

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
Centrum Realizacji Inwestycji
Zespół Projektu Unijnego 4/3/1
ul. Krótka 27A, 42-200 Częstochowa
tel. kom. + 48 609 886 610
bartosz.paca@plk-sa.pl
www.plk-sa.pl

Częstochowa, 04.05.2020r.

IRRK 4/3/1-0815-POIiS 5.2-6/111/2020

Dot. Polecenie Zmiany nr 2

projekt POIiŚ 5.2-6 „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Częstochowa – Zawiercie”

Sz. P. Grzegorz Makowski
Fundacja im. Stefana Batorego
Ul. Sapieżyńska 10a
00-215 Warszawa

PKP PLK S.A., Centrum Realizacji Inwestycji, Region Śląski, Zespół Kontraktu Unijnego IRRK4/3/1 w odpowiedzi na pismo z dnia 28 kwietnia 2020 r. dot. polecenia zmiany nr 2 udziela następujących informacji:

1. W jakim zakresie prace niewykonane (o których mowa w Poleceniu Zmiany nr 2) kolidują z inwestycjami o których mowa w §5 pkt. 3 ppkt. b) Umowy?

Kolizja z planowanym zadaniem inwestycyjnym, którego celem jest kompleksowa przebudowa stacji Częstochowa Towarowa polega na tym, że w ramach planowanego zadania inwestycyjnego (dot. przebudowy Stacji Częstochowa Towarowa) ma ulec zmianie cały układ torowy, co w przypadku niedokonania zmian w Projekcie POIiŚ 5.2-6 spowodowałoby, że prace wykonane w ramach zakresu pierwotnie zawartego w PFU będą robotami straconymi.

2. W jakim zakresie prace dodatkowe usuwają kolizje o których mowa w §5 pkt. 3 ppkt. b) Umowy?

Zmiany wprowadzone Poleceniem zmiany nr 2 umożliwiają realizację planowanego zadania bez naruszenia trwałości projektu oraz bez podwójnego finansowania. Główne zmiany wynikające z Polecenia nr 2 polegają na częściowym dostosowaniu układu torowego do docelowego „planowanego” i ograniczają się jedynie do torów głównych zasadniczych i głównych dodatkowych, tak jak w pierwotnym zakresie. Część robót

objętych PZ 2 ma charakter towarzyszący, aczkolwiek niezbędny do wykonania dla prawidłowej i bezpiecznej eksploatacji.

Główne zmiany wprowadzone w PZ2 to:

- Zmiana położenia układu torowego w planie i w profilu związana z likwidacją toru nr 3 oraz wymiana rozjazdów prowadzących na tor 3 i co było konieczne w celu uniknięcia robót straconych i podwójnego finansowania. W związku ze zmianą układu torowego brak wymiany dodatkowych rozjazdów uniemożliwiłby prowadzenie pełnej pracy eksploatacyjnej tj. prowadzenia ruchu po wszystkich torach stacyjnych. W związku ze zmianą typu nawierzchni 49E1/60E1, istniejące rozjazdy nie mogłyby być ponownie zabudowane gdyż zabudowa ich wymagała by zastosowania stref przejściowych, które „nie mieszczą się” w istniejącym układzie torowym. Zmiana ta stanowi zmianę lokalizacji budowanych obiektów budowlanych lub urządzeń oraz materiałów i technologii zgodnie z § 5 pkt 3 ppkt b) Umowy.
- Wymiana konstrukcji wsporczych zamiast pojedynczych konstrukcji zastosowano konstrukcje bramkowe, które mają obejmować cały układ docelowy. Pozwoli to na uniknięcie podwójnego finansowania i robót straconych, gdyż wykonanie zgodnie z pierwotnym zakresem spowodowałoby, że konstrukcje te w ramach nowego zadania należałoby zdemontować i nie mogłyby być wykorzystane ponownie do zabudowy.
- Dobudowa drugiej krawędzi peronowej zamiast remontu peronu jednokrawędziowego z uwagi na docelowe przystosowanie toru biegnącego wzdłuż peronu jako linii łącznicowej, po której będą w przyszłości kursowały pociągi pasażerskie. Niewykonanie zmienionego zakresu spowodowałoby konieczność rozbiórki wyremontowanego w ramach zadania podstawowego peronu, gdyż jego parametry spadki i pochylenia nie pozwalały by na dostosowanie go do układu docelowego.
- Zabudowa nowych blokad liniowych zamiast ich remontu. Niezabudowanie nowych blokad w ramach wprowadzonej zmiany uniemożliwiłaby włączenie ich w docelowe urządzenia komputerowe. Wykonanie remontu zgodnie z PFU stanowiłoby roboty stracone a wyjęcie remontu zakresu uniemożliwiłoby ich eksploatację.
- Rezygnacja z zabudowy nakładek komputerowych z uwagi na planowane docelowo urządzenia komputerowe i jednym okręgiem nastawczym i jedną nastawnią. Obecnie funkcjonują dwa okręgi i dwie nastawnie, posiadające

urządzenia przekąźnikowe. Rezygnacja z nakładek jest zmianą konieczną dla uniknięcia robót straconych.

- Rezygnacja z remontu nastawni, gdyż planowana jest ich rozbiórka.
- Prace w pozostałych branżach wynikające ze zmiany położenia układu torowego. W branży teletechniki, elektroenergetyki zmiana w położeniu okablowania i usytuowania oświetlenia (słupy oświetleniowe).

3. Kiedy Spółka podjęła decyzję o realizacji inwestycji będącej w kolizji o której mowa w §5 pkt. 3 ppkt. b) Umowy ?

Decyzja o realizacji nowego zadania inwestycyjnego została podjęta w kwietniu 2018 poprzez wydanie Dyspozycji z posiedzenia Zarządu PKP PLK. Zadanie zostało zainicjowane przez Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie w formie stosownego wniosku. Zespół projektowy przedstawił w formie informacji na Zarząd 3 możliwe warianty umożliwiające uniknięcie kolizji z planowanym zadaniem. Zakres zmian zawarty w PZ 2 jest wynikiem Dyspozycji Zarządu po wyborze najkorzystniejszego dla spółki wariantu z uwzględnieniem finansowania Projektu POliŚ w ramach środków unijnych.

4. Na jakim etapie realizacji znajduje się inwestycja będąca w kolizji o której mowa w §5 pkt. 3 ppkt. b) Umowy?

Inwestycja będąca w kolizji o której mowa w §5 pkt. 3 ppkt. b) Umowy jest aktualnie na etapie pozyskiwania środków finansowania oraz zgód korporacyjnych. Zakład Linii Kolejowych w Częstochowie przygotowuje PFU dla nowego zadania inwestycyjnego.

Z poważaniem,

DYREKTOR PROJEKTU

Renata Krok