

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia

I. Zakres planowanego przedsięwzięcia

Przedsięwzięcie zakłada modernizację linii kolejowej nr 131 na odcinku Nakło Śląskie (km 29+000) – Kalina (km 68+800) wraz z towarzyszącą infrastrukturą w km 28+500 – 68+940 oraz budowę i przebudowę infrastruktury kolejowej na liniach kolejowych stycznych prowadzoną w ramach projektu „Prace na linii kolejowej C-E-65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karsznice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo dla zadania pn. LOT B – Prace na linii kolejowej 131 na odcinku Nakło Śląskie (km 29,000) – Kalina (km 66,800) oraz zaprojektowanie podstacji trakcyjnych i infrastruktury kolejowej na linii kolejowej 131 i 144”.

Prace na liniach stycznych projektowane są w km:

- Linia kolejowa nr 144 na odcinku od km 0+149 do km 1+682 (Tarnowskie Góry),
- Linia kolejowa nr 143 na odcinku od km 0+800 do km 1+695 (Kalety),
- Linia kolejowa nr 127 na odcinku od km 29+000 (Nakło Śląskie) do km 33+465 (Tarnowskie Góry),
- Linia kolejowa nr 128 na odcinku od km 29+000 (Nakło Śląskie) do km 33+615 (Tarnowskie Góry),
- Linia kolejowa nr 129 na odcinku od km 35+947 (Tarnowskie Góry) do km 49+037 (Kalety),
- Linia kolejowa nr 130 na odcinku od km 35+871 (Tarnowskie Góry) do km 49+032 (Kalety),
- Linia kolejowa nr 950 na odcinku od km 0+000 do km 5+897 (Tarnowskie Góry),
- Linia kolejowa nr 951 na odcinku od km 0+000 do km 5+498 (Tarnowskie Góry),
- Linia kolejowa nr 979 na odcinku od km 0+000 do km 0+856 (Tarnowskie Góry).

Linie 127, 128, 129, 130, 950, 951 i 979 są liniami biegnącymi równolegle do linii kolejowej nr 131.

Zamierzenie budowlane dotyczy następujących prac:

1. Linia kolejowa nr 131 na odcinku od km 29+000 (Nakło Śląskie) do km 68+800 (Kalina) wraz z niezbędną infrastrukturą:
 - od km 28+500 planowane są prace związane z branżą srk (sterowanie ruchem kolejowym), teletechniczną, branżą drogową oraz z budową zbiornika retencyjno-infiltracyjnego,
 - od km 66+800 przebudowywana jest linia zasilająca 110 kV do stacji transformatorowej Herby Nowe w km 68+940.
2. Linia kolejowa nr 144 na odcinku od km 0+149 do km 1+682 (Tarnowskie Góry) wraz z niezbędną infrastrukturą:
 - od km 1+682 (Tarnowskie Góry) do km 14+630 (Tworóg) – na wskazanym odcinku projektuje się jedynie sieć teletechniczną i srk (sterowanie ruchem kolejowym).
3. Linia kolejowa nr 143 na odcinku od km 0+800 do km 1+695 (Kalety) wraz z niezbędną infrastrukturą:

- od km 1+695 (Kalety) do km 7+430 (Koszęcin) – na wskazanym odcinku projektuje się jedynie sieć teletechniczną, srk (sterowanie ruchem kolejowym) oraz sieć trakcyjną.

Przedsięwzięcie zakłada osiągnięcie prędkości konstrukcyjnej do 140 (160) km/h dla pociągów osobowych i do 120 km/h dla pociągów towarowych na większości długości analizowanych linii kolejowych co odpowiada typowi linii według TSI P4, F1.

W ramach inwestycji zakłada się:

- wymianę elementów nawierzchni, które w chwili obecnej powodują ograniczenia prędkości bądź ich stan został zakwalifikowany do szybkiej utraty podatności,
- wzmocnienie podtorza w miejscach, które wynikają z przeprowadzonych badań geotechnicznych, oczyszczenie, udrożnienie bądź odbudowę rowów na szlaku, wykonanie/udrożnienie odwodnienia na stacjach,
- w obrębie stacji przebudowę głowic stacyjnych, oraz zmianę układu torowego w przypadku braku możliwości dostosowania peronów (szerokość), w obecnym układzie stacyjnym,
- budowę, przebudowę, rozbudowę, likwidację obiektów inżynierskich (kolejowych) i inżynierskich (drogowych).

II. Układ torowy i podtorze

Zakres prac objęty przedsięwzięciem ujęty został w Tabeli nr 1.

Tabela nr 1

Odcinek	Zakres przewidywanych prac
Szlak Radzionków (od km 28+500) – Tarnowskie Góry	<ul style="list-style-type: none"> – przebudowa torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 131 – przebudowa toru linii kolejowej nr 127 – przebudowa toru linii kolejowej 128 z jednoczesnym jej przedłużeniem od Nakła Śląskiego do stacji Tarnowskie Góry – zmiany niwelety w postaci jej podniesienia lub obniżenia
Stacja Tarnowskie Góry	<ul style="list-style-type: none"> – przebudowa torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 131 – przebudowa toru linii kolejowej nr 127 – budowa/przebudowa toru linii kolejowej nr 129 – budowa/przebudowa toru linii kolejowej nr 130 – przebudowa toru linii kolejowej nr 144 – przebudowa kolei wąskotorowej na odcinkach kolidujących z: przebudową układów torowych w ciągu linii 131, 127, 128 oraz torów stacyjnych (w szczególności w km 33+200 – 33+560) oraz z przebudową dróg kołowych i przejazdów kolejowych – przebudowa toru linii kolejowej nr 950 – przebudowa toru linii kolejowej nr 951 – przebudowa toru linii kolejowej nr 979 – budowa toru linii kolejowej nr 128 (przedłużenie linii od Nakła Śląskiego) – rozbiorka toru linii kolejowej nr 954 – przebudowa/budowa torów głównych dodatkowych – przebudowa/budowa torów bocznych ze zmianą funkcji na główne dodatkowe – przebudowa/budowa torów bocznych w całości lub na wybranych fragmentach – budowa toru wraz z odpowiednio wyposażonym stanowiskiem do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów przewożących towary niebezpieczne oraz niezbędnej infrastruktury towarzyszącej

Odcinek	Zakres przewidywanych prac
	<ul style="list-style-type: none"> - budowa toru bocznego wraz z rampą ładunkową - zmiany niwelety w postaci jej podniesienia lub obniżenia
Szlak Tarnowskie Góry – Kalety	<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 131 - przebudowa/budowa toru linii kolejowej nr 129 - przebudowa toru linii kolejowej nr 130 - zmiany niwelety w postaci jej podniesienia lub obniżenia
Stacja Kalety	<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 131 - przebudowa toru linii kolejowej nr 129 - przebudowa toru linii kolejowej nr 130 - budowa przejścia toru nr 2 LK 131 nad LK 143 wiaduktem ok. km 2+275 LK 143 - przebudowa torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 143 - przebudowa torów głównych dodatkowych - przebudowa torów bocznych - zmiany niwelety w postaci jej podniesienia lub obniżenia
Szlak Kalety – Strzebiń (docelowo Kalety – Boronów)	<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 131 - zmiany niwelety w postaci jej podniesienia lub obniżenia - budowa/przebudowa dwóch peronów jednokrawędziowych na przystanku osobowym Strzebiń
P.odg. Strzebiń (docelowo likwidacja i włączenie w szlak Kalety – Boronów)	<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 131 - likwidacja posterunku poprzez rozbiórkę istniejących rozjazdów i połączeń torowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą - zmiany niwelety w postaci jej podniesienia lub obniżenia
Szlak Strzebiń – Boronów	<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 131
Stacja Boronów	<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 131 - przebudowa torów głównych dodatkowych - przebudowa torów bocznych - zmiany niwelety w postaci jej podniesienia lub obniżenia
Szlak Boronów – Kalina (do km 68+940)	<ul style="list-style-type: none"> - przebudowa torów nr 1 i 2 linii kolejowej nr 131 - zmiany niwelety w postaci jej podniesienia lub obniżenia

Na projektowanych odcinkach w torach głównych zasadniczych i głównych dodatkowych zastosowana będzie, jako podstawowa nawierzchnia torowa podsypkowa z szynami bezстыkowymi na podkładach strunobetonowych z przytwierdzeniem sprężystym na podsypce tłuczniowej. Lokalnie wyjątkowo (np. na obiektach inżynieryjnych, w bezpośrednim sąsiedztwie odcinków torów nie podlegających przebudowie, itp.) przewiduje się również podkłady drewniane. Do przebudowy torów bocznych mogą być zastosowane materiały starożyteczne pochodzące z demontażu torów głównych zasadniczych, głównych dodatkowych i bocznych w obrębie danej stacji.

Podtorze - warstwa ochronna w torach szlakowych oraz głównych, zasadniczo grubość będzie wynosiła od około 30 do około 40 cm na geotkaninie, natomiast w trudnych warunkach gruntowo-wodnych może ulec zmianie.

III. Odwodnienie

W ramach prac przewidziano przebudowę i uporządkowanie istniejącego systemu odwodnienia głównie poprzez oczyszczenie i odmulenie istniejących rowów otwartych, jak również budowę nowego systemu odwodnienia oraz udrożnienie odwodnienia wgłębnego na stacjach. Zaprojektowano kompleksowe odwodnienie układów torowych, na całym modernizowanym odcinku przewidziano drenokolektory wraz ze studniami rewizyjnymi.

Na odcinkach stacyjnych oraz w przekopach, na międzytorzach, w rejonie jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowej z drogami kołowymi oraz w trudnych warunkach terenowych przewiduje się budowę drenaży francuskich, rurowych oraz drenokolektorów. Dla odprowadzenia wód opadowych i roztopowych zakłada się wykonanie kanalizacji deszczowej w technologii tradycyjnej i z użyciem materiałów powszechnie dostępnych. Dla odcinków rowów przytorowych, których pochylenie podłużne może powodować rozmycie dna lub skarp zakłada się ich umocnienie materiałami naturalnymi lub elementami prefabrykowanymi (w zależności od pochyłości podłużnych występujących w korycie). Odbiornikami docelowymi wód opadowych ujętych w szczelne lub otwarte elementy odwodnienia będą odbiorniki naturalne lub wyjątkowo rowy/zbiorniki bezodpływowe. Odbiornikami transportującymi lub retencjonującymi będą: kanalizacja, zbiorniki retencyjne z ograniczeniem odpływu, bądź urządzenia infiltracyjne i zbiorniki retencyjno-infiltracyjne.

Dla mostów zaprojektowano odwodnienie w postaci:

- most kolejowy w km 33+261 – brak systemu odwodnienia obiektu,
- most kolejowy w km 47+152 – odprowadzenie wody z powierzchni przęsła drenokolektorami i zrzut wód do studni systemu odwodnienia drogowego oraz do studni systemu odwodnienia torowego,
- mostu w km 48+497 – odprowadzenie wody z powierzchni przęsła drenokolektorami i jej zrzut do studni systemu odwodnienia torowego,
- mostu w km 51+916 – odprowadzenie wody z powierzchni przęsła drenokolektorami i jej zrzut bezpośrednio na teren przyległy przy rzece,
- most kolejowy w km 58+640 – odprowadzenie wody z powierzchni rygla górnego konstrukcji drenokolektorami i zrzut wód bezpośrednio do rowu melioracyjnego,
- most kolejowy w km 59+799 – odprowadzenie wody z powierzchni rygla górnego konstrukcji drenokolektorami i zrzut wód do systemu odwodnienia torowego,
- most kolejowy w km 61+248 – odprowadzenie wody z powierzchni przęsła drenokolektorami i zrzut bezpośrednio na teren przyległy przy rzece,
- most kolejowy w km 61+609 – odprowadzenie wody z powierzchni przęsła drenokolektorami i zrzut bezpośrednio na teren przyległy przy rowie,
- most kolejowy w km 63+566 – odprowadzenie wody z powierzchni przęsła drenokolektorami i zrzut wód do rowów systemu odwodnienia torowego.

Obiekt sterowania miejscowego w Kaletach – odprowadzenie wody opadowych i roztopowych z obiektu do miejskiej kanalizacji deszczowej.

Dla obiektu nastawni bezobsługowej w Boronowie odbiornikiem wód opadowych będzie projektowany system kanalizacji deszczowej.

W zakresie zadaszeń zlokalizowanych nad pochylniami i schodami przejść podziemnych w Boronowie, Kaletach, Osadzie Jana w Tarnowskich Górach i Nakle Śląskim oraz wiat

siedziskowych i sektorowych w zależności od lokalizacji woda odprowadzana będzie do kanalizacji deszczowej połączonej z istniejącą siecią lub odwodnieniem torowym lub w przypadku braku innych możliwości na teren kolejowy w pobliżu obiektów.

IV. Obiekty inżynieryjne

W związku z przewidywanym zakresem prac modernizacyjnych infrastruktury kolejowej linii nr 131 na odcinku Nakło Śląskie (km 29+000) – Kalina (km 68+800) wraz z fragmentami linii kolejowych stycznych zakłada się ingerencję w infrastrukturę obiektów inżynieryjnych.

W ramach prowadzonych prac w strefie kolejowych obiektów inżynieryjnych oraz drogowych obiektów inżynierskich przewiduje się m.in. prace polegające na:

- rozbiórce obiektów istniejących i budowę nowych w tej samej lub zbliżonej lokalizacji,
- budowie nowych obiektów w miejscach, gdzie nie występują obiekty istniejące,
- rozbiórce (likwidacji) obiektów istniejących, bez budowy obiektów nowych,
- przebudowie obiektów istniejących,
- rozbudowie obiektów istniejących,
- remoncie obiektów istniejących,
- bieżącej konserwacji obiektów istniejących,

Zakres prac na obiektach inżynieryjnych i inżynierskich przedstawiono w Tabeli nr 2.

Tabela nr 2.

Lp.	Linia	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Zakres prac	Uwagi
1	131	29+229	Przepust kolejowy	rozbiórka (likwidacja)	-
2	131	29+614 strona prawa	Ściana oporowa	budowa nowej	Palisada CFA
3	131	30+055	Przejście pod torami	budowa nowego	p. o. Nakło Śląskie
4	131	30+440	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla pławów
5	131	30+777	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
6	131	30+778	Przepust drogowy	rozbiórka (likwidacja)	
7	131	31+414	Wiadukt drogowy	budowa nowego	-
8	131	32+109 strona lewa	Ściana oporowa	budowa nowej	ściana kątowna
9	131	32+103	Wiadukt drogowy	brak prac	Obiekt poza zakresem prac
10	131	32+312	Przejście pod torami	budowa nowego	p. o. Tarnowskie Góry Osada Jana
11	131	32+324	Przepust kolejowy	rozbiórka (likwidacja)	-
12	131	32+300 strona lewa	Ściana oporowa	budowa nowej	Palisada
13	131	32+300 strona prawa	Ściana oporowa	budowa nowej	ściana kątowna na dojeździe
14	131	32+344 strona prawa	Ściana oporowa	budowa nowej	ściana kątowna na dojeździe
15	131	32+390 strona lewa	Ściana oporowa	Budowa nowej	Palisada
16	131	32+828 strona lewa	Ściana oporowa	budowa nowej	Palisada CFA

Lp.	Linia	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Zakres prac	Uwagi
17	131	32+890 strona prawa	Ściana oporowa	budowa nowej	Palisada CFA
18	131	32+940 strona lewa	Ściana oporowa	budowa nowej	ściana kątowna na dojeździe
19	131	32+940 strona prawa	Ściana oporowa	budowa nowej	ściana kątowna na dojeździe
20	131	32+935	Kładka dla pieszych	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
21	131	33+239	Wiadukt kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
22	131	33+209	Ściana oporowa	budowa nowej	ściana kątowna
23	131	33+261	Przepust kolejowy (ist.) → Most kolejowy (proj.)	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
24	131	33+660	Wiadukt drogowy	brak prac	Obiekt poza zakresem prac
25	131	33+754 (0+136 drogi)	Przepust drogowy	budowa nowego	Obiekt powstały w wyniku podziału długiego przepustu w km 33+790 na trzy krótsze (33+754 / 33+790 / 33+801), połączone żelbetowymi korytami. Rozbiórka obiektu istniejącego ujęta w km 33+790
26	131	33+790	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Podział długiego przepustu na trzy krótsze (33+754 / 33+790 / 33+801), połączone żelbetowymi korytami.
27	131	33+801	Przepust kolejowy	budowa nowego	Podział długiego przepustu na trzy krótsze (33+754 / 33+790 / 33+801), połączone żelbetowymi korytami.
28	131	33+783	Przepust kolejowy	brak prac	Obiekt poza zakresem prac
29	131	33+882	Przeście pod torami	przebudowa	st. Tarnowskie Góry
30	131	~34+245	Przeście pod torami	brak prac	obiekt w trakcie budowy w ramach niezależnej inwestycji
31	131	34+271	Wiadukt kolejowy	przebudowa	-
32	131	34+478 (34+435 - 34+521)	Ściana oporowa	rozbiórka (likwidacja)	-
33	954	0+454	Ściana oporowa	budowa nowej	ściana kątowna
34	131	34+925	Wiadukt kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt projektowany w przesuniętej lokalizacji (km

Lp.	Linia	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Zakres prac	Uwagi
					ist. 34+910)
35	131	35+185	Przepust kolejowy (ist.) → Most kolejowy (proj.)	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
36	131	35+226	Most kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt
37	131	35+469	Wiadukt kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
38	131	35+870 (35+870 - 35+925)	Ściana oporowa	remont	-
39	131	37+312 (37+312 - 37+332)	Ściana oporowa	remont	-
40	131	38+238	Most kolejowy	rozbudowa	-
41	131	38+240	Most kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Przebudowa w formie reliningu z uwzględnieniem częściowej rozbiórki obiektu
42	131	38+250	Most kolejowy	remont	-
43	131	38+650	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
44	131	38+691 (-0+020 drogi)	Przepust drogowy	budowa nowego	-
45	131	39+883 (0+038 drogi)	Przepust drogowy	budowa nowego	-
46	131	39+884 (0+030 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
47	131	40+120	Przejście pod torami	budowa nowego obiektu	p.o. Miasteczko Śląskie
48	131	40+680	Wiadukt kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt średnich (poboczem jezdni)
49	131	40+680 (0+005 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
50	131	40+682 (0+096 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
51	131	41+001	Przepust kolejowy	remont	-
52	131	46+037	Przepust kolejowy	remont	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów
53	131	46+388	Przepust kolejowy	remont	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów
54	131	46+554	Przepust kolejowy	budowa nowego	-
55	131	46+554 (0+091 drogi)	Przepust drogowy	budowa nowego	-
56	131	46+638	Wiadukt kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-

Lp.	Linia	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Zakres prac	Uwagi
57	131	47+152	Most kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych
58	131	47+213	Wiadukt kolejowy	budowa nowego	-
59	131	47+330	Most kolejowy	rozbiórka (likwidacja)	-
60	131	47+738	Ściana oporowa	budowa nowej	ściana kątowna
61	131	47+839	Przejście pod torami	budowa nowego	st. Kalety
62	131	47+905	Kładka dla pieszych	rozbiórka (likwidacja)	-
63	131	48+455	Wiadukt drogowy	brak prac	
64	131	48+496	Most kolejowy – część ceglana + część betonowa	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych
65	131	48+663	Przepust kolejowy	rozbiórka (likwidacja)	
66	131	49+099	Przepust kolejowy	rozbiórka (likwidacja)	
67	131	50+054	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Suchy przepust; obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych
68	131	50+103 (0+025 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
69	131	50+222	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów
70	131	50+293	Wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	-
71	131	50+737	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów
72	131	50+768 (0+045 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
73	131	51+016	Przepust kolejowy	budowa nowego obiektu	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów
74	131	51+301	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych
75	131	51+496	Przepust kolejowy	budowa nowego obiektu	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych
76	131	51+919	Most kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt dużych
77	131	53+695	Wiadukt drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
78	131	53+750 strona lewa	Ściana oporowa	budowa nowej	ściana kątowna na dojściu
79	131	53+750 strona prawa	Ściana oporowa	budowa nowej	ściana kątowna na dojściu
80	131	53+936	Kładka dla pieszych	rozbiórka (likwidacja)	
81	131	54+260	Przepust kolejowy	rozbiórka (likwidacja)	
82	131	54+878	Most kolejowy	bieżąca konserwacja	-
83	131	55+811 (0,025 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
84	131	55+811	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-

Lp.	Linia	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Zakres prac	Uwagi
85	131	56+271	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych
86	131	57+216	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych
87	131	57+523	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych
88	131	58+640	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
89	131	59+799	Przepust kolejowy (ist.) → Most kolejowy (proj.)	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów
90	131	59+799	Przepust kolejowy (ist.) → Most drogowy (proj.)	budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów. Obiekt powstał w ramach podziału przepustu kolejowego w km 59+799 na dwa obiekty
91	131	60+232 (0,010 drogi)	Przepust drogowy	budowa nowego	-
92	131	60+238	Wiadukt kolejowy	budowa nowego obiektu	1 x przęśło kolejowe, 2 x przęśło drogowe, obsługa peronów stacji Boronów
93	131	60+357 strona prawa	Ściana oporowa	budowa nowej	Ściana kątowna
94	131	60+832	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
95	131	61+248	Most kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt dużych
96	131	61+609	Most kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt dużych
97	131	63+566	Most kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt średnich
98	131	64+047	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych
99	131	65+305 (0+096 drogi)	Przepust drogowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
100	131	65+378	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów
101	131	65+647	Przepust kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Obiekt pełni funkcję przejścia dla zwierząt małych
102	131	65+844	Most kolejowy	remont	Obiekt pełni funkcję przejścia dla płazów

Lp.	Linia	Kilometraż	Rodzaj obiektu	Zakres prac	Uwagi
103	131	66+380	Wiadukt drogowy	remont	-
104	144	1+022 LK144	Wiadukt kolejowy	rozbiórka istniejącego i budowa nowego	-
105	144	1+040 LK144	Przepust kolejowy	rozbiórka (likwidacja)	-
106	144	1+211 LK144	Przepust kolejowy	rozbiórka (likwidacja)	-

V. Przejazdy kolejowe

W ramach inwestycji przeprowadzony będzie remont nawierzchni przejazdów, których stan techniczny oceniono jako niedostateczny i dostateczny. W pozostałych przypadkach planuje się bieżącą konserwację. Zestawienie prac wykonywanych w branży drogowej zawiera Tabela nr 3.

Tabela Nr 3

Lp.	Nr linii	Kilometraż około	Uwagi
1	131	29+333	Likwidacja przejazdu; budowa dróg dojazdowych równoległych do torów od likwidowanego przejazdu do przebudowywanego (w ramach LOT-u A) wiaduktu kolejowego w km 28+549 w celu połączenia ulic Wapiennej i ul. Nakielskiej.
2	131	30+055	Budowa dojścia do przejścia pod torami.
3	131	30+161	Likwidacja przejścia.
4	131	30+867	Likwidacja przejazdu z wykonaniem placu do zawracania.
5	131	31+414	Budowa dowiązań wysokościowych pomiędzy projektowanym wiaduktem a terenem.
6	131	32+103	Przebudowa drogi gruntowej pod wiaduktem drogowym.
7	131	32+312	Budowa przejścia pod torami – dojścia oraz budowa odcinka drogi równoległej do torów od ul. Cegielnianej.
8	131	32+935	Budowa dojścia do kładki.
9	131	33+466	Likwidacja przejazdu i przebudowa odcinka ul. Oświęcimskiej.
10	131	33+809	Likwidacja przejścia.
11	131	33+875	Projektowana droga dojazdowa do projektowanego obiektu LCS/RCS oraz siedziby ISE wraz z miejscami postojowymi oraz drogami manewrowymi na terenie obiektu oraz projektowana droga do zbiornika retencyjnego i przewidywanej lokalizacji instalacji fotowoltaicznej.
12	131	33+930	Dojście z peronu nr 3 przez tory linii nr 182.
13	131	33+972	Likwidacja przejścia
14	Tor 115 stacja Tarnowskie Góry	Okolo 34+672 wg linii nr 131	Przebudowa istniejącego przejazdu oraz budowa przejścia służbowego.
15	131	34+910	Modernizacja istniejącego przejazdu w zakresie urządzeń SRK. Przebudowa przejazdu w związku budową wiaduktu kolejowego w km 34+925 i przebudową ul. Fabrycznej.
16	Kolej wąskotorowa	34+910	Przewidziano przebudowę przejazdu w związku budową wiaduktu kolejowego w km 34+925 i przebudową ul. Fabrycznej.
17	131	34+925	Wiadukt kolejowy - rozbudowa ul. Fabrycznej pod wiaduktem i przebudowa dróg wewnętrznych.
18	Tor wyciągowy 785 i tor 787	35+500	Przewiduje się modernizację zabezpieczeń. Projektuje się remont zabudowy przejazdu oraz remont nawierzchni asfaltowej na przejeździe.
19	131	35+848	Projektuje się przejście służbowe w km 35+848 przez 14 torów. Zabudowa na przejściu z płyt gumowych, ciąg pieszy z betonowej kostki brukowej.
20	131	35+858	Budowa odcinka drogi dojazdowej do projektowanej nastawni TGB i budynku schroniska wraz z miejscami postojowymi oraz drogami manewrowymi na terenie obiektu.
21	951	1+924	Przebudowa przejazdu i budowa przejścia służbowego na linii 951 – torze

Lp.	Nr linii	Kilometraż okolo	Uwagi
	(131)	(okolo 36+050)	objazdowym.
22	131	36+756	Budowa drogi dojazdowej do projektowanego budynku maszynowni.
23	131	37+005	Budowa miejsc postojowych oraz jezdni manewrowych przy przebudowywanym budynku nastawni TGD/TGD-31.
24	951 (131)	2+928 (okolo 37+000)	Przebudowa przejazdu na linii 951 – torze objazdowym w pobliżu nastawni TGD/TGD-31.
25	131	37+095	Projektuje się przejście służbowe w km 37+100 przez 21 torów. Zabudowa na przejściu z płyt gumowych, ciąg pieszy z betonowej kostki brukowej. Budowa chodnika służbowego w kierunku północnym.
26	182 (131)	3+112 (37+112)	Likwidacja przejazdu technicznego projektowanego w ramach LK182.
27	131 – tor 831, 832, 833	37+106	Przebudowa przejazdu przez tory 831, 832, 833 w ciągu drogi wewnętrznej służącej zarządcy kolei.
28	131	37+469	Budowa miejsc postojowych, jezdni manewrowej oraz chodników na terenie przebudowywanej nastawni TGC-23
29	951 (131)	3+328 (okolo 37+450)	Projektuje się przejście służbowe przez tor linii 951 w km 3+328 oraz przez 5 torów sąsiednich. Zabudowa na przejściu z płyt gumowych, ciąg pieszy z betonowej kostki brukowej.
30	131 (tor 542)	37+750	Budowa dojazdu do stanowiska postojowego do awaryjnego odstawiania uszkodzonych wagonów kolejowych przewożących towary niebezpieczne oraz przebudowa odcinka istniejącej drogi wewnętrznej.
31	131	38+691	Projektuje się przejście służbowe przez 13 torów. Zabudowa na przejściu z płyt gumowych, ciąg pieszy z betonowej kostki brukowej.
32	131	38+797	Budowa miejsc postojowych oraz jezdni manewrowych przy przebudowywanym budynku nastawni TGE-41
33	131	38+870	Dojazd do masztu GSMR z placem do zawracania. W ramach dojazdu projektuje się przebudowę istniejącego przejazdu w okolicy nastawni TGE-41
34	Tor wyciągowy 401	38+864 – 39+141	Projektuje się przebudowę istniejącej drogi wewnętrznej PKP oraz budowę dojazdów do projektowanej rampy ładunkowej.
35	131	39+880	Rozbudowa dojazdu do dz. 285/51 i 286/61 z ul. Leśnej
36	131	39+955	W km 39+955 projektowane są nowe budynki nastawni dysponującej TGE oraz schroniska w lokalizacji istniejącego budynku nastawni. W związku z budową nowych budynków projektuje się przebudowę odcinka istniejącej drogi ul. Norwida oraz budowę miejsc postojowych i jezdni manewrowej przy projektowanych budynkach.
37	131	40+120	Zaprojektowano przejście podziemne dla pieszych pod układem torów stacji Miasteczko Śląskie łączące ulice Norwida/ Leśną/ Dworcową. Przewidziano dojście do budynku dworca oraz odcinek chodnika po zachodniej stronie torów.
38	131	40+200	Likwidacja przejścia.
39	131	40+260	Likwidacja przejścia.
40	131	40+298	Budowa dojścia do peronu nr 1 Stacji Miasteczko Śląskie.
41	131	40+680	Rozbudowa ul. Leśnej pod wiaduktem kolejowym, przebudowa zjazdów.
42	131	46+638	Wiadukt kolejowy, rozbudowy ul. Rogowskiego oraz ul. Powstańców Śląskich pod wiaduktem kolejowym. Przebudowa zjazdów i odcinków dróg dojazdowych do lasu.
43	131	47+474	Likwidacja przejazdu. Budowa nowego wiaduktu kolejowego w km 47+213 z projektowaną drogą pod wiaduktem, przebudową odcinka ul. Powstańców Śląskich i dojazdu do terenu dawnych zakładów papierniczych.
44	131	47+742 – 47+908	Przebudowa placu ładunkowego pomiędzy torem 7 i 9 wraz ze zjazdami z ul. Powstańców Śląskich w Kaletach.
45	131	47+839	Budowa dojścia do projektowanego przejścia pod torami.
46	131	47+937	Likwidacja przejścia.
47	131	48+421	Projektuje się dojazd do obiektu oraz utwardzenie terenu w obrębie obiektu.
48	131	50+107	Przejazd kategorii F - przebudowa przejazdu oraz dojazdów do przejazdu i budowa zjazdów z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie.
49	131 (łącznica bezkolizyjn	51+100	Budowa odcinka drogi leśnej.

Lp.	Nr linii	Kilometraż okolo	Uwagi
	a, tor 2)		
50	131	53+695	W związku z przebudową wiaduktu drogowego w ciągu drogi wojewódzkiej 906 przebudowa dojazdów do wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej oraz odcinków ulic Dworcowej, Piaskowej i Kopernika.
51	131	53+883	Budowa dojścia z peronu 1 do terenu przy dworcu.
52	131	54+612	Projektuje się zjazd do obiektu z istniejącej drogi wewnętrznej oraz utwardzenie terenu w obrębie obiektu.
53	131	55+811	Przebudowa odcinka drogi wewnętrznej leśnej na dz. 92/10
54	131	56+732	Modernizacja przejazdu z kategorii D do F - zmiana na roгатki stale zamknięte otwierane przez użytkownika. Na przejeździe płyty małowymiarowe, przebudowa przejazdu oraz dojazdów do przejazdu i budowa zjazdów z kruszywa łamane stabilizowane mechanicznie.
55	131	59+250	Przebudowa przejazdu i rozbudowa dojazdów do przejazdu. Przebudowa odcinków dróg wewnętrznych z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie oraz betonowej kostki brukowej.
56	131	59+539	Likwidacja przejścia.
57	131	59+985	Projektuje się zjazd do obiektu z ul. Dworcowej oraz utwardzenie terenu w obrębie obiektu.
58	131	60+238	Likwidacja przejazdu. Budowa nowego wiaduktu kolejowego w tej samej lokalizacji. Pod wiaduktem kolejowym rozbudowa drogi wojewódzkiej 907. Nad drogą wojewódzką, równolegle do torów, po ich obu stronach projektuje się 2 wiadukty drogowo z dojazdami w ciągu ul. Sienkiewicza/Cieszowskiej i Dworcowej/Sportowej. Budowa drogi do bazy paliw PERN. Nawierzchnia ww. dróg asfaltowa. Budowa drogi dojazdowej do posesji o nawierzchni z betonowej kostki brukowej. Przebudowa odcinka ul. Dworcowej oraz budowa drogi dojazdowej do pól z kruszywa. Budowa pochylni w celu skomunikowania bezkolizyjnego ruchu pieszego z peronów stacji Boronów poprzez wiadukt kolejowy.
59	131	63+455	Przebudowa przejazdu i dojazdów do przejazdu. Na przejeździe płyty CBP, za płytami odcinki z betonowej kostki brukowej, dalej kruszywo łamane stabilizowane mechanicznie.
60	131	65+284	Przebudowa przejazdu i rozbudowa dojazdów do przejazdu. Na przejeździe płyty małowymiarowe, za płytami nawierzchnia asfaltowa.
61	143	1+880	Likwidacja przejazdu kategorii F.
62	144	1+022	W związku z budową wiaduktu kolejowego zaprojektowano rozbudowę dojazdów do wiaduktu w ciągu drogi powiatowej 3290S, ul. Sienkiewicza, dalej na północ od ul. Fabrycznej ul. Czarnohucka. Przewiduje się przebudowę (dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe) połączenia z drogą wewnętrzną prowadzącą do PKP Cargo. Przewiduje się przebudowę (dowiązanie sytuacyjno-wysokościowe) skrzyżowania z ul. Fabryczną.
63	144	1+590	Budowa dojazdu do projektowanego masztu telekomunikacyjnego poprzez zjazd z ul. Kolejowej
64	144	1+645	Modernizacja w zakresie urządzeń SRK.

VI. Perony

- Szlak Radzionków (od km 29+000) – Tarnowskie Góry: budowa i przebudowa peronów na przystanku osobowym Nakło Śląskie oraz na nowym peronie o nazwie Tarnowskie Góry Osada Jana,
- Stacja Tarnowskie Góry: budowa i przebudowa peronów na stacji Tarnowskie Góry oraz na przystanku osobowym Miasteczko Śląskie,
- Stacja Kalety: budowa/przebudowa układu peronowego,
- Szlak Kalety – Strzebiń (docelowo Kalety – Boronów): budowa/przebudowa dwóch peronów jednokrawędziowych na przystanku osobowym Strzebiń,

- Stacja Boronów: budowa/przebudowa układu peronowego.

Ze względu na zły stan techniczny, niedostosowanie peronów do obecnych wymagań oraz zmianę układów geometrycznych torów przewiduje się rozbiórkę istniejących peronów łącznie z wyposażeniem oraz budowę nowych (w tym na nowym przystanku o roboczej nazwie Tarnowskie Góry Osada Jana). Ponadto perony dostosowane zostaną dla osób niepełnosprawnych (dojścia do peronów w postaci pochylni lub wind, oznakowanie wizualne oraz dotykowe).

Na stacjach Kalety oraz Boronów oraz przystankach osobowych przyjęto długość peronów 150 m (z pozostawieniem rezerwy na ewentualne ich przedłużenie do 200 m). Na stacji Tarnowskie Góry długość peronu wyniesie 300 – 400 m. Dla wszystkich peronów wysokość wyniesie 760 mm mierząc od główki szyny.

VII. Obiekty kubaturowe, w tym ich rozbiórka

Zakres prac dla poszczególnych obiektów kubaturowych, w tym rozbiórki obiektów zawiera poniższa Tabela nr 4.

Tabela nr 4

Lp.	Kilometraż LK 131	Obiekt kubaturowy	Zakres prac
1	29+707	Nastawnia wykonawcza NS1	Rozbiórka obiektu
2	30+059	Budynek gospodarczy ISE zespołu konserwacji nawierzchni i podtorza	Rozbiórka obiektu
3	30+644	Nastawnia dysponująca NS	Rozbiórka obiektu
4	30+670	Obiekt techniczny-agregatorownia	Rozbiórka obiektu
5	33+580	Schronisko drogowe z obiektem archiwum	Rozbiórka obiektu
6	33+617	Warsztat ISE zespołu konserwacji i utrzymania urządzeń srk	Rozbiórka obiektu
7	33+806	Nastawnia dysponująca - peron nr 2	Rozbiórka obiektu. Okręg nastawczy przejęty przez LCS.
8	33+875	Lokalne/Regionalne Centrum Sterowania (LCS/ RCS)	Budowa obiektu 3-kondygnacyjnego w technologii tradycyjnej. Zagospodarowanie terenu przy obiekcie. Zjazd z drogi publicznej i droga dojazdowa na teren zespołu budynków (LCS/RCS + ISE).
9	33+875	Siedziba Sekcji Eksploatacji (ISE)	Budowa obiektu 3-kondygnacyjnego w technologii tradycyjnej. Zagospodarowanie terenu przy budynku. Zjazd z drogi publicznej i droga dojazdowa na teren zespołu budynków (LCS/RCS + ISE).
10	34+312	Schronisko drogowe ISE	Rozbiórka obiektu.
11	34+330	Nastawnia dysponująca TGA	Rozbiórka obiektu. Okręg nastawczy przejęty przez LCS/RCS.
12	34+439	Posterunek zwrotniczego nr 53	Rozbiórka obiektu. Okręg nastawczy przejęty przez LCS/RCS.
13	35+338	Nastawnia wykonawcza TGB-14	Rozbiórka obiektu. Okręg nastawczy przejęty przez nastawnię TGB/C.
14	35+902	Nastawnia dysponująca TGB	Rozbiórka obiektu - Nie przewiduje się wykorzystania budynku w przyszłości z powodu braku możliwości dostosowania do przyszłych potrzeb.
15	35+858	Nastawnia miejscowa TGB	Budowa obiektu 2 kondygnacyjnego w technologii tradycyjnej. Dojazd z istniejącej drogi wewnętrznej w zarządzie PKP na teren zespołu budynków (nastawnia TGB + schronisko).
16	35+858	Schronisko TGB	Budowa obiektu 1 kondygnacyjnego w technologii tradycyjnej. Dojazd z istniejącej drogi wewnętrznej w zarządzie PKP na

Lp.	Kilometraż LK 131	Obiekt kubaturowy	Zakres prac
			teren zespołu budynków (nastawnia TGB + schronisko).
17	36+740	Maszynownia	Rozbiórka obiektu maszynowni ze względu na kolizję z projektowanym układem torowym.
18	36+756	Maszynownia	Budowa obiektu 1 kondygnacyjnego w technologii tradycyjnej. Droga dojazdowa łącząca się z istniejącym układem dróg wewnętrznych na terenie stacji Tarnowskie Góry.
19	37+005	Nastawnia dysponująca TGD i TGD-31	Przebudowa obiektu 5 kondygnacyjnego w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania. Zmiana zagospodarowania terenu przy obiekcie.
20	36+957	Schronisko odpraw pociągów gr. TW	Rozbiórka obiektów. Kolizja z projektowanym układem torowym.
21	37+019	Nastawnia dysponująca TGC	Rozbiórka obiektu.
22	37+073	Warsztat SRK (przy budynku nastawni TGD/TGD31)	Prace remontowe/przebudowa, w tym wymiana źródła ciepła, wymiana wybranych instalacji wewnętrznych i unieczynnienie zewnętrznej instalacji zakładowej (ciepłociąg) wraz z trwałym usunięciem z gruntu z wyjątkiem obszarów z utwardzoną nawierzchnią.
23	37+469	Nastawnia wykonawcza TGC-23	Przebudowa obiektu 4 kondygnacyjnego w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania. Zmiana zagospodarowania terenu przy obiekcie.
24	37+476	Centrum serwisowe (przy nastawni TGC23)	Prace remontowe/przebudowa, w tym wymiana źródła ciepła, wymiana wybranych instalacji wewnętrznych.
25	37+589	Nawijalnia silników SRK (przy nastawni TGC23)	Prace remontowe/przebudowa, w tym wymiana źródła ciepła, wymiana wybranych instalacji wewnętrznych.
26	38+613	Nastawnia wykonawcza TGD-32	Rozbiórka obiektu - budynek w złym stanie technicznym.
27	39+797	Nastawnia wykonawcza TGE-41	Przebudowa obiektu 4 kondygnacyjnego w zakresie niezbędnym do prawidłowego funkcjonowania. Zmiana zagospodarowania terenu przy obiekcie.
28	39+931	Nastawnia dysponująca TGE	Rozbiórka obiektu - Nie przewiduje się wykorzystania budynku w przyszłości z powodu braku możliwości dostosowania do przyszłych potrzeb.
29	39+955	Nastawnia miejscowa TGE	W celu sterowania miejscowego okręgiem TGE, projektuje się budowę nowego obiektu o formie dostosowanej do zakładanej funkcji. Obiekt 3-kondygnacyjny w technologii tradycyjnej. Zagospodarowanie terenu przy obiekcie.
30	39+955	Schronisko	Budowa pomieszczeń schroniska w projektowanym budynku nastawni TGE.
31	44+605	Posterunek odstępowy Zw	Rozbiórka obiektu.
32	47+228	Budynek biurowy	Rozbiórka obiektu. Kolizja z projektowanym układem drogowym.
33	47+808	Nastawnia dysponująca KLT	Rozbiórka obiektu wraz ze zbiornikiem bezodpływowym na nieczystości ciekłe.
34	47+883	Budynek ekspedycji kolejowej	Rozbiórka obiektu. Kolizja z rozwiązaniem projektowym przejściem pod torami.
35	48+887	Nastawnia wykonawcza KLT-1	Rozbiórka obiektu.
36	48+421	Obiekt sterowania miejscowego Kalety	Budowa obiektu 2-kondygnacyjnego, z pom. do miejscowego sterowania ruchem oraz zapleczem socjalnym. Zagospodarowanie terenu przy budynku. Zjazd z projektowanej drogi dojazdowej, włączającej się do drogi publicznej.
37	54+612	kontener srk/TT	Zagospodarowanie terenu przy obiekcie. Zjazd z drogi wewnętrznej w zarządzie PKP na teren obiektu.
38	54+637	Posterunek odgałęźny-Strzebiń	Rozbiórka obiektu.
39	59+985	Nastawnia miejscowa, bezobsługowa Boronów	Budowa obiektu 1-kondygnacyjnego w technologii tradycyjnej, przeznaczonego na urządzenia lokalne, miejscowe. Zagospodarowanie terenu przy budynku. Zjazd z drogi

Lp.	Kilometraż LK 131	Obiekt kubaturowy	Zakres prac
			publicznej na teren obiektu.
40	60+133	Obiekt infrastruktury kolejowej	Rozbiórka budynku w kolizji z nowoprojektowaną infrastrukturą.
41	60+201 60+216 60+223	Zespół obiektów kontenerowych nastawni Boronów	Rozbiórka obiektów. Kolizja z projektowanym układem torowym.
42	0+785 LK 144	Murowany obiekt	Rozbiórka obiektu. Kolizja z projektowanym układem drogowym.
43	0+805 LK 144	Nastawnia dysponująca TGA- 6	Rozbiórka obiektu
44	0+845 LK 144	Nastawnia wykonawcza TGA-7	Rozbiórka obiektu
45	48+887	Nastawnia Wykonawcza Kalety KLT-1 (i zbiornik bezodpływowy na nieczystości ciekłe ~ 13 m ²)	Rozbiórka obiektu
46	54+637	Posterunek odgałęźny Strzebiń Stb	Rozbiórka obiektu
47	60+133	Obiekt infr. kolejowej	Rozbiórka obiektu
48	35+338	Nastawnia Wykonawcza TGB-14 Tarnowskie Góry	Rozbiórka obiektu
49	36+727	Plac betonowy	Rozbiórka obiektu
50	33+546	Ogrodzenie	Rozbiórka obiektu
51	38+880	Ogrodzenie	Rozbiórka obiektu
52	33+520	Altanka	Rozbiórka obiektu
53	32+578	Altanka	Rozbiórka obiektu
54	32+417	Altanka	Rozbiórka obiektu
55	37+055	Skład węgla	Rozbiórka obiektu
56	37+400	Skład węgla	Rozbiórka obiektu
57	59+611	Budynek w ruinie	Rozbiórka obiektu
58	29+379	Murowane przyczółki	Rozbiórka obiektu
59	34+129	Rampa	Rozbiórka obiektu

VIII. Sieć trakcyjna

W ramach prac dla torów szlakowych i głównych zasadniczych stacji zastosowana zostanie sieć jezdna typu YC150-2CS150 w systemie zasilania 3 kV prądu stałego, przystosowana do prowadzenia ruchu pociągów z prędkością do 140 km/h oraz dostosowana do maksymalnych prądów pociągów wynoszących 2,5 kA.

Na stacjach nad torami głównymi dodatkowymi oraz nad rozjazdami w torach głównych zasadniczych zastosowana zostanie sieć typu C120-2C. Nad torami bocznymi przewiduje się sieć typu C95-C.

IX. Branża teletechniczna

W ramach prac w zakresie w branży telekomunikacyjnej planowane są:

- budowa telekomunikacyjnej kanalizacji kablowej na stacjach, w rejonie przystanków osobowych, posterunkach odgałęźnych, na peronach oraz przejazdach kolejowo – drogowych, itp.,
- budowa rurociągów kablowych dla potrzeb projektowanych kabli światłowodowych,
- budowa szlakowych kabli telekomunikacyjnych światłowodowych i miedzianych z odgałęzieniem do istniejących i projektowanych obiektów kolejowych, wg Ie-108,
- budowa lokalnych kabli łącznikowych światłowodowych i miedzianych,

- budowa szaf i kontenerów dla potrzeb telekomunikacyjnych,
- budowa urządzeń systemu teleinformatycznego, wg Ie-116,
- budowa urządzeń systemu przewodowej łączności kolejowej,
- budowa infrastruktury telekomunikacyjnej systemu radiołączności VHF 150MHz wg Ie-14, Ie-105 i Ie-107 wraz z rozbiórką/budową wolnostojących wież antenowych oraz masztów antenowych zamocowanych na budynkach,
- zabudowa urządzeń systemu TVu i TVp na przejazdach kat. A, B, C i F, wg Ie-111 i Ie-118,
- zabudowa urządzeń systemu stwierdzania końca pociągów (SKP) i obserwacji głowic rozjazdowych, wg Ie-118,
- zabudowa urządzeń systemu TVb do obserwacji obiektów kolejowych takich jak: nastawnie, kontenery telekom. i srk,
- budowa na stacjach i przystankach osobowych urządzeń systemu dynamicznej informacji pasażerskiej CSDIP i sygnalizacji czasu SSC wg Ipi-6 oraz urządzeń monitoringu wizyjnego SMW, wg. Ipi-4 wraz z zabudową urządzeń transmisyjnych wg Ie-122 i szaf kablowych wg Ipi-10,
- wykonanie instalacji wewnętrznych okablowania strukturalnego i zabezpieczenia technicznego obiektów,
- budowa odcinków kanałów technologicznych wzdłuż projektowanych i przebudowywanych dróg publicznych,
- usunięcie kolizji istniejącej infrastruktury telekomunikacyjnej,
- demontaż lub unieczynnienie wyłączonych z użytkowania linii kablowych i urządzeń infrastruktury telekomunikacyjnej.

X. Elektroenergetyka nietrakcyjna

W zakresie linii zasilających przewiduje się następujący zakres robót:

1. Elektroenergetyka do 1 kV

Na stacjach kolejowych, przystankach osobowych, posterunkach odgałęźnych i przejazdach kolejowych przewiduje się:

- budowę oraz przebudowę urządzeń oświetlenia terenów kolejowych (m.in. głowic stacyjnych, peronów wraz z dojściami, przejść dla pieszych, ramp, placów ładunkowych, przejazdów, dojść do projektowanych budynków oraz ich otoczenia, projektowanych parkingów),
- budowę urządzeń elektrycznego ogrzewania rozjazdów,
- budowę oraz przebudowę linii elektroenergetycznych 0,4 kV zasilających odbiory elektryczne (m. in. oświetlenie, ogrzewanie rozjazdów, srk, teletechniczne, budynki kolejowe i inne),
- budowę oraz przebudowę urządzeń i sieć lokalnego oraz zdalnego sterowania urządzeniami elektroenergetycznymi do 1kV,
- budowę oraz przebudowę urządzeń i sieci lokalnego oraz zdalnego sterowania łącznikami sieci trakcyjnej,
- przebudowę istniejących lub budowę nowych wewnętrznych instalacji elektrycznych w obiektach kubaturowych przewidzianych do budowy lub rewitalizacji.

2. Elektroenergetyka powyżej 1 kV

W ramach przedsięwzięcia nie przewiduje się przebudowy całej sieci LPN, ponieważ stanowi ona odrębną własność spółki PKP Energetyka S.A. Natomiast będą przebudowywane wybrane istniejące odcinki linii SN, które znajdą się w kolizji z projektowaną infrastrukturą kolejową.

W sytuacjach wyjątkowych - przy braku możliwości zasilenia odbiorów elektrycznych bezpośrednio z sieci elektroenergetycznej nn OSD planuje się budowę abonenckich sieci SN oraz stacji transformatorowych SN/nn. W przypadkach takich stacje transformatorowe lokalizowane będą w miejscach położonych jak najbliżej docelowych, projektowanych odbiorów (tj. złącz kablowo – pomiarowych), przy modernizowanej linii kolejowej, aby zasilic jak największą liczbę odbiorów elektrycznych.

Ponadto w ramach likwidacji kolizji przewiduje się przebudowę istniejących sieci i urządzeń elektroenergetycznych powyżej 1 kV (np. 15 kV, 110 kV).

XI. Podstacje trakcyjne i linie zasilające 110 kV

1. Podstacje trakcyjne

W ramach inwestycji wykonane zostaną dwie nowe podstacje trakcyjne wraz z rozdzielnią 110 kV w wykonaniu napowietrznym. Każda z ww. rozdzielni 110 kV składać się będzie z dwóch pól: tj. pola transformatorowego 110/15 kV i pola liniowego 110 kV wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną: sanitarną, wodociągową drogową i energetyczną. Na terenie każdej z podstacji znajdować się będą także dwa stanowiska napowietrznych transformatorów prostownikowych o górnym napięciu 15 kV, dwa stanowiska transformatorów potrzeb własnych oraz stanowisko dławika kompensacji mocy biernej 15 kV. Z każdej podstacji zostaną wyprowadzone w kierunku sieci trakcyjnej kablowe zasilacze trakcyjne SN oraz kable powrotne nN oraz kable sterowania rozłącznikami trakcyjnymi.

2. Napowietrzno-kablowe linie zasilające 110 kV

Zakres przedsięwzięcia obejmuje budowę dwóch nowych jednotorowych linii kablowych 110 kV wraz z linią światłowodową, które zasilac będą nowoprojektowane podstacje trakcyjne.

Linie kablowe 110 kV zostaną zakończone głowicami kablowymi wprowadzonymi na konstrukcje wsporcze w polach liniowych rozdzielni 110 kV w każdej z Podstacji Trakcyjnych oraz w stacji elektroenergetycznej zasilającej PT Boronów tj. GPZ Herby 110/15 kV oraz w stacji elektroenergetycznej zasilającej PT Miasteczko Śląskie tj. GPZ 110/20 kV Miasteczko Śląskie. Miejsce wprowadzeń będzie zabezpieczone ogranicznikiem przepięć.

Wszystkie projektowane konstrukcje stalowe rozdzielni 110 kV zostaną zabezpieczone przed korozją przez cynkowanie ogniowe i dodatkowo przez dwukrotne malowanie farbami ochronnymi do powierzchni ocynkowanych w systemie dupleks.

Trasy projektowanych linii kablowych 110 kV będą przebiegać przez tereny kolejowe, rolne, drogi publiczne oraz tereny leśne.

W związku z budową w Tarnowskich Górach łącznicy LK 144 – LK 182 zaprojektowano rozbiórkę dwóch linii wysokiego napięcia wraz ze skablowaniem tej sieci. Zaprojektowano przebudowę sieci elektroenergetycznych. Możliwa jest także przebudowa istniejących linii o napięciu znamionowym 110 kV w ramach rozwiązywania kolizji.

XII. Urządzenia sterowania ruchem kolejowym (srk)

Przewiduje się zabudowę nowych urządzeń srk na nowoprojektowanym układzie torowym. Zakres przebudowy obejmuje:

- demontaż istniejących urządzeń zewnętrznych i wewnętrznych srk,
- demontaż istniejących urządzeń przejazdowych,
- budowę docelowych zewnętrznych urządzeń srk,
- budowę docelowych wewnętrznych komputerowych urządzeń srk,
- budowę docelowych urządzeń sygnalizacji przejazdowej,
- budowę systemu urządzeń zasilających srk,
- budowę sieci kablowej.

XIII. Zbiorniki infiltracyjno-odparowujące

W ramach inwestycji wykonane zostaną zbiorniki infiltracyjno – odparowujące w następujących lokalizacjach:

1. Dwa zbiorniki infiltracyjno-odparowujące w rejonie styku projektu LOT A oraz LOT B – oba po zachodniej stronie LK 131:
 - w km około 29+016 – 28+835 o pojemności 625 m³,
 - w km około 29+310 – 29+032 o pojemności 1790 m³.
2. Jeden zbiornik infiltracyjno-odparowujący w rejonie obiektu LCS/RCS w Tarnowskich Górach w km około 33+800 LK 131 o pojemności 685 m³.

XIV. Kolizje z infrastrukturą

Na przedmiotowym odcinku linii 131 występować będą kolizje z infrastrukturą obcą wymagające przebudowy:

- gazociągi,
- ciepłociągi,
- elektroenergetyka – możliwe są kolizje z istniejącymi sieciami elektroenergetycznymi podziemnymi lub liniami elektroenergetycznymi napowietrznymi,
- srk (sterowanie ruchem kolejowym) - możliwe są kolizje z istniejącymi sieciami srk,
- teletechnika,
- wodociągi i kanalizacja.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Katowicach
dr Mirosława Mierczyk-Sawicka
/podpisano elektronicznie/