

---

# SUPLEMENT NR 2 DO PROJEKTU BUDOWLANEGO

## ***BUDOWA UKŁADU DROGOWEGO W CIĄGU ULICY DZIAŁKOWCÓW WE WRZEŚNI WRAZ Z BUDOWĄ WIADUKTÓW KOLEJOWYCH - TUNELI POD LINIAMI KOLEJOWYMI NR 281 I 808***

### **III CZĘŚĆ OPISOWA, pkt. 2 Istniejący stan zagospodarowania terenu – dodaje się zapisy**

#### **Sieć trakcyjna WK1:**

Z budowanym obiektem WK1 związana jest sieć trakcyjna nad torem nr 1 i 2 linii kolejowej nr 808 relacji Września – Podstolice. Nad tym obiektem w km 0,681 linii kolejowej nr 808 wywieszone są sekcje sieci trakcyjnej typu C95-2C:

- w torze nr 1 od km 0,153 do km 1,212 (L=1059 m)
- w torze nr 2 od km 0,017 do km 1,212 (L=1195 m)

Powyższa sieć trakcyjna zbudowana została w 1964 r. i zmodernizowana w 2005 r.

Sieć trakcyjna wywieszona jest na konstrukcjach stalowych zabudowanych w fundamentach betonowych. Podwieszenia sieci trakcyjnej wykonane są na wysięgnikach teownikowych. Eksploatowany system uszynienia konstrukcji wsporczych to uszynienia indywidualne wykonane prętem Fe mocowane do szyn na śrubę stopową. Do zabezpieczenia sieci od skutków przepięć atmosferycznych zastosowano odgromniki różkowe.

#### **Sieć trakcyjna WK2:**

Z budowanym obiektem WK2 związana jest sieć trakcyjna nad torem nr 1 i 2 linii kolejowej nr 281 relacji Oleśnica - Chojnice. Nad tym obiektem w km 134,763 linii kolejowej nr 281 wywieszone są sekcje sieci trakcyjnej typu YC120-2C:

- w torze nr 1 od km 133,768 do km 134,792 (L=1024 m) oraz od km 134,716 do km 135,433 (L=717 m)
- w torze nr 2 od km 133,768 do km 134,792 (L=1024 m) oraz od km 134,716 do km 135,158 (L=442 m)

Powyższa sieć trakcyjna zbudowana została w 1976 r.

Sieć trakcyjna wywieszona jest na konstrukcjach żelbetowych StŻ i ŻK zabudowanych w fundamentach betonowych. Podwieszenia sieci trakcyjnej wykonane są na wysięgnikach teownikowych. Eksploatowany system uszynienia konstrukcji wsporczych to uszynienia indywidualne wykonane prętem Fe mocowane do szyn na śrubę stopową. Do zabezpieczenia sieci od skutków przepięć atmosferycznych zastosowano odgromniki różkowe.

### **III CZĘŚĆ OPISOWA, pkt. 3 Projektowany stan zagospodarowania terenu – dodaje się zapisy**

#### **Sieć trakcyjna WK1:**

W celu umożliwienia robót budowlanych przy obiekcie WK1, związanych z wykonaniem ścian stanowiących podpory wiaduktu, jak również samej konstrukcji wiaduktu kolejowego konieczne będzie na czas robót dokonanie demontażu istniejącej sieci trakcyjnej górnej. Przed robotami pod torem nr 1 należy zdemontować sekcję długości 1059 m a przy robotach pod torem nr 2 sekcję długości 1195 m. Każdy z przewodów jezdnych Dj100 oraz linę nośną Cu95 należy nawinać pod naciągami na bębny. Demontażu należy dokonać przy zastosowaniu pociągu sieciowego do potokowej wymiany sieci trakcyjnej PWST.



---

Zdemontować należy także kotwienia środkowe w torze nr 1 i nr 2 nad budowanym obiektem. Demontażowi i przekazaniu właścicielowi (PKP PLK S.A.) podlegają wieszaki w demontowanych sekcjach. Należy zdemontować też tymczasowo wszystkie połączenia elektryczne (międzysekcyjne, rozjazdowe, przez odłącznik) w demontowanych sekcjach.

Po wykonaniu wiaduktu sieć trakcyjna zostanie zamontowana ponownie w jej pierwotnym położeniu przy użyciu PWST. Ponowne wywieszenie liny nośnej i przewodów jezdnych będzie wymagało zastosowania nowych wieszaków pojedynczych 0571-2, ponownego montażu nowych połączeń elektrycznych oraz nowych kotwień środkowych. Sieć trakcyjna w dwóch sekcjach wymagała będzie regulacji.

Zdemontowane i nawinięte na bębny przewody jezdne djp100 i linę nośną zabezpieczy do czasu jej ponownego wywieszenia Wykonawca Robót. Zdemontowane elementy należy protokolarnie przekazać do PKP PLK S.A. zgodnie z Instrukcją Im-3.

### **Sieć trakcyjna WK2:**

W celu umożliwienia robót budowlanych przy obiekcie WK2, związanych z wykonaniem ścian stanowiących podpory wiaduktu, jak również samej konstrukcji wiaduktu kolejowego konieczne będzie na czas robót dokonanie demontażu istniejącej sieci trakcyjnej. Przed robotami pod torem nr 1 należy zdemontować dwie sekcje o długościach 1024 m i 717 m, a przy robotach pod torem nr 2 dwie sekcje o długościach 1024 m i 442 m. Każdy z przewodów jezdnych Djp100 oraz linę nośną Cu120 należy nawinąć pod naciągami na bębny. Demontażu należy dokonać przy zastosowaniu pociągu sieciowego do potokowej wymiany sieci trakcyjnej PWST.

Demontażowi i przekazaniu właścicielowi (PKP PLK S.A.) podlegają wieszaki oraz elastyczne podwieszenia przewodów jezdnych typu „Y” w demontowanych sekcjach.

Należy zdemontować też tymczasowo wszystkie połączenia elektryczne (międzysekcyjne, rozjazdowe, przez odłącznik) w demontowanych sekcjach.

Dodatkowo z budowanym obiektem przy torze nr 1 i 2 kolidują słupy trakcyjne krzyżowe w lok. 134-25 i lok. 134-26. Po demontażu sieci trakcyjnej w każdym torze osobno należy zdemontować te słupy razem z ich fundamentami betonowymi.

W ramach robót mostowych przygotowane zostanie przy każdym torze stanowisko do zamontowania słupa palowanego kat. 1665. Słupy te zostaną zlokalizowane z przesunięciem ok. 0,9-1,6 m od istniejących w kierunku słupów kotwowych, w skrajni A=3,0 m. Na słupach należy zamontować nowe rurowe podwieszenia sieci w przęśle naprężenia kat. 1204 i 1205. Słup wyizolowany będzie od śrub mocujących i podwójnie indywidualnie bezpośrednio uszyniony. Z uwagi na zastosowaną ochronę przeciwporażeniową budowanego obiektu WK2 tj. jego uszynienie poprzez ogranicznik niskonapięciowy, przy jednoczesnym uszynieniu bezpośrednim projektowanych słupów krzyżowych, zapewniono minimalną odległość 2,5 m pomiędzy jednocześnie dostępnymi częściami przewodzącymi obiektu (balustrada) i słupem.

Po wykonaniu wiaduktu sieć trakcyjna zostanie zamontowana ponownie w jej pierwotnym położeniu przy użyciu PWST. Ponowne wywieszenie lin nośnych i przewodów jezdnych będzie wymagało zastosowania nowych wieszaków pojedynczych 0571-1, nowych elastycznych podwieszeń przewodów jezdnych typu „Y” kat. 0581 oraz ponownego montażu nowych połączeń elektrycznych. Sieć trakcyjna w czterech sekcjach wymagała będzie regulacji.



---

Zdemontowane i nawinięte na bębny przewody jezdne djp100 i linę nośną zabezpieczyć do czasu jej ponownego wywieszenia Wykonawca Robót. Zdemontowane elementy należy protokolarnie przekazać do PKP PLK S.A. zgodnie z Instrukcją Im-3.

