Załącznik nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 25 maja 2023 r.

znak: WOOŚ.420.50.2021.MK1/MP.28

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Nowy Bieruń - Oświęcim”

Inwestor: Spółka Akcyjna PKP Polskie Linie Kolejowe.

1. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa linii kolejowej nr 138 na odcinku Nowy Bieruń – Oświęcim. Zakres wniosku obejmuje układ torowy od km. ok. 1,455 do km 4,898. Łączna długość linii kolejowej na odcinku planowanego przedsięwzięcia wynosi ok. 3,5 km, z czego przez województwo śląskie przebiega linia o długości ok. 2 km, a przez województwo małopolskie linia o długości ok. 1,5 km. Dodatkowe prace dotyczą infrastruktury towarzyszącej. Przedmiotowa inwestycja jest linią magistralną, dwutorową, zelektryfikowaną, o szerokości toru 1435 mm. Prędkość konstrukcyjna linii wynosi 120 km/h. W ciągu przedmiotowego przedsięwzięcia znajduje się punkt eksploatacyjny - stacja Nowy Bieruń w ist. km 4,242 (km proj. 4,245).

1. Opis planowanego zamierzenia

Zakres prac obejmuje m.in.:

1. kompleksową wymianę nawierzchni torowej na analizowanym odcinku linii kolejowej 138 wraz z korektą geometrii mającej na celu zwiększenie prędkości pociągów do 100 – 120 km/h,
2. wykonanie robót budowlanych w obrębie istniejących i nowych obiektów inżynieryjnych,
3. przebudowę układów drogowych:
4. przebudowę dróg na przejazdach kolejowych LK 138 w tym na:
* przejeździe kolejowym z ul. Tyską w proj. km 2,222,
* przejeździe kolejowym z ul. Wawelską: T1 proj. km 4,507, T2 proj. km 4,509, T4 proj. km 1,217 (stacja Bieruń Nowy - nazwa robocza), T6 proj. km 1,003 (stacja Bieruń Nowy - nazwa robocza),
1. przebudowę drogi dojazdowej pod wiaduktem kolejowym LK 138 w km 3+244 (przeszkodę stanowi wiadukt kolejowy w km 3+244 LK138); w ramach przebudowy planuje się szerokość jezdni 5 m, liczba pasów ruchu 2, nawierzchnie drogi i zjazdów jako bitumiczną,
2. oczyszczenie, udrożnienie, remont, odtworzenie lub przebudowę istniejącego systemu odwodnienia oraz wykonanie nowego,
3. przebudowę istniejącej sieci trakcyjnej wraz z kompleksową wymianą konstrukcji wsporczych i osprzętu. Przebudowa zostanie wykonana w nawiązaniu do przebudowy układu torowego,
4. wykonanie obiektów małej infrastruktury.

W ramach przedmiotowej inwestycji planuje się następujące prace na obiektach istniejących:

1. rozbiórka i budowa nowego przepustu w km ok 2,001 LK138:
2. obiekt wykonany będzie ze skrzynkowych, żelbetowych elementów prefabrykowanych 1,0 m x 1,0 m z monolitycznymi ścianami wlotową i wylotową,
3. charakterystyczne parametry geometryczne:
* światło pionowe: min. 1,00 m,
* światło poziome: min. 1,00 m,
1. rozbiórka i budowa nowego przepustu w km ok 2,635 LK138:
2. obiekt wykonany będzie ze skrzynkowych, żelbetowych elementów prefabrykowanych 1,0 m x 1,0 m z monolitycznymi ścianami wlotową i wylotową,
3. charakterystyczne parametry geometryczne:
* światło pionowe: min. 1,00 m,
* światło poziome: min. 1,00 m,
1. remont/przebudowa mostu na Wiśle w km ok 2,991 LK138
2. konserwacja i remont filarów,
3. wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego konstrukcji stalowej,
4. naprawa i remont pomostu, wymiana elementów wyposażenia,
5. naprawa powierzchni betonowych przyczółków oraz filarów,
6. wykonanie zabezpieczenia skarp i stożków,
7. obiekt będzie mostem stalowym, dwunastoprzęsłowym, przęsła swobodnie podparte, blachownica nitowana z jazdą górą,
8. rozbiórka/likwidacja ściany oporowej w km ok 3,238 LK138,
9. rozbiórka i budowa nowego wiaduktu w km ok 3,244 LK138
10. po wykonaniu prac obiekt będzie jednoprzęsłowy, swobodnie podparty, płytowy, żelbetowy z monolitycznymi przyczółkami,
11. charakterystyczne parametry geometryczne:
* światło pionowe: ok. 3,50 m,
* światło poziome: ok. 7,00 m,
1. remont/przebudowa wiaduktu w km ok 3,500 LK138
2. konstrukcja obiektu: obiekt jednoprzęsłowy, płyta żelbetowa,
3. charakterystyczne parametry geometryczne:
* światło pionowe: ok. 3,7 m,
* światło poziome: ok. 4,0 m,
1. rozbiórka/likwidacja przepustu w km ok. 3,505 LK138,
2. rozbiórka i budowa nowej ściany oporowej w km ok. 3,600 LK138,
3. budowa nowego przejścia pod torami w km ok 4,170 LK138,
4. rozbiórka/likwidacja przepustu w km ok. km: 4,288 LK138,
5. rozbiórka/likwidacja przejścia pod torami w km ok. km: 4,269 LK138.

Na stacji Bieruń Nowy przewiduje się budowę 2 peronów dwukrawędziowych na międzytorzach 1(LK138)-3 i 2(LK138)-4. Projektowana długość peronów będzie wynosiła 200 m. Dojście do peronu wykonane będzie od czoła z rejonu budynku stacyjnego poprzez przejście podziemne.

W obrębie nowo budowanych peronów planuje się montaż kompletnego zakresu nowych elementów małej architektury. Planowane wyposażenie peronów/przystanków stanowić będą:

1. wiaty siedziskowe, systemowe, dwustronne na peronach wyspowych oraz jednostronne na peronach jednokrawędziowych, o dł. min 6 m na przystankach osobowych, min. 15 m na stacjach,
2. ławki wolnostojące, jednostronne na peronach jednokrawędziowych oraz dwustronne na peronach wyspowych, zwrócone w stronę każdej czynnej krawędzi peronowej,
3. kosze na odpady na peronach oraz dojściach do nich,
4. stojaki na rowery, umożliwiające oparcie roweru oraz przypięcie do stojaka ramy i jednego koła roweru przy pomocy pojedynczego zapięcia typu U-lock, niezależnie od typu roweru - montaż poza peronem, przy drogach dojścia,
5. gabloty informacyjne z fryzem z nazwą stacji/przystanku na peronach wyspowych oraz jednostronne z fryzem z nazwą stacji/ przystanku dla peronów jednokrawędziowych,
6. pojemniki na piasek (umieszczane przez firmę sprzątającą),
7. tablice informacyjne: wolnostojące tablice z nazwą stacji/ przystanku, wolnostojące/ zawieszane tablice z numerem peronu/torów, tablice kierunkowe zawieszane na słupach, tablice ze wskazaniem kierunku biegu pociągów, piktogramy zakaz palenia, zakaz karmienia ptaków zawieszane na słupach, oraz tablice informacyjne na drogach dojścia i inne tablice i piktogramy,
8. elementy systemu oznakowania dotykowego (ścieżki prowadzące z rowkami, pola uwagi i pasy ostrzegawcze z guzkami).

Ponadto perony/przystanki wyposażono w ogrodzenia i poręcze w celu zapewnienia bezpieczeństwa na peronach jednokrawędziowych, zaprojektowano wygrodzenia podłużne, wzdłuż krawędzi oraz poprzeczne na końcach wszystkich peronów (wraz z piktogramem Zakaz przejścia), wysokości min. 1,1 m.

Zakres planowanego przedsięwzięcia obejmuje także budowę odwodnienia powierzchniowego w postaci rowów trawiastych w orientacyjnej kilometracji po stronie prawej: 3,130 - 3,230, 3,630 - 4,090, 4,530 - 4,895 oraz po lewej 3,800 - 4,130, 4,300 - 4,470, 4,620 - 4,710, 4,720 - 4,898. Ponadto planuje się po stronie prawej umocnienie rowu przy torze 1 od km 4,745 do km 4,895. Odwodnienie powierzchniowe torów zostanie wykonane w postaci rowów trapezowych otwartych o szerokości dna min. 0,40 m i nachyleniu skarp 1:1,5. Planowane skarpy rowów zostaną obłożone humusem i obsiane mieszankami traw. Dno i skarpy rowów o pochyleniu podłużnym mniejszym niż 0,3% zostaną umocnione. Dno i skarpy rowów przy wylotach drenów, kolektorów zostaną umocnione na długości 1 m przed i za wylotem.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje także budowę odwodnienia wgłębnego – zadanie będzie realizowane w zakresie kilometrów od początku opracowania tj. od km 1,445 do ok. km 4,989 (z przerwą na Wiśle od ok. km 2,315 do ok. km 3,259) LK138.

Analizowany odcinek linii kolejowej nr 138 przecina istniejącą infrastrukturę techniczną taką jak: sieci wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe oraz ciepłownicze.

Na przejazdach kolejowo drogowych przewiduje się wykonanie odwodnienia wgłębnego podtorza za pomocą przewodów drenarskich. Dla przechwycenia wód, które przedostaną się w międzytorze po spłynięciu z płyt przejazdowych, za torami zewnętrznymi oraz w poprzek torów ułożony zostanie drenaż rurowy w postaci rur drenarskich. Odprowadzenie wody drenażowej z przejazdów przewidziano projektowanymi kolektorami do istniejących i projektowanych rowów przytorowych, drogowych lub istniejących zagłębień terenu.

Dla drogi dojazdowej pod wiaduktem kolejowym LK 138 w km 3+244 w celu poprawy odwodnienia planuje się wykonanie wpustów deszczowych wraz z przykanalikami odprowadzającymi wody opadowe do przyległych rowów drogowych oraz ścieki korytkowe odprowadzające wody opadowe z dróg do przyległych rowów. Kanalizacja deszczowa odprowadzać będzie wody deszczowe do cieków wodnych. Wody opadowe przewiduje się także odprowadzić z jezdni do przyległych rowów drogowych za pomocą prefabrykowanych ścieków skarpowych. Umocnienie wlotu do rowu zostanie wykonane z kostki kamiennej.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano rozbiórkę 1 budynku - byłego składu paliw w km 4,209 oraz wykonanie remontu w budynku nastawni dysponującej NB – km 4,501. Obiekty te przewidziano do wskazanych prac ze względu na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ekonomicznego podejścia do inwestycji, projektowany system SRK oraz projektowanych prędkości przejazdowych.

Ponadto planuje się również budowę, przebudowę, usuniecie kolizji linii kablowych, urządzeń telekomunikacji i łączności, sieci trakcyjnej, systemów elektroenergetyki, sieci i instalacji wodociągowej i kanalizacyjnej.

Do usunięcia w ramach prac realizacyjnych przewiduje się łącznie ok. 16 937 m2 (1,69 ha) drzew i krzewów.

Na etapie realizacji prac budowlanych wykorzystanie materiałów związane będzie głównie z wymianą nawierzchni i podtorza, rozbiórką istniejących obiektów i elementów oraz budowie nowych. Materiały wykorzystywane podczas przebudowy to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir czy też kamień, stosowane do podbudowy, podkłady kolejowe, szyny stalowe, jak również cement, beton, elementy konstrukcyjne, kable itp. W związku z prowadzonymi pracami projektuje się zastosowanie podkładów strunobetonowych na podłożu z kruszywa na całej długości linii kolejowych wraz z szynami bezstykowymi.

Do realizacji inwestycji konieczne będzie wykorzystanie ciężkiego sprzętu budowlanego m. in.: samochodów ciężarowych – do transportu sprzętu i materiałów budowlanych; maszyn do rozbiórki; koparek i ładowarek, walców i zagęszczarek, betoniarek – do zagęszczania gruntów, wykorzystywane będą także samochody ciężarowe – do transportu sprzętu i materiałów budowlanych.

Regionalny Dyrektor

Ochrony Środowiska w Katowicach

dr Mirosława Mierczyk-Sawicka

podpisano elektronicznie