



Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim

Gorzów Wielkopolski, 13 maja 2025 r.

**Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach znak: WZŚ.420.24.2020.PT z
dnia 13 maja 2025 r.**

Charakterystyka przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie objęte wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach pn. Rozbudowa odcinka linii kolejowej nr 358 od km 34+638 do km 36+580 wraz z budową nowego mostu z rozbiórką istniejącego mostu na rz. Odrze dla inwestycji pod nazwą: „Rewitalizacja mostu kolejowego w km 35,764 na linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin” realizowanego w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej”, uległo zmianie względem zakresu określonego w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Wyżej wymieniona zmiana wynika z wpisania istniejącego mostu decyzją Wojewódzkiego Lubuskiego Konserwatora Zabytków do ewidencji zabytków. Wskutek tej decyzji konserwator nie wyraził zgody na całkowitą rozbiórkę istniejącego mostu, a jedynie na rozbiórkę 1-go filara nurtowego nr 9, 2-ch przęseł nurtowych nr 8, 9 i przebudowę przyczółków oraz rozbiórkę toru i trakcji kolejowej. Dodatkowo ze względu na kolizję planowanego zamierzenia inwestycyjnego z projektowanym w ramach odrębnej inwestycji kablem teletechnicznym, w raporcie uwzględniono przebudowę tego kabla poprzez wykonanie kanalizacji teletechnicznej metodą przewiertu pod dnem rzeki Odry. Po uwzględnieniu zmian zamierzenie inwestycyjne będzie polegało na:

- budowie nowego mostu kolejowego na rzece Odrze w ciągu linii kolejowej nr 358 Zbąszynek – Gubin na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk;

- rozbudowie wiaduktu kolejowego w km 36,430 – rozbudowa wiaduktu na dojeździe do mostu obejmie m.in. rozbiórkę przęsła i fragmentu podpór; odtworzenie podpór i budowę nowego przęsła;
- rozbudowie linii kolejowej nr 358 na odcinku od km 34,638 do km 36,580, tj. na dojazdach do projektowanego mostu;
- częściowej rozbiórce i przebudowie istniejącego mostu – rozbiórce będzie podlegała jedna podpora nurtowa nr 9, dwa przęsła nurtowe nr 8 i 9, nawierzchnia torowa na obiekcie i trakcja kolejowa, natomiast przebudowie podlegać będą istniejące przyczółki mostu;
- przebudowie kolidujących sieci uzbrojenia terenu;
- budowie kanalizacji teletechnicznej pod dnem rzeki Odry.

Celem przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa na odcinku linii kolejowej nr 358 w km 34,638 – 36,580, poprawa stanu technicznego mostu na rzece Odrze poprzez budowę nowego mostu na rzece Odrze spełniającego kryteria eksploatacyjne (dostosowanie linii do prędkości 120 km/h) oraz dostosowanie mostu do wymogów Odrzańskiej Drogi Wodnej poprzez spełnienie klasy żeglowności Va.

Linia kolejowa nr 358 Zbąszynek – Czerwieńsk (na odcinku od km 34,638 do km 36,580) jest linią pierwszorzędą, jednotorową, zelektryfikowaną. Na przedmiotowym odcinku są realizowane regularne przewozy pasażerskie i towarowe. Dla analizowanej inwestycji określono prędkość eksploatacyjną (maksymalną) pociągów pasażerskich na 120 km/h, natomiast pociągów towarowych na 100 km/h.

Przedsięwzięcie jest podzielone na 3 etapy.

Etap 1 – prace przygotowawcze:

- przebudowa sieci telekomunikacyjnej:

- wykonanie przewiertu pod dnem rzeki Odry – przy pomocy wiertnic do przewiertów sterowanych – wszelkie prace będą prowadzone ze stanowisk brzegowych bez konieczności wejścia w koryto rzeki;
- przebudowa sieci telekomunikacyjnej na nową trasę sieci – przy pomocy koparek, drobnego sprzętu i środków transportu oraz wiertnic jw.;
- przebudowa/zabezpieczenie gazociągu;
- wycinka drzew i krzewów;
- zdjęcie humusu.

Etap 2 – budowa nowego mostu, przebudowa istniejącego mostu, rozbudowa linii kolejowej i rozbudowa wiaduktu:

- wykonanie nowych podpór, a w ramach tych prac wykonanie:
 - fundamentów palowych na terenie zalewowym z poziomu terenu, a w korycie rzeki poprzez montaż ścianek szczelnych, stalowych i wbijanie pali ze sztucznych wysp lub z barek;
 - oczepów pali na terenie zalewowym z poziomu terenu, a w korycie rzeki w zabezpieczeniu ze ścianek szczelnych;
 - korpusów podpór;
 - ław podłożyskowych;
 - ciosów podłożyskowych;
- wykonanie stref przejściowych za przyczółkami;
- wykonanie poszerzenia nasypów na dojazdach;

- montaż łożysk na ciosach;
- montaż nowej konstrukcji stalowej przęseł na nowych podporach (8 podpór w tym: 2 podpory zlokalizowane w nurcie rzeki) w nowym śladzie toru – montaż 7 przęseł kratownicowych z jazdą dołem w układzie swobodnie podpartym i ortotropowym korytem balastowym;
- wykonanie podsypki z tłucznia;
- montaż toru na podkładach;
- montaż odbojnic;
- montaż trakcji kolejowej na moście;
- przebudowa trakcji kolejowej na dojazdach;
- przebudowa sieci SRK na moście i dojazdach;
- przełożenie ruchu kolejowego na nowy most;
- rozbudowa wiaduktu kolejowego poprzez wykonanie: rozbiórki przęsła i fragmentu podpór, odtworzenie podpór i budowę nowego przęsła.

Etap 3 – częściowa rozbiórka istniejącego mostu:

- rozbiórka elementów wyposażenia;
- rozbiórka konstrukcji dwóch przęseł nurtowych nr 8 i 9, ze stanowisk brzegowych oraz z nurtu przy użyciu barek;
- rozbiórka korpusów jednej podpory nurtowej nr 9 planowanej do usunięcia z nurtu rzeki przy użyciu zabezpieczenia wód przy użyciu barek;

- rozbiórka górnych części fundamentów do poziomu 1 m pod poziom terenu, podpory nurtowej w zabezpieczeniu z istniejących ścianek szczelnych;
- rozbiórka istniejących elementów zabezpieczających podpory poniżej i powyżej mostu;
- oczyszczenie i uporządkowanie terenu pod obiektem.

W ramach inwestycji zaplanowano nową konstrukcję mostu równolegle do istniejącego obiektu.

Przesunięcie osi toru względem toru istniejącego jest równe 8,00 m. Zaprojektowano konstrukcję 7-mio przęsłową, kratownicową, swobodnie podpartą na nowych podporach. Kratownice zaprojektowano z jazdą dołem.

Podstawowe parametry nowego obiektu:

- długość obiektu = długość eksploatacyjna obiektu – ok. 490,00 m;
- konstrukcja przęsła – kratownica stalowa;
- konstrukcja przyczółków – pełnościenne;
- konstrukcja filarów – pełnościenne;
- posadowienie – pośrednie na palach.

Do wykonania obiektu zastosowane będą następujące materiały i technologie:

- konstrukcja nośna przęseł – stal konstrukcyjna;
- ciosy podłożyskowe – beton;
- stal zbrojeniowa;

- izolacja płyty pomostu – powłoki elastyczne odporne na zasypkę koryta balastowego w postaci tłucznia;
- urządzenia dylatacyjne – modułowe;
- podsypka pod torowiskiem – tłuczniowa;
- torowisko – szyny S60 wraz z odbojnicami S49;
- chodnik służbowy – ocynkowane kraty pomostowe lub pomost kompozytowy;
- ochrona betonu stykającego się z gruntem – roztwór asfaltowy;
- ochrona betonu stykającego się z powietrzem – hydrofobizacja;
- zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji stalowej;
- wpusty deszczowe – dostosowane do przedmiotowej konstrukcji obiektu;
- kanalizacja deszczowa – z materiałów odpornych na działanie promieni UV typu HDPE – (kolektor podwieszony do konstrukcji; kolektor umieszczony w gruncie) – nie przewiduje się podczyszczania wód opadowych i roztopowych, przewiduje się odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z projektowanej kanalizacji deszczowej projektowanymi wylotami po stronie północnej – do cieku zlokalizowanego przy przyczółku; po stronie południowej – do rzeki Odry.

Agnieszka Nowak

p.o. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Gorzowie Wielkopolskim

/-dokument podpisany elektronicznie-/