

Załącznik nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 9 grudnia 2024 r.

znak: WOOS.420.42.2022.MP.38

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Prace na ciągu C-E 59 - linia kolejowa nr 151 Kędzierzyn Koźle - Chałupki”

Inwestor: Spółka Akcyjna PKP Polskie Linie Kolejowe.

I. Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest przebudowa istniejącej linii kolejowej LK 151 w celu podniesienia prędkości maksymalnej do 160 km/h. Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie województwa opolskiego i śląskiego. Powierzchnia istniejącego obszaru, na którym usytuowane są analizowane linie wynosi ok. 358,3 ha. Natomiast szacowana powierzchnia planowanego przedsięwzięcia zajmuje ok. 579,25 ha. W ramach przedsięwzięcia przewiduje się odtworzenie istniejących skrzyżowań wielopoziomowych linii kolejowych oraz zaprojektowanie nowych w celu poprawy przepustowości linii kolejowej nr 151. W ramach przedmiotowego przedsięwzięcia przewiduje się prace na odcinkach linii kolejowych przedstawionych w Tabeli 1.

Tabela 1

Województwo	Powiat	Gmina	Kilometraż		Długość odcinka [km]
			od	do	
Linia kolejowa nr 151					
opolskie	kędzierzyńsko-kozielski	Kędzierzyn – Koźle	-1+382	2+943	4,325
		Bierawa	2+943	14+661	11,718
śląskie	raciborski	Kuźnia Raciborska	14+661	20+319	5,658
		Nędza	20+319	26+126	5,807
		Racibórz	26+126	37+280	11,154
		Krzyżanowice	37+280	53+677	16,391
Linia kolejowa nr 158					
śląskie	raciborski	Krzyżanowice	23+500	26+864	3,364
Linia kolejowa nr 136					
opolskie	kędzierzyńsko-kozielski	Kędzierzyn – Koźle	-0+309	2+861	3,170
Linia kolejowa nr 137					
opolskie	kędzierzyńsko-kozielski	Kędzierzyn – Koźle	60+657	66+603	5,946
Linia kolejowa nr 174					
opolskie	kędzierzyńsko-kozielski	Kędzierzyn – Koźle	-0+985	2+365	3,350
Linia kolejowa nr 872					
opolskie	kędzierzyńsko-kozielski	Kędzierzyn – Koźle	61+628	63+235	1,607
Linia kolejowa nr 199					
opolskie	kędzierzyńsko-kozielski	Kędzierzyn – Koźle	60+651	65+501	4,850

Linia kolejowa nr 680					
opolskie	kędzierzyńsko-kozielski	Bierawa	-6+314	-2+984	3,330
		Kędzierzyn – Koźle	-2+984	2+311	5,295
Linia kolejowa nr 681					
opolskie	kędzierzyńsko-kozielski	Kędzierzyn – Koźle	-0+117	3+636	3,753
Linia kolejowa nr 709					
opolskie	kędzierzyńsko-kozielski	Kędzierzyn – Koźle	0+210	3+002	2,792
		Bierawa	3+002	6+340	3,338
Linia kolejowa nr 140					
śląskie	raciborski	Nędza	66+000	68+344	2,344
Linia kolejowa nr 691					
śląskie	raciborski	Nędza	0+629	1+711	1,082
Linia kolejowa nr 177					
śląskie	raciborski	Racibórz	0+957	1+950	0,993
			2+366	2+426	0,060
Linia kolejowa nr 682					
opolskie	kędzierzyńsko-kozielski	Kędzierzyn – Koźle	-0+495	2+123	2,618
		Bierawa	2+123	2+987	0,864
Linia kolejowa nr 890					
opolskie	kędzierzyńsko-kozielski	Kędzierzyn – Koźle	-2+737	-2+450	1,137
		Bierawa	-2+450	1+581	0,869
Linia kolejowa nr 956					
opolskie	kędzierzyńsko-kozielski	Kędzierzyn – Koźle	0+000	2+573	2,573
		Bierawa	2+573	3+598	1,025

Z uwagi na zmiany w układzie torowym stacji Chałupki i zakładaną jej kompleksową przebudowę linia kolejowa nr 679 zostaje zlikwidowana i włączona w linię kolejową nr 158.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się bezkolizyjne wyprowadzenie linii kolejowej nr 151 ze stacji Kędzierzyn-Koźle w stronę posterunku Bierawa, bezkolizyjny wyjazd z nowoprojektowanej części towarowej stacji Kędzierzyn-Koźle oraz przeprowadzenie linii kolejowej nr 709 na poziomie +1 nad projektowaną stacją towarową dedykowaną LK 199/174 w kierunku Sławęcic.

II. Opis planowanego zamierzenia

1. Zakładane parametry:

Linia kolejowa nr 151 (Kędzierzyn Koźle-Chałupki) będzie charakteryzowała się następującymi parametrami:

- a) $V_{konstr}=160$ km/h,
- b) $V_{max}=160$ km/h,
- c) $V_{tmax}=120$ km/h,
- d) nawierzchnia: w torach szlakowych i głównych zasadniczych klasy 1, w torach głównych dodatkowych klasy 1, w torach pozostałych klasy 2.

2. W ramach prac w zakresie układu torowego:

- 1) na stacji Kędzierzyn-Koźle:

- a) przebudowę części pasażerskiej w celu dostosowania do wymagań analiz ruchowych,
 - b) przetrasowanie istniejących na stacji linii kolejowych oraz zwiększenie na nich prędkości maksymalnej,
 - c) budowę grup torowych dedykowanych dla ruchu towarowego,
 - d) dostosowanie stacji do obsługi pociągów towarowych o maksymalnej długości 780 m,
 - e) przebudowę głowic stacyjnych w celu zwiększenia prędkości przejazdu do co najmniej 60 km/h,
 - f) przesunięcie głowic rozjazdowych w stronę szlaków w celu uzyskania wymaganych długości użytecznych,
 - g) odtworzenie włączeń w istniejące bocznice kolejowe,
 - h) budowę żeberek ochronnych dla zabezpieczenia przejazdów po torach głównych zasadniczych,
- 2) na posterunku Kłodnica:
- a) przebudowę układu torowego,
 - b) wykonanie połączeń rozjazdowych,
 - c) wykonanie włączenia połączenie LK 136 i LK 680,
- 3) na posterunku Żabieniec:
- a) przebudowę układu torowego,
 - b) bezkolizyjny przeplot linii kolejowej 137 z LK 199, 680, 174,
 - c) wykonanie połączeń rozjazdowych,
- 4) na posterunku Kędzierzyn-Koźle Port:
- a) przebudowę układu torowego,
 - b) włączenie LK 174 w istniejącą LK 137,
- 5) na posterunku Bierawa:
- a) likwidację istniejącej stacji Bierawa,
 - b) przebudowę układu torowego,
 - c) rozbiórkę istniejących i budowę nowych peronów,
 - d) budowę nowego posterunku odgałęźnego (włączenie się w ciąg LK 151, LK 709 oraz LK 680),
 - e) przebudowę połączeń rozjazdowych,
 - f) budowę żeberek ochronnych dla zabezpieczenia przejazdów po torach głównych zasadniczych LK 151.
 - g) odtworzenie połączenia szlaku LK 151 ze stacją Zakładów Azotowych,

Funkcję stacji Bierawa przejmie nowo projektowana część towarowa stacji Kędzierzyn-Koźle. W miejscu istniejącej stacji planuje się budowę posterunku odgałęźnego z przystankiem, w ramach którego ze szlaku LK 151 odłączają się dwie linie kolejowe nr 680 oraz 709 prowadzące do stacji Kędzierzyn-Koźle. Na posterunku odtwarzane jest również istniejące włączenie zakładowej stacji Zakładów Azotowych. Planuje się również odtworzenie przystanku osobowego Kędzierzyn-Koźle Azoty,

- 6) na posterunku Dziergowice:
- a) przebudowę układu torowego,
 - b) przebudowę włączenia bocznicy.

- 7) na stacji Kuźnia Raciborska projektuje się:
- przebudowę połączeń kanalizacyjnych na wyższą prędkość,
 - przebudowę połączeń rozjazdowych na 60 km/h,
 - wydłużenie długości użytecznych torów głównych dodatkowych i głównych zasadniczych do obsługi pociągów o długości 780 m (maks. 2 tory do obsługi pociągów 750 m),
 - rozbiórkę istniejących i budowę nowych peronów,
- 8) na stacji Nędza przewiduje się:
- wykonanie połączeń kanalizacyjnych i węzłowych w głowicy wjazdowej na stację od strony Kuźni Raciborskiej na bazie rozjazdów umożliwiających zjazd na kierunek Turze - Nędza Wieś po LK 691 z $V=80$ km/h,
 - dla spełnienia wymogów sieci TEN-T dobudowę dwóch torów GD na odcinku między przystankiem odgałęźnym Turze a wiaduktem drogowym nad torami przed peronami (budowa nowego mostu kolejowego nad rzeką Suminą), połączenia dojazdowe na $V=60$ km/h,
 - dobudowę toru GD pomiędzy torami GZ dla zapewnienia trzech krawędzi peronowych o długości 200 m dla LK 151 (peron nr 1 wyspowy, dwukrawędziowy i peron nr 2 przy budynku stacyjnym, jednokrawędziowy),
 - dobudowę dwóch torów GD po stronie nieparzystej torów GZ LK 140 i jednego po stronie parzystej, zapewnienie trzech krawędzi peronowych o długości 200 m (peron nr 4 wyspowy, dwukrawędziowy i peron nr 3 przy budynku stacyjnym, jednokrawędziowy),
 - zaprojektowanie głowicy wjazdowej na stację od strony Nędzy Wieś z $V=60$ km/h (połączenia kanalizacyjne i dojazdowe),
 - budowę przejścia podziemnego łączącego perony LK 151 i LK 140 z budynkiem dworca i ul. Jesionową oraz ul. Towarową
 - zabudowę głowicy wyjazdowej ze stacji połączeń węzłowych (zjazd z LK 140 na LK 151) i kanalizacyjnych na LK 151 z $V=100$ km/h,
 - budowę żeberek ochronnych dla zabezpieczenia przejazdów po torach głównych zasadniczych,
- 9) na stacji Racibórz przewiduje się kompleksową przebudowę całej stacji w części pasażerskiej i towarowej a w szczególności:
- przebudowę części pasażerskiej w celu dostosowania do wymagań analiz ruchowych,
 - przebudowę układu torów postojowych zaplecza ISE,
 - budowę nowego placu ładunkowego o długości ok. 260 m w miejscu starej rampy, w sąsiedztwie ul. Tadeusza Kościuszki,
 - przebudowę części towarowej stacji celem dostosowanie do obsługi pociągów towarowych o maksymalnej długości 780 m oraz budowę placu ładunkowego o długości ok. 500 m,
 - budowę torów postojowych w części towarowej stacji.
- Przewiduje się rozbiórkę rozjazdów nr 1 i nr 2 oraz torów bocznych na bocznicy i pozostawienie tylko funkcji przystanku osobowego Tworków,
- 10) na stacji Krzyżanowice przewiduje się:
- budowę nowego toru głównego dodatkowego po stronie parzystej oraz jednego nowego po stronie nieparzystej,

- b) przebudowę istniejących torów 4 i 6 do długości użytecznej 780 m oraz zmianę obu głowic rozjazdowych,
 - c) zabudowę połączeń kanalizacyjnych z rozjazdów Rz-1:14-760 umożliwiających jazdę 80 km/h na kierunek zwrotny,
 - d) umożliwienie jazdy na wszystkie tory główne dodatkowe z prędkością 60 km/h,
 - e) budowę żeberek ochronnych dla zabezpieczenia przejazdów po torach głównych zasadniczych,
 - f) budowę toru odstawczego dla uszkodzonych wagonów z systemu dSAT,
 - g) zachowanie połączenia torów stacyjnych z bocznicą DROBNY Krzyżanowice Sp. z o. o.,
- 11) na stacji Chałupki przewiduje się kompleksową przebudowę układu torowego w części pasażerskiej i towarowej. Układ torowy stacji Chałupki będzie składał się z:
- a) torów głównych zasadniczych LK151 (Vmax 100/130/160),
 - b) toru głównego zasadniczego LK158 i toru głównego dodatkowego (rezerwa w przyszłości na drugi tor LK158) (Vmax 80/130/100),
 - c) torów głównych dodatkowych dla poc. towarowych od strony czeskiej,
 - d) torów głównych dodatkowych dla poc. towarowych od strony polskiej,
 - e) torów odstawczych dla pociągów regionalnych kończących bieg na stacji Chałupki,
 - f) torów odstawczych dla lokomotyw,
 - g) grupy torów bocznych i toru głównego dodatkowego do obsługi wschodniej części stacji (m.in. suwnica),
 - h) grupy torów bocznych.

Z uwagi na zmiany w układzie torowym stacji i zakładaną jej kompleksową przebudowę linia kolejowa nr 679 zostanie zlikwidowana i włączona w linię kolejową nr 158. W stanie docelowym punkt styku granicznego będzie składał się z:

- 1) Toru zachodniego – linii kolejowej nr 151 Kędzierzyn Koźle – Granica Państwa (Chałupki) / linii kolejowej nr 592 Bohumin Vrbice R606 – Granica Państwa (Chałupki) – zarządca: Správa železnic (SŽDC),
- 2) Toru wschodniego – linii kolejowej nr 158 Rybnik Towarowy – Granica Państwa (Chałupki) / linii kolejowej nr 479 Bohumin – Granica Państwa (Chałupki) – zarządca: Správa železnic (SŽDC).

3. W ramach prac na obiektach obsługi podróżnych:

- 1) stacja Kędzierzyn-Koźle - przewiduje się przebudowę peronów nr 1-4. Peron nr 1 jednokrawędziowy o długości ok. 478 m. Dojście do peronu z rejonu budynku stacyjnego. Perony nr 2-4 wyspowe dwukrawędziowe o długości ok. 478 m. Dojście do peronów wykonane będzie od czoła z rejonu budynku stacyjnego poprzez przejście podziemne,
- 2) przystanek osobowy Kędzierzyn-Koźle Azoty - przewiduje się rozbiórkę istniejących i budowę owych peronów 1 i 2. Planuje się perony jednokrawędziowe o długości ok. 200 m. Dojście do peronów wykonane poprzez przejście podziemne,
- 3) stacja Bierawa - przewiduje się rozbiórkę istniejących i budowę owych peronów 1 i 2. Planuje się perony jednokrawędziowe o długości ok. 200 m. Dojście do peronów wykonane poprzez przejście podziemne,
- 4) przystanek osobowy Dziergowice - przewiduje się przebudowę peronów 1 i 2. Planuje się perony jednokrawędziowe o długości ok. 200 m. Dojście do peronów od strony drogi gminnej w km 13+190,

- 5) stacja Kuźnica Raciborska - przewiduje się rozbiórkę istniejących peronów i budowę dwóch nowych, jednokrawędziowych w układzie poprzecznym o długości ok. 200 m. Dojście do peronu nr 1 za pomocą chodnika od ul. Powstańców (obok budynku dworca). Komunikację między peronami zapewniono poprzez przejście podziemne. Dodatkowo perony zostaną skomunikowane dojściami w postaci chodników z obiektem inżynieryjnym zlokalizowanym przed wjazdem na stację,
- 6) stacja Nędza - przewiduje się rozbiórkę istniejących peronów oraz budowę 4 peronów o długości ok. 200 m: nr 1 i 4 dwukrawędziowe, nr 2 i 3 jednokrawędziowe przydworcowe. Dojście do peronów przejściem podziemnym pod torami łączącym budynek dworca z ul. Towarową i ul. Jesionową,
- 7) przystanek osobowy Racibórz Markowice - przewiduje się budowę 2 peronów jednokrawędziowych o długości ok. 200 m. Dojście do peronów od strony przejazdu kolejowo-drogowego na ul. Gliwickiej (DW919),
- 8) przystanek osobowy Racibórz Ostróg - przewiduje się budowę 2 nowych peronów jednokrawędziowych o długości ok. 200 m na nowym przystanku osobowym Racibórz Ostróg. Dojście do peronu nr 1 pochylnią od strony ul. Nad Koleją lub przejściem pod torami i pochylnią od strony ul. Bartka Lasoty, natomiast do peronu nr 2 pochylnią od strony ul. Bartka Lasoty lub przejściem pod torami i pochylnią od strony ul. Nad Koleją,
- 9) stacja Racibórz - przewiduje się rozbiórkę istniejących peronów i budowę 2 nowych peronów wyspowych. Długość peronu nr 1 ok. 400 m, długość peronu nr 2 ok. 460 m. Dojście do peronu nr 1 pochylnią lub schodami od strony budynku dworcowego oraz ul. Pocztowej, natomiast do peronu nr 2 schodami lub windą przez przejście pod torami od strony peronu nr 1,
- 10) przystanek osobowy Racibórz Fabryczna - przewiduje się budowę dwóch nowych peronów o długości ok. 200 m. Dojście do peronów pochylnią od strony ul. Łąkowej lub schodami od strony ul. Józefa von Eichendorffa,
- 11) przystanek osobowy Tworków - przewiduje się przebudowę peronów 1 i 2 wraz z wydłużeniem ich do długości ok. 200 m. Dojście do peronu nr 1 pochylnią od strony dworca kolejowego i ul. Dworcowej, natomiast do peronu nr 2 pochylnią przez przejście w poziomie szyn od strony dworca i ul. Dworcowej,
- 12) stacja Krzyżanowice - przewiduje się przebudowę peronów 1 i 2 wraz z wydłużeniem ich do długości 200 m. Dojście do peronów wykonane będzie od czoła od strony dworca oraz przejazdu kolejowego,
- 13) przystanek osobowy Roszków Raciborski - przewiduje się wydłużenie istniejących peronów do ok. 200 m. Dojście do peronów będzie wykonane od czoła peronów przez przejazd kolejowy,
- 14) przystanek osobowy Rudyszwałd - przewiduje się wydłużenie istniejących peronów do ok. 200 m. Dojście do peronów będzie wykonane od czoła peronów przez przejazd kolejowy,
- 15) stacja Chałupki - przewiduje budowę trzech nowych peronów: peron nr 1 dwukrawędziowy o długości ok. 200 m oraz perony nr 2 i 3 o długości ok. 400 m. Dojście do peronów będzie wykonane od strony budynku stacyjnego w poziomie terenu na peron 1 (od czoła) oraz z wykorzystaniem przejścia pod torami (dojście na peron 2 i 3). Dodatkowo od strony północnej przewidziano dojście z wiaduktu.

Planowane wyposażenie każdego przystanku stanowić będą:

- 1) wiaty peronowe siedziskowe wolnostojące, wyposażone w drewniane siedziska z podłokietnikami i poręcz do odpoczynku na stojąco na wys. 85 cm oraz mające wolną przestrzeń dla osoby niepełnosprawnej,
- 2) wiaty sektorowe na peronach stacji Kędzierzyn Koźle i stacji Racibórz (istniejące zabytkowe wiaty sektorowe należy zdemontować, wyremontować i ponownie zamontować w nowych lokalizacjach peronów oraz ewentualnie dopasować krawędzie w/w. wiat do nowych krawędzi peronowych, aby zachować odpowiednie skrajnie),
- 3) przepierzenia chroniące od wiatru wolnostojące, wyposażone w siedziska z podłokietnikami i poręcz do odpoczynku na stojąco na wys. 85cm oraz mające wolną przestrzeń dla osoby niepełnosprawnej,
- 4) ławki peronowe z oparciami i podłokietnikami, jednostronne na peronach jednokrawędziowych oraz dwustronne (lub jednostronne montowane naprzemiennie) na peronach wyspowych, zwrócone w stronę każdej czynnej krawędzi peronowej,
- 5) gabloty informacyjne PKP z fryzem z nazwą stacji i /lub z fryzem z napisem „informacja”,
- 6) tablice ostrzegawcze,
- 7) tablice z nazwą stacji,
- 8) tablice oznakowania peronów i torów,
- 9) tablice kierunkowe,
- 10) tablice informacyjne i piktogramy,
- 11) kosze na odpady, w tym kosze na segregację odpadów,
- 12) stojaki na rowery przy dojazdach na peron,
- 13) pojemniki na piasek (umieszczane przez firmę sprzątającą),
- 14) wygradzenia nieczynnych krawędzi i dojeżdż do peronów,
- 15) balustrady na końcach peronu,
- 16) elementy systemu oznakowania dotykowego.

Dojeżdżania do peronów i perony będą umożliwiały korzystanie z nich przez osoby niepełnosprawne oraz osoby na wózkach.

4. W zakresie branży drogowej:

- 1) likwidację/przebudowę/budowę przejazdów kolejowo-drogowych,
- 2) przebudowę istniejących dróg,
- 3) budowę nowych dróg publicznych lub wewnętrznych w celu skomunikowania nieruchomości, planowanych obiektów i innych terenów,
- 4) przebudowę/rozbudowę dróg w rejonie wiaduktów kolejowych w celu zachowania normatywnych skrajni,
- 5) budowę nowych skrzyżowań dwupoziomowych na przecięciu dróg z linią kolejową,
- 6) budowę placów ładunkowych i dróg technologicznych w rejonie stacji,
- 7) budowę/przebudowę ciągów komunikacyjnych dla ruchu pieszego/rowerowego/osób poruszających się przy pomocy urządzeń wspomagających ruch i innych.

Zakres prac na przejazdach kolejowo-drogowych oraz drogach obejmował będzie prace wskazane w Tabeli 2.

Tabela 2

Numer linii kolejowej	Kilometraż projektowany (ok.)	Projektowana kategoria przejazdu/ przejścia/ Rodzaj obiektu (WK/WD)	Kategoria drogi	Zakres robót
LK136	2+300	F(B)	wewnętrzna	Regulacja istniejących płyt CBP. Zmiana kategorii z B na F(B).
LK136	1+825-2+281	-	wewnętrzna	Budowa drogi technologicznej oraz placu do zawracania: - dojazd do zbiornika. Zbiornik w międzytorzu.
LK680	2+029	F	-	Budowa przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu drogi wewnętrznej (LK136 km 1+825-2+281).
LK136	1+336 - 1+430	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej
LK137	64+547 - 64+571	-	wewnętrzna	Budowa placu do zawracania na końcu ul. Tartacznej przy zbiorniku odwodnienia
LK137	65+581 - 65+643	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej w związku z projektem zbiornikiem retencyjnym.
LK137	64+596	wiadukt kolejowy	krajowa	Przebudowa drogi pod obiektem wraz z budową ciągu pieszko-rowerowego.
LK137	64+071	wiadukt kolejowy	gminna	Budowa drogi gminnej oraz drogi dla pieszych i drogi dla rowerów pod obiektem.
LK151	0+534-0+601	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej oraz placu do zawracania w związku z projektem zbiornikiem retencyjnym.
LK151	0+688	-	wewnętrzna	Budowa drogi

				wewnętrznej oraz placu do zawracania w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym.
LK151	0+560-0+700	-	wewnętrzna	Budowa drogi technologicznej: - dojazd do głowicy rozjazdowej, - dojazd do zakładu na terenie kolejowym.
LK709	0+839	F(A)	-	Budowa przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu drogi wewnętrznej (LK151 km 0+560-0+700).
LK137	62+983	F(A)	-	Budowa przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu drogi wewnętrznej (LK151 km 0+560-0+700).
LK137	-	likw.	-	Likwidacja przejazdu.
LK151	1+170 - 1+420	-	dojście służbowe	Budowa dojścia służbowego do zakładu na terenie kolejowym.
LK199	62+965	przejście kolejowe(A)	-	Budowa przejścia służbowego w poziomie szyn w ciągu dojścia służbowego w km 62+808-62+988.
LK199/LK174	62+936/1+280	przejście kolejowe F(A)	-	Budowa przejścia służbowego w poziomie szyn w ciągu dojścia służbowego w km 62+808-62+988.
LK137	61+508	wiadukt drogowy	powiatowa	Przebudowa drogi na wiadukcie drogowym i dojazdach do niego.
LK138	61+485	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej do obsługi istniejącego ternu
LK680	1+304-2+035	plac ładunkowy	-	Budowa placu ładunkowego.
LK709	1+427 - 1+556	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi wewnętrznej na terenie stacji, dojazd do stanowiska

				tankowania
LK151	1+674-3+094	wiadukt kolejowy	wewnętrzna	Budowa drogi technologicznej
LK681/LK682	1+055/1+053	F(A)	-	Budowa przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu drogi wewnętrznej (LK709 km 1+674-3+094).
LK681/LK682	1+250/1+246	F(A)	wewnętrzna	Budowa przejazdu w ciągu drogi wewnętrznej pod wiaduktem kolejowym w km 2+175 LK709
LK681	1+185 - 1+250	wiadukt kolejowy	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej do placu ładunkowego
LK680	2+025	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej do przepompowni i zbiornika retencyjnego z placem do zawracania
LK680	2+035	F(D)	wewnętrzna	Budowa przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu drogi wewnętrznej (LK681 km 1+185 - 1+250).
LK681	1+020 - 1+043	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej
LK151	-	likwidacja		Likwidacja przejazdu.
LK681	1+009 - 1+081	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej
LK151	1+746-3+904	wiadukt kolejowy	wewnętrzna	Budowa drogi technologicznej z mijankami, placu do zawracania
LK151	2+600-2+700	zatoka do toru dsat	-	Budowa wzdłuż drogi wewnętrznej LK151 1+746-3+904 zatoki do toru nr 234a dsat
LK151	2+989	wiadukt kolejowy	powiatowa	Przebudowa drogi pod obiektem - obniżenie niwelety.
Lk151	2+954	-	gminna	Budowa placu do zawracania
Lk151	3+007	-	gminna	Budowa placu do zawracania
LK151	2+979-3+119	-	gminna	Przebudowa drogi w związku z zamknięciem ul. Leśnej
LK709	3+094-4+445	-	wewnętrzna	Budowa drogi technologicznej oraz placu do zawracania.

LK151	4+513 - 4+725	dojście do peronu	-	Budowa dojścia do peronu p.o. Kędzierzyn Koźle
LK151	4+725-4+875	dojście do peronu	-	Budowa dojścia do peronu
LK890	(- 0+636)	przejście kolejowe E(B)	-	Budowa przejścia kolejowego.
LK709	4+848	przejście kolejowe E(B)	-	Budowa przejścia kolejowego
LK151	6+736 - 6+800	dojścia do peronu	-	Budowa dojść do peronu
LK151	6+735-6+809	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym
LK151	7+053	B	wojewódzka	Rozbudowa przejazdu - budowa drogi pieszo-rowerowej zmiana kategorii z A na B.
LK151	7+036-7+150	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi ze względu na dojazd do nastawni.
LK151	7+657-7+700	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi oraz placu do zawracania ze względu na skarpy torowe.
LK151	7+700-8+021	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi oraz placu do zawracania ze względu na skarpy torowe
LK151	7+848-8+294	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi ze względu na skarpy torowe.
LK151	8+305	B	powiatowa	Rozbudowa przejazdu - budowa drogi pieszo-rowerowej zmiana kategorii z C na B.
LK151	11+253	F(B)	wewnętrzna	Rozbudowa przejazdu - korekta niwelety na dojazdach zmiana kategorii z C na F(B).
LK151	12+233-12+455	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi ze względu na skarpy torowe.
LK151	12+435-12+468	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi ze względu na skarpy torowe.
Bocznica "Kolmech"	LK151 km 12+889	D	wewnętrzna (lub gminna)	Budowa nowego przejazdu kat. D w

				związku z koniecznością skomunikowania terenu w ciągu drogi gminnej (lub wewnętrznej) - LK151 km 12+750-12+958.
Bocznica "Kolmech"	LK151 km 12+972	D	gminna	Regulacja istniejących płyt CBP, brak innych robót na przejeździe. Przebudowa drogi gminnej.
LK151	12+750 - 12+958	-	gminna (lub wewnętrzna)	Budowa nowej drogi dojazdowej do nieruchomości ze względu na konieczność skomunikowania terenu po likwidacji istniejącej drogi gruntowej. Budowa placu do zawracania
LK151	13+188	B	gminna	Rozbudowa przejazdu wraz z budową dojścia do peronów, zmiana kategorii z A na B.
LK151	13+545	B	wojewódzka	Rozbudowa przejazdu - budowa drogi pieszo-rowerowej, budowa nowego skrzyżowania z drogą równoległą w związku z likwidacją sąsiednich przejazdów.
LK151	13+431 - 13+516	-	wewnętrzna	Budowa drogi do zbiornika
LK151	13+519 - 14+502	-	wewnętrzna	Budowa nowej drogi dojazdowej do nieruchomości ze względu na konieczność skomunikowania terenu po likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych.
LK151	13+740	likwidacja	wewnętrzna	Likwidacja przejazdu. Budowa placu do zawracania.
LK151	14+480	likwidacja	gminna	Likwidacja przejazdu. Budowa placów do zawracania
LK151	15+275	F(B)	wewnętrzna	Regulacja istniejących płyt CBP zmiana kategorii z D na F(B).
LK151	15+889-17+019	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi

LK151	17+222- 17+422	plac ładunkowy	-	Budowa placu ładunkowego.
LK151	17+626	B	powiatowa	Rozbudowa przejazdu wraz z budową chodników zmiana kategorii z A na B.
LK151	17+696- 17+818	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej jako dojazdu do toru dsat na stacji Kuźnia Raciborska w km 17+696-17+818 LK151
LK151	17+870	wiadukt kolejowy	-	Zamknięcie istniejącej drogi pod obiektem w związku z brakiem możliwości uzyskania normatywnej skrajni i budowa dróg dla pieszych i rowerzystów wraz z dojazdami do peronów.
LK151	18+023 - 18+119	dojście do peronu	-	Budowa dojścia do peronu
LK151	18+181 - 18+430	dojście do peronu	-	Budowa dojścia do peronu.
LK151	18+450	B	powiatowa	Rozbudowa przejazdu wraz z budową chodnika
LK151	18+438 - 18+972	-	gminna (lub wewnętrzna)	Budowa nowej drogi dojazdowej do nieruchomości ze względu na konieczność skomunikowania terenu po likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych
LK151	20+723	F(B)	wewnętrzna	Przebudowa przejazdu - regulacja nawierzchni na dojazdach zmiana kategorii z D na F(B).
LK151	20+979 - 21+140	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi ze względu na skarpy torowe wraz z budową placu do zawracania.
LK151	22+763	-	zjazd	Zjazd w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym
LK151	22+856	-	zjazd	Zjazd w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym.
LK691	1+000	F(B)	wewnętrzna	Rozbudowa przejazdu - korekta niwelety na

				dojazdach zmiana kategorii z D na F(B).
LK140	66+228	B	gminna	Rozbudowa przejazdu wraz z budową drogi dla pieszych - korekta niwelety na dojazdach zmiana kategorii z D na B. (UWAGA: ze względu na bliskość zabudowań brak możliwości uzyskania 2,5% na 20m, ze względu na warunki miejscowe konieczne skrócenie odcinka 2,5%)
LK151	22+521 - 22+830	-	gminna/powiatowa	Konieczne przetrasowanie drogi wraz z drogą dla pieszych w związku z kolizją z układem torowym. Budowa placu za zawracania. Droga będzie pełnić funkcję drogi dojazdowej do zbiornika retencyjnego. Projektuje się zmianę kategorii drogi na gminną (droga nie pełni funkcji drogi przelotowej, jest wyłącznie dojazdem do budynków) i przyjęcie parametrów dla klasy D.
LK151	22+839 - 22+954	-	wewnętrzna (gminna)	Przebudowa drogi w związku z dojazdem do nastawni.
LK151	22+990	dojścia do peronów	-	Budowa dojścia do peronu
LK151	23+092	zjazd	-	Zjazd w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym
LK151	23+285	zjazd	-	Zjazd w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym.
LK151	23+236 - 23+276	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi w związku z budową przepustu
LK151	23+508 - 23+617	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym

LK151	23+434 - 23+818	-	gminna	Budowa nowej drogi dojazdowej do nieruchomości ze względu na konieczność skomunikowania terenu po likwidacji istniejącej drogi gruntowej. Budowa placu do zawracania.
LK151	24+220	plac do zawracania	-	Budowa placu do zawracania w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym
LK151	24+737	B	gminna	Przebudowa przejazdu - korekta niwelety na dojazdach zmiana kategorii z C na B. Przebudowa chodnika w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego.
LK151	26+014- 26+197	-	gminna	Przebudowa drogi gminnej
LK151	28+047	B	wojewódzka	Rozbudowa przejazdu wraz z budową chodników i korektą niwelety zmiana kategorii z A na B
LK151	27+997	-	zjazd	Projektowany zjazd do nastawni.
LK151	28+881	B	gminna	Rozbudowa przejazdu wraz z budową chodnika - korekta niwelety na dojazdach, zmiana kategorii z C na B.
LK151	29+954- 30+138	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi ze względu na skarpy torowe.
LK151	30+723 - 31+121	-	gminna	Przebudowa drogi w związku z kolizją z peronem i dojściem między peronami.
LK151	31+079 - 31+027	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej wraz z placem do zawracania w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym
LK151	31+478	wiadukt kolejowy	gminna	Rozbudowa drogi gminnej i przyległych dróg w związku z koniecznością uzyskania normatywnej skrajni 4,50m pod wiaduktem

				kolejowym
LK151	31+669	droga dla pieszych i rowerów	-	Rozbiórka i budowa drogi dla pieszych i rowerów. Odtworzenie istniejącego ciągu komunikacyjnego ze względu na przebudowę mostu w km 31+695 LK151
LK151	32+021	dojście do peronu	-	Budowa dojścia do peronu na stacji Racibórz
LK151	32+225	wiadukt kolejowy	powiatowa/gminna	Rozbudowa drogi powiatowej i przyległych dróg w związku z koniecznością uzyskania normatywnej skrajni 4,50m pod wiaduktem kolejowym.
LK151	32+680 - 32+940	plac ładunkowy	-	Budowa placu ładunkowego
LK151	32+633 - 32+680	-	wewnętrzna	Dojazd do placu ładunkowego w km 32+680 - 32+940 - wymaga analizy
LK151	ok. 32+832	-	wewnętrzna	Budowa placu do zawracania w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym
LK151	ok. 33+383	-	-	Budowa zjazdu i placu do zawracania w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym
LK151	33+489 - 33+560	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej wraz z placem do zawracania w związku z zapewnieniem dojazdu do nastawni.
LK151	33+674 - 33+903	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej wraz z placem do zawracania w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym.
LK151	33+889 - 34+147	-	wewnętrzna	Budowa drogi dojazdowej do placu ładunkowego (LK151 33+889 - 34+147) przy torze nr 11
LK151	33+303	wiadukt kolejowy	gminna	Rozbudowa drogi gminnej (ul. Eichendorffa i ul. 1

				Maja) w związku z koniecznością uzyskania normatywnej skrajni 4,50m pod wiaduktem kolejowym. Budowa zjazdu na teren zakładu.
LK151	33+565	A	gminna	Rozbudowa przejazdu wraz z budową dróg dla pieszych i rowerzystów oraz dojścia do peronu
LK177	1+783	F(A)	wewnętrzna	Budowa przejazdu kolejowo-drogowego (LK177 km 1+783) w ciągu drogi dojazdowej do placu ładunkowego (LK151 33+889 - 34+147) przy torze nr 11. Szerokość jezdni zmienna
LK151	34+072 - 34+564	plac ładunkowy	-	Budowa placu ładunkowego.
LK151	34+625	-	wewnętrzna	Budowa placu do zawracania na drodze wewnętrznej
LK151	-	likwidacja	-	Likwidacja przejazdu w istniejącym km 33+760
LK151	-	likwidacja	-	Likwidacja przejścia istniejącym km 33+785
LK151	35+169 35+209	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej
LK151	35+205 - 35+259	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym (planowany dojazd).
LK151	34+409 - 35+213	-	gminna (lub wewnętrzna)	Budowa nowej drogi dojazdowej do nieruchomości ze względu na konieczność skomunikowania terenu po likwidacji istniejącej drogi gruntowej i przejść w rejonie stacji
LK151	35+212	B	gminna	Przebudowa przejazdu - regulacja nawierzchni na dojazdach zmiana kategorii z D na B.
LK151	36+162-	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi

	36+262			równoległej ze względu na budowę przepustu pod torami i drogą
LK151	36+865-36+965	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej
LK151	41+138-41+189	-	wewnętrzna	Budowa drogi dojazdowej do zabudowań
LK151	36+389	B	gminna	Przebudowa przejazdu - regulacja nawierzchni na dojazdach zmiana kategorii z D na B.
LK151	38+568	B	gminna	Przebudowa przejazdu - regulacja nawierzchni na dojazdach zmiana kategorii z D na B.
LK151	-	likwidacja	-	Likwidacja przejazdu kolejowo-drogowego W istniejącym km 39+038
LK151	38+972 - 38+984	-	-	Budowa placu do zawracania w związku z likwidacją przejazdu kolejowo-drogowego w km 39+038 LK151
LK151	39+642	-	wewnętrzna	Budowa zjazdu do przepompowni
LK151	39+806 - 39+859	-	wewnętrzna	Przebudowa drogi istniejącej ze względu na projektowane skarpy kolejowe.
LK151	39+880	-	wewnętrzna	Budowa zjazdu do zbiornika
LK151	41+153	B	powiatowa	Rozbudowa przejazdu wraz z budową dojścia do peronów zmiana kategorii z C na B.
LK151	41+212	-	-	Budowa przejścia pomiędzy peronami
LK151	42+087	B	gminna	Rozbudowa przejazdu - korekta niwelety na dojazdach zmiana kategorii z D na B.
LK151	-	likwidacja	-	Likwidacja przejazdu W istniejącym km 42+819
LK151	43+155	F (A)	wewnętrzna	Przebudowa przejazdu - regulacja nawierzchni na przejeździe, wykonanie nawierzchni na dojazdach
LK151	-	likwidacja	-	Likwidacja przejazdu

				W istniejącym km 44+044
LK151	44+300	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej z chodnikiem
LK151	44+359	-	wewnętrzna	Budowa dojazdu do placu ładunkowego
LK151	44+356-44+806	plac ładunkowy	-	Budowa placu ładunkowego
LK151	44+806 - 44+948	-	wewnętrzna	Budowa dojazdu do placu ładunkowego.
LK151	44+966	B	wojewódzka	Rozbudowa przejazdu wraz z budową chodnika zmiana kategorii z A na B. Budowa dojeżdż do peronu
LK151	45+091-45+234	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej w związku z dojazdem do doru nr 16 dsat
LK151	45+382-45+632	plac ładunkowy	-	Budowa placu ładunkowego
LK151	46+979	F(B)	wewnętrzna	Rozbudowa przejazdu wraz z budową chodnika zmiana kategorii z D na F(B).
LK151	47+885	B	krajowa	Przebudowa przejazdu - regulacja nawierzchni na dojazdach. Budowa chodnika oraz dojeżdż do peronu
LK151	-	likwidacja	-	Likwidacja przejazdu W istniejącym km 48+682
LK151	49+131	B	wewnętrzna	Przebudowa przejazdu - regulacja nawierzchni na dojazdach zmiana kategorii z D na B.
LK151	48+568 - 48+579	-	gminna	Budowa placu do zawracania w związku z likwidacją przejazdu.
LK151	48+607 - 49+117	-	gminna	Budowa nowej drogi w związku z likwidacją przejazdu.
LK151	50+373	B	gminna	Rozbudowa przejazdu - korekta geometrii przejazdu zmiana kategorii z C na B.
LK151	50+802	B	powiatowa	Rozbudowa przejazdu - korekta geometrii przejazdu i dróg dla pieszych. Zmiana kategorii z A na B.

LK151	50+803 - 51+971	-	gminna	Budowa nowej drogi w związku z likwidacją przejazdu
LK151	51+144 - 51+247	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej w związku z projektowanym zbiornikiem retencyjnym (planowany dojazd do toru nr 304a).
LK151	-	likwidacja	-	Likwidacja przejazdu. W istniejącym km 51+199
LK151	50+802 - 51+114	-	gminna	Budowa nowej drogi wraz z chodnikiem w związku z likwidacją przejazdu
LK151	51+106 - 51+124	-	wewnętrzna	Budowa dojazdu do placu ładunkowego
LK151	-	likwidacja	-	Likwidacja przejazdu. W istniejącym km 51+338
LK151	51+123 - 51+375	plac ładunkowy	-	Budowa placu ładunkowego
LK151	51+427 - 51+450	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej
LK151	51+728 - 51+819	-	wewnętrzna	Budowa dojazdu do toru nr 308.
LK151	51+668- 51+821	-	wewnętrzna	Budowa dojazdu do toru nr 304c.
LK151	51+800 - 52+791	-	wewnętrzna	Budowa drogi wewnętrznej do obsługi stacji
LK151	52+100	F (A)	wewnętrzna	Budowa przejazdu kat F(A) w ciągu drogi wewnętrznej w km 51+983 - 53+308 Lk151
LK151	51+800	F (A)	-	Budowa nowego przejazdu kolejowo-drogowego w ciągu drogi wewnętrznej w km 51+800 - 52+791 LK151 przez tory 7, 9, 13, 15, 17 LK151.
LK151	51+983 - 53+308	-	gminna	Budowa nowej drogi w związku z likwidacją przejazdu.
LK151	-	likwidacja	-	Likwidacja przejazdu W istniejącym km 52+171
LK151	52+014 -	-	gminna	Budowa drogi

	52+093			dojazdowej do działek w związku z likwidacją przejazdu w km 52+171 i budową wiaduktu w km 52+086
LK151	52+086	wiadukt kolejowy	powiatowa	Likwidacja przejazdu - Budowa wiaduktu kolejowego ze względu na rozbudowę układu torowego.
LK151	52+134	-	gminna	Budowa placu do zawracania
LK151	52+241 - 53+015	chodnik	-	Budowa chodnika służbowego do toru rewizyjnego nr 31.
LK151	52+241	przejście służbowe	-	Budowa przejścia służbowego przez tory w ciągu chodnika służbowego do toru rewizyjnego nr 31.
LK151	53+015	przejście służbowe	-	Budowa przejścia służbowego przez tory w ciągu chodnika służbowego do toru rewizyjnego nr 31.
LK151	52+294 - 52+704	-	wewnętrzna	Budowa dojazdu do toru rewizyjnego nr 31.
LK151	52+543	przejazd służbowy F(A)	wewnętrzna	Budowa przejazdu służbowego do peronów
LK151	51+887 - 52+054	-	gminna	Rozbudowa drogi w związku z likwidacją istniejącej drogi wzdłuż torów.
LK151	52+037 - 52+187	-	gminna	Rozbudowa drogi w związku z likwidacją istniejącej drogi wzdłuż torów.
LK151	52+794	przejazd służbowy F(A)	wewnętrzna	Budowa przejazdu służbowego do peronów
LK151	53+132	-	gminna	Budowa placu do zawracania
LK151	-	likwidacja	-	Likwidacja przejazdu W istniejącym km 53+346
LK151	53+248	-	gminna	Budowa placu do zawracania w związku z likwidacją przejazdu w km 53+346
LK151	53+286	chodniki (dojście do przejścia podziemnego)	-	Budowa chodników w rejonie ul. Szkolnej do komunikacji z przejściem podziemnym pod torami w km 53+291

5. W zakresie obiektów inżynierskich.

Planuje się roboty budowlane obejmujące prace remontowe i/lub prace związane z przebudową obiektów istniejących, prace związane z rozbiórką obiektów istniejących i budowę nowych obiektów oraz budowę nowych obiektów w nowych lokalizacjach:

1) prace na istniejących obiektach inżynierskich (Tabela 3)

Tabela 3

Lp.	Typ obiektu przeszkoda	Nr LK, orientacyjny kilometraż	Zakres prac	Parametry obiektu Uwagi
1	wiadukt kolejowy przeszkoda: Al. Jana Pawła II/ ul. Kozielska w Kędzierzynie-Koźlu	LK 136 km: - 0+090 (Lk137 km 64+070) (LK151 km 0+090) (LK174 km - 0+085) (LK680 km - 0+085)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 4,00+9,00+4,00 m, - światło pionowe: ok. 4,50 m,
2	przejście pod torami przeszkoda: ciąg pieszych – dojście do peronów	LK 136 km: 0+000 (Lk137 km 64+165) (LK151 km 0+000) (LK174 km - 0+000) (LK680 km - 0+000)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 6,00 m, - światło pionowe: ok. 2,50 m,
3	wiadukt kolejowy przeszkoda: ul. Armii Krajowej w Kędzierzynie- Koźlu	LK 136 km: 0+435 (tor nr 1) (Lk137 km 64+595) km istn. wg ew. 64+596 LK137 tor nr 1	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 2x16,15 m, - światło pionowe: ok. 4,50 m
4	wiadukt kolejowy przeszkoda: ul. Armii Krajowej w Kędzierzynie- Koźlu	LK 136 km: 0+435 (tor nr 2) (Lk151 km - 0+435) km istn. Wg ew. 64+596 LK137 tor nr 2	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 2x16,15 m, - światło pionowe: ok. 4,50 m.
5	most kolejowy przeszkoda: rzeka Kłodnica	LK 136 km: 0+535 (LK137 km	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 21,30+32,80+21

		64+695) (Lk151 km - 0+535) km istn. Wg ew. 64+701 LK137 tor nr 1 i 2		,30 m, - światło pionowe: min. 3,47 m (do poziomu wody miarodajnej)
6	wiadukt kolejowy przeszkoda: droga gruntowa	LK 136 km: 0+660 (LK137 km 64+825) (Lk174 km 0+665) (LK680 km 0+665) km istn. Wg ew. 64+819 LK137	Przebudowa	- światło poziome: min. 5,00 m, - światło pionowe: ok. 3,00 m.
7	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 136 km: 0+880 (0+880)	Rozbiórka obiektu	-
8	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 136 km: 2+345 (2+344)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,00 m, - światło pionowe: ok. 1,00 m,
9	most kolejowy przeszkoda: kanał gliwicki	LK 136 km: 2+528 (2+528)	Brak robót	-
10	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 136 km: 2+600 (2+600)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,00 m, - światło pionowe: ok. 1,00 m,
11	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 137 km: 60+725 (60+719)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok. 1,80 m,
12	Wiadukt drogowy przeszkoda: LK137; LK681; LK682	LK 137 km: 61+510 (61+500) (Lk681 km - 0+125) (LK682 km - 0+125)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 28,00 m, - światło pionowe: ok. 7,20 m.
13	Wiadukt drogowy przeszkoda: tor bocznicowy	LK 137 km: 61+510 (61+500)	Rozbiórka obiektu	-
14	Kładka technologiczna przeszkoda: LK137; LK681; Lk682	LK 137 km: 61+525 (61+520) (Lk681 km - 0+105) (LK682 km - 0+105)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 25,60 m, - światło pionowe: ok. 7,20 m.

15	wiadukt kolejowy przeszkoda: tor nr 2 LK136; tor nr 11 LK680; tor nr 12 i 13 LK174; tor nr 14 LK680	LK 137 km: 65+455 (65+436)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 7,25+18,25+19, 50 m, - światło pionowe: ok. 6,35 m.
16	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 137 km: 66+195 (66+195)	Rozbiórka obiektu	-
17	Most kolejowy przeszkoda: rzeka Sumina	LK 140 66+436 (66+436)	Brak robót	-
18	Wiadukt drogowy przeszkoda: DW421	LK 140 66+660 (66+660)	Brak robót	-
19	Przepust kolejowy przeszkoda: ciąg pieszy	LK 151 km: 1+430 (1+428)	Rozbiórka obiektu	-
20	przepust kolejowy przeszkoda: ciek/rów	LK 151 km: 2+750 (2+782) LK680 km -2+760 LK681 km 1+895 LK682 km 1+885 LK890 km -2+665	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	-
21	wiadukt kolejowy przeszkoda: Droga powiatowa nr 1477O	LK 151 km: 2+968 (km istn. wg ew. 2+975)	Rozbiórka obiektu	-
22	przepust kolejowy przeszkoda: ciek/rów	LK 151 km: 3+615 (3+651) LK680 km -3+625 LK681 km 2+760 LK682 km 2+750 LK890 km -1+795	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	-
23	Kładka dla pieszych przeszkoda: ciąg pieszy – dojście do peronów	LK 151 km: 4+485 (4+520)	Rozbiórka obiektu	-
24	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 km: 5+335 km istn. wg ew. 5+414	Rozbiórka obiektu	-
25	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 km: 6+070 km istn. wg ew. 6+144	Rozbiórka obiektu	-
26	kładka dla pieszych przeszkoda: ciąg pieszych	LK 151 km: 6+784 km istn. wg ew. 6+860	Rozbiórka obiektu	-
27	most przeszkoda: rzeka Bierawka	LK 151 km: 7+578 km istn. wg ew. 7+657	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 27,50 m, - światło pionowe: ok. 2,90 m,

28	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 km: 10+220 km istn. wg ew. 10+294	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,50 m, - światło pionowe: ok. 1,50 m,
29	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 km: 10+235 km istn. wg ew. 10+310	Rozbiórka obiektu	-
30	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 km: 10+511 km istn. wg ew. 10+586	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,50 m, - światło pionowe: ok. 1,50 m,
31	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 km: 13+855 km istn. wg ew. 13+928	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,50 m, - światło pionowe: ok. 1,50 m,
32	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 km 16+535 km istn. wg ew. 16+613	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 4,00 m, - światło pionowe: ok. 1,70 m
33	most kolejowy przeszkoda: rzeka Rudka	LK 151 km 17+863 km istn. wg ew. 17+939	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: 2x ok. 10,90 m, - światło pionowe: ok. 3,10 m,
34	kładka dla pieszych przeszkoda: dojście do peronów	LK 151 km 18+034 km istn. wg ew. 18+112	Rozbiórka obiektu	W zamian za kładkę dla pieszych proponuje się budowę przejścia pod torami w km 18+115
35	most kolejowy przeszkoda: rzeka Ruda	LK 151 km 18+161 km istn. wg ew. 18+239	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: 8,0+16,0+8,0 światło pionowe: ok. 2,15 m,
36	przepust kolejowy przeszkoda: ciek Czerwona Woda	LK 151 km 18+684 km istn. wg ew. 18+762	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok.

				1,50 m,
37	Przepust kolejowy Przeszkoda: ciek	LK 151 19+706 (19+784)	Brak robót	-
38	przepust kolejowy przeszkoda: ciek Ciechowicki Potok	LK 151 km 21+170 km istn. wg ew. 21+243	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 4,00 m, - światło pionowe: ok. 2,00 m,
39	most kolejowy przeszkoda: rzeka Sumina	LK 151 km 21+736 km istn. wg ew. 21+817	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: 14,60 m, - światło pionowe: ok. 1,7 m,
40	Wiadukt drogowy Przeszkoda: DW421	LK151 22+544 (22+500)	Brak robót	-
41	ściana oporowa przeszkoda: -	LK 151 km 22+599 do 22+691 km istn. wg ew. 22+680 do 22+769	Remont obiektu	-
42	most kolejowy przeszkoda: ciek	LK 151 km 23+252 km istn. wg ew. 23+333	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 4,00 m, - światło pionowe: ok. 1,51 m,
43	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 km 23+505 km istn. wg ew. 23+583	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,00 m, - światło pionowe: ok. 1,00 m,
44	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 km 23+930 km istn. wg ew. 24+009	Rozbiórka obiektu	-
45	przepust kolejowy przeszkoda: ciek Nędza	LK 151 km 23+995 km istn. wg ew. 24+077	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,50 m, - światło pionowe: ok. 1,50 m,
46	przepust kolejowy przeszkoda: ciek	LK 151 km 24+875 km istn. wg ew. 24+953	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,50 m, - światło pionowe: ok. 1,50 m,
47	przepust kolejowy	LK 151 km	Rozbiórka i	- światło

	przeszkoda: rów	25+127 km istn. wg ew. 25+134	budowa nowego obiektu	poziome: ok. 0,80 m, - światło pionowe: ok. 0,80 m,
48	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 km 25+465 km istn. wg ew. 25+546	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok. 1,50 m,
49	przepust kolejowy przeszkoda: ciek	LK 151 km 26+050 km istn. wg ew. 26+129	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok. 1,20 m,
50	przepust kolejowy przeszkoda: ciek	LK 151 km 26+370 km istn. wg ew. 26+449	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok. 1,60 m,
51	most kolejowy przeszkoda: ciek Bodek	LK 151 km 27+530 km istn. wg ew. 27+610	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 13,40 m, - światło pionowe: ok. 0,87 m,
52	Przepust kolejowy przeszkoda: -	LK 151 km 28+114 km istn. wg ew. 28+120	Rozbiórka obiektu	-
53	most kolejowy przeszkoda: ciek	LK 151 km 28+465 km istn. wg ew. 28+546	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 4,00 m, - światło pionowe: ok. 2,30 m,
54	przepust kolejowy przeszkoda: ciek	LK 151 km 28+930 km istn. wg ew. 29+008	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 2,00 m, - światło pionowe: ok. 2,00 m,
55	przepust kolejowy przeszkoda: ciek Łęgoń	LK 151 km 29+395 km istn. wg ew. 29+476	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok. 1,50 m,
56	most kolejowy przeszkoda: ciek	LK 151 km 29+775	Rozbiórka i budowa nowego	- światło poziome: ok.

		km istn. wg ew. 29+862	obiekty	28,9+31,05+28,95+28,95+58,9+68,9+58,9 m, - światło pionowe: ok. 4,6-8,4 m,
57	Wiadukt drogowy przeszkoda: DW 935	LK 151 30+231 (30+239)	Brak robót	-
58	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 km 30+380 km istn. wg ew. 30+459	Rozbiórka i budowa nowego obiekty	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok. 2,50 m,
59	wiadukt kolejowy przeszkoda: przejście pieszce	LK 151 km 30+800 km istn. wg ew. 30+882	Rozbiórka obiektu	W zamian za wiadukt proponuje się budowę przejścia pod torami w km 30+862
60	wiadukt kolejowy przeszkoda: ul. Rybnicka	LK 151 km 31+475 km istn. wg ew. 31+560	Rozbiórka i budowa nowego obiekty	- światło poziome: ok. 18,67 m, - światło pionowe: ok. 4,50 m,
61	ściana oporowa przeszkoda: -	LK 151 km 31+470 km istn. wg ew. 31+556	Rozbiórka i budowa nowego obiekty	- długość: ok. 82,65 m - średnia wysokość: ok. 5,00 m,
62	ściana oporowa przeszkoda: -	LK 151 km 31+490 km istn. wg ew. 31+567	Rozbiórka i budowa nowego obiekty	- długość: ok. 79,50 m - średnia wysokość: ok. 5,00 m,
63	most kolejowy przeszkoda: rzeka Odra	LK 151 km 31+695 km istn. wg ew. 31+774	Rozbiórka i budowa nowego obiekty wraz z ciągiem pieszo- rowerowym	- światło poziome: ok. 18,90 + 48,90 m, - światło pionowe: ok. 5,57 m,
64	przejście pod torami przeszkoda: dojście do peronów	LK 151 km 32+115 km istn. wg ew. 32+196	Rozbiórka i budowa nowego obiekty	- światło poziome: ok. 6,00 m, - światło pionowe: ok. 2,60 m,
65	wiadukt kolejowy przeszkoda: ul. Piaskowa	LK 151 km 32+225 km istn. wg ew.	Rozbiórka i budowa nowego obiekty	- światło poziome: ok. 12,40 m,

		32+310		- światło pionowe: ok 4,50 m,
66	ściana oporowa przeszkoda: -	LK 151 km 32+130 do 32+325 km istn. wg ew. 32+310	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- długość: ok. 207,50 m - średnia wysokość: ok. 4,00 m,
67	wiadukt kolejowy przeszkoda: ul. Von Einchendorfa	LK 151 km 33+305 km istn. wg ew. 33+387	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 11,00 m, - światło pionowe: ok. 4,77 m,
68	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 151 km 32+633 do 32+676	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	-
69	przepust kolejowy przeszkoda: kanalizacja	LK 151 km 33+469 km istn. wg ew. 33+550	Brak robót	-
70	przepust kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 km 34+870 km istn. wg ew. 34+948	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok. 1,80 m,
71	przepust przeszkoda: Potok	LK 151 km: 36+211 (36+282)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok 2,00 m, - światło pionowe: ok. 2,00 m,
72	przepust przeszkoda: Rów	LK 151 km: 36+914 (36+993)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 2,00 m, - światło pionowe: ok. 2,00 m,
73	przepust przeszkoda: Rów	LK 151 km: 38+136 (38+216)	Remont obiektu	- światło poziome: ok. 1,45 m, - światło pionowe: ok. 1,40 m,
74	most kolejowy przeszkoda: rzeka Psina	LK 151 km: 39+770 (39+857)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	-
75	przepust przeszkoda: rów	LK 151 km: 40+810 (40+889)	Remont obiektu	- światło poziome: ok. 2,00 m, - światło pionowe: ok.

				2,05 m,
76	przepust przeszkoda: Rów	LK 151 km: 41+140 (41+255)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,00 m, - światło pionowe: ok. 1,00 m,
77	przepust przeszkoda: Rów	LK 151 km: 42+103 (42+179)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,50 m, - światło pionowe: ok. 1,50m,
78	przepust przeszkoda: Rów	LK 151 km: 42+616 (42+692)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok. 1,50m,
79	przepust przeszkoda: rów	LK 151 km: 43+993 (43+071)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 2,00 m, - światło pionowe: ok 2,00 m,
80	przepust przeszkoda: rów	LK 151 km: 43+260 (43+337)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,50 m, - światło pionowe: ok. 1,50 m,
81	przepust przeszkoda: rów	LK 151 km: 43+600 (43+681)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok. 1,50 m,
82	przepust przeszkoda: rów	LK 151 km: 44+040 (44+118)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,50 m, - światło pionowe: ok. 1,5 m,
83	przepust przeszkoda: ciek	LK 151 km: 44+310 (44+391)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,00 m, - światło pionowe: ok. 1,00 m,
84	przepust przeszkoda: ciek	LK 151 km: 44+975 (45+053)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 3,00 m,

				- światło pionowe: ok. 1,50 m,
85	przepest przeszkoda: rów	LK 151 km: 45+285(45+365)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 1,50 m, - światło pionowe: ok. 1,50 m,
86	most kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 46+425 (46+505)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 8,0 m, - światło pionowe: ok. 2,0 m,
87	most kolejowy przeszkoda: potok	LK 151 48+335 (48+414)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 10,0 m, - światło pionowe: ok. 3,0 m,
88	przepest przeszkoda: rów	LK 151 49+792 (49+872)	Remont obiektu	- światło poziome: ok. 1,5 m, - światło pionowe: ok. 1,5 m.
89	most kolejowy przeszkoda: rzeka Bełk	LK 151 Km 50+945 (51+027)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 14,6 m, - światło pionowe: ok. 2,1 m,
90	most kolejowy przeszkoda: potok	LK 151 Km 51+085 (51+166)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: 6,0 m, - światło pionowe: min. 1,50 m,
91	przepest kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 Km 52+075 (52+164)	Rozbiórka obiektu	-
92	przepest kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 Km 52+090 (52+171)	Rozbiórka obiektu	-
93	przepest kolejowy przeszkoda: rów	LK 151 Km 52+915 (52+991)	Rozbiórka obiektu	-
94	wiadukt kolejowy przeszkoda: ul. Armii Krajowej w Kędzierzynie- Koźlu	LK 174 km: 0+435 (0+437) (LK680 km 0+435; km ist. 0+437	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 2x16,15 m, - światło pionowe: ok. 4,50 m,
95	most kolejowy przeszkoda: rzeka Kłodnica	LK 174 km: 0+535 (0+538	Rozbiórka i budowa nowego	- światło poziome: ok.

		LK680)	obiekту	21,30+32,80+2 1,30 m, - światło pionowe: min. 3,47 m
96	wiadukt kolejowy przeszkoda: tor linii LK174	LK 174km: 0+955 (0+957)	Rozbiórka obiektu	-
97	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 174 km: 1+405 (km istn. wg ew. 1+360 do 1+450)	Rozbiórka obiektu	-
98	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 174 1+170 (1+125)	Rozbiórka obiektu	-
99	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 680 km: - 0+075÷-0+060 (od strony toru nr 2) (km istn. 0+034÷0+093 LK174)	Rozbiórka i budowa nowego obektu	- długość eksploatacyjna: ok. 15,00 m - wysokość ok. 4,00m
100	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 680 km: 0+380 (od strony toru nr 2)	Rozbiórka obiektu	-
101	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 680 km: 0+405 (od strony toru nr 2)	Rozbiórka obiektu	-
102	most kolejowy przeszkoda: rzeka Kłodnica	LK 680 km: 0+534 tor nr 1 (0+538 LK174)	Rozbiórka i budowa nowego obektu	- światło poziome: ok. 21,30+32,80+2 1,30 m, - światło pionowe min. 2,76 m
103	Ściana oporowa Przeszkoda: nasyp	LK 680 km: 0+838 km istn. wg ew. 0+712 do 0+939	Rozbiórka obiektu	-
104	Wiadukt kolejowy przeszkoda: LK nr 174	LK 680 km: 1+626 tor nr 2 km istn. wg ew. 1+639	Rozbiórka i budowa nowego obektu	- światło poziome: ok. 53,50 m, - światło pionowe: ok. 6,03 m
105	Wiadukt kolejowy przeszkoda: LK136	LK 680 km: 1+760 tor nr 1 km istn. wg ew. 1+745	Rozbiórka i budowa nowego obektu	- światło poziome: ok. 94,50 m, - światło pionowe: ok. 6,24 m,
106	Wiadukt kolejowy	LK 681 km:	Rozbiórka obiektu	-

	przeszkoda: Droga powiatowa nr 1477O	2+107 (km istn. wg ew. 2+208)		
107	Wiadukt kolejowy przeszkoda: Linia kolejowa	LK 681 km: 2+288 (km istn. wg ew. 2+388)	Rozbiórka obiektu	-
108	Wiadukt kolejowy przeszkoda: Droga powiatowa nr 1477O	LK 682 km: 2+096 km istn. wg ew. 2+194	Rozbiórka obiektu	-
109	Ściana oporowa Przeszkoda: nasyp	LK 709 km: 0+520 (km istn. wg ew. 0+495 do 0+548)	Rozbiórka obiektu	-
110	Przepust kolejowy przeszkoda: ciąg pieszych	LK 709 km: 0+788 (km istn. wg ew. 0+783)	Rozbiórka obiektu	-
111	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 709 km: 1+064	Rozbiórka obiektu	-
112	Wiadukt kolejowy przeszkoda: LK137 i tory stacyjne nr 53 i 55	LK 709 km: 1+322 (km istn. wg ew. 1+328)	Przebudowa w zakresie południowej ściany oporowej (częściowa rozbiórka)	-
113	Wiadukt kolejowy przeszkoda: LK137 i tory stacyjne nr 53 i 55	LK 709 km 2+030 (km istn. wg ew. 2+028)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 48,50 m, - światło pionowe: ok. 5,80 m,
114	Wiadukt kolejowy przeszkoda: droga powiatowa nr 1477O	LK 709 km 2+298 (km istn. wg ew. 2+995)	Rozbiórka obiektu	-
115	przepust kolejowy przeszkoda: ciek/rów	LK 709 km: 2+790 (2+787)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok. 2,50 m,
116	przepust drogowy przeszkoda: ciek/rów	LK 709 km: 2+790 (2+787)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: min. 2,50 m,
117	Wiadukt kolejowy przeszkoda: LK137 i tory stacyjne nr 53 i 55	LK 709 km 3+342 (km istn. wg ew. 3+339)	Rozbiórka obiektu	-
118	przepust drogowy	LK 709 km:	Rozbiórka i	- światło

	przeszkoda: ciek/rów	3+655 (3+655)	budowa nowego obiektu	poziome: ok. 2,00 m, - światło pionowe: ok. 2,00 m,
119	przepust kolejowy przeszkoda: ciek/rów	LK 709km: 4+555 (4+598 LK151) (LK890 km - 0+890)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	-
120	przepust kolejowy przeszkoda: ciek/rów	km: 4+720 (4+762 LK151) (LK890 km - 0+730)	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: ok. 2,00 m, - światło pionowe: ok. 2,00 m, m
121	most kolejowy przeszkoda: ciek	LK 177 km 2+395 km istn. wg ew. 2+397	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: 13,50 m, - światło pionowe: 2,40 m,
122	most kolejowy przeszkoda: ciek	LK 176 km 0+480 km istn. wg ew. 0+475	Brak robót	- światło poziome: 4,00 m, - światło pionowe: ok. 3,0 m,
123	przepust kolejowy przeszkoda: ciek Ciechowiski Potok	LK 691 km 0+689 km istn. wg ew. 0+659	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: 3,00 m, - światło pionowe: ok. 1,5 m,
124	most kolejowy przeszkoda: ciek Ciechowiski Potok	K 691 km 1+087 km istn. wg ew. 1+098	Rozbiórka i budowa nowego obiektu	- światło poziome: 3,00 m, - światło pionowe: ok. 1,5 m,

2) obiekty inżynierskie planowane do budowy (Tabela 4)

Tabela 4

Lp.	Typ obiektu przeszkoda	Orientacyjna lokalizacja obiektu (km ok.)	Uwagi
1	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK136 km: 0+415 (od strony toru nr 1 LK136 wzdłuż ul. Armii Krajowej w Kędzierzynie-Koźlu)	- długość eksploatacyjna: ok. 58,00 m
2	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK136km: 0+455-0+490 (od strony toru nr 1 LK136)	- długość eksploatacyjna: ok. 35,00 m
3	ściana oporowa	LK136km: 0+580-0+660	- długość eksploatacyjna: ok.

	przeszkoda: nasyp	(od strony toru nr 1 LK136)	80,00 m
4	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK136km: 0+670-0+730 (od strony toru nr 1 LK136)	- długość eksploatacyjna: ok. 60,00 m
5	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 137 km: 61+515 (od strony toru nr 1 LK137 wzdłuż ul. Wojska Polskiego w Kędzierzynie-Koźlu)	- długość eksploatacyjna: ok. 100,00 m
6	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 137 km: 65+090÷65+315 (od strony toru nr 1)	-długość eksploatacyjna: ok. 225,00 m
7	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 137 km: 65+270÷65+345 (od strony toru nr 2)	- długość eksploatacyjna: ok. 70,00 m
8	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 137 km: 65+625÷65+792 (od strony toru nr 2)	- długość eksploatacyjna: ok. 167,00 m
9	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 137 km: 65+550÷65+625 (od strony toru nr 1)	- długość eksploatacyjna: ok. 75,00 m
10	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 151 km: 0+425÷0+795 (od strony toru nr 1)	- długość eksploatacyjna: ok. 370,00 m
11	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 151 km: 0+690÷0+810 (od strony toru nr 2)	- długość eksploatacyjna: ok. 120,00 m
12	wiadukt kolejowy przeszkoda: tor nr 2 LK174; tor nr 1 LK199;	LK 151 km: 0+860	- światło poziome: ok. 11,50 m, - światło pionowe: ok. 6,90 m,
13	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 151 km: 1+650÷1+775 (od strony toru nr 1)	- długość eksploatacyjna: ok. 125,00 m
14	wiadukt kolejowy przeszkoda: tor nr 1 i 2 LK680; tor bez nazwy	LK 151 km: 1+860	- światło poziome: ok. 12,75+8,60 m, - światło pionowe: ok. 6,50 m,
15	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 151 km: 1+955÷2+045 (od strony toru nr 1)	- długość eksploatacyjna: ok. 90,00 m
16	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 151 km: 1+970÷2+050 (od strony toru nr 2)	- długość eksploatacyjna: ok. 80,00 m
17	wiadukt kolejowy przeszkoda: droga	LK 151 km: 2+060	- światło poziome: ok. 12,80 m, - światło pionowe: ok. 4,50 m,
18	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 151 km: 2+070÷2+120 (od strony toru nr 1)	- długość eksploatacyjna: ok. 50,00 m
19	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 151 km: 2+079÷2+216 (od strony toru nr 2)	- długość eksploatacyjna: ok. 138,00 m
20	wiadukt kolejowy przeszkoda: Droga powiatowa nr 1477O	LK 151 km: 2+990	- światło poziome: ok. 13,26 - światło pionowe: ok. 4,50 m,
21	wiadukt drogowy przeszkoda: Droga powiatowa nr 1477O	LK 151 km: 2+995	- światło poziome: ok. 13,26 - światło pionowe: ok. 4,50 m,
22	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 151 km: 4+050÷4+155 (od strony toru nr 2)	- długość eksploatacyjna: ok. 105,00 m
23	wiadukt kolejowy przeszkoda: tor LK680	LK 151 km: 4+225	- światło poziome: ok. 11,10 m, - światło pionowe: ok. 6,50 m,

24	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 151 km: 4+285÷4+360 (od strony toru nr 2)	- długość eksploatacyjna: ok. 75,00 m
25	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 151 km: 4+295÷4+360 (od strony toru nr 1)	- długość eksploatacyjna: ok. 65,00 m
26	przepust kolejowy przeszkoda: ciek/rów	LK 151 km: 4+525	- światło poziome: ok. 2,00 m, - światło pionowe: ok. 2,00 m,
27	przepust kolejowy przeszkoda: ciek/rów	LK 151 km: 4+685	- światło poziome: ok. 2,00 m, - światło pionowe: ok. 2,00 m,
28	przejście pod torami przeszkoda: ciąg pieszych – dojście do peronów	LK 151 km: 4+852	- światło poziome: ok. 4,50 m, - światło pionowe: ok. 2,60 m,
29	przejście pod torami przeszkoda: ciąg pieszych	LK 151 km: 6+755	- światło poziome: ok 4,50 m, - światło pionowe: ok. 2,60 m,
30	przepust drogowy przeszkoda: rów	LK 151 km: 13+855	- światło poziome: ok. 1,50 m, - światło pionowe: ok. 1,50 m,
31	przejście pod torami przeszkoda: dojście do peronu	LK 151 km: 18+041	Budowa przejścia pod torami w zamian za kładkę w km 18+112 - światło poziome: min. 3,00 m, - światło pionowe: min. 2,60 m,
32	przepust drogowy przeszkoda: ciek Czerwona Woda	LK 151 km: 18+684	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok1,50 m
33	przejście pod torami przeszkoda: dojście do peronu	LK 151 km: 22+997	- światło poziome: min.3,00 m, - światło pionowe: min. 2,60 m
34	przejście pod torami przeszkoda: dojście do peronów	LK 151 km: 30+790	Budowa przejścia pod torami w zamian za wiadukt w km 30+882 - światło poziome: min. 3 m, - światło pionowe: min. 2,60 m,
35	ściana oporowa	LK 151 km: 30+865 do 31+065	- długość: ok. 200,00 m
36	ściana oporowa	LK 151 km: 31+470	- długość: ok. 91,25 m
37	ściana oporowa	LK 151 km: 33+ 300 lewa strona toru	- długość: ok. 20,00 m
38	ściana oporowa	LK 151 km: 33+ 300 prawa strona toru	- długość: ok. 65,00 m
39	ściana oporowa	LK 151 km: 33+ 310 lewa strona toru	- długość: ok. 15,00 m
40	ściana oporowa	LK 151 km: 33+ 310 prawa strona toru	- długość: ok. 60,00 m
41	most drogowy przeszkoda: rzeka Bełk	LK 151 km 50+945 strona lewa	- światło poziome: ok. 14,60 m, - światło pionowe: min. 1,50 m,
42	most drogowy	LK 151 km 50+945	- światło poziome: ok. 14,60 m,

	przeszkoda: rzeka Belk	strona prawa	- światło pionowe: min. 1,50 m,
43	most drogowy przeszkoda: potok	LK 151 km 51+085 strona lewa	- światło poziome: ok. 6,00 m, - światło pionowe: ok. 2,25 m
44	most drogowy przeszkoda: potok	LK 151 km 51+085 strona prawa	- światło poziome: ok. 6,00 m, - światło pionowe: min. 1,50 m
45	ściana oporowa	LK 151 km 51+985	- długość: ok. 145 m,
46	ściana oporowa	LK 151 km 52+015	- długość: ok. 110 m,
47	wiadukt kolejowy przeszkoda: droga	LK 151 km 52+085	- światło poziome: ok. 14,00 m, - światło pionowe: min. 4,60 m
48	ściana oporowa	LK 151 km 52+120	- długość: ok. 100 m
49	ściana oporowa	LK 151 km 52+125	- długość: ok. 46,0 m
50	przejście pod torami przeszkoda: ciąg ruchu pieszych	LK 151 km 52+460	- światło poziome: ok. 4,00 m, - światło pionowe: min. 2,60 m
51	przejście pod torami przeszkoda: ciąg ruchu pieszych	LK 151 km 53+288	- światło poziome: ok. 4,00 m, - światło pionowe: min. 2,60 m,
52	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 174 km: 0+790÷0+850 (od strony lewej)	- długość eksploatacyjna: ok. 60,00 m
53	wiadukt kolejowy przeszkoda: tor nr 1 LK680	LK 174 km: 0+900	- światło poziome: ok. 7,20 m, - światło pionowe: ok. 6,90 m,
54	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 174 km: 0+950÷1+020 (od strony prawej)	- długość eksploatacyjna: ok. 70,00 m
55	przepust kolejowy przeszkoda: ciek/rów	LK 680 km: -4+695	- światło poziome: ok. 2,00 m, - światło pionowe: ok. 2,00 m,
56	przepust kolejowy przeszkoda: ciek/rów	LK 680 km: -4+535	-
57	wiadukt kolejowy przeszkoda: droga powiatowa nr 14770	LK 680 km: -3+000 (LK681 km 2+150) (LK682 km 2+145) (LK890 km 0+295)	- światło poziome: ok. 12,80 m, - światło pionowe: ok. 4,50 m
58	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 680 km: -0+090 (od strony toru nr 2 wzdłuż drogi)	- długość eksploatacyjna: ok. 33,00 m,
59	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 680 km: 0+005÷0+300 (od strony toru nr 2)	- długość eksploatacyjna: ok. 295,00 m,
60	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 680 km: 0+455÷0+490 (od strony toru nr 2)	- długość eksploatacyjna: ok. 35,00 m,
61	most kolejowy przeszkoda: rzeka Kłodnica	LK 680 km: 0+535 tor nr 2	- światło poziome: ok. 21,30+32,80+21,30 m, - światło pionowe: ok. 4,00 m
62	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 680 km: 0+580÷0+660 (od strony toru nr 2)	- długość eksploatacyjna: ok. 80,00 m,
63	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 680 km: 0+670÷0+700 (od strony toru nr 2)	- długość eksploatacyjna: ok. 30,00 m,

64	ściana oporowa przeszkoda: nasyp	LK 682 km: -0+115 (po stronie lewej wzdłuż drogi)	- długość eksploatacyjna: ok. 100,00 m,
65	wiadukt kolejowy przeszkoda: LK174 i LK199, linia kolejowa tor nr 54 i 56	LK 709 km: 1+407	- światło poziome: ok. 66,00 m, - światło pionowe: ok. 5,80 m,
66	wiadukt kolejowy przeszkoda: droga	LK 709 km: 1+675	- światło poziome: ok. 14,00 m, - światło pionowe: ok. 4,50 m,
67	wiadukt kolejowy przeszkoda: droga	LK 709 km: 2+175	- światło poziome: ok. 15,50 m, - światło pionowe: ok. 4,50 m,
68	wiadukt kolejowy przeszkoda: Droga powiatowa nr 1477O	LK 709 km: 3+055	- światło poziome: ok. 13,26 m, - światło pionowe: ok. 4,50 m,
69	przepust kolejowy przeszkoda: ciek/rów	LK 709 km: 3+655	- światło poziome: ok. 2,00 m, - światło pionowe: ok. 2,00 m,
70	przepust drogowy przeszkoda: ciek/rów	LK 709 km: 4+560	- światło poziome: ok. 2,00 m, - światło pionowe: ok. 2,00 m,
71	przepust drogowy	10+511 LK151	- światło poziome: ok. 1,50 m, - światło pionowe: ok. 1,30 m
72	most drogowy	16+535 LK151	- światło poziome: ok. 4,00 m, - światło pionowe: ok. 1,80 m
73	przepust drogowy	26+050 LK151	- światło poziome: ok. 3,00 m, - światło pionowe: ok. 1,20 m
74	przepust kolejowy	46+200 LK151	- światło poziome: ok. 1,50 m, - światło pionowe: min. 0,90 m

6. W ramach prac hydrotechnicznych/melioracyjnych:

- 1) wykonanie umocnienia skarp i dna cieków/rowów w rejonie projektowanego obiektu inżynierskiego (most, przepust) profilowanie skarp, lokalna korekta niwelety dna, odmulenie dna,
- 2) przebudowa koryta (korekta jego przebiegu, regulacja cieków wraz z kształtowaniem nowego koryta, likwidacja odcinkowa rowów i wykonanie nowych koryt) w miejscach zmiany lokalizacji obiektów inżynierskich lub budowy nowych obiektów inżynierskich w ciągu dodatkowych dróg równoległych do linii kolejowej,
- 3) odmulenie koryt cieków i rowów w zakresie umożliwiającym odtworzenie warunków swobodnego odpływu wód,
- 4) przebudowa wału przeciwpowodziowego rzeki Kłodnicy (korekta przebiegu skarpy odpowietrznej wraz z zasypaniem przestrzeni pomiędzy wałami).

Ze względu na przebudowę układu torowego i brak odwodnienia torowiska, w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, przewiduje się odwodnienie wgłębne podtorza, odwodnienie powierzchniowe do rowów oraz odwodnienie wszystkich wnęk napędów zwrotnicowych za pomocą drenów, drenokolektorów lub drenażu francuskiego z odprowadzeniem do odbiorników. Na projektowanych peronach przewiduje się zastosowanie odwodnienia liniowego, płytkich korytek betonowych lub/i

pochylenia peronu na skarpę za peronem w przypadku peronów jednokrawędziowych, w zależności od sposobu zagospodarowania terenu za peronem. Wody opadowe z wiat siedziskowych planuje się odprowadzić do projektowanych kolektorów lub bezpośrednio do odbiornika. Na remontowanych bądź projektowanych przejazdach, w przypadku wymiany podtorza, wykonany będzie drenaż opaskowy z odprowadzeniem wód do odbiornika.

Tabela 25 w decyzji określa lokalizacje prac w korytach cieków naturalnych istotnych w zlewniach JCWP.

W ramach odwodnienia planuje się budowę zbiorników retencyjnych w lokalizacjach i o parametrach wskazanych w Tabeli 5.

Tabela 5

Lp.	Nr LK	Orientacyjny Km LK	Str. LK P – prawa L - lewa	Lokalizacja (nr ew. działki, obręb, gmina)	Charakterystyka zbiornika
1	LK680	2+222	P	dz. nr 2046, obr. Kłodnica, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy, zabezpieczony ogrodzeniem systemowym; grawitacyjny dopływ wody do zbiornika.
2	LK136	1+787	L	dz. nr 2046, obr. Kłodnica, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy, wyposażony w przepompownię, zabezpieczony ogrodzeniem systemowym.
3	LK174	1+666	L	dz. nr 2052, obr. Kłodnica, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy, wyposażony w przepompownię, zabezpieczony ogrodzeniem systemowym
4	LK137	65+915	P	dz nr 2052, obr. Kłodnica, gm. Kędzierzyn Koźle,	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy, wyposażony w przepompownię, zabezpieczony ogrodzeniem systemowym.
5	LK174	2+128	P	dz. nr 2052, obr. Kłodnica, gm. Kędzierzyn-Koźle,	Zbiornik retencyjny podziemny bezodpływowy –infiltracyjny. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny, odpływ ze zbiornika poprzez infiltrację wody do gruntu.
6	LK137	66+559	P	dz. nr 497/12, obr. Kłodnica, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy, zabezpieczony ogrodzeniem systemowym; grawitacyjny dopływ wody do zbiornika.
7	LK136	1+409	P	dz. nr 221/1, obr. Kłodnica, gm. Kędzierzyn-Koźle	Zbiornik retencyjny podziemny bezodpływowy – infiltracyjny. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny, odpływ ze zbiornika poprzez infiltrację wody do gruntu.
8	LK136	1+290	L/P zbiornik pomiędzy	dz. nr 221/1, obr. Kłodnica, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy,

			torami LK136		wyposażony w przepompownię, zabezpieczony ogrodzeniem systemowym.
9	LK680	1+327	L	dz. nr 221/1, obr. Kłodnica, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy, wyposażony w przepompownię, zabezpieczony ogrodzeniem systemowym
10	LK680	0+435	L	dz. nr 456/4 oraz 459/4, obr. Kędzierzyn, gm. Kędzierzyn-Koźle	Szczelny zbiornik retencyjny podziemny przepływowy w ul. Armii Krajowej. Dopływ do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny; odpływ ze zbiornika do istniejącej kanalizacji deszczowej
11	LK680	0+357	L	dz. nr 463/9, obr. Kędzierzyn Koźle, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy, wyposażony w przepompownię, zabezpieczony ogrodzeniem systemowym.
12	LK136	0+315	P	dz. nr 1316/35, obr. Kędzierzyn, gm. Kędzierzyn-Koźle	Szczelny zbiornik retencyjny podziemny bezodpływowy. Dopływ do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny, wody deszczowe ze zbiornika wypompowywane pompą zatapialną do systemu podlewania zieleni, projektuje się awaryjny odpływ ze zbiornika przelewem do kanalizacji deszczowej
13	LK709	0+492	L	dz. nr 897/13, obr. Kędzierzyn Koźle, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy, wyposażony w przepompownię, zabezpieczony ogrodzeniem systemowym
14	LK709	0+640	L	dz. nr 897/13, obr. Kędzierzyn Koźle, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy, wyposażony w przepompownię, zabezpieczony ogrodzeniem systemowym
15	LK151	0+814	L	dz. nr 897/24, obr. Kędzierzyn Koźle, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny. Do powyższego zbiornika jest przelew ze zbiornika w km 0+893 LK151. Dopływ wody do zbiornika w km 0+893 LK151 będzie odbywać się za pomocą przepompowni, zabezpieczonej ogrodzeniem systemowym
16	LK151	0+893	L	dz. nr 897/24, obr. Kędzierzyn Koźle, gm.	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny. Dopływ wody do

				Kędzierzyn Koźle	zbiornika będzie odbywać się za pomocą przepompowni, zabezpieczonej ogrodzeniem systemowym. Dla przechwycenia całej wody drenażowej zaprojektowano przelew do następnego zbiornika w km 0+814 LK151
17	LK137	63+026	L	dz. nr 897/24, obr. Kędzierzyn Koźle, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny. Dopływ wody do zbiornika będzie odbywać się za pomocą przepompowni, zabezpieczonej ogrodzeniem systemowym
18	LK151	1+168	L	dz. nr 897/24, obr. Kędzierzyn Koźle, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny. Dopływ wody do zbiornika będzie odbywać się za pomocą przepompowni, zabezpieczonej ogrodzeniem systemowym
19	LK151	1+168	L	dz. nr 897/24, obr. Kędzierzyn Koźle, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny. Dopływ wody do zbiornika będzie odbywać się za pomocą przepompowni, zabezpieczonej ogrodzeniem systemowym
20	LK199	62+670	L	dz. nr 897/24, obr. Kędzierzyn Koźle, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy, wyposażony w przepompownię, zabezpieczony ogrodzeniem systemowym
21	LK151	1+949	L	dz. nr 897/24, obr. Kędzierzyn Koźle, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny podziemny bezodpływowy – infiltracyjny. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie za pomocą przepompowni, odpływ ze zbiornika poprzez infiltrację wody do gruntu
22	LK681	0+517	P	dz. nr 897/24, obr. Kędzierzyn Koźle, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy, wyposażony w przepompownię, zabezpieczony ogrodzeniem systemowym
23	LK682	-0+070	L	dz. nr 897/24, obr. Kędzierzyn Koźle, gm. Kędzierzyn Koźle	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny. Dopływ wody do zbiornika będzie odbywać się za pomocą przepompowni, zabezpieczonej ogrodzeniem systemowym

24	LK682	-0+145	L	dz. nr 4130/1, obr. Kędzierzyn, gm. Kędzierzyn-Koźle	Zbiornik retencyjny podziemny bezodpływowy – infiltracyjny. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny, odpływ ze zbiornika poprzez infiltrację wody do gruntu
25	LK137	61+540	P	dz. nr 4122, obr. Kędzierzyn, gm. Kędzierzyn-Koźle	Zbiornik retencyjny podziemny bezodpływowy – infiltracyjny. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny, odpływ ze zbiornika poprzez infiltrację wody do gruntu
26	LK709	3+130	L	dz. nr 4155, obr. Kędzierzyn, gm. Kędzierzyn-Koźle	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy - infiltracyjny. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie za pomocą przepompowni. Odpływ ze zbiornika poprzez infiltrację wody do gruntu
27	Lk151	6+771	P	dz. nr 1469/2, obr. Bierawa, gm. Bierawa	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny. Dopływ wody do zbiornika będzie odbywać się za pomocą przepompowni, zabezpieczonej ogrodzeniem systemowym
28	LK151	12+685	P	dz. nr 828/7, obr. Dziergowice, gm. Bierawa	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny bezodpływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny
29	Lk151	13+064	P	dz. nr 828/7, obr. Dziergowice, gm. Bierawa,	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny bezodpływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny
30	LK151	13+108	P	dz. nr 828/7, obr. Dziergowice, gm. Bierawa	Zbiornik retencyjny podziemny bezodpływowy – infiltracyjny. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny. Odpływ ze zbiornika poprzez infiltrację wody do gruntu
31	Lk151	13+465	P	dz. nr 1025/5; 1027/4, obr. Dziergowice, gm. Bierawa	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny bezodpływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny.
32	Lk151	22+746	P	dz. nr 1226, obr. Nędza, gm. Nędza	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny, bezodpływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie za pomocą

					przepompowni. Przepompownia zostanie zabezpieczona ogrodzeniem systemowym.
33	Lk151	22+829	L	dz nr 1224, obr. Nędza, gm. Nędza	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny, bezodpływowy.
34	LK151	22+875	P	dz. nr 1226, obr. Nędza, gm. Nędza	Zbiornik retencyjny podziemny bezodpływowy – infiltracyjny. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny. Odpływ ze zbiornika poprzez infiltrację wody do gruntu.
35	LK151	23+069	P	dz. nr 1226, obr. Nędza, gm. Nędza	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny, przepływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny, odpływ wody ze zbiornika do odbiornika – poprzez przepompownię. Wylot z przepompowni do Strugi Suminka w km ok. 23+333. Przepompownia zostanie zabezpieczona ogrodzeniem systemowym.
36	Lk151	23+301	P	dz. nr 1226, obr. Nędza, gm. Nędza	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny, przepływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny, odpływ wody ze zbiornika do odbiornika - poprzez przepompownię. Wylot z przepompowni do Strugi Suminka w km ok. 23+333. Przepompownia zostanie zabezpieczona ogrodzeniem systemowym.
37	LK151	23+583	L	dz. nr 14, obr. Babice, gm. Nędza	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny, przepływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny, odpływ wody ze zbiornika do odbiornika - poprzez przepompownię. Wylot ze zbiornika będzie poprzez przepompownię do ciek w km ok. 23+505. Zbiornik wraz z przepompownią zostanie zabezpieczony ogrodzeniem systemowym.
38	Lk151	31+052	L	dz. nr 173/2, obr. Ostróg, gm. Racibórz	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny. Zbiornik zabezpieczony zostanie ogrodzeniem systemowym.
39	Lk151	32+009	L	dz. nr 4711/105; 4710/105, obr. Racibórz, gm.	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny, bezodpływowy.

				Racibórz	Dopływ wody do zbiornika będzie odbywać się w sposób grawitacyjny.
40	Lk151	32+104	L	dz. nr 4711/105; 4889/105, obr. Racibórz, gm. Racibórz	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny, bezodpływowy. Dopływ wody do zbiornika będzie odbywać się w sposób grawitacyjny.
41	LK151	32+449	L	dz. nr 3439/129, obr. Racibórz, gm. Racibórz	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny, bezodpływowy. Dopływ wody do zbiornika będzie odbywać się w sposób grawitacyjny. Zbiornik ogrodzony zostanie ogrodzeniem systemowym.
42	LK151	32+860	P	dz. nr 3741/170, obr. Racibórz, gm. Racibórz	Szczelny zbiornik retencyjny otwarty ziemny przepływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny. Odpływ ze zbiornika za pomocą przepompowni do istniejącej kanalizacji deszczowej.
43	LK151	32+982	L	dz. nr 1181/182, obr. Racibórz, gm. Racibórz.	Zbiornik retencyjny otwarty ziemny bezodpływowy. Dopływ wody do zbiornika będzie odbywać się w sposób grawitacyjny. Zbiornik ogrodzony zostanie ogrodzeniem systemowym.
44	LK151	33+353	L	dz. nr 734/92, obr. Racibórz, gm. Racibórz	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny, przepływowy. Dopływ wody do zbiornika będzie odbywać się za pomocą przepompowni, odpływ wody ze zbiornika do odbiornika – grawitacyjnie. Przepompownia zostanie zabezpieczona ogrodzeniem systemowym.
45	LK151	33+480	P	dz. nr 2663/118, obr. Racibórz, gm. Racibórz	Szczelny zbiornik retencyjny podziemny bezodpływowy. Zbiornik z tworzywa sztucznego. Wody deszczowe ze zbiornika wypompowywane pompą zatapialną do systemu podlewania zieleni. Dopływ do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny. Projektuje się awaryjny odpływ ze zbiornika przelewem do kanalizacji deszczowej.
46	LK151	33+642	P	dz. nr 3711/118; 3811/109; 3813/109, obr. Racibórz, gm. Racibórz	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny, przepływowy. Dopływ wody do zbiornika i odpływ wody ze zbiornika będzie odbywać się w sposób grawitacyjny.
47	Lk151	33+651	P	dz. nr 3711/118,	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub

				obr. Racibórz, gm. Racibórz	betonowy szczelny podziemny, przepływowy. Dopływ wody do zbiornika i odpływ wody ze zbiornika będzie odbywać się w sposób grawitacyjny.
48	LK151	33+798	P	dz. nr 3811/109; 3813/109, obr. Racibórz, gm. Racibórz	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny, bezodpływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny.
49	LK151	34+096	P	dz. nr 3807/117; 3805/114, obr. Racibórz, gm. Racibórz	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny przepływowy. Dopływ wody do zbiornika będzie odbywać się za pomocą przepompowni, odpływ wody ze zbiornika w sposób grawitacyjny. Przepompownia zostanie zabezpieczona ogrodzeniem systemowym.
50	LK151	34+058	P	dz. nr 3807/117, obr. Racibórz, gm. Racibórz	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny przepływowy. Dopływ wody do zbiornika i odpływ wody ze zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny.
51	LK151	34+045	P	dz. nr 3807/117, obr. Racibórz, gm. Racibórz	Zbiornik retencyjny żelbetowy lub betonowy szczelny podziemny przepływowy. Dopływ wody do zbiornika i odpływ wody ze zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny.
52	LK151	34+220	P	dz. nr 3805/114, obr. Racibórz, gm. Racibórz	Szczelny zbiornik retencyjny otwarty ziemny przepływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny. Odpływ ze zbiornika za pomocą przepompowni do istniejącej kanalizacji deszczowej.
53	LK151	39+600	L	dz. nr 5/1, obr. Bieńkowice, gm. Krzyżanowice	Zbiornik retencyjny podziemny przeznaczony są do czasowego przetrzymywania wód deszczowych. Zbiornik wykonany będzie jako prefabrykowany, żelbetowy, składający się z modułów. Odpływ grawitacyjny/ przepompownia do proj. rowu przytorowego.
54	LK151	39+900	L	dz. nr 166/76, obr. Bieńkowice, gm. Krzyżanowice	Zbiornik retencyjny podziemny przeznaczony są do czasowego przetrzymywania wód deszczowych. Zbiornik wykonany będzie jako prefabrykowany, żelbetowy, składający się z modułów.

					Odpływ grawitacyjny/ przepompownia do istniejącego rowu melioracyjnego.
55	LK151	44+389	L	dz. nr 221, obr. Krzyżanowice, gm. Krzyżanowice	Szczelny zbiornik retencyjny otwarty ziemny przepływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny. Odpływ ze zbiornika za pomocą przepompowni do istniejącego rowu melioracyjnego.
56	LK151	51+205	P	dz. nr 981/2, obr. Zabełków, gm. Krzyżanowice	Szczelny zbiornik retencyjny otwarty ziemny przepływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny. Odpływ ze zbiornika za pomocą przepompowni do istniejącego rowu melioracyjnego.
57	LK151	51+320	P	dz. nr 1090/2, obr. Zabełków, gm. Krzyżanowice	Szczelny zbiornik retencyjny podziemny bezodpływowy. Zbiornik z tworzywa sztucznego PEHD, dwururowy. Wody deszczowe ze zbiornika wypompowywane pompą zatăpialną do systemu podlewania zieleni. Dopływ do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny. Projektuje się awaryjny odpływ ze zbiornika przelewem do kanalizacji deszczowej.
58	LK151	51+960	L	dz. nr. 263, obr. Chałupki, gm. Krzyżanowice	Szczelny zbiornik retencyjny podziemny bezodpływowy. Zbiornik z tworzywa sztucznego PEHD. Wody deszczowe ze zbiornika wypompowywane pompą zatăpialną do systemu podlewania zieleni. Dopływ do zbiornika odbywać się będzie w sposób grawitacyjny. Projektuje się awaryjny odpływ ze zbiornika przelewem do rowu odwodnienia torowego.
59	LK151	52+147	L	dz. nr 292; 259/2; 259/7, obr. Chałupki, gm. Krzyżanowice	Szczelny zbiornik retencyjny otwarty ziemny przepływowy. Dopływ wody do zbiornika odbywać się będzie za pomocą przepompowni. Odpływ ze zbiornika za pomocą przepompowni do istniejącej kanalizacji deszczowej.
60	LK151	53+200	P	dz. nr 226/12, 260, 105/1, obr. Chałupki, gm. Krzyżanowice	Szczelny zbiornik retencyjny podziemny. Zbiornik retencyjny jako prefabrykowany, żelbetowy, składający się z modułów - przeznaczony są do czasowego przetrzymania wód drenażowych. Odpływ ze zbiornika grawitacyjny.

7. W zakresie prac na obiektach kubaturowych:

Zakres prac na obiektach kubaturowych obejmują rozbiórkę, przeniesienie, utratę funkcji obiektów oraz budowę nowych obiektów (wykaz nowobudowanych obiektów kubaturowych zawiera Tabela 5). Obiekty przeznaczone do rozbiórki wytypowano ze względu na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ekonomicznego podejścia do inwestycji, planowany system SRK oraz ze względu na kolizję z planowanym układem torowym i zakładanymi prędkościami przejazdowymi. Ze względu na poprawę bezpieczeństwa ruchu kolejowego, ekonomicznego podejścia do inwestycji oraz planowany system SRK swoją funkcję utracą 2 budynki (Posterunek odg. Żabieniec oraz Nastawnia Dziergowice).

Tabela 5

Lp.	Typ obiektu	Orientacyjny projektowany km	LK	Pow. zab. [m ²]
1	LCS	64+491	137	1009,81
2	Nastawnia KKA5 Kędzierzyn Koźle	64+491	137	75,66
3	Nastawnia KKA Kędzierzyn Koźle	1+155	151	175,00
4	Nastawnia prefabrykowana (4 kontenery)	7+130	151	145,9
5	Nastawnia prefabrykowana (4 kontenery)	13+220	151	145,9
6	Nastawnia prefabrykowana (6 kontenerów)	17+220	151	193,44
7	Nastawnia prefabrykowana (8 kontenerów)	22+987	151	240,84
8	Nastawnia prefabrykowana (4 kontenery)	28+050	151	145,9
9	Garaż drezyn	31+750	151	612,04
10	Nastawnia murowana	33+560	151	715,1
11	Nastawnia dysp. Racibórz	32+476	151	62,00
12	Nastawnia prefabrykowana (7 kontenerów)	44+346	151	217,14
13	Budynek na potrzeby m.in. CARGO	51+490	151	596,54
14	Budynek sekcji	51+432	151	907,09
15	Nastawnia murowana	52+069	151	715,1

8. W ramach pozostałych prac:

- 1) przewiduje się kompleksową przebudowę istniejącej sieci trakcyjnej wraz z kompleksową wymianą konstrukcji wsporczych i osprzętu oraz budowę nowej sieci dla nowych i niezelektryfikowanych obecnie odcinków torów,
- 2) modernizację istniejących podstacji trakcyjnych oraz wymianę istniejących kabin sekcyjnych,
- 3) wykonanie:
 - a) kablowej sieci rozdzielczej,
 - b) oświetlenia zewnętrznego, w tym oświetlenie peronów, przejść pod torami, rozjazdów, przejazdów, dróg,
 - c) elektrycznego ogrzewania rozjazdów (EOR),
 - d) sterowania oświetleniem i ogrzewaniem rozjazdów,
 - e) kablowej sieci sterowniczej,
 - f) zasilania obiektów kubaturowych,
 - g) instalacji wewnętrznych w obiektach kubaturowych,
 - h) zasilania projektowanych kontenerów i urządzeń teletechnicznych i srk,
 - i) zasilania urządzeń w projektowanych przejściach pod torami,
 - j) zasilania projektowanych przepompowni odwodnienia,
 - k) sterowania lokalnego odłącznikami sieci trakcyjnej,
 - l) zasilaczy sieci trakcyjnej,
 - m) usunięcia kolizji sieci elektroenergetycznych nN, SN i WN z projektowaną infrastrukturą kolejową w tym z przebudową i budową dróg,
 - n) demontaż istniejących urządzeń
- 4) montaż urządzeń SRK,
- 5) modernizację systemu sterowania ruchem kolejowym,
- 6) przebudowę istniejących urządzeń radiołączości,
- 7) budowę, przebudowę, usunięcie kolizji sieci i instalacji wodociągowej, kanalizacyjnej, gazowej, ciepłej itp.

III. Rodzaj technologii:

Realizacja przewidywanego zakresu prac będzie wiązała się z potrzebą zastosowania typowych technologii dla zakresu kolejowego oraz drogowego prac związanych z remontem, przebudową czy w niektórych przypadkach budową, do których można zaliczyć m.in.:

1. Prace związane z wycinką drzew i krzewów kolidujących z zakresem przedsięwzięcia, karczowaniem pni, usuwaniem systemów korzeniowych przy użyciu piły ręcznej lub mechanicznej za pomocą wysięgnika, lin odciągających, ciągników mechanicznych, itp., w przypadku karczowania stosuje się spycharki lub koparki.
2. Organizację zapleczy budowy, baz materiałowych, dróg dojazdowych poprzez min. ogrodzenie terenu, umocnienie płytami betonowymi miejsc postoju pojazdów lub dróg dojazdowych, postawienie kontenerów socjalnych, itp.
3. Prace rozbiórkowe przy zastosowaniu maszyn i sprzętu budowlanego prowadzone z korony torowiska, jak również z terenu sąsiadującego np. prace związane z obiektami inżynierskimi.
4. Rozbiórkę/montaż torów, prace związane z wybieraniem tłucznia, jego przesiewaniem, odcinkowym układaniem podtorza, warstwy ochronnej, warstwy tłucznia, profilowanie międzytorza, itp. przy zastosowaniu koparek, lokomotyw, zgrzewarek, podbijarek, samochodów dostawczych, itp.
5. Prace ziemne (wykopy, nasypy), w tym głębokie przy użyciu koparek,

Technologia prac budowlanych będzie uwzględniała sprawne wykonywanie robót, z wykorzystaniem wysokowydajnych maszyn w obszarze korony torowiska (np. pociągi do układania torów, ładowarki, koparki, dźwigi, wagony do transportu i wbudowywania podsypki). Do transportu budowlanego wykorzystywane będą linie kolejowe oraz istniejące drogi.

Na etapie realizacji prac budowlanych wykorzystanie materiałów związane będzie głównie z wymianą nawierzchni i podtorza, rozbiórką istniejących obiektów i elementów oraz budowie nowych. Materiały wykorzystywane podczas przebudowy to przede wszystkim kruszywo, piasek, żwir czy też kamień, stosowane do podbudowy, podkłady kolejowe, szyny stalowe, jak również cement, beton, elementy konstrukcyjne, kable itp.

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