

Załącznik Nr 1

do decyzji znak: WOO-I.4210.6.2016.KT.51 z dnia 29.07.2022 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów”

Charakterystyka przedsięwzięcia

1. Rodzaj i usytuowanie planowanego przedsięwzięcia

Przedmiotem przedsięwzięcia jest przebudowa dwutorowej linii kolejowej nr 8 na odcinku o łącznej długości ok. 120 km od km ok. 144+452 do km ok. 263+450, tj. od stacji kolejowej Skarżysko-Kamienna (m. Skarżysko-Kamienna, powiat skarżyski, woj. świętokrzyskie) do stacji kolejowej Kozłów (m. Kozłów, powiat miechowski, woj. małopolskie). Przebudowywana linia kolejowa nr 8 na odcinku o długości ok. 114,7 km przebiega przez województwo świętokrzyskie na terenie gmin: Skarżysko-Kamienna, Suchedniów, Łączna (powiat skarżyski), Zagnańsk, Miedziana Góra, Masłów, Kielce, Sitkówka-Nowiny, Morawica, Chęciny (powiat kielecki), Sobków, Jędrzejów, Nagłowice, Sędziszów (powiat jędrzejowski) oraz na odcinku ok. 5,3 km przez województwo małopolskie na terenie gminy Kozłów (powiat miechowski).

Linia kolejowa nr 8 należy do linii o znaczeniu państwowym oraz wchodzi w skład Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. Linia na całej analizowanej długości jest zelektryfikowana.

Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej znajduje się 11 stacji kolejowych: Skarżysko-Kamienna, Suchedniów, Łączna, Zagnańsk, Kielce, Wolica, Sobków, Miąsowa, Jędrzejów, Sędziszów i Kozłów oraz 8 przystanków osobowych: Skarżysko Zachodnie, Suchedniów Północny, Berezów, Radkowice, Skroniów, Potok, Krzcięcice i Klimontów.

Na linii kolejowej nr 8 na odcinku od stacji Skarżysko-Kamienna do stacji Kozłów występują 93 obiekty inżynierskie, w tym: 52 przepusty, 25 mostów, 16 wiaduktów.

Działania w ramach przebudowy linii polegać będą na modernizacji infrastruktury technicznej w celu poprawy drożności, bezpieczeństwa oraz jakości ruchu kolejowego. Na odcinku od km ok. 144+452 do km ok. 150+760 istniejący układ torowy oraz nawierzchnia kolejowa umożliwią osiągnięcie prędkości 100 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 80-90 km/h dla pociągów towarowych, od km ok. 150+760 do km ok. 175+001 prędkość maksymalna wynosić będzie 110 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 100 km/h dla pociągów towarowych, na odcinku od km ok. 199+910 do km ok. 263+403 prędkość maksymalna wynosić będzie 120-140 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 100-120 km/h dla pociągów towarowych, a na odcinku od km ok. 144+452 do km ok. 150+760 prędkość 100 km/h dla pociągów pasażerskich oraz 80-90 km/h dla pociągów towarowych. Na pozostałych odcinkach tj. od km ok. 175+001 do km ok. 199+910 oraz od km ok. 263+405 do km ok. 263+450 prędkość nie ulegnie zmianie. Korekty geometrii na szlakach nie będą wykraczać poza istniejące budowle ziemne.

Przedsięwzięcie będzie realizowane etapowo w podziale na dwa odcinki realizacyjne:

- LOT A obejmuje odcinek od km linii kolejowej nr 8 ok. 144+452 do km ok. 199+910 (od końca stacji Skarżysko-Kamienna, gmina Skarżysko-Kamienna, do stacji Sitkówka Nowiny, gm. Nowiny)- od km ok. 144+452 do km ok. 150+760 przewiduje się prace związane z budową i przebudową przystanków osobowych tj. regulacją toru w planie i w profilu w lokalizacji peronów na przystankach osobowych Skarżysko Zachodnie oraz Suchedniów Północny, przebudową systemu sterowania ruchem kolejowym, systemu telekomunikacji oraz budową dróg równoległych i dojazdowych; przebudowa nawierzchni torowej i budowli ziemnych przewidywana jest na odcinkach od km ok. 150+760 do km ok. 175+001,

a także w rejonie przystanków osobowych Skarżysko Zachód (orientacyjna oś przystanku w km ok. 145+809) oraz Suchedniów Północ (orientacyjna oś przystanku w km ok. 150+037);

• LOT B obejmuje odcinek od km linii kolejowej nr 8 ok. 199+910 do km ok. 263+450 (od okolicy stacji Sitkówka-Nowiny, gmina Nowiny, do końca stacji Kozłów, gmina Kozłów); przebudowa nawierzchni torowej i budowli ziemnych przewidywana jest na odcinkach od km ok. 199+910 do km ok. 263+403.

Na odcinku od km ok. 175+001 do km ok. 199+910 nie przewiduje się prac torowych, na odcinku tym wykonywane będą wyłącznie prace związane z systemem sterowania ruchem kolejowym oraz budową dróg równoległych.

Ponadto w ramach przedsięwzięcia przewidziano prace związane z zabudową kabla teletechnicznego oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) na linii kolejowej nr 569 Radkowice – Brzeziny (linia kolejowa styczna w km linii kolejowej nr 8 ok. 201+600), tj. na odcinku od km 0+000 do km ok. 2+975 linii kolejowej nr 569, a także na linii kolejowej nr 65 (linia kolejowa styczna w km linii kolejowej nr 8 ok. 240+100 – 242+000) tj. od km ok. 306+800 do km ok. 308+755 linii kolejowej nr 65.

Prace związane z przebudową linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów realizowane będą głównie w granicach obszaru kolejowego. W związku z przebudową dróg dojazdowych, infrastruktury towarzyszącej (m.in. sieci gazociągowej, wodociągowej, kanalizacyjnej, linii elektroenergetycznej) oraz budową przyłączy, niezbędne będzie tymczasowe zajęcie terenu poza obszarem kolejowym. Powierzchnia, na której planowane jest przedsięwzięcie wynosi ok. 991 ha na terenie województwa świętokrzyskiego oraz ok. 57 ha na terenie województwa małopolskiego. Powierzchnia trwale przekształcona, związana głównie z budową dróg dojazdowych, na terenach zlokalizowanych poza obszarem kolejowym wyniesie ok. 12 ha w województwie świętokrzyskim oraz ok. 1,1 ha w województwie małopolskim.

W związku z realizacją inwestycji nie przewiduje się wyburzeń budynków położonych poza terenem kolejowym.

2. Zakres planowanego przedsięwzięcia:

- 1) Wymiana nawierzchni torowej oraz regulacja toru w planie i profilu – poza odcinkiem od km linii kolejowej nr 8 ok. 175+001 do km ok. 199+910 (wymiana nawierzchni na tym odcinku realizowana będzie w ramach budowy CPK) oraz poza odcinkiem od km ok. 144+452 do km ok. 150+760, na którym przewidziano jedynie regulację toru w planie i w profilu w lokalizacji peronów na przystankach osobowych Skarżysko Zachodnie oraz Suchedniów Północny (na ww. odcinku linii kolejowej nr 8 wymiana nawierzchni torowej została już wykonana). W ramach zadania przewiduje się:
 - zabudowę nawierzchni jako tor bezstykowy na podsypce tłuczniowej,
 - odtworzenie geometrii w planie na bazie istniejącej, w celu uzyskania prędkości maksymalnych dla pociągów pasażerskich 110 – 140 km/h oraz dla pociągów towarowych 100 – 120 km/h; korekta geometrii nie będzie wykraczać poza istniejące budowle ziemne;
 - na stacjach przewidziano przebudowę całych układów torowych na większości posterunków, m.in. z uwagi na wydłużenie minimalnych długości użytecznych dla torów głównych zasadniczych i głównych dodatkowych do 750 m.
- 2) Przebudowa peronów na przystankach osobowych (PO) i stacjach (ST): Skarżysko Zachodnie (PO), Suchedniów Północny (PO), Suchedniów (ST), Berezów (PO), Łączna (ST), Zagnańsk (ST), Radkowice (PO), Wolica (ST), Sobków (ST), Miąsowa (ST), Jędrzejów (ST), Skroniów (PO), Potok (PO), Krzcięcice (PO), Sędziszów (ST), Klimontów (PO), Kozłów (ST).
Główne parametry wszystkich peronów:
 - położenie krawędzi peronu od osi toru – ok. 1,7 m,
 - wysokość krawędzi peronowej ok. 0,8 m nad główkę szyny,

- długość użyteczna peronów na przystankach osobowych min. 150 m,
- rezerwa ok. 50 m w przypadku peronów o długości ok. 150 m,
- perony o długości powyżej 200 m podzielone zostaną na sektory,
- szerokość peronów na przystankach osobowych – ok. 5 m,
- odległość ścianki peronowej od osi toru – ok. 1,8 m,
- szerokość strefy zagrożenia – ok. 1,5 m przy krawędzi peronowej, przy której dopuszczalna jest jazda pociągu z prędkością większą bądź równą 140 km/h, lecz mniejszą niż 200 km/h,
- szerokość strefy zagrożenia – ok. 1 m przy krawędzi peronowej, przy której dopuszczalna jest jazda pociągu z prędkością większą niż 60 km/h, lecz mniejszą niż 140 km/h,
- szerokość strefy zagrożenia – ok. 0,75 m przy krawędzi peronowej, przy której dopuszczalna jest jazda pociągu z prędkością nie większą niż 60 km/h,
- strefa wolna od przeszkód – ok. 1,6 m,
- pochylenie peronów zaprojektowano w kierunku od toru na zewnątrz,
- pochylnie umożliwiające osobom niepełnosprawnym korzystanie z przejścia pod torami zostaną zadaszone.

3) Budowa przejść podziemnych w celu umożliwienia bezkolizyjnego przeprowadzenia ruchu pieszego pod torami oraz zapewnienia dojścia do peronów, tj.:

- przejście podziemne PP-1 Suchedniów w km linii kolejowej nr 8 ok. 152+228 – światło poziome ok. 5,0 m, światło pionowe ok. 2,5 m, długość ok. 80 m,
- przejście podziemne PP-2 Zagnańsk w km linii kolejowej nr 8 ok. 171+285 – światło poziome ok. 5,0 m, światło pionowe ok. 2,5 m, długość ok. 35 m,
- przejście podziemne PP-3 Miąsowa w km linii kolejowej nr 8 ok. 219+319 – światło poziome ok. 5,0 m, światło pionowe ok. 2,5 m, długość ok. 60 m,
- przejście podziemne PP-4 Jędrzejów w km linii kolejowej nr 8 ok. 231+665 – światło poziome ok. 5,0 m, światło pionowe ok. 2,5 m, długość ok. 55 m,
- przejście podziemne PP-5 Kozłów w km linii kolejowej nr 8 ok. 261+886 – światło poziome ok. 5,0 m, światło pionowe ok. 2,6 m, długość ok. 99 m.

4) Likwidacja istniejącej kładki KŁ-5 w km linii kolejowej nr 8 ok. 251+191 oraz budowa kładki dla pieszych KŁ-4 w km linii kolejowej nr 8 ok. 251+176 nad torami głównymi, stacyjnymi oraz peronami na stacji Sędziszów; kładka stanowić będzie również ciąg komunikacyjny łączący ul. Dworcową z ul. Sportową w Sędziszowie. Parametry projektowanej kładki KŁ-4:

- długość obiektu ok. 93 m,
- szerokość obiektu ok. 3,6 m,
- światło pionowe ok. 7 m.

5) Przebudowa/budowa dróg dojazdowych (technologicznych) oraz dróg publicznych (dalej DG- droga gminna, DP- droga powiatowa), wewnętrznych, dojazdów do obiektów inżynierskich, a także przebudowa/budowa placów ładunkowych, chodników i dojść pieszych do przejazdów, zgodnie z poniższą tabelą:

Rodzaj obiektu budowlanego	Obiekt (lokalizacja)	Kilometr linii kolejowej nr 8 ok.:	Parametry (ok.)
Odcinek LOT A			

Rodzaj obiektu budowlanego	Obiekt (lokalizacja)	Kilometr linii kolejowej nr 8 ok.:	Parametry (ok.)
Drogi publiczne	Droga gminna ul. Do Cmentarza	151+600 – 151+780	szerokość: 6 m (na łuku do 8 m) długość: 150 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 0,75 m
	Droga powiatowa ul. Nowoprojektowana	151+750 – 151+910	szerokość: 6 m (na łuku do 7 m) długość: 275 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 1 m
	Droga gminna WI-3	153+660 – 153+730	szerokość: 5,5 m długość: 120 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 0,75 m
	Droga gminna WI-4	157+480 – 157+560	szerokość: 5,5 m długość: 110 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 0,75 m
	Droga powiatowa WI-5	159+580	szerokość: 6 m długość: 60 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 1 m
Drogi wewnętrzne	DW1	170+330 – 170+440	szerokość: 5 m długość: 105 m szerokość poboczy: 0,75 m
Drogi technologiczne	DT1	149+786 – 149+948	szerokość: 3,5 m długość: 130 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT2	150+482 – 150+520	szerokość: 3,5 m długość: 40 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT3	150+599 – 150+995	szerokość: 3,5 m długość: 400 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT4	150+570 – 150+798	szerokość: 3,5 m długość: 235 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT5	151+410 – 151+746	szerokość: 3,5 m długość: 340 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT6	151+387 – 151+603	szerokość: 3,5 m długość: 225 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT7	153+380 – 153+666	szerokość: 3,5 m długość: 290 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT8	154+080 – 154+306	szerokość: 3,5 m długość: 235 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT9	154+611 – 154+720	szerokość: 3,5 m długość: 115 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT10	154+773 – 154+942	szerokość: 3,5 m

Rodzaj obiektu budowlanego	Obiekt (lokalizacja)	Kilometr linii kolejowej nr 8 ok.:	Parametry (ok.)
			długość: 165 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT11	155+390 – 155+458	szerokość: 3,5 m długość: 65 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT12	155+889 – 155+996	szerokość: 3,5 m długość: 100 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT13	157+555 – 157+613	szerokość: 3,5 m długość: 60 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT14	157+596 – 157+766	szerokość: 3,5 m długość: 180 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT15	158+448 – 158+622	szerokość: 3,5 m długość: 140 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT16	158+625 – 158+666	szerokość: 3,5 m długość: 65 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT17	161+431 – 161+539	szerokość: 3,5 m długość: 105 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT18	161+637 – 161+758	szerokość: 3,5 m długość: 130 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT19	162+998 – 163+226	szerokość: 3,5 m długość: 180 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT20	163+321 – 164+350	szerokość: 3,5 m długość: 1030 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT21	164+955 – 165+127	szerokość: 3,5 m długość: 205 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT22	166+062 – 166+237	szerokość: 3,5 m długość: 215 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT23	172+615 – 173+110	szerokość: 3,5 m długość: 510 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT24	173+205 – 175+000	szerokość: 3,5 m długość: 1775 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT25	174+380	szerokość: 3,5 m długość: 25 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT26	174+398 – 174+794	szerokość: 3,5 m długość: 400 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT27	159+570 – 159+590	szerokość: 3,5 m

Rodzaj obiektu budowlanego	Obiekt (lokalizacja)	Kilometr linii kolejowej nr 8 ok.:	Parametry (ok.)
			długość: 25 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT28	160+240 – 160+300	szerokość: 3,5 m długość: 55 m szerokość poboczy: 0,75 m
Place ładunkowe	PŁ Zagnańsk	171+530 – 171+680	powierzchnia: 2250 m ²
Dojazdy do obiektów	DO1	151+950	powierzchnia jezdni: 160 m ² szerokość poboczy: 0,75 m
	DO2	159+750	powierzchnia jezdni: 870 m ² szerokość poboczy: 0,75 m
	DO3	170+400	powierzchnia jezdni: 450 m ² szerokość poboczy: 0,75 m
Chodniki i dojścia piesze	Dojścia do peronów przy przystanku osobowym Skarżysko Zachodnie	145+722	
	ODST Suchedniów Północny	147+995	
	PO Suchedniów Północny	150+150	
	ST Suchedniów	152+228	
	ST Łączna	160+300	
	ST Zagnańsk	171+300	
Drogi technologiczne	DT1	175+000 – 175+025	szerokość: 3,5 m długość: 25 m szerokość poboczy: 0,75 m
Dojazdy do obiektów	DO1	188+014	
Odcinek LOT B:			
Drogi publiczne	ul. Armii Krajowej (WI-8)	206+321	szerokość: 5,5 m długość: 55 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 0,75 m
	ul. Kolejowa	206+750 – 206+900	szerokość: 5,5 m długość: 120 m szerokość poboczy: 0,75 m
	Mięsowa	211+320 – 211+380	szerokość: 5,5 m długość: 50 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 0,75 m
	Ul. Klasztorna (WI-11)	230+574	szerokość: 9 m długość: 155 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 0,75 m
	Droga powiatowa ul. Dworcowa	250+217 – 250+790	szerokość: 6 m długość: 567 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 1 m
	Droga powiatowa – nowoprojektowana	250+435 – 250+610	szerokość: 6 m (na łuku 7 m) długość: 445 m

Rodzaj obiektu budowlanego	Obiekt (lokalizacja)	Kilometr linii kolejowej nr 8 ok.:	Parametry (ok.)
	WD Sędziszów		szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 1 m
	Droga powiatowa ul. Sportowa	250+368 – 250+449	szerokość: 6 m długość: 80 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 1 m
	Droga powiatowa ul. Sportowa – odtworzenie nawierzchni	250+971 – 250+987	szerokość: 6,5 m długość: 16 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 1 m
	DP 1180K	261+916 – 261+961	szerokość: 5,5 m długość: 45 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DP 1183K (odtworzenie nawierzchni)	261+920 – 261+936	szerokość: 5,5 m długość: 15,5 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DP 1183K	262+407 – 262+551	szerokość: 5,5 m długość: 144 m szerokość chodnika: 2 m szerokość poboczy: 0,75 m
Drogi wewnętrzne	DW1 (WI-9)	215+917	szerokość: 3,5 m długość: 40 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DW1	234+133	szerokość: 6 m długość: 53 m szerokość poboczy: 1 m
	DW2	234+068 – 234+430	szerokość: 6 m długość: 363 m szerokość poboczy: 1 m
	DW3	244+926 – 245+404	szerokość: 5 m długość: 482 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DW4 (droga do OSIR)	250+400 – 250+427	szerokość: 5 m długość: 42 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DW5 (droga na działki)	250+610 – 250+725	szerokość: 5 m długość: 136 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DW6	251+635	szerokość: 5 m długość: 38 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DW7	251+673+251+734	szerokość: 5 m długość: 66 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DW1	262+422	szerokość: 6 m długość: 63 m szerokość poboczy: 1 m
	DW2	262+394 – 262+565	szerokość: 5 m długość: 171 m

Rodzaj obiektu budowlanego	Obiekt (lokalizacja)	Kilometr linii kolejowej nr 8 ok.:	Parametry (ok.)
			szerokość poboczy: 0,75 m
Drogi technologiczne	D1	200+552 – 201+080	szerokość: 3,5 m długość: 600 m szerokość poboczy: 0,75 m
	D2	201+500 – 201+760	szerokość: 3,5 m długość: 270 m szerokość poboczy: 0,75 m
	D3	206+321 – 206+500	szerokość: 3,5 m długość: 190 m szerokość poboczy: 0,75 m
	D4	209+506 – 210+284	szerokość: 3,5 m długość: 840 m szerokość poboczy: 0,75 m
	D5	217+142 – 217+860	szerokość: 3,5 m długość: 730 m szerokość poboczy: 0,75 m
	D6	221+316 – 221+890	szerokość: 3,5 m długość: 600 m szerokość poboczy: 0,75 m
	D7	221+730 – 221+800	szerokość: 3,5 m długość: 100 m szerokość poboczy: 0,75 m
	D8	222+129 – 222+436	szerokość: 3,5 m długość: 310 m szerokość poboczy: 0,75 m
	D9	227+416 – 227+880	szerokość: 3,5 m długość: 460 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT1	235+782 – 236+111	szerokość: 3,5 m długość: 330 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT2	238+161	szerokość: 3,5 m długość: 23 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT3	239+940 – 240+244	szerokość: 3,5 m długość: 296 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT4	240+697 – 240+802	szerokość: 3,5 m długość: 223 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT5	240+737 – 241+639	szerokość: 3,5 m długość: 902 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT6	244+116 – 244+610	szerokość: 3,5 m długość: 497 m szerokość poboczy: 0,75 m
	DT7	252+554 – 252+930	szerokość: 3,5 m długość: 384 m szerokość poboczy: 0,75 m
DT8	234+160 – 234+259	szerokość: 3,5 m długość: 100 m	

Rodzaj obiektu budowlanego	Obiekt (lokalizacja)	Kilometr linii kolejowej nr 8 ok.:	Parametry (ok.)	
			szerokość poboczy: 0,75 m	
	DT1	259+175 – 259+458	szerokość: 3,5 m długość: 283m szerokość poboczy: 0,75 m	
Place ładunkowe	PŁ Miąsowa	219+620 – 219+830	powierzchnia: 3000 m ²	
	PŁ Jędrzejów	231+650 – 232+050	powierzchnia: 6000 m ²	
	PŁ Sędziszów	249+524 – 249+834	powierzchnia: 7885 m ²	
	PŁ Kozłów	261+768 – 262+100	powierzchnia: 5900 m ²	
Dojazdy do obiektów	D01	202+050	powierzchnia jezdni: 220 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	D02	207+250	powierzchnia jezdni: 250 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	D03	207+525	powierzchnia jezdni: 450 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	D04	211+790	powierzchnia jezdni: 265 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	D05	319+020	powierzchnia jezdni: 180 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	D06	225+387	powierzchnia jezdni: 82 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	D07	227+380	powierzchnia jezdni: 170 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	D08	231+300	powierzchnia jezdni: 250 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	DO1	244+640	powierzchnia jezdni: 150 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	DO2	249+958	powierzchnia jezdni: 675 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	DO3	249+893 oraz 249+943	powierzchnia jezdni: 463 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	DO4	250+080	powierzchnia jezdni: 165 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	DO5	251+626 – 251+630	powierzchnia jezdni: 1139 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	DO6	251+636 – 251+704	powierzchnia jezdni: 1475 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	DO7	253+368	powierzchnia jezdni: 98 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	DO8	254+286	powierzchnia jezdni: 68 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	DO9	256+375	powierzchnia jezdni: 372 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	DO10	251+265	powierzchnia jezdni: 29 m ² szerokość poboczy: 0,75 m	
	Chodniki i dojścia piesze	Dojścia do stacji Wolica	207+761	
		Dojście do stacji Sobków	211+900	
Dojście do stacji Miąsowa		219+319		
Dojście do stacji		231+665		

Rodzaj obiektu budowlanego	Obiekt (lokalizacja)	Kilometr linii kolejowej nr 8 ok.:	Parametry (ok.)
	Jędrzejów		
	Dojścia do peronów przy stacji Sędziszów	251+176	

6) Przebudowa skrzyżowań drogowo-kolejowych:

- a) skrzyżowania zwykle trójwlotowe, zlokalizowane w km linii kolejowej nr 8 ok.: 151+596 (DT5 i DG ul. Do Cmentarza oraz DT6 i DG ul. Do Cmentarza), 151+780 (DG ul. Do Cmentarza i DP ul. Nowoprojektowana), 157+544 (DG W-I4 i DT13), 174+380 (DT24 i DT25), 206+321 (WI-8 ul. Armii Krajowej i D3 oraz WI-8 ul. Armii Krajowej i ul. Ostrowska), 230+574 (WI-11 ul. Klasztorna i ul. Reymonta), 234+133 (DW1 i DW2), 250+435 (DP nowoprojektowana droga WD Sędziszów i DP ul. Sportowa), 250+610 (DP nowoprojektowana droga WD Sędziszów i DP ul. Dworcowa), 262+422 (DP 1183K i DW1 oraz DW1 i DW2);
- b) skrzyżowania zwykle czterowlotowe, zlokalizowane w km linii kolejowej nr 8 ok.: 151+750 (DP ul. Nowoprojektowana).

7) Przebudowa/budowa przejazdów kolejowo-drogowych, zlokalizowanych w km linii kolejowej nr ok.: 146+464, 147+270, 149+957, 155+043, 158+728, 160+968, 163+318, 168+043, 169+520, 169+957, 170+440, 171+722, 172+594, 173+163, 202+108, 204+043, 207+156, 211+825, 215+123, 216+754, 219+138, 220+676, 222+436, 225+387, 227+416, 229+590, 231+276, 232+283, 234+462, 235+647, 239+922, 242+341, 244+630, 246+135, 247+751, 253+362, 254+300, 256+430, 256+987, 259+421, 259+621, 260+481.

Przewidywany zakres prac na przejazdach drogowo-kolejowych:

- wymiana nawierzchni na przejazdach (wszystkie tory) wraz z odcinkami dojazdowymi oraz z dostosowaniem ich szerokości do rozwiązań projektowych,
- wydzielenie pasa dla pieszych na każdym przejeździe oraz chodnika prowadzącego do pasa dla pieszych na przejeździe wzdłuż dojazdów na długości min. 8 m od skrajnej szyny; w przypadku przejazdów zlokalizowanych w terenach niezurbanizowanych zamiast chodnika wykonanie jednostronnego pobocza (szerokość ok. 2 m),
- doprowadzenie do zgodności z przepisami parametrów dróg (szerokości jezdni, szerokości poboczy, geometria w planie i przekroju podłużnym) na odcinkach dojazdowych ok. 10 m od przejazdu,
- korekta geometrii dróg w planie pozwalająca na zabudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk), w tym rogatek oraz sygnalizatorów, w odległości 5m od skrajnej szyny,
- pozostawienie osi dróg na odcinku przejazdów bez zmian (kąty skrzyżowania osi torów z osią drogi odpowiadać będą kątom istniejącym),
- korekta spadków podłużnych na dojazdach w dostosowaniu do nowych rozwiązań wysokościowych torów (tam gdzie jest to możliwe zastosowano pochylenie <2,5% w odległości 20 m od skrajnej szyny, a tam gdzie warunki miejscowe na to nie pozwalają lub wiązałyby się to ze znaczną przebudową drogi i zwiększeniem zakresu pochylenie podłużne zaprojektowano zgodne z warunkami technicznymi dla dróg),
- utrzymanie istniejących włączeń dróg/zjazdów w obrębie terenu realizacji przedsięwzięcia,
- wymiana nawierzchni dróg dojazdowych z gruntowych lub z kruszywa na drogi asfaltowe, na odcinkach o długości minimum ok. 20 m od przejazdu,
- wykonanie nowego oznakowania pionowego i poziomego przejazdu wraz z elementami zabezpieczającymi ruch.

- 8) Likwidacja przejazdów zlokalizowanych w km linii kolejowej nr 8 ok.: 250+501, 260+481.
- 9) Przebudowa/budowa/remont obiektów inżynierskich (mostów i wiaduktów), zlokalizowanych w km linii kolejowej nr 8 ok.:
- a) mosty:

L.p.	Oznaczenie obiektu mostowego oraz przeszkoda (nazwa rzeki/cieku)	Km linii kolejowej nr 8 ok.:	Zakres prac/konstrukcja/parametry	Zakres prac w korycie rzeki/cieku
1.	MO-2 Ciek od Michniowa	156+347	rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej samej lokalizacji; konstrukcja ramowa monolityczna z jazdą na podsypce; szerokość obiektu ok. 10 m; światło poziome ok. 5 m, światło pionowe ok. 3,5 m; ilość przęseł: 1	oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie kostki kamiennej na długości ok. 37 m w obrębie obiektu odmulenie koryta cieku na odcinku o długości ok. 77 m
2.	MO-3 rów melioracyjny	161+441	remont obiektu obejmujący m.in. odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu, uzupełnienie ubytków, spoinowanie podpór oraz skrzydeł konstrukcji kamiennych;	oczyszczenie i regulacja rowu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie kostki kamiennej na długości ok. 37 m w obrębie obiektu
3.	MO-4 rów melioracyjny (ciek okresowy)	162+609	wykonanie nowego sklepienia o konstrukcji żelbetowej; wzmocnienie skarp nasypu kolejowego poprzez zastosowanie zabruku kamiennego lub betonowego; wykonanie schodów skarpowych i balustrad itp.	oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie kostki kamiennej na długości ok. 40 m w obrębie obiektu
4.	MO-5 brak cieku/rzeki	170+985	likwidacja obiektu i budowa kanalizacji deszczowej	-
5.	MO-6 ciek okresowy	202+958	likwidacja obiektu i budowa przepustu PR-34 o ustroju ramowym zamkniętym wraz ze ścianami czołowymi	wzmocnienie wlotu i wylotu oraz skarp przepustu przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego; oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu

				kamiennego; wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego; wykonanie schodów skarpowych z balustradą
6.	MO-7 Rzeka Czarna Nida	205+405	remont obiektu w tym m.in.:	brak prac w korycie
7.	MO-8 Rzeka Nida	213+755	wymiana żelbetowej płyty pomostowej, odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu; odtworzenie powłok antykorozyjnych konstrukcji nośnej oraz elementów wyposażenia; uzupełnienie oraz naprawa powierzchni podpór za pomocą zapraw technicznych, metod iniekcji oraz spoinowania w przypadku podpór kamiennych; wzmocnienie skarp nasypu kolejowego przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego	
8.	MO-9 ciek okresowy	217+849	rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej samej lokalizacji; konstrukcja ramowa monolityczna z jazdą na podsypce; parametry dostosowane dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami	oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie kostki kamiennej na długości ok. 22 m w obrębie obiektu
9.	MO-10 ciek bez nazwy, okresowy	224+908	rozbiórka obiektu i budowa przepustu PR-43 o ustroju ramowym zamkniętym wraz ze ścianami czołowymi oraz wzmocnieniem wlotu i wylotu oraz skarp przepustu przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego	oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 6 m przed i 6 m za obiektem
10.	MO-11 rzeka Grabówka	225+490	rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej	oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze

			<p>samej lokalizacji; konstrukcja ramowa monolityczna z jazdą na podsypce; szerokość obiektu ok. 18 m; światło poziome ok. 6 m, światło pionowe ok. 2,5 m; ilość przęseł: 1</p>	<p>wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 28 m w obrębie obiektu</p> <p>odmulenie koryta cieku na odcinku o długości ok. 93 m</p>
11.	MO-12 rzeka Grabówka	227+260	<p>rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej samej lokalizacji; konstrukcja ramowa monolityczna z jazdą na podsypce; szerokość obiektu ok. 14 m; światło poziome ok. 4,2 m, światło pionowe ok. 2,6 m; ilość przęseł: 1</p>	<p>oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 29 m w obrębie obiektu</p> <p>odmulenie koryta cieku na odcinku o długości ok. 44 m</p>
12.	MO-13	232+130	Brak prac w rejonie obiektu; przebudowa istniejącej kanalizacji deszczowej	
13.	MO-14 ciek okresowy bez nazwy	240+802	<p>remont obiektu w tym m.in.: odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu; odtworzenie, uzupełnienie ubytków oraz spoinowanie podpór, sklepienia i skrzydeł konstrukcji kamiennych; wzmocnienie skarp nasypu kolejowego przez zastosowanie bruku betonowego lub kamiennego</p>	<p>oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie kruszywa niezwiązanego stabilizowanego mechanicznie na długości ok. 47 m w obrębie obiektu</p>
14.	MO-15 rzeka Mierzawa	242+903	<p>remont obiektu w tym m.in.: wykonanie konstrukcji żelbetowej płyty pomostowej; oczyszczenie konstrukcji stalowej; wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego elementów stalowych konstrukcji i łożysk; regulacja łożysk stalowych; wykonanie izolacji i systemu odwodnienia</p>	<p>oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 22 m w obrębie obiektu</p>

			<p>obiektu; wykonanie płyt przejściowych wraz ze strefami przejściowymi; uzupełnienie ubytków w podporach i wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego podpór</p>	
15.	MO-16 ciek okresowy	244+371	<p>rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej samej lokalizacji; konstrukcja ramowa monolityczna z jazdą na podsypce; szerokość obiektu ok. 11,84 m; światło poziome ok. 5 m, światło pionowe ok. 1,76 m; ilość przęseł: 1</p>	<p>oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 29 m w obrębie obiektu</p> <p>odmulenie koryta ciek na odcinku o długości ok. 27 m</p>
16.	MO-17.1 ciek bez nazwy okresowy	251+726	<p>rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej samej lokalizacji; konstrukcja ramowa monolityczna z jazdą na podsypce; szerokość obiektu ok. 14,53 m; światło poziome ok. 5,1 m, światło pionowe ok. 1,5 m; ilość przęseł: 1</p>	<p>oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektów MO-17.2, MO-17.3 i MO-17.4 wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 70 m</p> <p>odmulenie koryta ciek na odcinku o łącznej długości ok. 76 m</p>
17.	MO-17.2 ciek bez nazwy okresowy		<p>rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej samej lokalizacji; konstrukcja ramowa monolityczna z jazdą na podsypce; szerokość obiektu ok. 14,46 m; światło poziome ok. 4,3 m, światło pionowe ok. 1,5 m; ilość przęseł: 1</p>	
18.	MO-17.3 ciek bez nazwy okresowy		rozbiórka obiektu	
19.	MO-17.4 ciek bez nazwy okresowy			
20.	MO-18 ciek od Gniewięcina	252+223	<p>rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej samej lokalizacji; konstrukcja ramowa</p>	<p>oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu</p>

			<p>monolityczna z jazdą na podsypce; szerokość obiektu ok. 11,78 m; światło poziome ok. 11 m, światło pionowe ok. 3,1 m; ilość przęseł: 1</p>	<p>kamiennego na długości ok. 24 m w obrębie obiektu</p> <p>odmulenie koryta ciekłu na odcinku o długości ok. 66 m</p>
21.	MO-19 rów melioracyjny	253+774	<p>rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej samej lokalizacji; konstrukcja ramowa monolityczna z jazdą na podsypce; szerokość obiektu ok. 11,84 m; światło poziome ok. 4,3 m, światło pionowe ok. 1,9 m; ilość przęseł: 1</p>	<p>oczyszczenie i regulacja rowu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 22 m w obrębie obiektu</p> <p>odmulenie koryta ciekłu na odcinku o długości ok. 170 m</p>
22.	MO-20 Ciek od Gniewięcina	254+722 – 255+060	<p>rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej samej lokalizacji; konstrukcja ramowa monolityczna z jazdą na podsypce; szerokość obiektu ok. 12,36 m; światło poziome ok. 3,2 m, światło pionowe ok. 2,5 m; ilość przęseł: 1</p>	<p>oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 26 m w obrębie obiektu</p> <p>odmulenie koryta ciekłu na odcinku o długości ok. 373 m</p>
23.	MO-21 rzeka Mierzawa	258+075	<p>rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej samej lokalizacji; konstrukcja ramowa monolityczna z jazdą na podsypce; szerokość obiektu ok. 11,63 m; światło poziome ok. 9 m, światło pionowe ok. 3,77 m; ilość przęseł: 1</p>	<p>oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 22 m w obrębie obiektu</p>
24.	MO-22 rów melioracyjny	258+775	<p>rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej samej lokalizacji; konstrukcja ramowa monolityczna z jazdą na podsypce; szerokość obiektu ok. 11,85 m; światło poziome ok. 3,2 m, światło pionowe</p>	<p>oczyszczenie i regulacja rowu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 18 m w obrębie obiektu</p> <p>odmulenie koryta ciekłu na odcinku o długości ok. 45 m</p>

			ok. 2,21 m; ilość przęseł: 1	
--	--	--	---------------------------------	--

b) wiadukty:

L.p.	Oznaczenie obiektu/ przeszkoda/ lokalizacja wiaduktu (km linii kolejowej nr 8 ok.)	Parametry wiaduktu (ok.)	Przewidywany zakres prac (m.in.)	Przeszkoda/Zakres prac - branża drogowa
1.	WI-2 151+800	rozbiórka i budowa nowego obiektu bez zmiany lokalizacji; konstrukcja zespolona z jazdą na podsypce, oparta za pomocą łożysk na nowych podporach żelbetowych; szerokość: ok. 10 m, długość przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 20 m, światło poziome: ok. 17 m, światło pionowe: ok. 4,6 m ilość przęseł: 1	zabezpieczenie urządzeń obcych podczas prac oraz odtworzenie konstrukcji wsporczych dla przeprowadzenia nowych urządzeń obcych; wykonanie: konstrukcji oporowej w postaci ścian szczelinowych, w zakresie wynikającym z budowy nowoprojektowanej drogi, konstrukcji ustroju nośnego, izolacji i systemu odwodnienia obiektu, dylatacji i łożysk, płyt przejściowych wraz ze strefami przejściowymi, wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego podpór oraz konstrukcji ustroju nośnego; Oczyszczenie przyległych skarp oraz wzmocnienie zabrukiem betonowym lub kamiennym. 10. Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.	zmiana przebiegu drogi powiatowej nr 0578 T na przejście bezkolizyjne realizowane na mocy porozumienia przez Gminą Suchedniów oraz Powiat Skarżyski (budowa nowego skrzyżowania dwupoziomowego - wiadukt kolejowy WI-2, z przejazdem drogowym pod linią kolejową)
2.	WI-3 153+664	rozbiórka i budowa nowego obiektu bez zmiany lokalizacji;	zabezpieczenie urządzeń obcych podczas prac oraz odtworzenie konstrukcji wsporczych dla	droga gminna przeprowadzona pod wiaduktem kolejowym w śladzie

		<p>konstrukcja dźwigarów obetonowanych z jazdą na podsypce, oparta za pomocą łożysk na nowych przyczółkach żelbetowych;</p> <p>szerokość: ok. 10 m długość przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 11 m, światło poziome: ok. 9 m, światło pionowe: ok. 4,5 m ilość przęseł: 1</p>	<p>przeprowadzenia nowych urządzeń obcych;</p> <p>wykonanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - izolacji i systemu odwodnienia obiektu, - dylatacji i łożysk, - płyt przejściowych wraz ze strefami przejściowymi, - zabezpieczenia antykorozyjnego podpór oraz konstrukcji ustroju nośnego, 	<p>istniejącej drogi</p>
3.	WI-4 157+544	<p>rozbiórka i budowa nowego obiektu bez zmiany lokalizacji; konstrukcja dźwigarów obetonowanych z jazdą na podsypce, oparta za pomocą łożysk na nowych przyczółkach żelbetowych;</p> <p>szerokość: ok. 10 m długość przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 11 m, światło poziome: ok. 9 m światło pionowe: ok. 6,8 m ilość przęseł: 1</p>	<ul style="list-style-type: none"> - oczyszczenie przyległych skarp oraz wzmocnienie zabrukiem betonowym lub kamiennym, - nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania 	<p>droga gminna przeprowadzona pod wiaduktem kolejowym w śladzie istniejącej drogi gminnej o nawierzchni bitumicznej</p>
4.	WI5.1 WI5.2 159+583	<p>rozbiórka i budowa nowych obiektów bez zmiany lokalizacji; konstrukcja dźwigarów obetonowanych z jazdą na podsypce, oparta za pomocą łożysk na nowych przyczółkach żelbetowych;</p> <p>WI5.1: szerokość: ok. 10 m długość przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 14 m,</p>		<p>droga powiatowa pod wiaduktem kolejowym w śladzie istniejącej drogi powiatowej o nawierzchni mineralno-bitumicznej</p>

		<p>światło poziome: ok. 9 m światło pionowe: ok. 5,2 m ilość przęseł: 1</p> <p>WI5.2 szerokość: ok. 5 m długość przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 14 m, światło poziome: ok. 9 m światło pionowe: ok. 6 m ilość przęseł: 1</p>	
5.	WI-6 200+552	<p>rozbiórka i budowa nowego obiektu bez zmiany lokalizacji; konstrukcja ramy żelbetowej monolitycznej z jazdą na podsypce;</p> <p>szerokość: ok. 11 m długość przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 6 m, światło poziome: ok. 5 m światło pionowe: ok. 3 m ilość przęseł: 1</p>	droga gminna – brak prac drogowych
6.	WI-7 201+761	<p>rozbiórka i budowa nowego obiektu bez zmiany lokalizacji; konstrukcja dźwigarów obetonowanych z jazdą na podsypce, oparta za pomocą łożysk na nowych przyczółkach żelbetowych;</p> <p>szerokość: ok. 10 m długość przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 9 m, światło poziome: ok. 7 m światło pionowe: ok. 3 m ilość przęseł: 1</p>	<p>rów melioracyjny oraz droga gminna; droga przeprowadzona pod wiaduktem kolejowym w śladzie istniejącej drogi</p> <p>odmulenie koryta rowu na odcinku o długości ok. 50 m</p>

7.	WI-8 206+321	rozbiórka i budowa nowego obiektu bez zmiany lokalizacji; konstrukcja dźwigarów obetonowanych z jazdą na podsypce, oparta za pomocą łożysk na nowych przyczółkach żelbetowych; szerokość: ok. 10 m długość przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 11 m, światło poziome: ok. 9 m światło pionowe: ok. 3,5 m ilość przęseł: 1		droga gminna przeprowadzona pod wiaduktem kolejowym w śladzie istniejącej drogi bitumicznej
8.	WI-9 215+917	remont obiektu	wykonanie niezbędnych prac remontowych oraz utrzymaniowych na obiekcie; czyszczenie powierzchni oraz usunięcie roślinności znajdującej się na i wokół obiektu; odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu; odtworzenie powłok antykorozyjnych konstrukcji nośnej oraz elementów wyposażenia; uzupełnienie oraz naprawa powierzchni podpór za pomocą zapraw technicznych, metod iniekcji oraz spoinowania w przypadku podpór kamiennych; oczyszczenie przyległych skarp oraz wzmocnienie zabrukiem betonowym lub kamiennym; konserwacja istniejącego lub wykonanie nowego wyposażenia obiektu, w tym schodów skarpowych i balustrady	droga gminna – brak prac drogowych
9.	WI-10 222+120	remont obiektu		droga gminna – brak prac drogowych

			oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania	
10.	WI-11 230+574	rozbiórka i budowa nowego obiektu bez zmiany lokalizacji; konstrukcja zespolona z jazdą na podsypce, oparta za pomocą łożysk na nowych przyczółkach żelbetowych; szerokość: ok. 10 m długość przęsła pomiędzy dylatacjami: ok. 18 m, światło poziome: ok. 15 m światło pionowe: ok. 4,6 m ilość przęsła: 1	zabezpieczenie urządzeń obcych podczas prac oraz odtworzenie konstrukcji wsporczych dla przeprowadzenia nowych urządzeń obcych; wykonanie: – konstrukcji ustroju nośnego, – izolacji i systemu odwodnienia obiektu, – dylatacji i łożysk, – płyt przejściowych wraz ze strefami przejściowymi, – zabezpieczenia antykorozyjnego podpór oraz konstrukcji ustroju nośnego, – oczyszczenie przyległych skarp oraz wzmocnienie zabrukiem betonowym lub kamiennym, – nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania	droga gminna; przebudowa fragmentu ul. Klasztornej (droga pod wiaduktem kolejowym) i ul. 11-go Listopada oraz wlotu ul. Reymonta wraz ze zjazdami do przyległych posesji.
11.	WI-12 234+133	rozbiórka i budowa nowego obiektu bez zmiany lokalizacji; konstrukcja dźwigarów obetonowanych z jazdą na podsypce, oparta za pomocą łożysk na nowych przyczółkach żelbetowych; szerokość: ok. 11,94 m długość przęsła pomiędzy dylatacjami: ok. 11 m, światło poziome: ok. 9 m światło pionowe: ok. 4,6 m	zabezpieczenie urządzeń obcych podczas prac oraz odtworzenie konstrukcji wsporczych dla przeprowadzenia nowych urządzeń obcych; wykonanie: – izolacji i systemu odwodnienia obiektu, – dylatacji i łożysk, – płyt przejściowych wraz ze strefami przejściowymi, – zabezpieczenia antykorozyjnego podpór oraz konstrukcji ustroju	droga gminna przeprowadzona pod wiaduktem kolejowym w śladzie istniejącej drogi z nawierzchni mineralno-bitumicznej, która stanowi dojazd dla okolicznych mieszkańców do drogi gminnej i powiatowej nr 0172

		ilość przeseł: 1	nośnego,	
12.	WI-13 245+592	rozbiórka i budowa nowego obiektu bez zmiany lokalizacji; konstrukcja ramy żelbetowej monolitycznej z jazdą na podsypce, oparta za pomocą łożysk na nowych przyczółkach żelbetowych; szerokość: ok. 11,94 m długość przeseł pomiędzy dylatacjami: ok. 12,13 m, światło poziome: ok. 9 m światło pionowe: ok. 4,6 m ilość przeseł: 1	– oczyszczenie przyległych skarp oraz wzmocnienie zabrukiem betonowym lub kamiennym, – nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania	droga gminna – brak prac drogowych
13.	WI-14 262+422	rozbiórka i budowa nowego obiektu bez zmiany lokalizacji; konstrukcja dźwigarów obetonowanych z jazdą na podsypce, oparta za pomocą łożysk na nowych przyczółkach żelbetowych; szerokość: ok. 29,74 m długość przeseł pomiędzy dylatacjami: ok. 11,5 m, światło poziome: ok. 9,5 m światło pionowe: ok. 3,5 m ilość przeseł: 1		droga gminna przeprowadzona pod wiaduktem kolejowym w śladzie istniejącej drogi z nawierzchni mineralno-bitumicznej, która stanowi łącznik pomiędzy drogą powiatową nr 1180K i drogą powiatową nr 1183K w miejscowości Sędziszów
14.	WD1.1 250+610	budowa nowego obiektu; konstrukcja belek prefabrykowanych, oparta za pomocą łożysk na podporach żelbetowych; szerokość: ok. 11,62 m długość całkowita ze skrzydłami: ok. 100 m światło poziome: ok. 17,85 + 19,10 +	zabezpieczenie urządzeń obcych podczas prac oraz odtworzenie konstrukcji wsporczych dla przeprowadzenia nowych urządzeń obcych; wykonanie: – konstrukcji ustroju nośnego, – izolacji i systemu odwodnienia obiektu, – dylatacji i łożysk,	bezkolizyjne skrzyżowanie dróg powiatowych z linią kolejową; główne założenia: – droga powiatowa przechodzi wiaduktem drogowym nad torami kolejowymi; – na połączeniu z ul. Dworcową

		<p>19,10 + 17,85 m światło pionowe: ok. 7,5 m ilość przęseł: 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> - płyt przejściowych wraz ze strefami przejściowymi, - zabezpieczenia antykorozyjnego podpór oraz konstrukcji ustroju nośnego, - oczyszczenie przyległych skarp oraz wzmocnienie zabrukiem betonowym lub kamiennym, - nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania 	<p>zaprojektowane zostało skrzyżowanie o 3-włotowe;</p> <ul style="list-style-type: none"> - zlikwidowane zostanie skrzyżowanie z ul. Klonową oraz z przedłużeniem ul. Rajskiej, do których dojazd będzie odbywał się od ul. Gniewięcińskiej; - ul. Dworcowa zostanie przebudowana na odcinku o długości ok. 567 m aby dostosować ją wysokościowo i w planie do nowoprojektowanej drogi nad linią kolejową; - na skrzyżowaniu z drogą powiatową - ul. Sportowa, zaprojektowano skrzyżowanie 3-włotowe, - przewidziano przebudowę ul. Sportowej wraz z budową chodnika
15.	<p>WD1.2 250+610 Linia kolejowa LHS – linia hutnicza szerokotorowa</p>	<p>budowa nowego obiektu; konstrukcja ramy żelbetowej monolitycznej;</p> <p>szerokość: ok. 11,62 m długość całkowita ze skrzydłami: ok. 100 m światło poziome: ok. 17,85 + 19,10 + 19,10 + 17,85 m światło pionowe: ok. 7,5 m ilość przęseł: 4</p>	<p>zabezpieczenie urządzeń obcych podczas prac oraz odtworzenie konstrukcji wsporczych dla przeprowadzenia nowych urządzeń obcych;</p> <p>wykonanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - konstrukcji ustroju nośnego, - izolacji i systemu odwodnienia obiektu, - dylatacji i łożysk, - płyt przejściowych wraz ze strefami przejściowymi, - zabezpieczenia antykorozyjnego podpór oraz konstrukcji ustroju nośnego, - oczyszczenie przyległych skarp oraz wzmocnienie zabrukiem betonowym lub kamiennym, - nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania, - konstrukcji oporowych 	

Parametry projektowanych obiektów inżynierskich zostaną dostosowane dla spełnienia skrajni kolejowej oraz układu drogowego wraz z uwzględnieniem granicy strefy zagrożenia, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami.

10) Budowa dwupoziomowego bezkolizyjnego skrzyżowania drogi powiatowej z torami kolejowymi tj. wiaduktu drogowego nad linią kolejową nr 8 w km ok. 250+610 w miejscowości Sędziszów – zakres opisany powyżej (tabela w punkcie 9 lit. b, lp. 14 oraz 15).

11) Przebudowa/budowa/remont przepustów, zlokalizowanych w km linii kolejowej nr 8 ok.:

Lp.	Oznaczenie przepustu / przeszkoda	Lokalizacja (km linii kolejowej nr 8 ok.)	Przewidywany zakres prac	Przewidywany zakres prac w korycie cieku
1.	PR-9 / rów melioracyjny	152+777	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wzmocnienie wlotu i wylotu oraz skarp przepustu przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą oraz nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 11 m przed i ok. 4 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 40 m</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
2.	PR-10 / rów melioracyjny	153+252	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 4 m przed i ok. 6 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku</p>

			<p>obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>o długości ok. 33 m</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego</p>
3.	PR-11 / ciek okresowy	154+704	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu w km ok. 154+696.</p> <p>Budowa nowego obiektu w km ok. 154+704 o konstrukcji żelbetowej prefabrykowanej, o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 8 m przed i ok. 5 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 16 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
4.	PR-12 / rów melioracyjny	154+959	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 10 m przed i ok. 8 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 22 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego</p>

			<p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	
5.	PR-13 / rów melioracyjny	155+617	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego monolitycznego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m przed i ok. 6 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 86 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
6.	PR-14 / ciek okresowy	156+000	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m przed i ok. 6 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 55 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
7.	PR-15 / ciek okresowy	157+050	<p>Wykonanie gabionowych kaskad od strony wylotu.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 6 m</p>

			Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.	przed i ok. 7 m za obiektem. Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego
8.	PR-16 / rów melioracyjny	158+558	Remont obiektu obejmujący m.in.: oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie roślinności znajdującej się na i wokół obiektu; wykonanie izolacji w postaci iniekcji kurtynowej za istniejącą konstrukcją; wykonanie żelbetowego płaszcza od strony wewnętrznej przepustu zakotwionego do istniejącej konstrukcji; wykonanie nowych monolitycznych skrzydeł; odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu; odtworzenie powłok antykorozyjnych konstrukcji nośnej oraz elementów wyposażenia; uzupełnienie ubytków oraz naprawa powierzchni głowic wlotowej i wylotowej oraz części przelotowej przy użyciu zapraw technicznych naprawczych i metod iniekcji; wykonanie nowego wyposażenia obiektu, w tym schodów skarpowych i balustrady oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.	Oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 10 m przed i ok. 10 m za obiektem. Odmulenie na odcinku o długości ok. 61 m. Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.
9.	PR-17 / ciek okresowy	159+075	Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej	Oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 10 m przed i ok. 12 m za obiektem. Odmulenie na odcinku o długości ok. 37 m. Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.
10.	PR-18 / rów melioracyjny	159+566		Oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m

			<p>oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>przed i ok. 6 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 53 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego</p>
11.	PR-19 / rów melioracyjny	160+536	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie żelbetowych kaskad od strony wlotu.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i ok. 9 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 37 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
12.	PR-20 / ciek okresowy	161+085	<p>rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i ok. 5 m za obiektem.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>

13.	PR-21 / ciek okresowy	161+867	<p>obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i ok. 6 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 114 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
14.	PR-22 / ciek okresowy	163+239		<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m przed i ok. 6 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 38 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
15.	PR-23 / rów melioracyjny	164+636		<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 4 m przed i ok. 4 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 249 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
16.	PR-24 / rów melioracyjny	165+932		<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 6 m przed i ok. 6 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 94 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku</p>

				betonowego lub kamiennego.
17.	PR-25 / rów drogowy	166+640	-	Odmulenie na odcinku o długości ok. 88 m
18.	PR-26 / rowy kolejowe	167+400	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i ok. 3 m za obiektem.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
19.	PR-27 / brak przeszkody	169+053	Likwidacja obiektu	
20.	PR-28 / ciek od Ścięgien	169+781	<p>Remont obiektu obejmujący m.in.:</p> <p>oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie roślinności znajdującej się na i wokół obiektu;</p> <p>odtworzenie, uzupełnienie ubytków oraz spoinowanie podpór i skrzydeł kamiennych;</p> <p>odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu;</p> <p>wykonanie nowego sklepienia o konstrukcji żelbetowej;</p> <p>konserwacja istniejącego lub wykonanie nowego wyposażenia obiektu, w tym schodów skarpowych i balustrady oraz wszystkich elementów niezbędnych do</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m przed i ok. 11 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 74 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>

			jego funkcjonowania	
21.	PR-29 / ciek okresowy	170+571	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i ok. 6 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 15 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
22.	PR-30 / rzeka Bobrzaneczka (ciek od Zagnańska)	171+978	<p>Remont obiektu obejmujący m.in.:</p> <p>oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie roślinności znajdującej się na i wokół obiektu; wykonanie nowej płyty zespalającej oraz monolitycznego wlotu i wylotu;</p> <p>odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu;</p> <p>odtworzenie powłok antykorozyjnych konstrukcji nośnej oraz elementów wyposażenia; uzupełnienie ubytków oraz naprawa powierzchni głowic wlotowej i wylotowej oraz części przelotowej przy użyciu zapraw technicznych naprawczych i metod iniekcji;</p> <p>konserwacja istniejącego lub wykonanie nowego wyposażenia obiektu, w tym</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i ok. 10 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 30 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>

			schodów skarpowych i balustrady oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.	
23.	PR-31 / rów melioracyjny	173+506	Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.	Oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 8 m przed i ok. 8 m za obiektem. Odmulenie na odcinku o długości ok. 43 m. Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.
24.	PR-32 / rów melioracyjny	174+337	Wykonanie schodów skarpowych z balustradą. Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.	Oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 2 m przed i ok. 8 m za obiektem. Odmulenie na odcinku o długości ok. 78 m. Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.
25.	PR-33 / ciek okresowy	174+697		Oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i ok. 3 m za obiektem. Odmulenie na odcinku o długości ok. 44 m. Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.
26.	PR-52 / rowy kolejowe	200+200		Oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 6 m przed i ok. 6 m za obiektem.

				Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego
27.	PR-34 / ciek okresowy	202+958	<p>Rozbiórka obiektu mostowego MO-6 i budowa w jego miejsce przepustu żelbetowego, prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m przed i ok. 6 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 48 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego</p>
28.	PR-35 / ciek okresowy	203+726	<p>Remont obiektu obejmujący m.in.:</p> <p>oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie roślinności znajdującej się na i wokół obiektu; wydłużenie części przelotowej przepustu oraz wykonanie nowych skrzydeł;</p> <p>odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu;</p> <p>odtworzenie powłok antykorozyjnych konstrukcji nośnej oraz elementów wyposażenia; uzupełnienie ubytków oraz naprawa powierzchni głowic wlotowej i wylotowej oraz części przelotowej przy użyciu zapraw technicznych naprawczych i metod iniekcji;</p> <p>konserwacja istniejącego lub wykonanie nowego</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i ok. 3 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 22 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>

			wyposażenia obiektu, w tym schodów skarpowych i balustrady oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.	
29.	PR-36, PD-1 /rów melioracyjny	206+309	<p>Rozbiórka obiektu i budowa nowego obiektu drogowo/kolejowego, żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego i drogowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 7 m przed i ok. 4 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 48 m oraz przebudowa rowu na odcinku o łącznej długości ok. 32 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
30.	PR-37 / rów melioracyjny	207+377	<p>rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciekłu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 2 m przed i ok. 3 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 77 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>

31.	PR-38 / rowy kolejowe	207+910	Rozbiórka przepustu i budowa kanalizacji deszczowej	
32.	PR-39 / ciek okresowy	210+480	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 7 m przed i ok. 7 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 15 m.</p> <p>Wzmocnienie skarpy przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
33.	PR-40 / ciek okresowy	214+542	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu w km ok. 214+547 i budowa nowego obiektu w km ok. 214+542, żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Wykonanie ścianek czołowych wraz ze wzmocnieniem wlotu i wylotu.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 4 m przed i ok. 4 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 36 m.</p> <p>Wzmocnienie skarpy przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>

34.	PR-41 / rów melioracyjny R-1a	220+461	<p>Remont obiektu obejmujący m.in.:</p> <p>oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie roślinności znajdującej się na i wokół obiektu; wykonanie nowej płyty zespalającej oraz monolitycznego wlotu i wylotu;</p> <p>odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu;</p> <p>odtworzenie powłok antykorozyjnych konstrukcji nośnej oraz elementów wyposażenia; uzupełnienie ubytków oraz naprawa powierzchni głowic wlotowej i wylotowej oraz części przelotowej przy użyciu zapraw technicznych naprawczych i metod iniekcji;</p> <p>wykonanie wyposażenia obiektu, w tym schodów skarpowych i balustrady oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 2 m przed i ok. 2 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 118 m oraz przebudowa rowu na odcinku o długości ok. 17 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
35.	PR-42 / rzeka Jedlnica (Rudka)	222+701	<p>Rozbiórka istniejącego obiektu mostowego MO-10 i budowa nowego przepustu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wzmocnienie wlotu i wylotu oraz skarp przepustu poprzez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p> <p>Wykonanie schodów</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 7 m przed i ok. 7 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 95 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
36.	PR-43 / ciek okresowy	224+908	<p>Rozbiórka istniejącego obiektu mostowego MO-10 i budowa nowego przepustu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wzmocnienie wlotu i wylotu oraz skarp przepustu poprzez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p> <p>Wykonanie schodów</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 6 m przed i ok. 6 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 14 m oraz wykonanie rowu na odcinku o długości ok. 51 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>

			<p>skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	
37.	PR-44 / ciek okresowy	237+988	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 4 m przed i ok. 6 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 118 m.</p> <p>Wzmocnienie skarps przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
38.	PR-45 / ciek okresowy	247+424	<p>Remont obiektu obejmujący m.in.:</p> <p>oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie roślinności znajdującej się na i wokół obiektu; wykonanie nowej płyty zespalającej oraz monolitycznego wlotu i wylotu;</p> <p>odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu;</p> <p>odtworzenie powłok antykorozyjnych konstrukcji nośnej oraz elementów wyposażenia; uzupełnienie ubytków oraz naprawa powierzchni głowic wlotowej i wylotowej oraz części przelotowej przy użyciu zapraw technicznych naprawczych i</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja ciek w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m przed i ok. 2 m za obiektem.</p> <p>Wzmocnienie skarps przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>

			<p>metod iniekcji;</p> <p>wykonanie wyposażenia obiektu, w tym schodów skarpowych i balustrady oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	
39.	PR-46 / ciek okresowy	248+004	<p>Rozbiórka istniejącego obiektu pod torem linii kolejowej nr 8 i budowa przepustu z nawiązaniem do istniejącej konstrukcji przepustu pod torami stacyjnymi nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ustrój ramowy zamknięty ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 147 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
40.	PR-47 / ciek okresowy	248+662	<p>Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 229 m.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>

			Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.	
41.	PR-48 / rów melioracyjny	250+130	<p>Rozbiórka istniejącego obiektu pod torem linii kolejowej nr 8 i budowa przepustu z nawiązaniem do istniejącej konstrukcji przepustu pod torami stacyjnymi nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ustrój ramowy zamknięty ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 16 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 59 m.</p> <p>Wzmocnienie skarpy przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
42.	PR-49 / rów melioracyjny	250+979	<p>Rozbiórka istniejącego obiektu pod torem linii kolejowej nr 8 i budowa przepustu z nawiązaniem do istniejącej konstrukcji przepustu pod torami stacyjnymi nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ustrój ramowy zamknięty ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie kaskad na wlocie do przepustu.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 2 m za obiektem.</p> <p>Odmulenie na odcinku o długości ok. 7 m.</p> <p>Wzmocnienie skarpy przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>

			<p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	
43.	PR-50 / rowy kolejowe	259+680	<p>Rozbiórka istniejącego obiektu pod torem linii kolejowej nr 8 i budowa przepustu z nawiązaniem do istniejącej konstrukcji przepustu pod torami stacijnymi nowego obiektu żelbetowego prefabrykowanego o parametrach dostosowanych dla spełnienia skrajni kolejowej oraz nowego układu torowego wraz z granicami strefy zagrożenia zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ustrój ramowy zamknięty ze ścianami czołowymi.</p> <p>Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.</p> <p>Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i 7 m za obiektem.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>
44.	PR-51 / rowy kolejowe	259+990	<p>Remont obiektu obejmujący m.in.:</p> <p>oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie roślinności znajdującej się na i wokół obiektu;</p> <p>wykonanie nowej płyty zespalającej oraz monolitycznego wlotu i wylotu;</p> <p>odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu;</p> <p>odtworzenie powłok antykorozyjnych konstrukcji nośnej oraz elementów wyposażenia; uzupełnienie</p>	<p>Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i ok. 3 m za obiektem.</p> <p>Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.</p>

			ubytków oraz naprawa powierzchni części przelotowej przy użyciu zapraw technicznych naprawczych i metod iniekcji; wykonanie nowych wlotów i wylotów monolitycznych; konserwacja istniejącego lub wykonanie nowego wyposażenia obiektu, w tym schodów skarpowych i balustrady oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania.	
--	--	--	---	--

12) Przebudowa/budowa odwodnienia:

- a) szczelny system kanalizacji deszczowej oraz szczelny układ torowy na odcinkach:
- od km ok. 144+452 do km ok. 147+432 (strefa ochrony pośredniej ujęcia „Bzin” i „Mesko”),
 - od km ok. 153+095 do km ok. 154+939 (strefa ochrony pośredniej ujęcia „Józefów”),
 - od km ok. 220+473 do km ok. 220+932 (strefa ochrony pośredniej ujęcia „Mzurowa”),
 - od km ok. 229+624 do km ok. 231+760 (strefa ochrony pośredniej ujęcia „Wilanów”).

Szczelny system odwodnienia składać się będzie z geosyntetyków wbudowanych w konstrukcję torowiska umieszczonych pomiędzy warstwą podsypki i podtorza, posiadających parametry izolacyjne uniemożliwiające penetrację profilu przez potencjalne zanieczyszczenia, oraz rowów szczelnych umocnionych geomembraną, wykonanych po obu stronach torowiska;

b) na pozostałych odcinkach wody opadowe i roztopowe odprowadzone będą do rowów kolejowych trawiastych a następnie do istniejących odbiorników;

c) przejścia podziemne odwadniane będą za pomocą pomp zamontowanych w zamkniętych pomieszczeniach projektowanych przejść podziemnych. Wody odpompowywane będą do projektowanego/przebudowywanego systemu odwodnienia stacji/przystanku osobowego;

d) wody opadowe lub roztopowe z terenów stacji, przystanków kolejowych i przejazdów drogowych będą dodatkowo zbierane drenażami liniowymi wgłębnymi oraz systemem kanalizacji z odprowadzeniem do najbliższego odbiornika.

13) Budowa punktu czyszczenia taboru na stacji Sędziszów, na którym prowadzone będzie mycie, czyszczenie oraz nawadnianie taboru. Do punktu czyszczenia taboru woda doprowadzona zostanie z sieci wodociągowej, a ścieki bytowe z odfekalniania oraz ścieki pochodzące z czyszczenia taboru odprowadzone zostaną, w zależności od warunków technicznych wydanych przez gestora sieci, do istniejących kanalizacji bądź szczelnych bezodpływowych zbiorników na nieczystości ciekłe.

14) Przebudowa/budowa/rozbiórka obiektów kubaturowych zlokalizowanych na terenie kolejowym.

Lp.	Posterunek ruchu/ miejsowość	Rodzaj obiektu	Kilometraż	Zakres prac
[]	Suchedniów Płn.	Kontener – Posterunek odstępowy Suchedniów	147+995	Budowa nowego posterunku odstepowego (kontener

		Płn.		
1	Suchedniów Płn.	Budynek posterunku odstępowego Suchedniów Płn.	149+914	bezobsługowy) Rozbiórka oraz budowa nowego obiektu w km 147+995
2	Suchedniów	Nastawnia wykonawcza Sch1	151+915	Rozbiórka
3	Suchedniów	Nowa nastawnia dysponująca Sch	151+950	Budowa nowego budynku nastawni dysponującej zastępującej obiekt w km 152+676 która zapewni niezbędne pomieszczenia oraz właściwe warunki pracy dla nowych urządzeń technicznych oraz dyżurnego ruchu, obiekt murowany, typowy
4	Suchedniów	Strażnica przejazdowa	152+082	Rozbiórka
5	Suchedniów	Warsztat ISE + część mieszkalna stacji	152+575	Wyburzenie części warsztatowej oraz budowa nowego schroniska w km 170+370
6	Suchedniów	Nastawnia dysponująca Sch	152+676	Rozbiórka, w zamian nowy obiekt w km 151+950
7	Łączna	Schronisko	159+750	Budowa nowego budynku w bezpośrednim sąsiedztwie nastawni w lokalizacji obecnych kontenerów magazynowych w zamian za likwidowany obiekt z km 160+120
8	Łączna	Kontener magazyn Łączna	159+770	Likwidacja kontenera i zaadaptowanie części pomieszczeń nastawni dysponującej Ła na potrzeby funkcji magazynowej
9	Łączna	Nastawnia dysponująca Sch	159+770	Remont i dodatkowo zaadaptowanie części pomieszczeń Nastawni Dysponującej Ła na potrzeby funkcji magazynowej
10	Łączna	Kontener magazyn Łączna	159+775	Likwidacja kontenera i zaadaptowanie części pomieszczeń nastawni dysponującej Ła na potrzeby funkcji magazynowej
11	Łączna	Schronisko	160+120	Rozbiórka, w zamian budowa nowego budynku w bezpośrednim sąsiedztwie nastawni w lokalizacji obecnych kontenerów magazynowych w km ok. 159+750
12	Czerwona Górka	Posterunek przejazdowy Czerwona Górka	160+968	Rozbiórka

13	Gózd	Posterunek odstępowy Ostojów	163+300	Rozbiórka
[-]	Występa	Kontener – posterunek odgałęźny	166+025	Budowa nowego automatycznego posterunku obsługi (APO) Występa – obiekt kontenerowy, bezobsługowy. Posterunek automatyczny usytuowany w nowej lokalizacji na szlaku pomiędzy istniejącymi i planowanymi do likwidacji posterunkami Ostojów i Lekomin.
14	Lekomin	Posterunek odstępowy Lekomin	167+982	Rozbiórka
15	Zachelmie	Posterunek przejazdowy Zachelmie	169+523	Rozbiórka posterunku przejazdowego "Zachelmie" w km 169+523 oraz zmiana kategorii przejazdu z kat. A na kat. B w km 169+520 z zabudową nowych urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej (SSP) i powiązanie przejazdu z urządzeniami stacyjnymi na stacji Zagnańsk
16	Chrusty	Posterunek przejazdowy Chrusty	169+957	Rozbiórka budynku posterunku przejazdowego oraz przeniesienie obsługi przejazdu kat. A w km 169+957 na nastawnię w Zagnańsku Zg (przejazd będzie obsługiwany z odległości z nowego budynku nastawni dysponującej „Zg” wykorzystaniem urz. TVu).
17	Zagnańsk	Schronisko	170+370	Budowa nowego schroniska
18	Zagnańsk	Nowa nastawnia dysponująca Zg	170+400	Budowa nowego budynku nastawni dysponującej zastępującej obiekt w km 170+146 i 171+436 która zapewni niezbędne pomieszczenia oraz właściwe warunki pracy dla nowych urządzeń technicznych oraz dyżurnego ruchu, obiekt murowany, typowy
19	Zagnańsk	Nastawnia wykonawcza Zg1	170+746	Rozbiórka ze względu na kolizje z nowoprojektowanym układem torowym
20	Zagnańsk	Nastawnia dysponująca Zg	171+436	Rozbiórka ze względu na kolizje z

				nowoprojektowanym układem torowym. W zamian za rozbiórkę obu istniejących nastawni w Zagnańsku przewidziano budowę nowej nastawni dysponującej „Zg” w km 170+400
[-]	Kostomłoty	Kontener z urządzeniami SRk przy Nastawni wykonawczej KH	181+433	Z uwagi na brak miejsca w istniejących na stacji obiektach w projekcie przyjęto zastosowanie dla nowych urządzeń SRK odpowiedniego kontenera bezobsługowego
[-]	Brzeziny	Kontener z urządzeniami SRk przy istniejącej Nastawni wykonawczej „By”	~ 2+480 (LK 569)	Z uwagi na brak miejsca w istniejących na stacji obiektach w projekcie przyjęto zastosowanie dla nowych urządzeń SRK odpowiedniego kontenera bezobsługowego
21	Kielce	LCS Kielce	188+014	Budowa LCS z uwzględnieniem niezbędnej rezerwy technicznej dla objęcia jego strukturami wyłączonego odcinka CPK od przystanku osobowego Tumlin (km 175+000) do końca stacji Sitkówka Nowiny (km 200+000) z opracowania nie będącego zakresem prac umowy pierwotnej
22	Radkowice	Posterunek odgałęźny Radkowice	201+935	Rozbiórka
23	Radkowice	Nowa nastawnia dysponująca Rd wraz z funkcją posterunku przejazdowego	202+080	Budowa nowego budynku nowej Nastawni Dysponującej „Rd” w km 202+080, obiekt murowany, typowy
24	Radkowice	Posterunek przejazdowy Radkowice	202+140	Rozbiórka
25	Wolica	Nastawnia wykonawcza Wo1	207+172	Rozbiórka
26	Wolica	Nowa nastawnia dysponująca Wo	207+254	Budowa nowego budynku nastawni na stacji Wolica w km 207+254, z którego prowadzona będzie również obsługa przejazdu kolejowego w km 207+156 kat. A. Urządzenia przejazdowe uzależnione z urządzeniami stacyjnymi na stacji Wolica, obiekt

				murowany, typowy
27	Wolica	Warsztat ISE w Wolicy	207+525	Brak planowanych prac
28	Wolica	Nastawnia dysponująca Wo	208+040	Rozbiórka
29	Sobków	Nowa nastawnia dysponująca Sobków	211+790	Budowa nowego obiektu - nastawnia dysponująca + obsługa przejazdu w rejonie przejazdu kolejowego w km 211+825, obiekt murowany, typowy
30	Sobków	Stanowisko obsługi przejazdów kat. A	211+875	Rozbiórka
31	Sobków	Nastawnia dysponująca Sb	212+980	Rozbiórka
32	Miąsowa	Nastawnia dysponująca Ms	219+040	Remont
33	Miąsowa	Nastawnia wykonawcza Ms1	219+875	Rozbiórka
[-]	Podchojny	Kontener - posterunek Podchojny	225+387	Budowa kontenera automatycznego posterunku blokowego w km 225+000 – kontener bezobsługowy
34	Podchojny	Strażnica przejazdowa	227+400	Budowa nowego budynku strażnicy przejazdowej w miejscu dotychczasowego posterunku odstępowego
35	Podchojny	Posterunek odstępowy Podchojny	227+400	Rozbiórka
36	Jędrzejów	Strażnica przejazdowa 230	229+590	Brak planowanych prac
37	Jędrzejów	Nastawnia wykonawcza Jw1	231+292	Remont
38	Jędrzejów	Zaplecze socjalne, warsztat ISE	231+350	Remont
39	Jędrzejów	Zaplecze socjalno i warsztat ISE	231+475	Remont
40	Jędrzejów	Magazyn	231+485	Likwidacja
41	Jędrzejów	Nastawnia dysponująca Jw	232+087	Rozbiórka ze względu na projektowane układy torowe
42	Zagórze	Posterunek przejazdowy Zagórze	239+922	Remont
43	Krzecięcice	Strażnica przejazdowa	244+586	Rozbiórka
44	Krzecięcice	Nowa strażnica przejazdowa	244+640	Budowa nowego budynku strażnicy przejazdowej w km 244+640, z której obsługiwane będą przejazdy kat. A w km 244+460 i 246+135.
[-]	Krzecięcice	Kontener - Posterunek odstępowy APO	244+650	Istniejący posterunek odstępowy Krzecięcice w km 244+586 zostanie zrealizowany jako automatyczny posterunek odstępowy APO – kontener

45	Zagaje	Posterunek przejazdowy	247+775	bezobsługowy w nowej lokalizacji
46	Sędziszów	Nastawnia wykonawcza Sd1 w Sędziszowie	249+223	Rozbiórka budynku, budowa nowego kontenera w ramach odrębnego projektu.
47	Sędziszów	Kontenery socjalne „Polregio”	249+893	Rozbiórka
48	Sędziszów	Kontener garażowy „Polregio”	249+943	Budowa nowego obiektu obsługi bocznic kolejowej Polregio
49	Sędziszów	Nowa hala garażowo-warsztatowa	249+958	Budowa nowego obiektu obsługi bocznic kolejowej Polregio
50	Sędziszów	Nowa nastawnia dysponująca Sędziszów	250+080	Budowa nowej hali
51	Sędziszów	Dyspozytura towarowa	250+100	Budowa nowej nastawni zastępującej likwidowane nastawnie na terenie Sędziszowa
52	Sędziszów	Nastawnia wykonawcza Sd2	250+140	Rozbiórka
53	Sędziszów	Posterunek ustawiacza	250+260	Rozbiórka
54	Sędziszów	Grupa 5 kontenerów	250+450	Rozbiórka
55	Sędziszów	Kontener przekaźnikowy stacji Sędziszów	250+500	Rozbiórka
56	Sędziszów	Nastawnia dysponująca Sd	250+520	Rozbiórka
57	Sędziszów	Zaplecze grupy torowej stacji Sędziszów	250+570	Rozbiórka i budowa nowego budynku nastawni dysponującej w nowej lokalizacji w km 250+080
58	Sędziszów	Budynek „Polregio”	250+810	Rozbiórka
59	Sędziszów	hala prostokątna stacji Sędziszów	251+350	Rezygnacja z wynajmu i użytkowania, budowa nowej hali w nowej lokalizacji w km 249+958 (z wykonaniem nowego połączenia torowego).
60	Sędziszów	Nastawnia wykonawcza Sd3	251+541	Rozbiórka
61	Sędziszów	Budynek warsztatu ISE	251+582	Remont obiektu
62	Sędziszów	Garaż samochodowy ISE	251+626	Rozbiórka
63	Sędziszów	Zaplecze warsztatowo - magazynowe ISE (KTS, Łaźnia)	251+626	Remont
64	Sędziszów	Zaplecze administracyjne ISE	251+630	Remont
65	Sędziszów	Budynek warsztatowo-garażowy	251+630	Nowy budynek warsztatowy zamiast budynku w km 251+630
66	Sędziszów	Zaplecze magazynowe	251+632	Rozbiórka i postawienie

		przy ISE		nowych garaży z zapleczem warsztatowym w km 251+630.
67	Sędziszów	Budynek garażowy Sędziszów ISE	251+636	Remont
68	Sędziszów	Pomieszczenie mag. przy zapleczu socjalno – warsztatowym ISE	251+687	Rozbiórka
69	Sędziszów	Magazyn przy zapleczu socjalno – warsztatowym ISE	251+689	Rozbiórka
70	Sędziszów	Zaplecze garażowe ISE Sędziszów	251+697	Nowy budynek garażowy zamiast likwidowanych w km 251+687 i 251+689
71	Sędziszów	Zaplecze socjalno – warsztatowe ISE	251+704	Remont
72	Sędziszów	Hala samochodowa ISE	251+660	Przebudowa
73	Sędziszów	Magazyn ISE	251+734	Likwidacja
74	Piła	Posterunek przejazdowy Piła	253+368	Rozbiórka, budowa nowego obiektu w tym samym kilometrażu
75	Piła	Posterunek przejazdowy Piła	251+368	Budowa nowego budynku strażnicy przejazdowej w lokalizacji starej
76	Gniewięcin	Posterunek odstępowy	254+286	Remont
[-]	Gniewięcin	Kontener - posterunek odstępowy	254+325	Instalacja urządzeń sterowania ruchem nowej generacji dla posterunku odstępowego obsługiwane umożliwiające prowadzenie ruchu po dwóch torach w obu kierunkach włączony w zależności półsamoczynnej dwukierunkowej blokady liniowej – kontener bezobsługowy
77	Klimontów	Posterunek przejazdowy	256+375	Przebudowa
78	Jeźów	Posterunek przejazdowy	256+987	Rozbiórka posterunku przejazdowego w Jeźowie w km 256+987 z zapewnieniem obsługi przejazdów w km 256+987 kat. A oraz 256+430 kat. A z przebudowywanego budynku posterunku przejazdowego w Klimontowie w km 256+430

15) Odcinkowe odmulenie oraz wzmocnienie koryt cieków w obrębie mostów i przepustów narzutem kamiennym – zgodnie z zakresem wskazanym powyżej tj. w punkcie 10 oraz 11. Ponadto przewidziano w km linii kolejowej nr 8 ok.:

- 200+112 – 200+290 – odmulenie i pogłębienie zbiornika retencyjnego;

- 250+400 – 250+650 (strona prawa) – odmulenie rowu melioracyjnego południowego na odcinku o długości ok. 167 m wraz z przebudową rowu na długości ok. 17 m oraz likwidacja rowu na odcinku o długości ok. 79 m oraz odmulenie rowu północnego na odcinku o długości ok. 241 m;
- 250+645 (strona prawa) – odmulenie rowu melioracyjnego na odcinku o długości ok. 75 m;
- 259+650 – 259+800 (strona prawa tor 1) – odmulenie cieku okresowego na odcinku o łącznej długości ok. 43 m;
- 260+940 – 261+060 (strona prawa) – odmulenie cieku okresowego na odcinku o długości ok. 63 m;
- 262+310 – 262+410 (strona lewa) – przebudowa rowu drogowego na odcinku o długości ok. 92 m oraz odmulenie na odcinku o długości ok. 21 m;
- 263+060 (strona prawa) – odmulenie zbiornika retencyjnego.

16) Budowa ekranów akustycznych oraz naszynowych tłumików drgań:

a) ekrany akustyczne, pochłaniające:

Lp.	Lokalizacja (km linii kolejowej nr 8 ok.)	Strona	Długość ok. [m]	Wysokość ok. [m]
1.	144+487 - 144+593	prawa	106	1,5
2.	145+238 - 145+316	prawa	77	2,5
3.	145+316 - 145+393	prawa	77	1,5
4.	146+173 - 146+314	prawa	141	1,5
5.	146+575 - 146+629	prawa	55	1,5
6.	146+950 - 147+144	prawa	196	2
7.	147+103 - 147+199	lewa	95	2,5
8.	147+184 - 147+273	lewa	89	3
9.	147+283 - 147+443	lewa	160	2,5
10.	149+604 - 149+661	prawa	57	1,5
11.	149+661 - 149+764	prawa	102	2
12.	149+765 - 149+874	lewa	108	2
13.	149+869 - 149+890	lewa	20	2,5
14.	149+890 - 149+951	lewa	60	3,5
15.	149+976 - 150+060	lewa	83	3,5
16.	149+984 - 150+146	prawa	163	3
17.	150+060 - 150+137	lewa	76	3

18.	150+143 - 150+536	lewa	396	2
19.	150+146 - 150+399	prawa	253	2
20.	150+536 - 150+714	lewa	180	1,5
21.	151+427 - 151+509	lewa	82	2
22.	153+597 - 153+649	lewa	52	1,5
23.	153+784 - 153+871	prawa	86	1,5
24.	153+871 - 153+912	prawa	41	2
25.	153+912 - 154+036	prawa	124	2,5
26.	154+870 - 154+984	prawa	114	1,5
27.	154+951 - 155+014	lewa	64	1,5
28.	154+984 - 155+027	prawa	43	2
29.	155+046 - 155+072	prawa	26	2
30.	155+264 - 155+334	lewa	68	3,5
31.	155+511 - 155+659	prawa	148	1,5
32.	159+486 - 159+564	prawa	78	1,5
33.	159+861 - 159+941	lewa	74	6*
34.	159+941 - 160+222	lewa	270	5*
35.	160+508 - 160+679	prawa	172	3
36.	160+679 - 160+727	prawa	48	2,5
37.	160+728 - 160+895	prawa	168	2,5
38.	160+846 - 160+949	lewa	100	7
39.	167+889 - 168+018	lewa	127	1,5
40.	168+054 - 168+336	lewa	286	2,5
41.	168+336 - 168+446	lewa	110	2
42.	169+053 - 169+139	lewa	88	1,5
43.	169+530 - 169+939	lewa	413	1,5
44.	169+687 - 169+940	prawa	251	1,5

45.	169+965 - 170+132	lewa	170	2
46.	169+971 - 170+112	prawa	140	1,5
47.	170+132 - 170+161	lewa	28	2,5
48.	170+161 - 170+413	lewa	249	3,5
49.	170+447 - 170+524	lewa	76	2,5
50.	170+459 - 170+642	prawa	185	2
51.	170+524 - 170+701	lewa	178	3
52.	170+656 - 170+764	prawa	108	2
53.	172+386 - 172+575	lewa	188	3
54.	172+429 - 172+577	prawa	148	1,5
55.	172+595 - 173+146	lewa	540	3,5
56.	173+167 - 173+306	prawa	140	1,5
57.	205+943 - 206+334	lewa	391	1,5
58.	206+334 - 206+451	prawa	116	1,5
59.	206+334 - 206+524	lewa	192	2
60.	206+451 - 206+568	prawa	116	2
61.	206+524 - 206+595	lewa	72	2,5
62.	206+595 - 206+790	lewa	196	3
63.	206+919 - 207+027	prawa	108	3
64.	207+074 - 207+138	prawa	64	3
65.	207+168 - 207+227	prawa	59	2,5
66.	211+657 - 211+717	prawa	60	2
67.	211+657 - 211+725	lewa	68	2,5
68.	211+717 - 211+804	prawa	87	2,5
69.	211+725 - 211+759	lewa	33	3
70.	211+809 - 211+853	lewa	43	4
71.	211+826 - 211+930	prawa	104	3

72.	212+164 - 212+328	lewa	164	2
73.	218+202 - 218+306	prawa	104	2,5
74.	218+875 - 218+903	lewa	29	2,5
75.	218+903 - 218+967	lewa	63	3
76.	218+967 - 219+050	lewa	83	2,5
77.	219+058 - 219+115	lewa	56	2,5
78.	220+269 - 220+640	prawa	371	1,5
79.	227+352 - 227+405	lewa	55	2
80.	229+601 - 230+219	prawa	620	2
81.	230+220 - 230+337	lewa	116	3,5
82.	230+337 - 230+394	lewa	56	3
83.	230+524 - 230+662	lewa	138	2
84.	230+547 - 231+064	prawa	518	1,5
85.	230+662 - 230+955	lewa	292	1,5
86.	231+369 - 231+469	prawa	100	2
87.	231+481 - 231+543	prawa	61	3,5
88.	231+543 - 231+615	prawa	73	3
89.	231+615 - 231+954	prawa	340	3,5
90.	232+300 - 232+457	prawa	156	3
91.	233+422 - 233+654	prawa	232	2
92.	233+654 - 233+969	prawa	315	1,5
93.	233+976 - 234+113	prawa	138	1,5
94.	234+113 - 234+140	prawa	27	1,5
95.	234+140 - 234+329	prawa	189	1,5
96.	234+329 - 234+344	prawa	15	1,5
97.	234+344 - 234+445	prawa	101	2
98.	234+292 - 234+329	lewa	37	1,5

99.	234+329 - 234+435	lewa	109	2
100.	234+449 - 234+490	lewa	41	3,5
101.	238+120 - 238+182	lewa	62	4
102.	238+732 - 238+810	prawa	77	2,5
103.	238+954 - 239+040	prawa	86	2,5
104.	239+161 - 239+263	prawa	102	2
105.	239+310 - 239+395	lewa	85	3,5
106.	239+402 - 239+558	prawa	156	3
107.	243+345 - 243+442	lewa	97	2
108.	245+106 - 245+251	prawa	145	2
109.	245+251 - 245+590	prawa	339	1,5
110.	245+590 - 245+597	prawa	7	1,5
111.	245+597 - 245+640	prawa	43	1,5
112.	245+282 - 245+335	lewa	53	3
113.	245+335 - 245+457	lewa	122	3,5
114.	245+457 - 245+536	lewa	79	3
115.	245+536 - 245+640	lewa	104	2,5
116.	246+591- 246+677	prawa	86	2
117.	246+761 - 246+934	prawa	173	2
118.	247+076 - 247+150	prawa	74	2
119.	247+255 - 247+373	prawa	118	2
120.	247+588 - 247+743	lewa	155	3,5
121.	247+760 - 247+797	lewa	37	3,5
122.	248+198 - 248+284	prawa	86	2
123.	248+406 - 248+484	prawa	78	2
124.	248+456 - 248+563	lewa	105	5,5 *
125.	248+561 - 248+651	lewa	90	5 *

126.	248+601 - 248+671	prawa	70	2
127.	249+145 - 249+281	lewa	148	3
128.	249+281 - 249+537	lewa	256	4
129.	249+537 - 249+713	lewa	176	3
130.	249+713 - 249+749	lewa	36	4
131.	249+749 - 249+849	lewa	100	4,5
132.	249+849 - 249+928	lewa	39	4
133.	249+741 - 249+789	prawa	48	3,5
134.	249+789 - 249+817	prawa	28	4
135.	249+817 - 249+851	prawa	34	4,5
136.	249+842 - 249+894	prawa	52	4,5
137.	249+936 - 249+978	lewa	72	3,5
138.	249+978 - 250+022	lewa	44	4,5
139.	250+022 - 250+126	lewa	104	5,5
140.	250+126 - 250+167	lewa	41	4,5
141.	250+167 - 250+417	lewa	250	3,5
142.	250+711 - 250+790	lewa	78	5
143.	250+791 - 250+804	lewa	13	5
144.	250+804 - 250+905	lewa	101	4,5
145.	251+011 - 251+096	lewa	85	5,5
146.	251+096 - 251+180	lewa	84	6
147.	251+791 - 251+881	lewa	90	3,5 *
148.	251+890 - 252+115	lewa	237	3 *
149.	252+132 - 252+217	lewa	90	3
150.	252+237 - 252+609	lewa	372	3
151.	252+280 - 252+360	prawa	80	1,5
152.	252+711 - 253+296	lewa	585	3,5

153.	253+296 - 253+351	lewa	55	3
154.	253+384 - 253+515	lewa	131	2
155.	253+998 - 254+245	prawa	247	2,5
156.	256+355 - 256+419	lewa	64	3
157.	256+890 - 256+978	lewa	88	3
158.	256+910 - 256+978	prawa	68	2,5
159.	256+998 - 257+042	prawa	48	2,5
160.	256+998 - 257+045	lewa	48	3
161.	260+837 - 261+053	prawa	216	2
162.	260+961 - 261+085	lewa	125	2
163.	261+053 - 261+452	prawa	399	3
164.	261+524 - 261+599	lewa	75	2,5
165.	261+599 - 261+782	lewa	182	2
166.	261+608 - 261+787	prawa	179	3
167.	261+877 - 262+033	lewa	156	3,5
168.	261+903 - 262+082	prawa	179	5
169.	262+597 - 262+711	lewa	114	2,5
* wysokość ekranu liczona od poziomu terenu; wysokość pozostałych ekranów liczona od poziomu szyn				

b) naszynowe tłumiki drgań na obu torach linii kolejowej nr 8:

- od km ok. 157+520 do km ok. 157+740,
- od km ok. 211+420 do km ok. 211+530,
- od km ok. 220+630 do km ok. 220+760.

17) Przebudowa infrastruktury towarzyszącej m.in. w zakresie: sieci trakcyjnej, gazociągu wysokiego ciśnienia, sieci ciepłowniczych, magistrali wodociagowych, sieci kanalizacyjnych, napowietrznych linii wysokiego napięcia:

- przebudowa sieci gazowej średniego ciśnienia DN80 planowana jest w km linii kolejowej nr 8 ok. 151+604 – 151+900 oraz w km linii kolejowej nr 8 ok. 173+330. Ponadto w km ok. 166+235 przewidziano likwidację nieczynnej sieci gazowej DN250. Przebudowa sieci nie wpłynie na podstawowe parametry takie jak klasa i ciśnienie robocze;
- przebudowa sieci cieplnej 2cw80/160 na odcinku o długości ok. 200 m, tj. w km linii kolejowej nr 8 ok. 250+558 – 250+700. Przebudowa sieci nie wpłynie na podstawowe parametry takie jak klasa i ciśnienie robocze;

- przebudowa sieci wodociągowej na odcinku o łącznej długości ok. 2,4 km; w zakresie inwestycji przewidziano również likwidację ok. 3 nieczynnych, kolidujących z planowanym zamierzeniem, odcinków sieci wodociągowych tj. w km linii kolejowej nr 8 ok.: 159+586, 169+781, 207+946 oraz ok. 4 przyłączy, tj. w km linii kolejowej nr 8 ok.: 169+965, 171+428, 207+175, 232+330. Przebudowa sieci zakłada zachowanie tych samych parametrów co sieć istniejąca. Nie ulegną zmianie podstawowe parametry takie jak klasa i ciśnienie robocze;
- przebudowa kanalizacji sanitarnej na odcinku o łącznej długości ok. 990 m, realizowana będzie na odcinkach o długości do ok. 245 m, w ok. 9 lokalizacjach, nie powiązanych ze sobą technologicznie. W ramach zadania przewidziano również likwidację 2 przyłączy kanalizacji sanitarnej oraz 1 odcinka nieczynnej sieci sanitarnej;
- budowa kanalizacji deszczowej związana m.in. z projektowanym odwodnieniem dróg oraz torowiska. Budowę kanalizacji deszczowej zaprojektowano na odcinku o łącznej długości ok. 3,2 km w ok. 13 lokalizacjach. Przebudowę kanalizacji deszczowej przewidziano na 4 odcinkach linii kolejowej nr 8 o łącznej długości ok. 0,5 km;
- przebudowa tras linii i urządzeń elektroenergetycznych podziemnych i napowietrznych niskiego nN (0,4kV) i średniego napięcia sN (15kV), będących w kolizji z projektowanym układem torowym i drogowym oraz innym uzbrojeniem terenu. Ponadto przewidziano likwidację oraz budowę urządzeń elektroenergetycznych niskiego napięcia nN (0,4kV) i średniego napięcia SN (15kV) związanych z funkcjonowaniem linii kolejowej. Przebudowa sieci zakłada zachowanie tych samych parametrów co sieć istniejąca. Nie ulegną zmianie podstawowe parametry takie jak napięcie robocze.

Przebudowa ww. infrastruktury technicznej prowadzona będzie w granicach terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, na warunkach uzgodnionych z zarządcami sieci.

18) Przebudowa/remont istniejących przejść dla zwierząt w celu poprawy ich funkcjonalności oraz wykonanie szczelin umożliwiających płazom przekraczanie linii kolejowej nr 8:

- a) przejścia zespolone z rzeką/ciekiem dla zwierząt średnich i małych, wyposażone w obustronne suche półki podwieszane o szerokości min. 0,4 m wraz z ogrodzeniami ochronno-naprowadzającymi:
 - przepust na cieku Dopływ z Michniowa w km linii kolejowej nr 8 ok. 156+000 – światło poziome obiektu ok. 5 m, światło pionowe ok. 3,5 m;
 - przepust na cieku bez nazwy w km linii kolejowej nr 8 ok. 163+239 – światło poziome obiektu ok. 2 m, światło pionowe ok. 2 m;
 - przepust na cieku bez nazwy w km linii kolejowej nr 8 ok. 165+932 – światło poziome obiektu ok. 2 m, światło pionowe ok. 2 m;
 - przepust na rzece Bobrzaneczka w km linii kolejowej nr 8 ok. 173+506 – światło poziome obiektu ok. 2 m, światło pionowe ok. 2 m;
 - most na cieku okresowo prowadzącym wody (suchodół) w km linii kolejowej nr 8 ok. 202+958 – światło poziome obiektu ok. 2 x 4,68 m, światło pionowe ok. 2,1 m;
 - most na cieku okresowo prowadzącym wody (suchodół) w km linii kolejowej nr 8 ok. 224+908 – światło poziome obiektu ok. 8,2 m, światło pionowe ok. 1,4 m;
 - most na rzece Grabówce w km linii kolejowej nr 8 ok. 225+490 – światło poziome obiektu ok. 6 m, światło pionowe ok. 2,5 m;
 - most na rzece Grabówce w km linii kolejowej nr 8 ok. 227+260 – światło poziome obiektu ok. 4,2 m, światło pionowe ok. 2,6 m;
 - przepust na Cieku od Gniewięcina w km linii kolejowej nr 8 ok. 254+722 – światło poziome obiektu ok. 3,2 m, światło pionowe ok. 2,5 m;

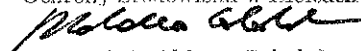
- b) przejście dla zwierząt średnich i małych w ciągu drogi gruntowej pod wiaduktem zlokalizowanym w km linii kolejowej nr 8 ok. 245+592; światło poziome obiektu ok. 3,5 m, światło pionowe ok. 2,2 m;
- c) przejścia zespolone z ciekim dla zwierząt małych, wyposażone w obustronne suche półki podwieszane o szerokości min. 0,4 m wraz z ogrodzeniami ochronno-naprowadzającymi:
- przepust na cieku bez nazwy w km linii kolejowej nr 8 ok. 174+337 – światło poziome obiektu ok. 1,5 m, światło pionowe ok. 1,5 m;
 - most na cieku okresowo prowadzącym wody (suchodół) w km linii kolejowej nr 8 ok. 244+371 – światło poziome obiektu ok. 5 m, światło pionowe ok. 1,76 m;
- d) na odcinkach linii kolejowej nr 8, na których stwierdzono migracje płazów, wykonane zostaną szczeliny umożliwiające przekraczanie płazom bariery jaką stanowi linia kolejowa. Szczeliny o wysokości minimum 5 cm wykonane będą pomiędzy stopką szyny, a górną krawędzią warstwy podsypki.

Szczeliny wykonane zostaną na odcinkach linii kolejowej nr 8 ok.:

- 144+850 – 169+150,
- 172+850 – 173+200,
- 175+500 – 178+800,
- 183+500 – 184+200,
- 198+400 – 200+600,
- 202+000 – 210+650,
- 213+400 – 215+200,
- 219+600 – 225+850,
- 229+000 – 229+700,
- 234+000 – 236+100,
- 239+800 – 250+500,
- 254+250 – 262+900.

Przedsięwzięcie wiązać się będzie z wycinką drzew i krzewów występujących w odległości do ok. 6 m od osi skrajnego toru linii kolejowej. Łączna ilość drzew przeznaczonych do usunięcia wynosi ok. 8 000 szt., a powierzchnia krzewów ok. 11 tys. m².

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Kielcach


mgr inż. Aldona Sobolak

