

Załącznik nr 1 do decyzji
znak: OO.421.3.11.2020.MSI.30
z dnia: 28.06.2022 r.

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowana inwestycja polega na budowie nowych linii kolejowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz przebudowę niezbędnych elementów istniejącej infrastruktury celem dowiązania nowego układu.

Początek nowej linii kolejowej nr 627 znajduje się w rejonie stacji Podłęże R301, która jest projektowana na linii kolejowej nr 95 Kraków Mydlniki – Podłęże km ok. 31+138 toru 1. Na linii nr 95 pomiędzy torami nr 1 i 2 zaprojektowano połączenie rozjazdowe umożliwiające wjazd na łącznicę nr 627 z obu torów linii nr 95 z prędkością 80 km/h. Ponadto na odcinku dowiązania do linii kolejowej nr 95 zakłada się przebudowę układu torowego wraz z podtorzem i infrastrukturą techniczną.

Początek nowej linii kolejowej nr 622 znajduje się na stacji Podłęże R401, która jest projektowana na linii kolejowej nr 91 Kraków Główny – Medyka ok. km 14+540. Zapewniono pełne relacje dla zjazdu na nową linię poprzez zabudowę pełnego trapezu na linii kolejowej nr 91, które umożliwia jazdę na kierunek zwrotny z prędkością 60 km/h.

Na odcinku F projektuje się stacje Podłęże Balachówka oraz Gdów. Stacje te, oprócz dwóch torów głównych zasadniczych będą posiadały po trzy i po dwa tory główne dodatkowe. W kilometrze ok. 10+115 projektuje się przejście dyspozytorskie podg. Surówki. Szlak st. Podłęże Balachówka – podg. Surówki oraz podg. Surówki – st. Gdów jest częścią nowoprojektowanej linii kolejowej nr 622 na dwutorowym odcinku tej linii. Ze względu na duże różnice wysokości terenu szlak w zakresie km proj. ok. 8+305 – 9+205 będzie w tunelu. Na szlakach zlokalizowane będą dwa przystanki osobowe: PO Zagórze koło Niepołomic oraz PO Wiatowice.

(*podg – posterunek odgałęźny, PO – przystanek osobowy, ST – stacja)

- Wariant W4 wybrany do realizacji (wariant inwestycyjny) obejmuje następujące prace:
- budowę nowoprojektowanych linii LK 622 (dwutorowa) i LK 627 (jednotorowa) z dostosowaniem infrastruktury technicznej do prędkości pociągów pasażerskich $V_{pmax} = 160$ km/h, a dla pociągów towarowych, $V_{tmax} = 120$ km/h na LK 622 oraz $V_{pmax} = 80$ km/h dla pociągów pasażerskich i $V_{tmax} = 80$ km/h dla pociągów towarowych na LK 627;
 - przebudowę LK 91 (w km ok. 12+608 – 15+201, przy czym prace torowe prowadzone będą w km ok. 14+400 – 15+200) i przebudowę LK 95 (w km ok. 29+018 – 31+250 toru 1/ km ok. 29+679 – 32+050 toru 2 przy czym prace torowe prowadzone będą w km ok. 30+750 – 31+250 toru 1 i 31+150 – 32+050 toru 2); Dodatkowo na linii LK 95 od ok. km istn. 29+018 do ok. 29+370 toru 1/od ok. km istn. 29+679 do ok. 30+030 toru 2 prowadzone będą prace dowiązaniowe infrastruktury technicznej sieci SRK;

- w układzie rozjazdów i geometrii torów LK 622 uwzględnienie rezerwy pod wykonanie w przyszłości dobudowy trzeciego toru po północnej stronie LK 91;
- budowę tunelu w km ok. proj. 8+305 – 9+205 o długości 900 m w rejonie miejscowości Zabłocie, którego część podziemna będzie przebiegać od ok. km proj. 8+380 do 9+115 na odcinku o długości 735 m. Tunel będzie się składał z dwóch przewodów jednotorowych. Przewody są połączone przewiązką w środku tunelu. Każdy przewód pełni funkcję tunelu ewakuacyjnego dla drugiego przewodu. Dla lokalizacji przewiązki przyjmuje się tolerancję 25 m ze względu na konieczność dopasowania lokalizacji przewiązki do napotkanych warunków gruntowych na budowie.
- budowę konstrukcji wsporczych oraz budowę nowej sieci trakcyjnej dla LK622 i 627. Poza tunelem w torach szlakowych oraz głównych zasadniczych nowych stacji Podłęża Balachówka i Gdów planuje się sieć YC150-2CS150, zaś w tunelu sieć łańcuchową YC150-2CS150; na liniach LK 91 i LK 95 planuje się odpowiednio sieci typu YC150-2CS150 i typu YC120-2CS150;
- odbudowę i regulację sieci typu C120-2C na torach głównych zasadniczych stacji Podłęża (LK 95);
- budowę nowej sieci trakcyjnej – łańcuchowej typu YC150-2CS150 w tunelu w km ok. proj. 8+305 – 9+205;
- budowę linii potrzeb nietrakcyjnych na całym odcinku LK nr 622 oraz 627 (za wyjątkiem LK 91, gdzie linia potrzeb nietrakcyjnych występuje na szlaku podg. Gaj – Podłęża);
- budowę systemu SRK na odcinku linii kolejowej nr 622 od stacji Podłęża (R401) do km proj. ok. 17+487 toru 1/ 17+549 toru 2 razem ze stacją Gdów i włączeniem linii kolejowej nr 627 do linii kolejowej nr 622 (stacja Podłęża Balachówka) oraz na linii kolejowej nr 91 od km 12+619 do km 18+478 i linii kolejowej nr 95 od km 29+094 do km 33+321;
- budowę systemu telekomunikacji wzdłuż całego odcinka LK 622 (od km proj. ok. 0+345 tor 1/0+000 tor 2 do km proj. ok. 17+ 487 toru 1/ 17+549 toru 2) oraz łącznicy nr 627 (od km proj. ok. 0+000 do km proj. ok. 1+928), LK 91 (od km 13+925 do km 14+540) oraz LK 95 (od km 30+760 tor nr 1 do km 33+840);
- przebudowę sieci energetycznych niskiego, średniego i wysokiego napięcia kolidujących z projektowanymi rozwiązaniami wzdłuż całego odcinka F i J;
- budowę następujących posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych: ST Podłęża Balachówka (ok. km proj. 3+313 LK 622), PO Zagórze koło Niepołomic (ok. km proj. 6+773 LK 622), podg. Surówki (ok. km proj. 10+115 LK 622), PO Wiatowice (ok. km proj. 11+985 LK 622), ST Gdów (ok. km proj. 16+255 LK 622);
- budowę placu ładunkowego w km proj. ok. 17+000 LK 622 w miejscowości Gdów;
- rozbiórkę istniejących i budowę nowych obiektów inżynierskich (mosty kolejowe, mosty drogowe, wiadukty kolejowe, wiadukty drogowe, przepusty kolejowe i drogowe, ściany oporowe, przejścia podziemne) wraz z pracami hydrotechnicznymi w ich sąsiedztwie;
- przebudowa wiaduktu kolejowego w km ist. 30+747 na LK 95 (km istn. ok. 31+410 toru 2);
- budowę 2 nowych nastawni na st. Podłęża Balachówka i st. Gdów;
- budowę miejsc postojowych, chodników oraz drogi dojazdowej w rejonie nastawni kolejowych;
- budowę nowego odwodnienia na LK 622 i LK 627 (za wyjątkiem LK 91 oraz LK95, gdzie istniejące linie kolejowe odwadniane są przez spadki poprzeczne torowiska na

- zewnątrz układu torowego na skarpę lub do rowów przytorowych, skąd trafiają do odbiorników w postaci cieków naturalnych);
- budowę nowych peronów wraz z dojazdami oraz infrastrukturą towarzyszącą, z uwzględnieniem osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
 - rozbiórkę zbędnej infrastruktury;
 - budowę dróg równoległych oraz chodników, a także budowę placów do zawracania; budowę skrzyżowań dwupoziomowych wraz z rozbudową i budową dróg w rejonie istniejących i projektowanych skrzyżowań dwupoziomowych;
 - przebudowę/rozbudowę istniejących dróg równoległych do linii kolejowej w związku z budową układu torowego;
 - budowę dojazdów do projektowanych peronów i przejść podziemnych umożliwiające bezkolizyjne dojeżdżenie do peronów;
 - przebudowę uzbrojenia terenu kolidującego z planowanym przedsięwzięciem lub rozbiórka nieczynnych sieci, w tym: sieci wodociągowych, gazowych, kanalizacyjnych, ciepłociągowych oraz sieci teletechnicznych i elektroenergetycznych.

W ramach inwestycji przewiduje się wykonanie robót budowlanych w zakresie rozbiórki budynków będących w złym stanie technicznym bądź kolidujących z rozwiązaniami projektowymi. Do wyburzeń przewidziano zarówno budynki mieszkalne, jak i obiekty gospodarcze i garażowe. Do rozbiórki przewidziano ok. 22 obiekty lub zespoły obiektów kubaturowych, w tym kilkanaście budynków lub zespołów budynków mieszkalnych.

W ramach przedsięwzięcia planuje się budowę nowych dróg równoległych, budowę skrzyżowań dwupoziomowych wraz z korektą przebiegu/budową dróg, przebudowę/korektę przebiegu istniejących dróg równoległych do linii kolejowej oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych z zjazdami pieszymi i dojazdami do peronów.

W ramach przedsięwzięcia budowę następujące obiektów inżynierskich:

- 1) 17 mostów kolejowych (budowa obiektów),
- 2) 6 mostów drogowych (w tym: rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu – 3 szt., budowa – 3 szt.)
- 3) 12 wiaduktów kolejowych (11 – budowa, 1 – przebudowa),
- 4) 5 wiaduktów drogowych (budowa),
- 5) 12 przepustów kolejowych (budowa),
- 6) 11 przepustów drogowych (w tym: rozbiórkę istniejących i budowę nowych – 2 szt., budowę nowych przepustów – 9 szt.);
- 7) 1 tunel (budowa)
- 7) 2 przejścia pod torami (budowa);
- 8) 9 ścian oporowych (budowa nowych obiektów);
- 9) 9 konstrukcji oporowych – z palisad oporowych lub gruntu zbrojonego (budowa).

Nowobudowana infrastruktura kolejowa będzie krzyżowała się z następującymi drogami klasy krajowej, wojewódzkiej oraz autostradą:

- autostradą A4 w rejonie km proj. ok. 5+819, nad autostradą będzie wybudowany wiadukt kolejowy;
- drogą krajową DK94 w rejonie km proj. ok. 7+615, nad linią kolejową będzie wybudowany wiadukt drogowy;

- drogą wojewódzką DW964 w rejonie km proj. ok. 3+173, nad drogą wojewódzką będzie wybudowany wiadukt kolejowy;
- drogą wojewódzką DW967 w rejonie km proj. ok. 16+254, nad linią kolejową będzie wybudowany wiadukt drogowy.

W ramach inwestycji przewiduje się również budowę i przebudowę dróg równoległych do nowoprojektowanego odcinka F oraz J linii kolejowej, zamierzenia przekraczające długość 1 km:

- przebudowa drogi krajowej nr 94 klasy GP wraz z drogami serwisowymi wewnętrznymi, przekroczeniem LK 622 w km proj. 7+600 – 7+700 LK 622 (długości ok. 1200 m);
- budowa drogi wewnętrznej w km proj. ok. 9+200 – 10+650 strona prawa LK 622 (długości ok. 1550 m);

W ramach prac objętych wnioskiem planowana jest budowa tunelu T11 o długości ok. 900 m (od km proj. 8+305 – 9+205), który na odcinku 735 m w ok. km proj. 8+380 - 9+115 przebiega pod ziemią. Tunel będzie składał się z dwóch przewodów jednotorowych. Wykopy portalu północnego włączając wykop startowy znajdują się od km ok. 8+225 do km ok. 8+405 (180 m), zaś wykopy przy południowym portalu włączając wykop startowy znajdują się od km ok. 9+080 do km ok. 9+250 (170 m).

Wszystkie mosty kolejowe na odcinku F i J projektowane są na wodę trzystuletnią, tj. $Q=0.3\%$, mosty drogowe w ciągu dróg klasy G na wodę dwustuletnią, tj. $Q=0,5\%$ oraz mosty drogowe w ciągu dróg klasy L i D na wodę stuletnią, tj. $Q=1\%$. W żadnym przypadku nie przewiduje się lokalizacji podpór obiektów w korycie przekraczanego cieku.

Odwodnienie odcinka objętego przedmiotową inwestycją realizowane będzie za pomocą rowów przytorowych, odcinków kanalizacji opadowej oraz odwodnienia wgłębnego. Odwodnienie torów będzie zapewnione przez odpowiednio ukształtowane spadki poprzeczne i podłużne górnych warstw podtorza, kierujące wody opadowe do projektowanych rowów przytorowych, po skarpach w teren lub odwodnienia wgłębnego. Wody opadowe z peronów odprowadzane będą za pomocą odwodnienia liniowego i skierowane do odbiorników lub przez spływ na skarpę lub do rowu. Rowy torowe planuje się wykonać jako ziemne z umocnieniem ażurowym. Nie będą stosowane korytka głębokie. Skarpy rowów będą umacniane poprzez darniowanie i obsianie mieszanką traw. Minimalne nachylenie skarp rowów będzie wynosić 1:1,5, lokalnie (tylko z uwagi na ograniczenia wynikające z morfologii i zagospodarowania terenu) możliwe jest zastosowanie pochyleń nie większego niż 1:1.

Odwodnienie budowanych i przebudowywanych dróg będzie realizowane za pomocą rowów trawiastych nieumocnionych, umocnionych płytami ażurowymi wypełnionymi humusem i obsianymi trawą, umocnionych korytkami betonowymi płytkami, korytkami góorskimi, bystrotokami, brukiem na zaprawie lub za pomocą kanalizacji.

Wody opadowe odprowadzane będą do cieków naturalnych: Potoku Podłęzanka, cieków bez nazwy w zlewni Podłęzanki, Potoku Lipnica, cieku bez nazwy w zlewni Raby, a także do przytorowych i przydrożnych rowów oraz na skarpy torowe. Łącznie przewiduje się realizację ok. 82 wylotów.

Na obecnym etapie prac projektowych planuje się następujące korekty trasy cieków naturalnych na dłuższych odcinakach:

- ze względu na dowiązanie do innych inwestycji – tj. projektowanego węzła Niepołomice, konieczna będzie korekta przebiegu Podłężanki w rejonie skrzyżowania z projektowaną linią kolejową nr 622 na długości ok. 750 m. W rejonie mostu kolejowego w km proj. ok. 7+220 przebudowa koryta Podłężanki na długości ok. 178 m,
 - korekta przebiegu koryta cieku bez nazwy, wzdłuż nasypu linii kolejowej pomiędzy km proj. ok. 9+770 a 10+110 na długości ok. 330 m,
 - w rejonie przecięć LK 622 przez potok Lipnica, który wielokrotnie krzyżuje się z projektowaną linią kolejową pomiędzy km proj. ok. 15+400 a km proj. ok. 16+000,
- Dodatkowo w ramach inwestycji przewiduje się przebudowę/wzmocnienie wałów powodziowych w km 2+631 potoku Podłężanka.

Zbiorniki retencyjne zaplanowano w następujących lokalizacjach:

- ZR w km ok. 3+265 przed wylotem do Podłężanki;
- ZR w km ok. 8+090, przed wylotem do cieku bez nazwy w zlewni Podłężanki;
- ZR w km ok. 12+065, przed wylotem do rowu drogowego;
- ZR w km ok. 12+640, przed wylotem do rowu drogowego;
- ZR w km ok. 16+380, przed wylotem do rowu drogowego;
- ZRR w km ok. 17+120.

Zbiornik w km 17+120, zlokalizowany w rejonie stacji Gdów z uwagi na korzystne warunki gruntowo – wodne wykonany zostanie jako zbiornik retencyjno – rozsączający. Pozostałe zbiorniki zaplanowano jako zbiorniki szczelne.

Planowana jest przebudowa trzech linii napowietrznych należących do sieci wysokiego napięcia (WN) oraz jednej linii napowietrznej należącej do sieci najwyższych napięć (NN):

- linia 2x110 kV relacji Wieliczka – Niepołomice 2 MAN/Niepołomice – Kurów - przecięcie z linią kolejową w ok. km proj. 5+174 LK 622 toru 1,
- linia 110 kV relacji Niepołomice – Kurów - przecięcie z linią kolejową w ok. km proj. 7+055 LK 622 toru 1,
- linia 110 kV relacji Wygoda – Dobczyce - przecięcie z linią kolejową w ok. km proj. 15+004 LK 622 toru 1,
- linia 2x400 kV relacji Skawina-Rzeszów, Skawina-Tarnów - przecięcie z linią kolejową w ok. km proj. 14+550 LK 622 toru 1.

oddziaływanie na powierzchnię gleby i ziemię będzie ograniczało się głównie do prac związanych z likwidacją istniejących i budową nowych słupów i ich fundamentów oraz z dowozem materiałów na miejsce budowy. Ponieważ przebudowa omawianych fragmentów sieci energetycznych wysokich i najwyższych napięć będzie prowadzona w istniejącym korytarzu przestrzennym, nie przewiduje się zwiększenia zajętości terenu ponad stan istniejący. Omawiane linie energetyczne znajdują się niemalże wyłącznie na obszarach wykorzystywanych rolniczo. Ograniczenia użytkowania terenu w fazie eksploatacji będą występować jedynie w miejscach posadowienia konstrukcji wsporczych. Obszar pod rozciągającymi się między nimi liniami energetycznymi może być bez ograniczeń wykorzystywany rolniczo.

Planowane do przebudowy odcinki gazociągów wysokiego ciśnienia znajdują się w następujących lokalizacjach:

- GW1 - równoległy do torów kolejowych – ok. km proj. 5+468 – 5+497 LK 622 toru 1,

- GW2 - przecinający tory kolejowej w ok. km proj. 15+226 LK 622 toru 1.

Oba odcinki gazociągów zlokalizowane są na terenach zagospodarowanych rolniczo. Zajętość terenu pod przebudowę gazociągu będzie niewielka: długość odcinków do przebudowy to ok. 35 m GW1 i ok. 100 m GW2, przy czym wyznacza się strefy kontrolowane wynoszące 3 m na obie strony gazociągu GW1 i 4 m na obie strony gazociągu GW2. Szacowane minimalne zagłębienie osi gazociągu będzie wynosiło ok. 1,45 m, zaś maksymalne 4,51 m.

**Regionalny Dyrektor Ochrony
Środowiska w Krakowie**

mgr Rafał Rostecki
/podpis elektroniczny/

