowych oraz nawierzchni z kostki betonowej (imitującej kamień). Dojście na peron odbywać się będzie poprzez istniejący tunel.

W ramach przedłużenia linii nr 250 przewiduje się budowę nowego przystanku kolei SKM, zlokalizowanej w sąsiedztwie skrzyżowania ulic: Armii Krajowej i Okopowej, której celem będzie obsługa pasażerów podróżujących do dzielnic południowych Gdańska m.in. Dolnego Miasta, Oruni Dolnej i Śródmieścia.

Projektowany przystanek zlokalizowany ma być w rejonie wiaduktu drogowego w ciągu ul. Armii Krajowej, na terenie rezerwowym kolei, gdzie obecnie nie występują żadne elementy konstrukcji budowlanych.

Peron nr 1 Gdańsk Śródmieście projektuje się jako wyspowy, dwu krawędziowy o długości 200m i wysokości 96cm. Podstawowe dojście do peronu zapewnione będzie poprzez połączenie peronu z węzłem integracyjnym na wiadukcie w ciągu ulicy Armii Krajowej poprzez ciągi schodowe i windy.

Przystanek „Gdańsk Główny”

Peron

W ramach projektu przewiduje się zmianę układu funkcjonalnego istniejącego peronu. Przedłużenie linii 250 wiąże się z odcięciem peronu od dworca na powierzchni terenu i wprowadzenie tam torów kolejowych. Projekt zakłada budowę szybu windowego prowadzącego z poziomu tunelu na poziom peronu przeznaczonego dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, a także dla matek z wózkami.

Dodatkowo w ramach remontu i rozbudowy (wydłużenia) istniejącej wiaty i zmian funkcjonalnych przewiduje się przebudowę istniejącej klatki schodowej poprzez jej zawężenie i doprowadzenie geometrii do wymagań przepisów budowlanych, wymiana okładzin ściennych i posadzek na stopniach.

W rejonie przystanku SKM Gdańsk Główny zlokalizowany jest poniemiecki schron, kolidujący z projektowaną konstrukcją toru oraz projektowanym uzbrojeniem. Planowana jest w porozumieniu z konserwatorem zabytków rozbiórka części schronu.

Projektowane zmiany elementów architektury:

- układ funkcjonalny peronu,
- budowa szybu windowego w konstrukcji żelbetowej częściowo przeszklony,
- układ posadzek z uwzględnieniem prefabrykowanych płyt krawędziowych, linii prowadzenia osób niedowidzących, płyt ostrzegawczych o zmiennej fakturze,
- wydzielenie na poziomie tunelu miejsc pod automaty biletowe oraz kasowniki,
- elementy małej architektury,
- ślusarka: balustrady schodowe, pochwyt,
- zawężenie biegu schodów zejściowych do tunelu (zgodnie z częścią rysunkową) poprzez nadbudowanie na istniejącym biegu ścian w konstrukcji żelbetowej,
- wymiana i projekt elementów wykończeń: ścian schodów zejściowych, ścian szybu windowego, elementów wnęk w tunelu przy wejściu na peron oraz szybie windy.

Forma, dostosowanie do istniejącego otoczenia

Ze względu na objęcie Zespołu Dworca Gdańsk Główny ochroną konserwatorską i wiążącymi się z tym restrykcjami, wszelkie wprowadzone zmiany wynikają z wytycznych służb Konserwatora i jednocześnie wymagań programowych inwestora.

Dane charakterystyczne

- Powierzchnia peronu – 1607m²
- Długość peronu – 194,54m
- Szerokość peronu (w najszerszym miejscu) – 10,10m
- Szerokość peronu (w najwęższym miejscu) – 3,65m.

Przystanek „Gdańsk Śródmieście”

Peron

Zaprojektowano peron kolei miejskiej położony w części południowej w stosunku do wiaduktu drogowego w ciągu ulicy Armii Krajowej. Dostęp do poziomu peronu zapewniono poprzez schody zejściowe oraz szyby windowe w konstrukcji stalowej, na poziom półpiętra zlokalizowanego pod konstrukcją wiaduktu. Dostęp do poziomu wiaduktu nad torami PKP w ciągu al. Armii Krajowej, zarówno schodami jak i windami, zapewniono poprzez wykonanie nowych otworów w wiadukcie. Istniejące otwory zostaną zaślepione. Dodatkowo przewidziano obcięcie części wiaduktu umożliwiające budowę nowych wiaduktów po stronie północnej i południowej. Kompleksowy remont obiektu oraz zmianę funkcji obiektu na węzeł integracyjny przewidziano w ramach innego przedsięwzięcia inwestycyjnego. Poziom półpiętra został zaprojektowany jako obudowany ścianami żelbetowymi z 3 stron. Od strony południowej otwarty na peron, zakończony schodami zejściowymi. Dodatkową komunikacją na poziom peronu stanowi szyb windy, w którym zamontowano podnośnik elektryczny dla osób niepełnosprawnych.

Na kondygnacji półpiętra przewiduje się lokalizację elementów małej architektury w postaci ławek dla pasażerów, automatów biletowych, kasowników oraz gablot informacyjnych.

Na poziomie peronu zaprojektowano wiatę - zadaszenie dla pasażerów wraz z elementami obsługi: tablice informacyjne, gabloty, tablice kierunkowe, ekrany audiowizualne.

Dane charakterystyczne

- Powierzchnia peronu - 2394m²
- Długość peronu - 201,65m
- Szerokość peronu (w najszerszym miejscu - 16,00m
- Szerokość peronu (w najwęższym miejscu) - 8,15m

Plan sytuacyjny:

1. Rys. nr PB.SKM.2.2.1 (1/2) Plan sytuacyjny peron SKM Gdańsk Śródmieście
2. Rys. nr PB.SKM.2.2.1 (2/2) Plan sytuacyjny peron nr 3 Gdańsk Główny
3. Rys. nr PB.SKM.2.2.2 (1/2) Przekrój normalny – peron nr 1 Gdańsk Śródmieście
4. Rys. nr PB.SKM.2.2.2 (2/2) Przekrój normalny – peron nr 3 Gdańsk Główny
(stanowiące załącznik nr 2 do wniosku o odstąpienie)

2. Szczegółowe uzasadnienie konieczności wprowadzenia odstąpienia:

W ocenie oragnu występuje koniecznością dostosowania parametrów peronów do standardów technicznych peronów istniejących na istniejącej linii SKM.

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.

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

L.p.	Lokalizacja	Stan Istniejący	Stan według projektu	Wymóg	Podstawa prawna
1.	Linia nr 250 Gdańsk Główny – Gdańsk Śródmieście. Peron na stacji Gdańsk Główny	0,96m	0,96m	0,55mm	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 1 – Obiekty do obsługi podróżnych, § 98 ust.8.
2.	Linia nr 250 Gdańsk Główny – Gdańsk Śródmieście. Peron na stacji Gdańsk Śródmieście	-	0,96m	0,55mm	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 1 – Obiekty do obsługi podróżnych, § 98 ust.8.
3.	Linia nr 250 Gdańsk Główny – Gdańsk Śródmieście. Peron na przystanku Gdańsk Główny	1,725m	1,670m	1,725m	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 1 – Obiekty do obsługi podróżnych, § 98 ust.7.

4.	Linia nr 250 Gdańsk Główny – Gdańsk Śródmieście. Peron na przystanku Gdańsk Śródmieście	-	1,670m	1,725m	Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej 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 1 – Obiekty do obsługi podróżnych, § 98 ust.7.
----	---	---	--------	--------	--

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.

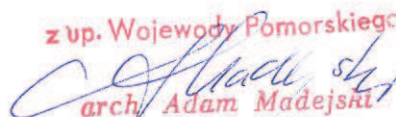
5. Pozytywne opinie innych zainteresowanych organów:

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 21.05.2012r. (data wpływu 22.05.2012r.)
2. Plany sytuacyjne i przekroje normalne – 4 rysunki
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

 arch. 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. WI.II - a/a tel.58 33-77-151