



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA WE WROCŁAWIU

**UL. JANA DŁUGOSZA 68
51-162 WROCŁAW**

Załącznik do decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska we Wrocławiu z dnia 23 grudnia 2024 r., znak: WOOŚ.420.32.2024.BZ.38, dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa i przebudowa linii kolejowej nr C-E 30 (277) wraz z budową i przebudową infrastruktury towarzyszącej w związku z realizacją przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów – województwo dolnośląskie”, zlokalizowanego na terenie powiatu wrocławskiego oraz powiatu oławskiego, w obszarze gmin: Siechnice, Czernica, Jelcz-Laskowice, Oława oraz miasta Wrocław (poza pracami torowymi).

CHARAKTERYSTKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest inwestycją z zakresu budownictwa kolejowego i dotyczy projektu pn.: „Prace na linii kolejowej C-E 30 na odcinku Opole Groszowice – Jelcz – Wrocław Brochów” realizowanego w ramach projektu pn.: „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów”. Linia kolejowa C-E 30 (nr 277) łącząca Opole Groszowice ze stacją Wrocław Brochów jest linią o znaczeniu państwowym, międzynarodowym, wpisaną do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T, sieci mającej na celu zapewnienie spójności i komplementarności układu sieci transportowej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej poprzez dostępność i łączność wszystkich regionów Unii. Podmiotem planującym podjęcie realizacji tego zadania jest: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03 – 734 Warszawa.

Planowana inwestycja będzie polegała na modernizacji linii kolejowej C-E 30 (277) na około 32,336 km wraz z dostosowaniem infrastruktury towarzyszącej, co wiązało się będzie z poprowadzeniem inwestycji głównie po śladzie istniejącej linii (po terenie silnie przekształconym i dostosowanym do potrzeb inwestycji) z lokalnymi korektami przebiegu z uwagi na konieczność dostosowania geometrii do wymaganych parametrów technicznych. Prace torowe prowadzone będą od km około 53+240 do km około 85+576.

Inwestycja będzie prowadzona na terenie powiatu wrocławskiego w obszarze gmin: Siechnice, Czernica, powiatu oławskiego Jelcz-Laskowice, Oława oraz miasta Wrocław.

W ramach inwestycji przewiduje się:

- dostosowanie infrastruktury kolejowej do rzeczywistych potrzeb przewoźników i kontrahentów oraz do prognozowanych kierunków rozwoju, w tym uwzględnienie komponentu kolejowego do CPK;
- podwyższenie prędkości handlowej i podniesienie maksymalnego dopuszczalnego nacisku osiowego;
- poprawę punktualności realizowanych połączeń przewozów pasażerskich i towarowych;

- osiągnięcie parametrów eksploatacyjnych wymaganych dla wyznaczonych kodów ruchu według TSI: P4-F2;
- skrócenie czasu dowozu/odwozu ładunków do/od odbiorców/nadawców oraz zapewnienie punktualności realizowanych połączeń całopociągowych;
- poprawę przepustowości linii i stacji, skomunikowania z rozbudowaną siecią dróg;
- zwiększenie dostępności transportu kolejowego;
- poprawa komfortu jazdy i obsługi pasażerów;
- wyposażenie linii kolejowej w nowoczesne systemy informacji podróżnych i monitoringu;
- poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego i przewożonych ładunków;
- racjonalizację kosztów eksploatacji i utrzymania zarządzanej infrastruktury poprzez zastosowanie elementów o wysokiej trwałości i niezawodności oraz likwidację zbędnej infrastruktury;
- ograniczenie dewastacji infrastruktury kolejowej na przedmiotowych stacjach;
- zapewnienie interoperacyjności kolei i umożliwienie niedyskryminującego dostępu do polskiej infrastruktury kolejowej operatorom z innych krajów;
- zmianę organizacji pracy połączonych stacji pracujących w jednym układzie sterowania LCS przy zachowaniu możliwości lokalnej obsługi wybranych rejonów stacji;
- zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych poprzez ich likwidację lub zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych;
- zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowo-drogowego poprzez budowę (w uzasadnionych przypadkach) skrzyżowań dwupoziomowych;
- przebudowę układu dróg dojazdowych i technologicznych wraz z zabezpieczeniem przejazdów w poziomie szyn i dostosowanie ich do nowych sposobów obsługi ruchu;
- optymalizację nakładów inwestycyjnych i kosztów utrzymania;
- poprawę funkcjonowania elementów infrastruktury kolejowej związaną z poprawą niezawodności zasilania urządzeń, oświetlenia głowic rozjazdowych oraz terenów rozrządowych i przeładunkowych, zmniejszenie wpływu opadów śniegu na funkcjonowanie rozjazdów, wzrost bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych;
- zapewnienie odpowiedniej odporności infrastruktury objętej projektem na obecne i prognozowane zmiany klimatu;
- dostosowanie istniejącego uzbrojenia terenu do nowej infrastruktury kolejowej;
- usprawnienie odwodnienia projektowanej infrastruktury kolejowej w celu jej poprawnego funkcjonowania.

Prace torowe będą wykonywane od km około 53+240 do km około 85+576 linii kolejowej nr 277. Powyżej km 85+576 linii kolejowej nr 277 będą wykonywane dodatkowe prace torowe związane z dostosowaniem infrastruktury istniejącej. Prace dodatkowe planowane są w linii nr 132. Z uwagi na zwiększenie szybkości maksymalnej pociągów na linii 277 z 60 km/h do 100 km/h oraz ze względu na wiadukt w km 84+623, wymagana będzie zmiana geometrii włączenia końca linii nr 277 w linię nr 132, przebudowa konstrukcji na LK132 od km około 172+000 do km około 172+350 oraz wymiana konstrukcji od km około 173+000 do km około 173+850. Ponadto na odcinku linii 132 będą prowadzone prace polegające na regulacji sieci trakcyjnej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym SRK.

Przebudowę objęte zostaną szlaki, stacje oraz przystanki osobowe:

- stacja Biskupice Oławskie (w km około 54+305 linii nr 277, układ torowy stacji obejmuje odcinek linii kolejowej od km około 53+083 do km około 54+953),
- szlak Biskupice Oławskie – Jelcz-Laskowice (odcinek linii kolejowej od km około 54+953 do km około 66+219),

- przystanek osobowy Minkowice Oławskie (w km około 59+022 linii kolejowej),
- przystanek osobowy Kopalina (w km około 62+800 linii kolejowej),
- stacja Jelcz-Laskowice (w km około 67+378 linii kolejowej, układ torowy stacji obejmuje odcinek linii od km około 66+218 do km około 67+980),
- szlak Jelcz-Laskowice – Czernica Wrocławska (odcinek linii kolejowej od km około 67+980 do km około 73+857),
- przystanek osobowy/posterunek odgałęźny Jelcz Miłoszyce (w km około 70+261 linii kolejowej; ulegnie przebudowie na stację Miłoszyce),
- stacja Czernica Wrocławska (w km około 75+126 linii kolejowej; planowana jest zmiana nazwy stacji na Czernica),
- szlak Czernica Wrocławska – Siechnice (odcinek linii kolejowej od km około 75+650 do km około 81+675),
- przystanek osobowy Zakrzów Kotowice (w km około 76+624 linii kolejowej; planowana jest zmiana nazwy na Kotowice),
- stacja Siechnice (w km około 82+379 linii kolejowej),
- szlak Siechnice (odcinek linii kolejowej od km około 83+333 do km około 85+576).

Powyżej km 85+576 planowane są dodatkowe prace torowe w linii kolejowej nr 132, związane z modernizacją infrastruktury istniejącej.

Zakres prac obejmuje:

1. Tory, podtorze i odwodnienie

1.1. Stacje

Układy torowe na stacjach objętych niniejszym opracowaniem zostały zaprojektowane przy następujących wspólnych założeniach technicznych:

- długość użyteczna torów głównych – min. 750 m;
- liczba torów głównych dodatkowych – min. 2 na każdej stacji;
- liczba krawędzi peronowych – 2 tory główne zasadnicze;
- maksymalna szybkość na torach głównych zasadniczych – 120 km/h;
- maksymalna szybkość na torach głównych dodatkowych – 60 km/h;
- maksymalna szybkość na torach bocznych – 40 km/h;
- maksymalna szybkość na połączeniach trapezowych w głowicach stacji – 60 km/h;
- dojścia do peronów w poziomie torów poza odcinkiem długości użytecznej torów głównych.

W zakresie włączenia łącznicy od linii nr 86 (szprycha nr 9 CPK):

- maksymalna szybkość na połączeniach rozjazdowych węzłowych – 100 km/h;
- maksymalna szybkość na połączeniach rozjazdowych dojazdowych do torów głównych dodatkowych LK 277 – 60 km/h.

Na stacjach objętych opracowaniem planuje się wymianę nawierzchni z ułożeniem warstwy ochronnej oraz torów do geometrii zbliżonej do istniejącej. Wykonanie korekty w profilu podłużnym torów, regulację torów i rozjazdów. Odwodnienie na stacjach zaprojektowano za pomocą sieci drenażu na międzytorzach i rowów bocznych.

Na stacji Czernica Wrocławska dodatkowo przewidziano rezerwę dla dwóch torów głównych zasadniczych/dodatkowych dla linii łączącej LK 86 (szprycha nr 9 CPK) z LK 277 po jednym po każdej ze stron stacji.

Planowana jest zmiana nazwy stacji i przystanków osobowych:

- Stacja Czernica Wrocławska na Czernica;
- Przystanek osobowy Jelcz Miłoszyce na Miłoszyce;
- Przystanek Zakrzów Kotowice na Kotowice.

1.2. Szlaki

Projektowany układ torowy na szlakach zaprojektowany został dla maksymalnej szybkości – 120 km/h. Planuje się wymianę nawierzchni wraz z ułożeniem warstwy ochronnej oraz torów do geometrii zbliżonej do istniejącej z modyfikacjami, aby zapewnić planowaną szybkość pociągów. W razie konieczności znacznego wzmocnienia podłoża zostanie zastosowana stabilizacja gruntu. W ramach prac prowadzonych na szlakach przewiduje się usunięcie roślinności w celu zapewnienia widoczności i bezpieczeństwa, korekty układu geometrycznego torów, w tym rozbiórkę, przebudowę i budowę nowych torów.

Istniejący przystanek osobowy/posterunek odgałęźny Jelcz Miłoszyce ulegnie przebudowie na stację. W rejonie przystanku osobowego Zakrzów – Kotowice wykonana zostanie korekta przebiegu trasy linii dla wyeliminowania łuków o promieniach około 600 m. Planowana korekta będzie w obszarze istniejącego terenu kolejowego.

Na szlaku Czernica Wrocławska – Siechnice w miejscu podejścia do nowego mostu nad Odrą zostanie wykonany nowy nasyp ziemny, a w pozostałych miejscach istniejący nasyp zostanie sprawdzony i poszerzony. Szlak w stanie istniejącym jest jednotorowy. W ramach modernizacji linii zaprojektowano dobudowę drugiego toru (nr 2) i bezkolizyjne dwupoziomowe włączenie go w tor nr 2 linii nr 132 w km około 173+161(LK132). W tym celu dla toru nr 2 linii 277 zostaną wybudowane dwa nowe wiadukty kolejowe nad liniami nr 349 i 132. Tor nr 1 zostanie w przybliżeniu na dotychczasowej trasie i będzie się krzyżował z linią nr 349 w dwóch poziomach za pomocą wiaduktu.

W miejscach, gdzie stan techniczny odwodnienia będzie wystarczająco dobry, zostanie ono jedynie oczyszczone i udrożnione. W miejscach gdzie odwodnienia brakuje bądź istniejące jest w złym stanie technicznym i nie spełnia swojej funkcji, zostanie wybudowane nowe odwodnienie szlaku w postaci rowów bocznych. W miejscach, gdzie takie rozwiązanie nie będzie racjonalne, zastosowane zostaną drenokolektory równoległe do trasy linii kolejowej wraz z elementami niezbędnymi do ich prawidłowego funkcjonowania.

2. Perony

Przewidywany zakres prac w obszarze projektowanych peronów polegał będzie na:

- rozbiórce istniejących elementów nadziemnych i podziemnych, kolidujących z projektowanym peronem i dojazdami;
- rozbiórce istniejącego układu torowego i przygotowanie terenu pod budowę nowego peronu;
- budowie infrastruktury podziemnej;
- budowie peronu wraz z dojazdami;
- częściowej niwelacji terenu;
- posadowieniu wiaty na przystankach osobowych oraz stacjach;
- budowie/montażu pochylni, dojeżdż, wind;
- montażu elementów małej architektury i wyposażenia;
- montażu elementów oznakowania stałego na peronie oraz na dojeżdżach do peronu;
- montażu ogrodzenia przy nieczynnych krawędziach, na końcu peronów oraz na dojeżdżach do peronów;
- wykonanie niezbędnej infrastruktury towarzyszącej.

W ramach prac dotyczących peronów przyjęto również budowę elementów małej architektury i wyposażenia, m.in. ławek, koszy na śmieci, ogrodzeń, oświetlenia, systemu statycznej i dynamicznej informacji pasażerskiej, gablot ściennych, systemów oznakowania dotykowego, stojaków na rowery, wiat, tabliczek ostrzegawczych i piktogramów, tablic z nazwą stacji, odwodnienia oraz dostosowania peronów do użytku przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się.

3. Obiekty inżynieryjne i inżynierskie na linii kolejowej 277

W ramach prac przy obiektach inżynieryjnych (w tym m.in.: ścianach oporowych, przepustach, wiaduktach, wiaduktach drogowych, kładkach dla pieszych, rurociągach i taśmociągach nad torami, mostach) przewidziano zakres prac obejmujący remont, rozbudowę, rozbiórkę i budowę danego obiektu. W tabeli nr 1 wskazano obiekty inżynieryjne na obszarze inwestycji, które będą podlegały powyższym pracom w zakresie przewidzianym w tabeli.

Tabela nr 1. Prace na obiektach inżynieryjnych

Przybliżony kilometr istniejący	Przybliżony kilometr projektowany	Rodzaj obiektu	Przeszkoda	Zakres przewidzianych prac
ok. 53+360	ok. 53+364	ściana oporowa	rów	rozbiórka i budowa nasypu kolejowego
ok. 54+424	ok. 54+428	przepust	rów melioracyjny R-S-P-15	rozbiórka i budowa nowego
ok. 54+826	ok. 54+840	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka i budowa nasypu kolejowego
ok. 55+035	ok. 55+044	przepust	ciek Dopływ spod Celiny	rozbiórka i budowa nowego
ok. 55+453	ok. 55+441	przepust	rów odwodnienia torowego i drogowego	rozbiórka i budowa nasypu kolejowego
ok. 55+492	ok. 55+501	przepust	rów odwodnienia torowego i drogowego	rozbiórka i budowa nasypu kolejowego
ok. 58+799	ok. 58+805	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka i budowa nowego
ok. 58+816	ok. 58+824	wiadukt drogowy	ul. Kolejowa w Minkowicach Oławskich	brak prac (obiekt nad LK277)
ok. 58+831	ok. 58+841	przepust	rów melioracyjny R-J-F-1	rozbiórka i budowa nowego
ok. 59+013	ok. 59+023	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka i budowa nasypu kolejowego
ok. 59+459	ok. 59+469	przepust	rów melioracyjny R-J-F	rozbiórka i budowa nowego
ok. 59+641	ok. 59+650	przepust	rów melioracyjny R-J-F-3	rozbiórka i budowa nowego
ok. 60+460	ok. 60+469	przepust	rów melioracyjny R-J-E	rozbiórka i budowa nowego
ok. 60+854	ok. 60+863	przepust	rów melioracyjny R-J-E-4	rozbiórka i budowa nowego
ok. 61+196	ok. 61+204	przepust	rów melioracyjny R-J-E-1	rozbiórka i budowa nowego
ok. 62+059	ok. 62+068	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka i budowa nasypu kolejowego
ok. 62+674	ok. 62+682	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka i budowa nasypu kolejowego
ok. 65+231	ok. 65+259	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka i budowa nowego
ok. 65+931	ok. 65+943	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka i budowa nowego
ok. 66+253	ok. 66+260	przepust	rów melioracyjny R-G-L	rozbiórka i budowa nowego
ok. 67+400	ok. 67+409	przejście pod torami	ciąg pieszy, stacja w Jelczu-Laskowice	rozbiórka i budowa nowego
ok. 67+563	ok. 67+581	wiadukt drogowy	ul. Oławska w Jelczu-Laskowice	rozbiórka i budowa nowego
ok. 67+676	ok. 67+685	przepust	rów melioracyjny R-G-L	rozbiórka i budowa nowego
ok. 68+032	ok. 68+043	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka i budowa nasypu kolejowego
ok. 68+412	ok. 68+418	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka (wykonanie przekopu kontrolnego i na jego podstawie określenie zakresu prac rozbiórkowych)

-	ok. 68+880	przepust	rów melioracyjny R-G-L	budowa nowego
ok. 69+668	ok. 69+676	przepust	rów melioracyjny R-G-L	rozbudowa
-	ok. 70+198	przejście pod torami	ciąg pieszy	budowa nowego
ok. 70+962	ok. 70+970	przepust	ciek Bierzwienna	remont
ok. 73+711	ok. 73+719	przepust	rów odwodnienia torowego	remont
-	ok. 74+372	wiadukt	ul. Wojska Polskiego w Czernicy	likwidacja przejazdu kolejowo-drogowego i budowa wiaduktu
-	ok. 75+150	przejście pod torami	ciąg pieszy	budowa nowego
ok. 75+499	ok. 75+509	przepust	ów melioracyjny R-P-13	rozbiórka i budowa nowego
Ok. 75+523	ok. 75+524	wiadukt	ciąg pieszo-rowerowy przy drodze wojewódzkiej nr 455 (ul. Wrocławska) w Czernicy	brak prac (obiekt objęty odrębną inwestycją)
ok. 75+523	ok. 75+535	wiadukt	droga wojewódzka nr 455 (ul. Wrocławska) w Czernicy	brak prac (obiekt objęty odrębną inwestycją)
ok. 76+200	ok. 76+208	most	rzeka Odra	rozbiórka i budowa nowego
ok. 76+558	ok. 76+576	przepust	rów melioracyjny	rozbiórka i budowa nowego
ok. 76+927	ok. 76+943	most	jezioro Panieńskie (starorzecze Odry)	rozbiórka i budowa nowego
ok. 77+521	ok. 77+534	przepust	rów melioracyjny 26a	rozbiórka i budowa nowego
ok. 77+587	ok. 77+600	wiadukt	ul. Kolejowa w Zakrzowie Kotowice	brak prac (obiekt objęty odrębną inwestycją)
ok. 79+030	ok. 79+043	przepust	rów melioracyjny (nieczynny)	rozbiórka i budowa nasypu kolejowego
ok. 79+879	ok. 79+889	wiadukt	droga gruntowa	brak prac (obiekt objęty odrębną inwestycją)
ok. 80+015	ok. 80+027	przepust	rów melioracyjny (nieczynny)	rozbiórka i budowa nasypu kolejowego
ok. 80+343	ok. 80+353	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka i budowa nasypu kolejowego
ok. 80+595	ok. 80+603	wiadukt	droga leśna, ścieżka rowerowa	brak prac (obiekt objęty odrębną inwestycją)
ok. 81+192	ok. 81+207	most	rzeka Oława	rozbudowa w zakresie: budowa przęsła w T1, rozbiórka i budowa nowych przyczółków, wzmocnienie konstrukcji przęsła w T2, tężnik wiatrowych, poprzecznic podpora dla uzyskania parametrów wymaganych OPZ i prędkości przejazdu, wykonanie gruntu zbrojonego za przyczółkami, naprawy powierzchniowe i prace izolacyjne na przyczółkach pod T1, – zastosowanie tłumików
ok. 81+419	ok. 81+432	przepust	rów melioracyjny R-Oł.1	rozbiórka i budowa nowego
ok. 81+682	ok. 81+691	przepust	kanalizacja deszczowa	rozbiórka (wykonanie przekopu kontrolnego i na jego podstawie określenie zakresu prac rozbiórkowych)
ok. 81+755	ok. 81+779	przepust	kanalizacja deszczowa	rozbiórka i budowa nasypu kolejowego
-	ok. 82+363	przejście pod torami	ciąg pieszy, stacja Siechnice	budowa nowego
ok. 82+988	ok. 83+006	przepust	ciek Dopływ w Radwanicach	rozbiórka i budowa nowego
ok. 83+122	ok. 83+135	wiadukt drogowy	droga krajowa nr 94 (ul. Opolska) w Siechnicach	remont

ok. 83+238	ok. 83+254	most	rzeka Zielona	rozbudowa w zakresie: poszerzenie obiektu, naprawa powierzchniowa i przeprowadzenia prac izolacyjnych
ok. 83+660	ok. 83+677	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka (wykonanie przekopu kontrolnego i na jego podstawie określenie zakresu prac rozbiórkowych)
ok. 83+930	ok. 83+953	przepust	rów odwodnienia torowego	rozbiórka i budowa nowego
ok. 84+195	ok. 84+206	wiadukt	droga zlikwidowana	rozbiórka i budowa nowego
-	ok. 84+479	wiadukt	linia kolejowa nr 349	budowa nowego
ok. 84+481	ok. 84+492	wiadukt	linia kolejowa nr 349	rozbudowa T1 LK277 w zakresie: wykonanie gruntu zbrojonego za przyczółkami, wykonanie płaszcza żelbetowego na przyczółkach, wzmocnienie konstrukcji przęsła, rozbudowa chodnika służbowego, zastosowanie tłumików
-	ok. 84+627	wiadukt	linia kolejowa nr 132	budowa nowego
-	Ok. 84+823	Przepust	ciek bez nazwy	budowa nowego
ok. 85+189	ok. 85+213	wiadukt drogowy	ul. Szkolna w Radwanicach	brak prac (obiekt nad LK277)

Tabela nr 2. Prace na przepustach

L.p.	Przybliżony kilometraż istniejącej linii kolejowej	Przybliżony kilometraż projektowanej linii kolejowej	Nr drogi	Przybliżony kilometraż projektowanej drogi	Rodzaj obiektu	Przeszkoda	Zakres przewidzianych prac
1	53+254	53+233	DD53N	0+006	Przepust drogowy	rów melioracyjny	rozbiórka i budowa nowego
2	—	54+422	DD53S	0+841	Przepust drogowy	rów melioracyjny	budowa nowego
3	54+829	54+837	DD54S	0+107	Przepust drogowy	rów melioracyjny	rozbiórka i budowa nowego
4	55+033	55+042	DD54S	0+311	Przepust drogowy	rów melioracyjny	rozbiórka i budowa nowego
5	60+466	60+475	DD60N	0+554	Przepust drogowy	rów melioracyjny	rozbiórka i budowa nowego
6	—	60+534	DD60N	0+614	Przepust drogowy	rów melioracyjny	budowa nowego
7	60+858	60+867	-	-	Przepust drogowy	rów melioracyjny	rozbiórka i budowa nasypu
8	—	60+891	DD60N	0+972	Przepust drogowy	rów melioracyjny	budowa nowego
9	—	61+181	DD60N	1+263	Przepust drogowy	rów melioracyjny	budowa nowego
10	61+187	61+196	-	-	Przepust drogowy	rów melioracyjny	rozbiórka i budowa nasypu
11	66+257	66+264	-	-	Przepust drogowy	rów melioracyjny	rozbiórka i budowa nowego
12	66+259	66+266	-	-	Przepust drogowy	rów melioracyjny	rozbiórka
13	67+676	67+684	-	-	Przepust drogowy	rów melioracyjny	rozbiórka i budowa rowu
14	69+668	69+676	DD69S	0+019	Przepust drogowy	rów melioracyjny	rozbiórka i budowa nowego
15	84+786	84+823	-	-	Przepust drogowy	rów melioracyjny	rozbiórka i budowa rowu

4. Odwodnienie linii kolejowej oraz projektowanych dróg

Wody opadowe i roztopowe z terenów kolejowych odprowadzane będą w miarę możliwości do istniejących kanałów deszczowych. W przypadku braku kanalizacji odbiornikami będą rowy, kanały, ciek, itp. Przewiduje się zastosowanie przepompowni wód opadowych w przypadku, gdy projektowanie odwodnienia (kanalizacja deszczowa, odbiory z odwodnienia torowego) wykonane będą poniżej odbiornika. Odbiorniki naturalne, do których będą odprowadzane wody opadowe i roztopowe zostaną zabezpieczone przed zanieczyszczeniami

w osadnikach substancji sedymentujących. W zakresie odwodnienia projektowanych dróg/przejazdów przewiduje się, że skanalizowane będą odcinki dróg ograniczone krawężnikami, ścianami betonowymi lub odwodnieniem liniowym. Wstępnie przyjęto, że wody opadowe i roztopowe z odwodnienia układu drogowego odprowadzane będą do istniejących i projektowanych rowów drogowych i kolejowych oraz istniejących cieków naturalnych.

Dla odcinków, gdzie nie ma możliwości odprowadzenia wód z odwodnienia projektowanej inwestycji do odbiorników (rowy, kanały, cieki) lub kanalizacji deszczowej zaplanowano wybudowanie zbiorników infiltracyjnych (w granicach terenu, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie).

5. Skrzyżowania z drogami publicznymi oraz urządzenia sterowania ruchem kolejowym (SRK)

W ramach przedsięwzięcia przewidziano m.in. demontaż istniejących, nienadających się do eksploatacji urządzeń SRK oraz ich wymianę i zamontowanie w zgodzie z obowiązującymi przepisami prawnymi oraz wytycznymi w zakresie bezpieczeństwa, dla sprawnego funkcjonowania całości linii kolejowej. W ramach inwestycji przewiduje się likwidację 3 przejazdów (możliwe jest odstępianie od ich likwidacji). Wraz z utrzymaniem bądź zmianą kategorii przejazdów kolejowo-drogowych przewidziano remont, przebudowę lub rozbudowę odcinków dróg prowadzących do przejazdów w zakresie niezbędnym do uzyskania parametrów dróg zgodnych z obowiązującymi przepisami. W przypadku likwidacji przejazdów przewidziano w wybranych lokalizacjach budowę odcinków dróg równoległych do linii kolejowej w celu umożliwienia dojazdu z rejonu likwidowanego przejazdu do sieci dróg publicznych. W ramach modernizacji linii kolejowej C-E 30 przewidywane są dojścia do peronów w poziomie szyn oraz przejścia podziemne.

Na przedmiotowym odcinku zostało zaprojektowane urządzenie detekcji stanów awaryjnych taboru (dSAT) na szlaku Czernica Wrocławska – Siechnice. Urządzenie to służy do automatycznego wykrywania awarii taboru kolejowego, dzięki czemu ograniczane są zmiany w komunikacji kolejowej, opóźnienia i niedogodności dla pasażerów.

6. Elektroenergetyka

Przewiduje się demontaż istniejącej linii potrzeb nietrakcyjnych prowadzonej zasadniczo na konstrukcjach wsporczych sieci trakcyjnej i budowę nowej linii na indywidualnych konstrukcjach wsporczych w wykonaniu napowietrznym i kablowym. Zakłada się budowę nowych stacji transformatorowych (stacje, które były wybudowane w ostatnich latach i są w dobrym stanie technicznym będą nadal eksploatowane).

W ramach wykonywanych prac przewiduje się modernizację sieci i urządzeń elektroenergetycznych, w tym::

- budowę oświetlenia terenów kolejowych;
- budowę urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów;
- budowę linii elektroenergetycznych nN 0,4 kV zasilających odbiory elektryczne (oświetlenie, ogrzewanie rozjazdów, SRK, teletechniczne, budynki kolejowe i inne);
- montaż urządzeń i sieci do sterowania zdalnego urządzeniami elektroenergetycznymi do 1 kV;
- montaż urządzeń i sieci sterowania zdalnego łącznikami trakcyjnymi.

Dodatkowo przewiduje się przebudowę oświetlenia drogowego i oświetlenia zlokalizowanego na wiaduktach drogowych. Przebudowa ww. oświetlenia będzie realizowana na podstawie warunków technicznych przebudowy, wydanych przez ich właścicieli.

7. Sieć trakcyjna

Przewiduje się kompleksową wymianę sieci trakcyjnej wraz z konstrukcjami wsporczymi oraz przebudowę wszystkich istniejących zasilaczy.

8. Telekomunikacja

Przewidziano przebudowę/budowę infrastruktury telekomunikacyjnej.

9. System radiołączności

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się przebudowę systemu radiołączności.

10. Obiekty kubaturowe

Przewidziano budowę nowych obiektów kubaturowych oraz prowadzenie prac remontowych na już istniejących obiektach.

11. Kolizje planowanej inwestycji z infrastrukturą i instalacjami

Na trasie przedmiotowego odcinka linii kolejowej występuje różna infrastruktura, oprócz dróg, są również sieci wodociągowe, kanalizacyjne, gazowe, teletechniczne oraz elektroenergetyczne, które wymagają przebudowy.

Na przedmiotowym odcinku linii kolejowej występują liczne skrzyżowania kablowe i napowietrzne linii elektroenergetycznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia (równych i większych jak 110 kV) z linią kolejową. Wszystkie skrzyżowania istniejących linii elektroenergetycznych z projektowaną infrastrukturą kolejową, które nie spełniają wymagań norm, będą podlegały przebudowie lub zabezpieczeniu na podstawie warunków technicznych przebudowy, wydanych przez ich właścicieli. W przypadku wystąpienia kolizji podziemnych lub napowietrznych linii telekomunikacyjnych z projektowaną infrastrukturą kolejową, kolidująca infrastruktura będzie podlegać przebudowie i/lub zabezpieczeniu. Analizowana inwestycja krzyżuje się również z gazociągami o ciśnieniu nie mniejszym jak 0,5 MPa, które to w związku z wykonywanymi pracami będą podlegać przebudowie.

Jak wskazano w dokumentacji, projektowanie oraz realizacja przedsięwzięcia odbywać się będzie w oparciu o obowiązujące przepisy prawne. Do wykonania wszystkich obiektów, wykorzystane będą typowe urządzenia i maszyny budowlane. Stosowane będą typowe technologie wykonania zarówno robót budowlanych, jak i prac montażowych.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska we Wrocławiu
p.o. Regionalny Konserwator Przyrody
we Wrocławiu

Katarzyna Łapińska
*/podpisano kwalifikowanym
podpisem elektronicznym/*