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 inżynieryjne, 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 umożliwia 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.

1. Zakres planowanego przedsięwzięcia:
2. 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.

1. 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.

1. 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.

1. 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.

1. 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 | | | |
| 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  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  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 m2 |
| Dojazdy do obiektów | DO1 | 151+950 | powierzchnia jezdni: 160 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| DO2 | 159+750 | powierzchnia jezdni: 870 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| DO3 | 170+400 | powierzchnia jezdni: 450 m2  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 |
| Miąsowa | 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 WD Sędziszów | 250+435 – 250+610 | szerokość: 6 m (na łuku 7 m)  długość: 445 m  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  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  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 m2 |
| PŁ Jędrzejów | 231+650 – 232+050 | powierzchnia: 6000 m2 |
| PŁ Sędziszów | 249+524 – 249+834 | powierzchnia: 7885 m2 |
| PŁ Kozłów | 261+768 – 262+100 | powierzchnia: 5900 m2 |
| Dojazdy do obiektów | D01 | 202+050 | powierzchnia jezdni: 220 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| D02 | 207+250 | powierzchnia jezdni: 250 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| D03 | 207+525 | powierzchnia jezdni: 450 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| D04 | 211+790 | powierzchnia jezdni: 265 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| D05 | 319+020 | powierzchnia jezdni: 180 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| D06 | 225+387 | powierzchnia jezdni: 82 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| D07 | 227+380 | powierzchnia jezdni: 170 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| D08 | 231+300 | powierzchnia jezdni: 250 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| DO1 | 244+640 | powierzchnia jezdni: 150 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| DO2 | 249+958 | powierzchnia jezdni: 675 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| DO3 | 249+893 oraz 249+943 | powierzchnia jezdni: 463 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| DO4 | 250+080 | powierzchnia jezdni: 165 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| DO5 | 251+626 – 251+630 | powierzchnia jezdni: 1139 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| DO6 | 251+636 – 251+704 | powierzchnia jezdni: 1475 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| DO7 | 253+368 | powierzchnia jezdni: 98 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| DO8 | 254+286 | powierzchnia jezdni: 68 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| DO9 | 256+375 | powierzchnia jezdni: 372 m2  szerokość poboczy: 0,75 m |
| DO10 | 251+265 | powierzchnia jezdni: 29 m2  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 Jędrzejów | 231+665 |  |
| Dojścia do peronów przy stacji Sędziszów | 251+176 |  |

1. Przebudowa skrzyżowań drogowo-kolejowych:
2. skrzyżowania zwykłe 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);
3. skrzyżowania zwykłe czterowlotowe, zlokalizowane w km linii kolejowej nr 8 ok.: 151+750 (DP ul. Nowoprojektowana).
4. 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 wiązałoby 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.

1. Likwidacja przejazdów zlokalizowanych w km linii kolejowej nr 8 ok.: 250+501, 260+481.
2. Przebudowa/budowa/remont obiektów inżynierskich (mostów i wiaduktów), zlokalizowanych w km linii kolejowej nr 8 ok.:
3. 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 |
|  | 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; 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 rowu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie kostki kamiennej na długości ok. 37 m w obrębie obiektu |
|  | MO-4  rów melioracyjny (ciek okresowy) | 162+609 | 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.:  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 | brak prac w korycie |
| 7. | MO-8  Rzeka Nida | 213+755 |
| 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 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 | oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 28 m w obrębie obiektu  odmulenie koryta cieku na odcinku o długości ok. 93 m |
| 11. | MO-12  rzeka Grabówka | 227+260 | 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 | oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 29 m w obrębie obiektu  odmulenie koryta cieku na odcinku o długości ok. 44 m |
| 12. | MO-13 | 232+130 | Brak prac w rejonie obiektu; przebudowa istniejącej kanalizacji deszczowej | |
| 13. | MO-14  ciek okresowy bez nazwy | 240+802 | 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 | oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie kruszywa niezwiązanego stabilizowanego mechanicznie na długości ok. 47 m w obrębie obiektu |
| 14. | MO-15  rzeka Mierzawa | 242+903 | 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 obiektu;  wykonanie płyt przejściowych wraz ze strefami przejściowymi; uzupełnienie ubytków w podporach i wykonanie zabezpieczenia antykorozyjnego podpór | oczyszczenie i regulacja cieku  w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 22 m w obrębie obiektu |
| 15. | MO-16  ciek okresowy | 244+371 | 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 | oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 29 m w obrębie obiektu  odmulenie koryta cieku na odcinku o długości ok. 27 m |
| 16. | MO-17.1  ciek bez nazwy okresowy | 251+726 | 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 | oczyszczenie i regulacja cieku 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  odmulenie koryta cieku na odcinku o łącznej długości ok. 76 m |
| 17. | MO-17.2  ciek bez nazwy okresowy | 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 |
| 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 | rozbiórka obiektu i budowa nowego w tej samej lokalizacji;  konstrukcja ramowa 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 | oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 24 m w obrębie obiektu  odmulenie koryta cieku na odcinku o długości ok. 66 m |
| 21. | MO-19  rów melioracyjny | 253+774 | 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 | oczyszczenie i regulacja rowu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 22 m w obrębie obiektu  odmulenie koryta cieku na odcinku o długości ok. 170 m |
| 22. | MO-20  Ciek od Gniewięcina | 254+722 – 255+060 | 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 | oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 26 m w obrębie obiektu  odmulenie koryta cieku na odcinku o długości ok. 373 m |
| 23. | MO-21  rzeka Mierzawa | 258+075 | 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 | oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 22 m w obrębie obiektu |
| 24. | MO-22  rów melioracyjny | 258+775 | 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  ok. 2,21 m;  ilość przęseł: 1 | oczyszczenie i regulacja rowu w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 18 m w obrębie obiektu  odmulenie koryta cieku na odcinku o długości ok. 45 m |

1. 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;  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. 4,5 m  ilość przęseł: 1 | 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 nośnego, * oczyszczenie przyległych skarp oraz wzmocnienie zabrukiem betonowym lub kamiennym, * nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania | droga gminna przeprowadzona pod wiaduktem kolejowym w śladzie istniejącej drogi |
| 3. | WI-4  157+544 | 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. 6,8 m  ilość przęseł: 1 | droga gminna przeprowadzona pod wiaduktem kolejowym w śladzie istniejącej drogi gminnej o nawierzchni bitumicznej |
| 4. | WI5.1  WI5.2  159+583 | rozbiórka i budowa nowych  obiektów bez zmiany lokalizacji;  konstrukcja dźwigarów obetonowanych z jazdą na podsypce, oparta za pomocą łożysk na nowych przyczółkach żelbetowych;  WI5.1:  szerokość: ok. 10 m  długość przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 14 m,  światło poziome: ok. 9 m  światło pionowe: ok. 5,2 m  ilość przęseł: 1  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 | droga powiatowa pod wiaduktem kolejowym w śladzie istniejącej drogi powiatowej o nawierzchni mineralno-bitumicznej |
| 5. | WI-6  200+552 | rozbiórka i budowa nowego  obiektu bez zmiany lokalizacji;  konstrukcja ramy żelbetowej monolitycznej z jazdą na podsypce;  szerokość: ok. 11 m  długość przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 6 m,  światło poziome: ok. 5 m  światło pionowe: ok. 3 m  ilość przęseł: 1 | droga gminna – brak prac drogowych |
| 6. | WI-7  201+761 | 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. 9 m,  światło poziome: ok. 7 m  światło pionowe: ok. 3 m  ilość przęseł: 1 | rów melioracyjny oraz droga gminna; droga przeprowadzona pod wiaduktem kolejowym w śladzie istniejącej drogi  odmulenie koryta rowu na odcinku o długości ok. 50 m |
| 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 wegetacji roślinnej 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 oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania | droga gminna – brak prac drogowych |
| 9. | WI-10  222+120 | remont obiektu | droga gminna – brak prac drogowych |
| 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 przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 18 m,  światło poziome: ok. 15 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 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 przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 11 m,  światło poziome: ok. 9 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:   * 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 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 |
| 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 przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 12,13 m,  światło poziome: ok. 9 m  światło pionowe: ok. 4,6 m  ilość przęseł: 1 | 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 przęseł pomiędzy dylatacjami: ok. 11,5 m,  światło poziome: ok. 9,5 m  światło pionowe: ok. 3,5 m  ilość przęseł: 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 + 19,10 + 17,85 m  światło pionowe: ok. 7,5 m  ilość przęseł: 4 | 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 | bezkolizyjne skrzyżowanie dróg powiatowych z linią kolejową;  główne założenia:   * droga powiatowa przechodzi wiaduktem drogowym nad torami kolejowymi; * na połączeniu z ul. Dworcową zaprojektowane zostało skrzyżowanie o 3-wlotowe; * 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-wlotowe, * przewidziano przebudowę ul. Sportowej wraz z budową chodnika |
| 15. | WD1.2  250+610  Linia kolejowa LHS – linia  hutnicza szerokotorowa | budowa nowego  obiektu;  konstrukcja ramy żelbetowej monolitycznej;  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 | 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, * 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.

1. 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).
2. 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 | 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.  Wzmocnienie wlotu i wylotu oraz skarp przepustu przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą oraz nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 40 m  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 2. | PR-10 / rów melioracyjny | 153+252 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 33 m  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego |
| 3. | PR-11 / ciek okresowy | 154+704 | Rozbiórka istniejącego przepustu w km ok. 154+696.  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. Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 8 m przed i ok.5 m za obiektem.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 16 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 4. | PR-12 / rów melioracyjny | 154+959 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 10 m przed i ok. 8 m za obiektem.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 22 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego |
| 5. | PR-13 / rów melioracyjny | 155+617 | 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.  Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 86 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 6. | PR-14 / ciek okresowy | 156+000 | 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.  Wykonanie gabionowych kaskad od strony wylotu.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 55 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 7. | PR-15 / ciek okresowy | 157+050 | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 6 m 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 wegetacji roślinnej 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 cieku 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 | Oczyszczenie i regulacja cieku 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 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 53 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego |
| 11. | PR-19 / rów melioracyjny | 160+536 | 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.  Wykonanie żelbetowych kaskad od strony wlotu.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i ok. 9 m za obiektem.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 37 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 12. | PR-20 / ciek okresowy | 161+085 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i ok. 5 m za obiektem.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 13. | PR-21 / ciek okresowy | 161+867 | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 114 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 14. | PR-22 / ciek okresowy | 163+239 | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 38 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 15. | PR-23 / rów melioracyjny | 164+636 | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 249 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 16. | PR-24 / rów melioracyjny | 165+932 | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 94 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku 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 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 19. | PR-27 / brak przeszkody | 169+053 | Likwidacja obiektu | |
| 20. | PR-28 / ciek od Ścięgien | 169+781 | Remont obiektu obejmujący m.in.:  oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie wegetacji roślinnej znajdującej się na i wokół obiektu;  odtworzenie, uzupełnienie ubytków oraz spoinowanie podpór i skrzydeł kamiennych;  odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu;  wykonanie nowego sklepienia o konstrukcji żelbetowej;  konserwacja istniejącego lub wykonanie nowego wyposażenia obiektu, w tym schodów skarpowych i balustrady oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m przed i ok. 11 m za obiektem.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 74 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 21. | PR-29 / ciek okresowy | 170+571 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 15 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 22. | PR-30 / rzeka Bobrzaneczka  (ciek od Zagnańska) | 171+978 | Remont obiektu obejmujący m.in.:  oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie wegetacji roślinnej znajdującej się na i wokół obiektu; wykonanie nowej płyty zespalającej oraz monolitycznego wlotu i wylotu;  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;  konserwacja istniejącego lub wykonanie nowego wyposażenia obiektu, w tym schodów skarpowych i balustrady oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 3 m przed i ok. 10 m za obiektem.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 30 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | Oczyszczenie i regulacja cieku 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 | Oczyszczenie i regulacja cieku 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 cieku 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 cieku 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 | 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.  Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 48 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego |
| 28. | PR-35 / ciek okresowy | 203+726 | Remont obiektu obejmujący m.in.:  oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie wegetacji roślinnej znajdującej się na i wokół obiektu; wydłużenie części przelotowej przepustu oraz wykonanie nowych 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;  konserwacja istniejącego lub wykonanie nowego wyposażenia obiektu, w tym schodów skarpowych i balustrady oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 22 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 29. | PR-36, PD-1  /rów melioracyjny | 206+309 | 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.  Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą. Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 7 m przed i ok. 4 m za obiektem.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 48 m oraz przebudowa rowu na odcinku o łącznej długości ok. 32 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 30. | PR-37 / rów melioracyjny | 207+377 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 2 m przed i ok. 3 m za obiektem.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 77 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 31. | PR-38 / rowy kolejowe | 207+910 | Rozbiórka przepustu i budowa kanalizacji deszczowej | |
| 32. | PR-39 / ciek okresowy | 210+480 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 15 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 33. | PR-40 / ciek okresowy | 214+542 | 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.  Wykonanie ścianek czołowych wraz ze wzmocnieniem wlotu i wylotu.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 36 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 34. | PR-41 / rów melioracyjny  R-1a | 220+461 | Remont obiektu obejmujący m.in.:  oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie wegetacji roślinnej znajdującej się na i wokół obiektu; wykonanie nowej płyty zespalającej oraz monolitycznego wlotu i wylotu;  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 wyposażenia obiektu, w tym schodów skarpowych  i balustrady oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 118 m oraz przebudowa rowu na odcinku o długości ok. 17 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 35. | PR-42 / rzeka Jedlnica (Rudka) | 222+701 | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 95 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 36. | PR-43 / ciek okresowy | 224+908 | 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.  Ustrój ramowy zamknięty wraz ze ścianami czołowymi.  Wzmocnienie wlotu i wylotu oraz skarp przepustu poprzez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 14 m oraz wykonanie rowu na odcinku o długości ok. 51 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 37. | PR-44 / ciek okresowy | 237+988 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 118 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 38. | PR-45 / ciek okresowy | 247+424 | Remont obiektu obejmujący m.in.:  oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie wegetacji roślinnej znajdującej się na i wokół obiektu; wykonanie nowej płyty zespalającej oraz monolitycznego wlotu i wylotu;  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 wyposażenia obiektu, w tym schodów skarpowych i balustrady oraz wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m przed i ok. 2 m za obiektem.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 39. | PR-46 / ciek okresowy | 248+004 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą. Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m za obiektem.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 147 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 40. | PR-47 / ciek okresowy | 248+662 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą.  Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 5 m za obiektem.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 229 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 41. | PR-48 / rów melioracyjny | 250+130 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą. Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 16 m za obiektem.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 59 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 42. | PR-49 / rów melioracyjny | 250+979 | 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. Wykonanie kaskad na wlocie do przepustu.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą. Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | Oczyszczenie i regulacja cieku w obrębie obiektu wraz ze wzmocnieniem przez zastosowanie narzutu kamiennego na długości ok. 2 m za obiektem.  Odmulenie na odcinku o długości ok. 7 m.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 43. | PR-50 / rowy kolejowe | 259+680 | 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.  Wykonanie schodów skarpowych z balustradą. Wykonanie nowego wyposażenia obiektu i wszystkich elementów niezbędnych do jego funkcjonowania. | 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.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |
| 44. | PR-51 / rowy kolejowe | 259+990 | Remont obiektu obejmujący m.in.:  oczyszczenie powierzchni oraz usunięcie wegetacji roślinnej znajdującej się na i wokół obiektu;  wykonanie nowej płyty zespalającej oraz monolitycznego wlotu i wylotu;  odtworzenie izolacji i systemu odwodnienia obiektu;  odtworzenie powłok antykorozyjnych konstrukcji nośnej oraz elementów wyposażenia; uzupełnienie 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. | 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.  Wzmocnienie skarp przez zastosowanie zabruku betonowego lub kamiennego. |

1. Przebudowa/budowa odwodnienia:
2. 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/ miejscowość | Rodzaj obiektu | Kilometraż | Zakres prac |
| [-] | Suchedniów Płn. | Kontener – Posterunek odstępowy Suchedniów Płn. | 147+995 | Budowa nowego posterunku odstępowego (kontener bezobsługowy) |
| 1 | Suchedniów Płn. | Budynek posterunku odstępowego Suchedniów Płn. | 149+914 | 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 | Zachełmie | Posterunek przejazdowy Zachełmie | 169+523 | Rozbiórka posterunku przejazdowego "Zachełmie" 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 obiekty 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 Kł1 | 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 Krzcięcice w km 244+586 zostanie zrealizowany jako automatyczny posterunek odstępowy APO – kontener bezobsługowy w nowej lokalizacji |
| 45 | Zagaje | Posterunek przejazdowy | 247+775 | Rozbiórka budynku, budowa nowego kontenera w ramach odrębnego projektu. |
| 46 | Sędziszów | Nastawnia wykonawcza Sd1 w Sędziszowie | 249+223 | Rozbiórka |
| 47 | Sędziszów | Kontenery socjalne „Polregio” | 249+893 | Budowa nowego obiektu obsługi bocznicy kolejowej Polregio |
| 48 | Sędziszów | Kontener garażowy „Polregio” | 249+943 | Budowa nowego obiektu obsługi bocznicy kolejowej Polregio |
| 49 | Sędziszów | Nowa hala garażowo-warsztatowa | 249+958 | Budowa nowej hali |
| 50 | Sędziszów | Nowa nastawnia dysponująca Sędziszów | 250+080 | Budowa nowej nastawni zastępującej likwidowane nastawnie na terenie Sędziszowa |
| 51 | Sędziszów | Dyspozytura towarowa | 250+100 | Rozbiórka |
| 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 i budowa nowego budynku nastawni dysponującej w nowej lokalizacji w km 250+080 |
| 57 | Sędziszów | Zaplecze grupy torowej stacji Sędziszów | 250+570 | Rozbiórka |
| 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 przy ISE | 251+632 | Rozbiórka i postawienie 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 obsługiwanego 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 | Jeżów | Posterunek przejazdowy | 256+987 | Rozbiórka posterunku przejazdowego w Jeżowie 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 wodociągowych, 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 ciekiem 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