



INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Załącznik nr 1

Nazwa zamówienia:

Zaprojektowanie i wykonanie modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź,
etap II, odcinek Warszawa Zachodnia - Skierniewice
w ramach projektu
„Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A -
odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice”

Adres:

Linia kolejowa nr 1 na odcinku Warszawa Zachodnia – Miedniewice
[km 3,900 - km 61,350]

Zamawiający:



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A

ul. Targowa 74

03-734 WARSZAWA Polska

ZAŁĄCZNIK NR 1

Układy torowe

Zawartość opracowania

1. • Rysunek nr T-01 – Schemat linii na odcinku Warszawa Zachodnia – p. odg. Miedniewice

- Rysunek nr 1 - plan sytuacyjny km 3.2 – km 3.9
- Rysunek nr 2 - plan sytuacyjny km 3.9 – km 4.8
- Rysunek nr 3 - plan sytuacyjny km 4.8 – km 5.6
- Rysunek nr 4 - plan sytuacyjny km 5.6 – km 6.5
- Rysunek nr 5 - plan sytuacyjny km 6.5 – km 7.4 (p. odg. Warszawa Włochy)
- Rysunek nr 6 - plan sytuacyjny km 7.4 – km 8.3
- Rysunek nr 7 - plan sytuacyjny km 8.3 – km 9.0
- Rysunek nr 8 - plan sytuacyjny km 9.0 – km 9.8
- Rysunek nr 9 - plan sytuacyjny km 9.8 – km 10.5
- Rysunek nr 10 - plan sytuacyjny km 10.5 – km 11.3
- Rysunek nr 11 - plan sytuacyjny km 11.3 – km 12.2
- Rysunek nr 12 - plan sytuacyjny km 12.2 – km 13.1
- Rysunek nr 13 - plan sytuacyjny km 13.1 – km 13.9
- Rysunek nr 14 - plan sytuacyjny km 13.9 – km 15.0
- Rysunek nr 15 - plan sytuacyjny km 15.0 – km 15.4 (st. Pruszków)
- Rysunek nr 16 - plan sytuacyjny km 15.4 – km 16.3 (st. Pruszków)
- Rysunek nr 17 - plan sytuacyjny km 16.3 – km 17.2 (st. Pruszków)
- Rysunek nr 18 - plan sytuacyjny km 17.2 – km 18.1 (st. Pruszków)
- Rysunek nr 19 - plan sytuacyjny km 18.1 – km 18.8
- Rysunek nr 20 - plan sytuacyjny km 18.8 – km 19.5
- Rysunek nr 21 - plan sytuacyjny km 19.5 – km 20.3
- Rysunek nr 22 - plan sytuacyjny km 20.3 – km 21.5
- Rysunek nr 23 - plan sytuacyjny km 21.5 – km 22.3
- Rysunek nr 24 - plan sytuacyjny km 22.3 – km 23.2
- Rysunek nr 25 - plan sytuacyjny km 23.2 – km 24.1
- Rysunek nr 26 - plan sytuacyjny km 24.1 – km 25.0
- Rysunek nr 27 - plan sytuacyjny km 25.0 – km 25.9
- Rysunek nr 28 - plan sytuacyjny km 25.9 – km 26.8
- Rysunek nr 29 - plan sytuacyjny km 26.9 – km 27.5
- Rysunek nr 30 - plan sytuacyjny km 27.5 – km 28.1
- Rysunek nr 31 - plan sytuacyjny km 28.1 – km 28.9 (st. Grodzisk Mazowiecki)
- Rysunek nr 32 - plan sytuacyjny km 28.9 – 29.9 km (st. Grodzisk Mazowiecki)
- Rysunek nr 33 - plan sytuacyjny km 29.9 – km 30.6 (st. Grodzisk Mazowiecki)
- Rysunek nr 34 - plan sytuacyjny km 30.6 – km 31.4 (st. Grodzisk Mazowiecki)
- Rysunek nr 35 - plan sytuacyjny km 31.4 – km 31.9
- Rysunek nr 36 - plan sytuacyjny km 31.9 – km 32.8
- Rysunek nr 37 - plan sytuacyjny km 32.8 – km 33.6
- Rysunek nr 38 - plan sytuacyjny km 33.6 – km 34.3
- Rysunek nr 39 - plan sytuacyjny km 34.3 – km 35.2
- Rysunek nr 40 - plan sytuacyjny km 35.2 – km 35.8
- Rysunek nr 41 - plan sytuacyjny km 35.8 – km 36.6
- Rysunek nr 42 - plan sytuacyjny km 36.6 – km 37.5
- Rysunek nr 43 - plan sytuacyjny km 37.5 – km 38.2
- Rysunek nr 44 - plan sytuacyjny km 38.2 – km 38.9
- Rysunek nr 45 - plan sytuacyjny km 38.9 – km 39.8
- Rysunek nr 46 - plan sytuacyjny km 39.8 – km 40.7

- Rysunek nr 47 - plan sytuacyjny km 40.7 – km 41.4
- Rysunek nr 48 - plan sytuacyjny km 41.4 – km 42.1 (st. Żyrardów)
- Rysunek nr 49 - plan sytuacyjny km 42.1 – km 43.0 (st. Żyrardów)
- Rysunek nr 50 - plan sytuacyjny km 43.0 – km 43.9 (st. Żyrardów)
- Rysunek nr 51 - plan sytuacyjny km 43.9 – km 44.6 (st. Żyrardów)
- Rysunek nr 52 - plan sytuacyjny km 44.6 – km 45.2
- Rysunek nr 53 - plan sytuacyjny km 45.2 – km 46.1
- Rysunek nr 54 - plan sytuacyjny km 46.1 – km 46.8
- Rysunek nr 55 - plan sytuacyjny km 46.8 – km 47.7
- Rysunek nr 56 - plan sytuacyjny km 47.7 – km 48.6
- Rysunek nr 57 - plan sytuacyjny km 48.6 – km 49.5
- Rysunek nr 58 - plan sytuacyjny km 49.5 – km 50.4
- Rysunek nr 59 - plan sytuacyjny km 50.4 – km 51.2
- Rysunek nr 60 - plan sytuacyjny km 51.2 – km 52.1
- Rysunek nr 61 - plan sytuacyjny km 52.1 – km 53.0
- Rysunek nr 62 - plan sytuacyjny km 53.0 – km 54.0
- Rysunek nr 63 - plan sytuacyjny km 54.0 – km 54.8 (st. Radziwiłłów Mazowiecki)
- Rysunek nr 64 - plan sytuacyjny km 54.8 – km 55.8 (st. Radziwiłłów Mazowiecki)
- Rysunek nr 65 - plan sytuacyjny km 55.8 – km 56.7
- Rysunek nr 66 - plan sytuacyjny km 56.7 – km 57.5
- Rysunek nr 67 - plan sytuacyjny km 57.5 – km 58.4
- Rysunek nr 68 - plan sytuacyjny km 58.4 – km 59.3
- Rysunek nr 69 - plan sytuacyjny km 59.3 – km 60.2
- Rysunek nr 70 - plan sytuacyjny km 60.2 – km 61.4



INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Załącznik nr 2

Nazwa zamówienia:

Zaprojektowanie i wykonanie modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź,
etap II, odcinek Warszawa Zachodnia - Skierniewice
w ramach projektu
„Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A -
odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice”

Adres:

Linia kolejowa nr 1 na odcinku Warszawa Zachodnia – Miedniewice
[km 3,900 - km 61,350]

Zamawiający:



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
ul. Targowa 74
03-734 WARSZAWA Polska

ZAŁĄCZNIK NR 2
sieć trakcyjna,
elektroenergetyka do 1 kV,
automatyka,
telekomunikacja

1. Elektroenergetyka do 1 kV
 - 3.1. Wprowadzenie
 - 3.2. Elektryczne ogrzewanie rozjazdów
 - 3.3. Oświetlenie terenów kolejowych
 - 3.4. Oświetlenie na stacjach i przystankach
 - 3.5. Oświetlenie na przejazdach
2. Sieć trakcyjna część rysunkowa
 - 4.1. rysunek ST1 – schemat sekcjonowania sieci stacja Warszawa Włochy, p. o. Józefinów
 - 4.2. rysunek ST2 - schemat sekcjonowania sieci stacja Pruszków
 - 4.3. rysunek ST3 - schemat sekcjonowania sieci stacja Grodzisk Mazowiecki
 - 4.4. rysunek ST4 - schemat sekcjonowania sieci stacja Żyrardów
 - 4.5. rysunek ST5 - schemat sekcjonowania sieci stacja Radziwiłłów
3. Automatyka – szkic docelowego wyposażenia linii nr 1 w urządzenia srk
4. Telekomunikacja - Propozycja wyposażenia linii w urządzenia telekomunikacyjne

1 Elektroenergetyka do 1 kV

1.1 Wprowadzenie

Niniejszy załącznik zawiera informacje charakteryzujące istniejące systemy eor oraz oświetlenie obiektów kolejowych, które będzie przebudowywana lub modernizowane w ramach etapu II modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź, Lot A.

1.2 Elektryczne ogrzewanie rozjazdów

W urządzenia elektrycznego ogrzewania rozjazdów (eor) wyposażone są rozjazdy na stacjach i posterunkach ruchu, niezbędne do prowadzenia ruchu kolejowego. Wybudowane one były głównie w latach 1980÷1982 i nie są przystosowane do włączenia w system zdalnego sterowania. Część urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów pracuje w trybie automatycznym ze sterownikami pogodowymi ICELERT lub pracującymi w systemie DIMaC-EK, a część w systemie ręcznym. Wybudowane w roku 2002 urządzenia eor na stacji Żyrardów, przystosowane są do włączenia w system zdalnego sterowania.

W poniższej tabeli szczegółowo przedstawiono stan techniczny urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów na rozpatrywanym odcinku linii kolejowej nr 001.

Tabela 1. Opis stanu technicznego urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów na odcinku Warszawa Zachodnia – Skierniewice

Nazwa stacji / podg.	Rodzaj sterowania i typ regulatora	Rozjazdy i zamknięcia nastawcze ogrzewane			Moc zainstal.	Stan techniczny
		Ilość rozjazdów wyposażonych w urządzenia eor	Zamk. nast.	Ilość grzałek łącznie		
W-wa Włochy	Aut. ICELERT	15	0	132	138,6	dostateczny
Józefinów	Ręcznie	2	0	8	8,4	dostateczny
Pruszków	Aut. ICELERT	36	7	224	229,5	dostateczny
Grodzisk Mazowiecki	Aut. ICELERT	45	0	300	315	dostateczny
Żyrardów	Aut. DIMa-EK	20	26	104	137,8	dobry
Radziwiłłów	Ręcznie	12	0	48	50,4	dostateczny
Razem		130	33	816	879,7	

1.3 Oświetlenie terenów kolejowych

Poniżej przedstawiono charakterystykę urządzeń oświetleniowych na poszczególnych obiektach.

Oświetlenie na stacjach i przystankach

Nazwa stacji, przystanku osobowego lub p.odg.	Warszawa Włochy
Rok budowy lub modernizacji oświetlenia	Oświetlenie budowane było w 1974 r. Ostatnie remonty miały miejsce w roku 1997 oraz 2003 i polegały na wymianie opraw w tunelu oraz wykonaniu nowego oświetlenia peronów.
Typ opraw	W tunelu zastosowano 43 szt. wykonanych z aluminium „wandaloodpornych” opraw TER 80, Oświetlenie wiaty peronowej i schodów tunelu wykonano przy użyciu 40 szt. opraw OPK 136/236 Oświetlenie peronów zrealizowano za pomocą 26 opraw oświetleniowych SHZ 43/44 150 W, Głowice rozjazdowe oświetla 7 szt. opraw oświetleniowych SL-100/PKP wykonanych z poliestru wzmocnionego siatką z włókna szklanego i posiadającej stopień ochrony komory IP65.
Rodzaj źródeł światła	Zastosowane: - oprawy TER 80 posiadają żarowe źródła światła A60 o mocy 100 W, zastąpione częściowo

PROGRAM FUNKCJONALNO – UŻYTKOWY "MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ NR 1 WARSZAWA – ŁÓDŹ, LOT A"	PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
---	---------------------------------

	przez świetlówki kompaktowe, - oprawy OPK posiadają 2 lub 1 źródło światła w postaci świetlówek liniowych o mocy 36 W, - oprawy SHZ 43/44 wykonane są z poliestru wzmocnionego siatką z włókna szklanego i posiadają 1 wysokoprężną lampę sodową, - oprawy SL-100/PKP posiadają wysokoprężną lampę sodową o mocy 150 W.
Rodzaj i stan słupów oświetleniowych	Oświetlenie peronów wykonano na 16 stalowych ocynkowanych słupach oświetleniowych w kształcie stożka o przekroju wielokąta foremnego, Oświetlenie głowic rozjazdowych wykonano na 7 żerdziach żelbetonowych ŻN-10.
Rodzaj i stan linii zasilających	Zasilanie niskim napięciem wykonane jest liniami kablowymi. W najlepszym stanie technicznym są kable zasilające oświetlenie wiaty peronowej. Kable zasilające oświetlenie słupowe peronów i głowic rozjazdowych nie były wymieniane. Ich stan techniczny wskazuje na potrzebę ich wymiany.
Rodzaj sterowania oświetleniem	Brak sterowania zegarem elektronicznym. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłączników zmierzchowych lub ręcznie przez obsługę posterunków ruchu.

Nazwa stacji, przystanku osobowego lub p.odg.	Józefinów
Rok budowy lub modernizacji oświetlenia	Oświetlenie budowane było roku 1974. Ostatni remont miał miejsce w roku 1998 i polegał na wymianie opraw oświetleniowych.
Typ opraw	Oświetlenie terenu nastawni i rozjazdów zrealizowano za pomocą 11 opraw oświetleniowych ORZ (250 W) wykonanych z ocynkowanej ogniowo blachy stalowej.
Rodzaj źródeł światła	Zastosowane oprawy ORZ (250 W) posiadają wysokoprężną lampę rtęciową o mocy 250 W.
Rodzaj i stan słupów oświetleniowych	Oświetlenie rozjazdów wykonano na 5 żelbetonowych słupach ŻN-10.
Rodzaj i stan linii zasilających	Zasilanie niskim napięciem wykonane jest liniami kablowymi. Linie kablowe są w stanie technicznym wymagającym ich wymianę.
Rodzaj sterowania oświetleniem	Brak sterowania zegarem elektronicznym. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłączników zmierzchowych lub ręcznie przez obsługę posterunku ruchu.

Nazwa stacji, przystanku osobowego lub p.odg.	Pruszków
Rok budowy lub modernizacji oświetlenia	Oświetlenie budowane było w roku 1976. Ostatni remont miał miejsce w roku 1998 i polegał na wymianie opraw w tunelu, wymianie opraw na słupach peronowych oraz wymianie opraw wiaty peronowej.
Typ opraw	W tunelu zastosowano 10 szt. wykonanych z aluminium „wandaloodpornych” opraw TER 80. Oświetlenie wiaty peronowej i zejść do tunelu wykonano przy użyciu 56 szt. opraw OPK 136/236 a oświetlenie peronów oraz kładki dla pieszych zrealizowano za pomocą 27 opraw oświetleniowych SHZ 43/44 wykonanych z poliestru wzmocnionego siatką z włókna szklanego. Oświetlenie torów i głowic rozjazdowych wykonano za pomocą 122 szt. opraw ORZ (250 W) wykonanych z ocynkowanej ogniowo blachy stalowej.
Rodzaj źródeł światła	Zastosowane: - oprawy TER 80 posiadają żarowe źródła światła A60 o mocy 100 W, zastąpione częściowo przez świetlówki kompaktowe, - oprawy OPK posiadają 1 lub 2 źródła światła w postaci świetlówek liniowych o mocy 36 W, - oprawy SHZ 43/44 posiadają w większości lampy rtęciowe, tylko na kładce dla pieszych 2 oprawy posiadają wysokoprężną lampę sodową o mocy 150 W (peron) i 100 W (kładka dla pieszych), - oprawy ORZ (250 W) posiadają wysokoprężną lampę rtęciową o mocy 250 W.
Rodzaj i stan słupów oświetleniowych	Oświetlenie peronów wykonano na 7 żelbetonowych słupach WZ 7 w kształcie stożka o przekroju wielokąta foremnego o dostatecznym stanie technicznym. Oświetlenie kładki dla pieszych wykonano na 12 okrągłych stalowych słupach o dobrym stanie technicznym. Oświetlenie torów i głowic rozjazdowych wykonano na 77 żerdziach żelbetonowych ŻN 10.
Rodzaj i stan linii zasilających	Zasilanie niskim napięciem wykonane jest liniami kablowymi. Stan techniczny linii kablowych kwalifikuje je do wymiany, oprócz instalacji wiaty peronowej i kładki dla pieszych.
Rodzaj sterowania oświetleniem	Brak sterowania zegarem elektronicznym. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłączników zmierzchowych lub ręcznie przez obsługę posterunków ruchu.

PROGRAM FUNKCJONALNO – UŻYTKOWY "MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ NR 1 WARSZAWA – ŁÓDŹ, LOT A"	PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.
---	---------------------------------

Nazwa stacji, przystanku osobowego lub p.odg.	Grodzisk Mazowiecki
Rok budowy lub modernizacji oświetlenia	Oświetlenie budowane było w roku 1966 i 1975. Ostatnie remonty miały miejsce w latach 1997 oraz 2002 i polegały na: <ul style="list-style-type: none"> - wymianie opraw w tunelu, - wymianie opraw na słupach peronowych, - wymianie opraw na słupach ustawionych poza peronami, - wykonaniu nowego oświetlenia kładki dla pieszych, - wymianie opraw wiaty peronowej.
Typ opraw	W tunelu zastosowano 13 szt. wykonanych z aluminium „wandaloodpornych” opraw TER 80. Oświetlenie wiaty peronowej i zejść do tunelu wykonano przy użyciu 55 szt. opraw OPK 136/236 a oświetlenie pozostałej części peronów oraz kładki dla pieszych zrealizowano za pomocą 41 opraw oświetleniowych SHZ 43/44 wykonanych z poliestru wzmocnionego siatką z włókna szklanego. Oświetlenie torów i głowic rozjazdowych wykonano za pomocą 76 szt. opraw SL-100/PKP wykonanych z poliestru wzmocnionego siatką z włókna szklanego i posiadającej stopień ochrony komory IP65 oraz za pomocą 28 szt. znacznie starszych opraw ORZ (250 W) wykonanych z ocynkowanej ognioowo blachy stalowej.
Rodzaj źródeł światła	Zastosowane: <ul style="list-style-type: none"> - oprawy TER 80 posiadają świetlówki kompaktowe, - oprawy OPK posiadają 1 lub 2 źródła światła w postaci świetlówek liniowych o mocy 36 W, - oprawy SHZ 43/44 posiadają wysokoprężne lampy sodowe o mocy 150 W (perony) i 100 W (kładka dla pieszych), - oprawy SL-100/PKP posiadają wysokoprężną lampę sodową o mocy 150 W, - oprawy ORZ (250 W) posiadają wysokoprężną lampę rtęciową o mocy 250 W.
Rodzaj i stan słupów oświetleniowych	Oświetlenie peronów wykonano na 16 żelbetonowych słupach WZ 7 w kształcie stożka o przekroju wielokąta foremnego o dostatecznym stanie technicznym, Oświetlenie kładki dla pieszych wykonano na 17 okrągłych stalowych słupach o dobrym stanie technicznym, Oświetlenie torów i głowic rozjazdowych wykonano na 72 żerdziach żelbetonowych ŻN 10 w stanie technicznym dostatecznym.
Rodzaj i stan linii zasilających	Zasilanie niskim napięciem wykonane jest liniami kablowymi. Stan techniczny linii kablowych kwalifikuje je do wymiany, oprócz zasilania wiaty peronowej i kładki dla pieszych.
Rodzaj sterowania oświetleniem	Brak sterowania zegarem elektronicznym. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłączników zmierzchowych lub ręcznie przez obsługę posterunków ruchu.

Nazwa stacji, przystanku osobowego lub p.odg.	Jaktorów
Rok budowy lub modernizacji oświetlenia	Oświetlenie budowane było w roku 1966. Ostatni remont miał miejsce w roku 2000 i polegał na wykonaniu nowego oświetlenia na peronie oraz parkingu, wraz z wymianą linii kablowych niskiego napięcia.
Typ opraw	Oświetlenie peronów zrealizowano za pomocą 20 szt. opraw SL-100/PKP. Oświetlenie parkingu zrealizowano za pomocą 3 opraw oświetleniowych SHZ 43/44 150 W.
Rodzaj źródeł światła	Zastosowane: <ul style="list-style-type: none"> - oprawy SL-100/PKP posiadają wysokoprężną lampę sodową o mocy 150 W, - oprawy SHZ 43/44 posiadają wysokoprężne lampy sodowe.
Rodzaj i stan słupów oświetleniowych	Oświetlenie peronów wykonano na 10 okrągłych stalowych słupach w dobrym stanie technicznym, Oświetlenie parkingu wykonano na 3 okrągłych stalowych słupach w dobrym stanie technicznym.
Rodzaj i stan linii zasilających	Zasilanie niskim napięciem wykonane jest liniami kablowymi. Linie kablowe są w stanie technicznym nie wymagającym ich wymiany.
Rodzaj sterowania oświetleniem	Brak sterowania zegarem elektronicznym. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłączników zmierzchowych lub ręcznie przez obsługę posterunku ruchu.

PROGRAM FUNKCJONALNO – UŻYTKOWY "MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ NR 1 WARSZAWA – ŁÓDŹ, LOT A"	PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A
---	--------------------------------

Nazwa stacji, przystanku osobowego lub p.odg.	Międzyborów
Rok budowy lub modernizacji oświetlenia	Oświetlenie budowane było w roku 1966. Ostatni remont miał miejsce w roku 2000 i polegał na wykonaniu nowego oświetlenia na peronie, wraz z wymianą linii kablowych niskiego napięcia.
Typ opraw	Oświetlenie peronów zrealizowano za pomocą 21 szt. opraw oświetleniowych SHZ 43/44 150 W.
Rodzaj źródeł światła	Zastosowane oprawy SHZ 43/44 posiadają 1 wysokoprężną lampę sodową.
Rodzaj i stan słupów oświetleniowych	Oświetlenie peronów wykonano na 12 okrągłych stalowych słupach w dobrym stanie technicznym.
Rodzaj i stan linii zasilających	Zasilanie niskim napięciem wykonane jest liniami kablowymi. Linie kablowe są w stanie technicznym nie wymagającym ich wymiany.
Rodzaj sterowania oświetleniem	Brak sterowania zegarem elektronicznym. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłączników zmierzchowych lub ręcznie przez obsługę posterunku dróżnika.

Nazwa stacji, przystanku osobowego lub p.odg.	Żyrardów
Rok budowy lub modernizacji oświetlenia	Oświetlenie budowane było w roku 1966. Ostatnie remonty miały miejsce w latach 2001 oraz 2006 i polegały na: <ul style="list-style-type: none"> - wymianie słupów oświetleniowych oraz opraw na peronie, - wymianie opraw oświetleniowych wiaty peronowej, - wymianie opraw oświetleniowych w tunelu, - wykonaniu nowego oświetlenia kładki dla pieszych, - wymianie opraw na słupach ustawionych poza peronami.
Typ opraw	Oświetlenie peronów oraz kładki dla pieszych zrealizowano za pomocą 47 opraw oświetleniowych SHZ 43/44 wykonanych z poliestru wzmocnionego siatką z włókna szklanego, Oświetlenie wiaty peronowej i zejść do tunelu wykonano przy użyciu 20 szt. opraw OPK 136, W tunelu zastosowano 3 szt. wykonanych z aluminium „wandaloodpornych” opraw TER 80, Oświetlenie torów i głowic rozjazdowych wykonano za pomocą 8 szt. opraw SL-100/PKP oraz za pomocą 24 szt. znacznie starszych opraw ORZ (250 W) wykonanych z ocynkowanej ognioowo blachy stalowej.
Rodzaj źródeł światła	Zastosowane: <ul style="list-style-type: none"> - oprawy TER 80 posiadają świetlówki kompaktowe, - oprawy SHZ 43/44 posiadają wysokoprężne lampy sodowe i rtęciowe o mocy 150 W (peron) oraz 100 W (kładka dla pieszych), - oprawy OPK posiadają 1 źródło światła w postaci świetlówki liniowej o mocy 36 W, - oprawy SL-100/PKP posiadają wysokoprężną lampę sodową o mocy 150 W, - oprawy ORZ (250 W) posiadają wysokoprężną lampę rtęciową o mocy 250 W.
Rodzaj i stan słupów oświetleniowych	Oświetlenie peronów wykonane jest na 16 okrągłych, stalowych w dobrym stanie technicznym, Oświetlenie kładki dla pieszych wykonano na 19 okrągłych stalowych słupach o dobrym stanie technicznym, Oświetlenie torów i głowic rozjazdowych wykonano na 28 żerdziach żelbetowych ŻN 10 w stanie technicznym dostatecznym.
Rodzaj i stan linii zasilających	Zasilanie niskim napięciem wykonane jest liniami kablowymi. W najgorszym stanie technicznym są kable zasilające słupy oświetlające tory i głowice rozjazdowe – wymagają wymiany. Pozostałe kable nie wymagają wymiany w przeciągu kilku najbliższych lat.
Rodzaj sterowania oświetleniem	Brak sterowania zegarem elektronicznym. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłączników zmierzchowych lub ręcznie przez obsługę posterunków ruchu.

Nazwa stacji, przystanku osobowego lub p.odg.	Sucha Żyrardowska
Rok budowy lub modernizacji oświetlenia	Oświetlenie budowane było w roku 1966. Ostatni remont miał miejsce w roku 2000 i polegał na wykonaniu nowego oświetlenia na peronie.
Typ opraw	Oświetlenie peronów zrealizowano za pomocą 22 szt. opraw oświetleniowych SHZ 43/44 150 W.
Rodzaj źródeł światła	Zastosowane oprawy SHZ 43/44 posiadają 1 wysokoprężną lampę sodową.
Rodzaj i stan słupów oświetleniowych	Oświetlenie peronów wykonano na 11 okrągłych stalowych słupach wymagających wykonania zabezpieczenia antykorozyjnego i ponownego pomalowania.
Rodzaj i stan linii zasilających	Zasilanie niskim napięciem wykonane jest liniami kablowymi. Linie kablowe są w stanie technicznym nie wymagającym ich wymiany.
Rodzaj sterowania oświetleniem	Brak sterowania zegarem elektronicznym. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłączników zmierzchowych.

PROGRAM FUNKCJONALNO – UŻYTKOWY "MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ NR 1 WARSZAWA – ŁÓDŹ, LOT A"	PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A
---	--------------------------------

Nazwa stacji, przystanku osobowego lub p.odg.	Jesionka
Rok budowy lub modernizacji oświetlenia	Oświetlenie budowane było w roku 1974. Ostatni remont miał miejsce w roku 2006 i polegał na wymianie opraw oświetleniowych.
Typ opraw	Oświetlenie peronów zrealizowane jest za pomocą 10 szt. opraw SL-100/PKP wykonanych z poliestru wzmocnionego siatką z włókna szklanego i posiadającej stopień ochrony komory IP65.
Rodzaj źródeł światła	Zastosowane oprawy SL-100/PKP posiadają wysokoprężną lampę sodową o mocy 150 W.
Rodzaj i stan słupów oświetleniowych	Oświetlenie peronów wykonano na 10 żelbetowych słupach WZ 7 w kształcie stożka o przekroju wielokąta foremnego o dostatecznym stanie technicznym.
Rodzaj i stan linii zasilających	Zasilanie niskim napięciem wykonane jest liniami kablowymi. Linie kablowe są w stanie technicznym kwalifikującym je do wymiany.
Rodzaj sterowania oświetleniem	Brak sterowania zegarem elektronicznym. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłączników zmierzchowych.

Nazwa stacji, przystanku osobowego lub p.odg.	Radziwiłów
Rok budowy lub modernizacji oświetlenia	Oświetlenie budowane było w roku 1966. Ostatni remont miał miejsce w latach 2002 i polegał na: - wykonaniu nowego oświetlenia kładki dla pieszych, - wymianie opraw oświetleniowych na słupach peronowych.
Typ opraw	Oświetlenie peronów oraz kładki dla pieszych zrealizowano za pomocą 35 opraw oświetleniowych SHZ 43/44 wykonanych z poliestru wzmocnionego siatką z włókna szklanego. Oświetlenie torów i głowic rozjazdowych wykonano za pośrednictwem 33 szt. opraw ORZ (250 W) wykonanych z ocynkowanej ognioowo blachy stalowej.
Rodzaj źródeł światła	Zastosowane: - oprawy SHZ 43/44 posiadają wysokoprężne lampy sodowe o mocy 150 W (peron) i 70 W (kładka dla pieszych), - oprawy ORZ (250 W) posiadają wysokoprężną lampę rtęciową o mocy 250 W.
Rodzaj i stan słupów oświetleniowych	Oświetlenie peronów wykonano na 12 żelbetowych słupach WZ 9 w kształcie stożka o przekroju wielokąta foremnego o dostatecznym stanie technicznym. Oświetlenie kładki dla pieszych wykonano na 11 okrągłych stalowych słupach o dobrym stanie technicznym. Oświetlenie torów i głowic rozjazdowych wykonano na 33 żerdziach żelbetowych ŻN 10 w stanie technicznym dostatecznym.
Rodzaj i stan linii zasilających	Zasilanie niskim napięciem wykonane jest liniami kablowymi. W najgorszym stanie technicznym są kable zasilające słupy oświetlające perony oraz tory i głowice rozjazdowe – wymagają wymiany. Pozostałe kable nie wymagają wymiany w przeciągu kilku najbliższych lat.
Rodzaj sterowania oświetleniem	Brak sterowania zegarem elektronicznym. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłączników zmierzchowych lub ręcznie przez obsługę posterunku ruchu.

Nazwa stacji, przystanku osobowego lub p.odg.	Skieriewice Rawka
Rok budowy lub modernizacji oświetlenia	Oświetlenie wykonane zostało w roku 1986.
Typ opraw	Oświetlenie peronu zrealizowano za pomocą 20 opraw oświetleniowych ORZ (125 W) wykonanych z ocynkowanej ognioowo blachy stalowej oraz 4 oprawach OPK 136
Rodzaj źródeł światła	Zastosowane: - oprawy ORZ posiadają wysokoprężną lampę rtęciową o mocy 125 W, - oprawy OPK 136 posiadają 1 źródło światła w postaci świetlówki liniowej o mocy 36 W.
Rodzaj i stan słupów oświetleniowych	Oświetlenie peronu wykonano na 11, pokrywających się korozją, stalowych okrągłych słupach typu Fe.
Rodzaj i stan linii zasilających	Zasilanie niskim napięciem wykonane jest liniami kablowymi w stanie technicznym kwalifikującym je do wymiany.
Rodzaj sterowania oświetleniem	Sterowanie oświetleniem odbywa za pomocą elektronicznego zegara.

Oświetlenie na przejazdach

km 7,545 – przejazd kat. „F”

Przejazd zlokalizowany na terenie miasta Warszawy i przebiega przez 4 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 stalowe słupy typu WZ, na których zainstalowano oprawy ORZ z wysokoprężnymi lampami rtęciowymi o mocy 250 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego. Oświetlenie należy poddać modernizacji.

km 17,313 – przejazd kat. „A”

Przejazd zlokalizowany na terenie miasta Pruszków w ciągu ulicy Błońskiej i przebiega przez 10 torów. Oświetlenie przejazdu stanowią 3 stalowe słupy typu WZ, na których zainstalowano oprawy SHZ z wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 250 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego oraz ręcznie z posterunku dróżnika. Oświetlenie należy poddać modernizacji.

km 19,539 – przejazd kat. „F”

Przejazd zlokalizowany w miejscowości Parzniew, w gminie Brwinów i przebiega przez 4 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 stalowe słupy typu WZ, na których zainstalowano oprawy ORZ z wysokoprężnymi lampami rtęciowymi o mocy 250 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego. Oświetlenie należy poddać modernizacji.

km 30,449 – przejazd kat. „A”

Przejazd zlokalizowany jest na terenie miasta Grodzisk Mazowiecki, w ciągu ulicy Bałtyckiej i przebiega przez 4 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 żelbetonowe słupy typu ŻN, na których zainstalowano oprawy SHZ z wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 250 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego oraz ręcznie z posterunku dróżnika. Oświetlenie należy poddać modernizacji.

km 32,955 – przejazd kat. „A”

Przejazd zlokalizowany jest na terenie miejscowości Kozery, w gminie Grodzisk Maz. i przebiega przez 4 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 żelbetonowe słupy typu ŻN, na których zainstalowano oprawy SL-100/PKP z dwoma wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 2x150 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego oraz ręcznie z posterunku dróżnika. Należy wymienić słupy oświetleniowe oraz kable zasilające.

km 33,932 – przejazd kat. „A”

Przejazd zlokalizowany jest na terenie miejscowości Chyliczki, w gminie Jaktorów i przebiega przez 4 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 żelbetonowe słupy typu ŻN, na których zainstalowano oprawy SL-100/PKP z dwoma wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 2x150 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego oraz ręcznie z posterunku dróżnika. Należy wymienić słupy oświetleniowe oraz kable zasilające.

km 35,049 – przejazd kat. „A”

Przejazd zlokalizowany jest na terenie miejscowości Jaktorów i przebiega przez 4 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 żelbetonowe słupy typu ŻN, na których zainstalowano oprawy SHZ z wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 250 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego oraz ręcznie z posterunku ruchu. Oświetlenie należy poddać modernizacji.

km 35,635 – przejazd kat. „B”

Przejazd zlokalizowany jest na terenie miejscowości Jaktorów i przebiega przez dwie dwutorowe linie. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 żelbetonowe słupy typu ŻN, na których zainstalowano oprawy SHZ z wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 250 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego. Oświetlenie należy poddać modernizacji.

km 38,495 – przejazd kat. „C”

Przejazd zlokalizowany w gminie Jaktorów, w ciągu drogi powiatowej nr 38134 Stare Budy - Baranów i przebiega przez 2 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 stalowe słupy typu WZ, na których

zainstalowano oprawy SHZ z wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 250 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego. Oświetlenie należy poddać modernizacji.

km 40,468 – przejazd kat. „B”

Przejazd zlokalizowany jest w miejscowości Międzyborów w ciągu drogi gminnej nr 1801 Baranów – Międzyborów i przebiega przez 2 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 żelbetonowe słupy typu ŻN, na których zainstalowano oprawy SHZ z wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 250 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego. Oświetlenie należy poddać modernizacji.

km 50,038 – przejazd kat. „C”

Przejazd zlokalizowany jest w miejscowości Jesionka w ciągu drogi gminnej nr 384012 Mrozy – Łubno i przebiega przez 2 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 stalowe słupy typu WZ, na których zainstalowano oprawy Selenium SGP 340 FG z wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 150 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego. Należy wymienić słupy oświetleniowe oraz kable zasilające – słupy znajdują się przed przejazdem po lewej stronie jezdni.

km 51,103 – przejazd kat. „D”

Przejazd zlokalizowany jest w miejscowości Wiskitki w ciągu drogi gminnej Jesionka - Antoniew i przebiega przez 2 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 stalowe słupy typu WZ, na których zainstalowano nowe oprawy Selenium SGP 340 FG z wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 150 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego. Należy wymienić słupy oświetleniowe oraz kable zasilające.

km 53,068 – przejazd kat. „D”

Przejazd zlokalizowany jest w miejscowości Wiskitki, w ciągu drogi gminnej nr 384011 Franciszków – Jesionka i przebiega przez 2 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 żelbetonowe słupy typu ŻN, na których zainstalowano nowe oprawy SHZ z dwoma wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 2x150 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego. Oświetlenie należy poddać modernizacji.

km 54,281 – przejazd kat. „A”

Przejazd zlokalizowany jest w miejscowości Franciszków w ciągu drogi gminnej nr 384011 Franciszków – Małe Łąki i przebiega przez 2 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 żelbetonowe słupy typu ŻN, na których zainstalowano nowe oprawy Selenium SGP 340 FG z wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 150 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego. Należy wymienić słupy oświetleniowe oraz kable zasilające.

km 55,405 – przejazd kat. „A”

Przejazd zlokalizowany jest w miejscowości Radziwiłłów w ciągu drogi gminnej nr 383002 Radziwiłłów – Małe Łąki i przebiega przez 3 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 żelbetonowe słupy typu ŻN, na których zainstalowano oprawy SHZ z dwoma wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 2x150 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego oraz ręcznie z posterunku ruchu. Oświetlenie należy poddać modernizacji.

km 56,126 – przejazd kat. „A”

Przejazd zlokalizowany jest w miejscowości Bartniki, w ciągu drogi powiatowej nr 38518 Radziwiłłów – Bartniki i przebiega przez 2 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 żelbetonowe słupy typu ŻN, na których zainstalowano oprawy SL-100/PKP z dwoma wysokoprężnymi lampami sodowymi o mocy 2x150 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego oraz ręcznie z posterunku dróżnika. Należy wymienić słupy oświetleniowe oraz kable zasilające.

km 59,584 – przejazd kat. „C”

Przejazd zlokalizowany jest w lesie, w gminie Puszcza Mariańska w ciągu drogi wewnętrznej nadleśnictwa i przebiega przez 2 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 żelbetonowe słupy typu ŻN, na których zainstalowano oprawy OUR z wysokoprężną lampą rtęciową o mocy 125 W. Sterowanie odbywa się za pomocą wyłącznika zmierzchowego. Oświetlenie należy poddać modernizacji.

km 60,755 – przejazd kat. „E”

Przejazd zlokalizowany jest w miejscowości Rawka Skierniewicka i przebiega przez 2 tory. Oświetlenie przejazdu stanowią 2 żelbetonowe słupy typu ŻN, na których zainstalowano oprawy ORZ z wysokoprężną lampą rtęciową o mocy 125 W. Sterowanie odbywa się za pomocą elektronicznego zegara. Oświetlenie należy poddać modernizacji.



INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Załącznik nr 3

Nazwa zamówienia:

Zaprojektowanie i wykonanie modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź,
etap II, odcinek Warszawa Zachodnia - Skierniewice
w ramach projektu
„Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A -
odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice”

Adres:

Linia kolejowa nr 1 na odcinku Warszawa Zachodnia – Miedniewice
[km 3,900 - km 61,350]

Zamawiający:



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
ul. Targowa 74
03-734 WARSZAWA Polska

ZAŁĄCZNIK NR 3

Kubatura i perony, drogi, przejścia i przejazdy

Zawartość opracowania

1. Rysunki kubatura i perony

- 1.1. K – 01. Stacja Grodzisk Mazowiecki km 29,548
- 1.2. K – 02. P.o. Jaktorów km 35,034
- 1.3. K – 03. P.o. Międzyborów km 40,436
- 1.4. K – 04. Stacja Żyrardów km 43,141
- 1.5. K – 05. P.o. Sucha Żyrardowska km 50,032
- 1.6. K – 06. P.o. Jesionka km 52,082
- 1.7. K – 07. Stacja Radziwiłłów km 55,405
- 1.8. K – 08. P.o. Rawka km 60,766

2. Rysunki drogi, przejścia i przejazdy

- 2.1. P -1. Przejazd w km 7,545.
- 2.2. P -2. Przejazd w km 15,750.
- 2.3. P -3. Przejazd w km 17,313.
- 2.4. P -4. Przejazd w km 18,500.
- 2.5. P -5. Przejazd w km 19,539.
- 2.6. P -6. Przejazd w km 30,449.
- 2.7. P -7. Przejazd w km 32,955.
- 2.8. P -8. Przejazd w km 33,932.
- 2.9. P -9. Przejazd w km 34,086.
- 2.10. P -10. Tunel w km 35,049.
- 2.11. P -11. Tunel w km 35,635.
- 2.12. P- 11.1 Tunel w km 35,635.
- 2.13. P -12. Przejazd w km 38,495
- 2.14. P -13. Przejazd w km 40,468
- 2.15. P -14. Przejście w km 44,100
- 2.16. P -15. Przejazd w km 50,038
- 2.17. P -16. Przejazd w km 51,103
- 2.18. P -17. Przejazd w km 51,959
- 2.19. P -18. Przejazd w km 53,068
- 2.20. P -19. Przejazd w km 54,281
- 2.21. P -20. Przejazd w km 55,405
- 2.22. P -21. Przejazd w km 56,126
- 2.23. P -22. Przejazd w km 59,584
- 2.24. P -23. Przejazd w km 60,755



INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



Załącznik nr 4

Nazwa zamówienia:

Zaprojektowanie i wykonanie modernizacji linii kolejowej Warszawa – Łódź,
etap II, odcinek Warszawa Zachodnia - Skierniewice
w ramach projektu
„Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A -
odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice”

Adres:

Linia kolejowa nr 1 na odcinku Warszawa Zachodnia – Miedniewice
[km 3,900 - km 61,350]

Zamawiający:



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A
ul. Targowa 74
03-734 WARSZAWA Polska

ZAŁĄCZNIK NR 4

Porozumienia i uzgodnienia

Zawartość opracowania

1. Porozumienie w sprawie usuwania kolizji elementów sieci elektroenergetycznej PKP Energetyka S. A. z zamierzeniami inwestycyjnymi PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.
2. Uzgodnienie z PKP S. A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie