

Załącznik nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 2 października 2026 r.

znak: WOOS.420.20.2024.MP.40

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Odbudowa rozebranej linii kolejowej nr 198 Pyskowice - Pyskowice Miasto dla przywrócenia połączenia na trasie Katowice - Gliwice - Pyskowice Miasto realizowanego w ramach programu uzupełnienia lokalnej i regionalnej infrastruktury kolejowej - Kolej + do 2032 roku”.

Inwestor: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Targowej 74

I. Zakres i lokalizacja planowanego przedsięwzięcia

Inwestycja polega na odbudowie linii kolejowej nr 198 Pyskowice – Pyskowice Miasto w celu przywrócenia połączenia na trasie Katowice – Gliwice – Pyskowice Miasto w województwie śląskim na terenie gmin: Pyskowice oraz Toszek. Zakłada się odbudowę linii kolejowej nr 198 w dotychczasowym jej śladzie, a z uwagi na istniejące obiekty inżynieryjne, również w zgodnym z dotychczasowym ukształtowaniem wysokościowym. Na skrzyżowaniu z ul. Poznańską w km 2+619 LK198 założono odbudowę przejazdu kolejowego (założono kat. B), a linia kolejowa zostanie zakończona stacją czołową Pyskowice Miasto.

W celu umożliwienia wjazdu na LK198 z toru parzystego LK132 w kierunku stacji Pyskowice Miasto zaprojektowano zabudowę dwóch dodatkowych rozjazdów (nr 31 i 32) na LK132 w km od 42+105 do 42+194. Dalej w torze nr 1P LK132 w km 42+209 zaprojektowano rozjazd nr 33 stanowiący początek LK 198. Linia 198 kończy się w km 3+003. Od końca rozjazdu nr 33, aż do początku rozjazdu nr 101 w stacji Pyskowice Miasto geometria jest dostosowana do jazdy z maksymalną prędkością $V=80$ km/h.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje m.in.:

- 1) budowę odwodnienia na nowoprojektowanych odcinkach torów oraz peronach i przejeździe,
- 2) lokalizację obiektów inżynieryjnych z dostosowaniem do zakładanych nośności i prędkości,
- 3) rozbiórkę istniejących i budowę w tych samych lokalizacjach obiektów inżynieryjnych dostosowanych do projektowanych układów torowych oraz wymagań wynikających z uwarunkowań środowiskowych i uzgodnień z organami zewnętrznymi,
- 4) elektryfikację linii kolejowej nr 198 na pełnym odcinku od włączenia w istniejącą LK132 do projektowanej stacji Pyskowice Miasto,
- 5) budowę/przebudowę systemu sterowania ruchem kolejowym w zakresie urządzeń stacyjnych przekaźnikowych z nakładką komputerową, blokady jednoodstępowej i licznikowej kontroli niezajętości,
- 6) roboty w zakresie branży elektroenergetycznej w zakresie oświetlenia peronów, przejazdów i rozjazdów, elektrycznego ogrzewania rozjazdów, zasilania urządzeń srk i teletechnicznych oraz zdalne sterowanie ww.,
- 7) roboty w zakresie branży teletechnicznej w zakresie kanalizacji kablowych, zabudowy TvU na przejazdach i przejściach przez tory, zabudowy urządzeń radiołączności, zabudowy wyposażenia peronów, systemów dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemu monitoringu wizyjnego,

- 8) przebudowę kolizji sanitarnych,
- 9) przebudowę kolizji w branżach elektroenergetycznej, teletechnicznej i srk.
- 10) budowę bezobsługowych kontenerów wraz z zagospodarowaniem terenu oraz remont istniejącej nastawni Pyskowice „Pk” wraz z niezbędnymi pracami w zakresie instalacji elektrycznych i klimatyzacji,
- 11) budowę nowoprojektowanych dróg wewnętrznych zapewniających dojazd do urządzeń branżowych oraz drogi dla pieszych i rowerów łączącą istniejącą infrastrukturę z peronami.
- 12) budowę przejazdu kolejowo – drogowego kat. B w ciągu ulicy Poznańskiej (DW 901) w km 2+619 LK198.

II. Branża torowa

Projektowana niweleta torów jest zbliżona do stanu pierwotnego. Profil LK198 zaprojektowano tak, aby minimalizować prace ziemne związane z poszerzaniem przekopu i profilowaniem skarp oraz w taki sposób, żeby nie przebudowywać istniejącego wiaduktu drogowego w ciągu DK94. Od ok. km 0+500 zaprojektowano tor w wysokim nasypie, zgodnie z istniejącą budowlą stanu pierwotnego. Następnie od ok km 0+700 tor przechodzi w głęboki przekop, który kończy się za wiaduktem drogowym DK94 w km ok 1+330. Dalej tor biegnie w niewielkim nasypie aż do ul. Poznańskiej. Na końcowym odcinku w rejonie peronów Stacji Pyskowice Miasto tor ponownie biegnie w wykopie.

Nawierzchnię torów LK 198 przyjęto zgodnie z założonym typem linii tj. w klasie 2.3 o następujących parametrach:

- 1) tor bezстыkowy,
- 2) szyna 49E1,
- 3) podkład strunobetonowy PS-83 w rozstawie co 60 cm,
- 4) przytwierdzenie SB,
- 5) 30 cm podsypki pod podkładem,
- 6) wypełnienie międzytorza 101-103 przed peronem w stacji Pyskowice Miasto.

Przyjęta konstrukcja standardowego wzmocnienia podtorza:

- 1) warstwa ochronna z niesortu kamiennego łamanego,
- 2) geowłóknina rozdzielająco-filtrująca odporna na biodegradację i działanie innych czynników,
- 3) w miejscach występowania gruntów słabonośnych przewiduje się wymianę gruntu.

Rozjazdy będą zabudowane na podrozjazdnicach strunobetonowych odmiany spawanej. W nasypach, gdzie występują dobre warunki gruntowe zakres prac ograniczono do prac wierzchnich warstw podtorza.

III. Sieć trakcyjna

Linia kolejowa nr 132 jest aktualnie linią dwutorową zelektryfikowaną w systemie 3kV DC. Sieć trakcyjna podwieszona jest obecnie na słupach stalowych ceownikowych. Konstrukcje wsporcze posadowione są na fundamentach palowych. Natomiast linia kolejowa nr 198

Pyskowice – Pyskowice Miasto została zamknięta. Była ona linią jednotorową, zelektryfikowaną o długości ok. 5 km. Aktualnie cała infrastruktura została zdemontowana i wykreślona z wykazu linii kolejowych PKP PLK S.A.

Przedsięwzięcie zakłada zabudowę nowego przejścia rozjazdowego pomiędzy torami 1 i 2 linii kolejowej nr 132, a także odbudowę linii kolejowej nr 198 do przystanku osobowego Pyskowice Miasto. Projektuje się elektryfikację nowego przejścia rozjazdowego i linii kolejowej nr 198 na całej długości wraz z torem głównym dodatkowym w rejonie przystanku osobowego Pyskowice Miasto. Projektowane przejście rozjazdowe, a także włączenie linii kolejowej nr 198 do linii kolejowej nr 132 jest w kolizji z istniejącymi przesłami jazdy bezprądowej na wysokości podstawy trakcyjnej Pyskowice. W związku z powyższym, zakłada się punktową przebudowę sieci trakcyjnej linii kolejowej nr 132 celem przesunięcia odcinków jazdy bezprądowej i elektryfikacji nowego przejścia rozjazdowego. Powyższe wiąże się z przebudową konstrukcji wsporczych i zmianą przebiegu sekcji sieci trakcyjnej. Powyżej opisane prace planowane są na odcinku w km 41+850 – 43+300 LK132. Na całej długości odbudowywanej linii kolejowej nr 198 również projektuje się posadowienie konstrukcji wsporczych. Dla wszystkich konstrukcji wsporczych zakłada się wykorzystanie fundamentów prefabrykowanych palowych posadowionych metodą udarową lub poprzez wiercenie i osadzanie fundamentu w przygotowanym otworze. W wyjątkowych przypadkach, gdy nie ma możliwości wykonania fundamentów metodą palowania, mogą być stosowane fundamenty prefabrykowane „blokowe” oraz fundamenty wykonywane na budowie dla słupów bramek i słupów dla wysięgu przez dwa tory, fundamenty prefabrykowane „blokowe” odciągów według kart katalogowych sieci trakcyjnej.

Dodatkowo planowane są wykopy liniowe do układania kabli sterujących odłącznikami trakcyjnymi i telekomunikacyjnymi w km 42+010 – 42+865 39+550 – 43+450, a także dla nowych kabli zasilaczy trakcyjnych od podstawy trakcyjnej Małkinia w km 42+100 do konstrukcji wsporczych w km 42+016 i 42+069 (odcinki długości około 160 m) oraz istniejących kabli zasilaczy trakcyjnych w km od 42+610 do 42+865.

Istniejące fundamenty podlegające demontażowi przewiduje się rozkruszyć metodą minerską do głębokości 1,5 m poniżej projektowanej główki szyny. Gruz z rozbitych fundamentów przewiduje się wybrać i odbudować podtorze w miejscu posadowienia fundamentów.

Przewiduje się zastosowanie przewodów jezdnych z miedzi srebrowej. Zastosowanie ich na torach szlakowych oraz głównych zasadniczych w stacjach pozwoli na znacznie dłuższe okresy eksploatacji bez konieczności ich wymiany. Przewody te cechują się mniejszą ścieralnością i większą odpornością na przegrzanie.

IV. Układ drogowy i przejazdy kolejowo – drogowe

Po przeanalizowaniu istniejącego układu drogowego w rejonie linii kolejowej LK 198 zdecydowano, że jedynymi miejscami w których linia kolejowa będzie się krzyżować z drogami będą:

- 1) istniejący wiadukt drogowy w ciągu drogi DK 94 w km 1+182 (zaplanowano jedynie remont wiaduktu, bez prac drogowych),
- 2) nowoprojektowany przejazd kolejowo - drogowy w ciągu ulicy Poznańskiej (DW 901) w km 2+619 LK198.

Projektuje się odbudowę przejazdu w poziomie ul. Poznańskiej. Planuje się przejazd kat. B o nawierzchni bezpodsypkowej np. w systemie płyt GTP. Przejazd kolejowo drogowy w ciągu ulicy Poznańskiej będzie posiadał odwodnienie jezdni poprzez zastosowanie korytka liniowego systemowego zlokalizowanego po stronie północnej przejazdu przy

prefabrykowanej płycie przejazdowej. Na odcinku przejazdu kolejowo-drogowego odwodnienie toru będzie zapewnione poprzez zachowanie pochylenia poprzecznego podtorza i zastosowaniem drenaży. Długość przejazdu będzie zgodna z uwarunkowaniami terenowymi uwzględniającą istniejącą szerokość jezdni oraz istniejącego chodnika. Nowoprojektowanymi odcinkami drogowymi będą drogi dojazdowe do urządzeń branżowych związanych z obsługą linii kolejowej (kontenery SRK, TT, rozjazdy, itp.). Projektowane drogi dojazdowe nie będą drogami publicznymi. Będą zamknięte dla ruchu niezwiązanego z utrzymaniem linii kolejowych, dlatego natężenie ruchu na nich będzie sporadyczne.

Dodatkowo planowane jest wykonanie drogi dla pieszych i rowerów od strony południowej stacji Pyskowice łączącego ulice Poznańską i Szpitalną oraz stanowiącej dojście do peronu, a także dojście do peronu od strony wschodniej – ul. Dworcowej.

V. Obiekty inżynieryjne

W ramach inwestycji planuje się:

- 1) likwidację przepustu w km 42+280 LK 132.

Zakłada się, likwidację przepustu na odcinku szerokości projektowanej trasy tj., na ok 10 m długości. Likwidacja będzie polegać na zamuleniu lub zasypaniu przepustu,

- 2) remont mostu nad rzeką Pniówka (wg nomenklatury PGW Wody Polskie – ciek Pniowski) w km 42+642 LK 132 / km 0+434 LK198.

Zakłada się remont obiektu poprzez zewnętrzne naprawy powierzchniowe oraz iniekcje wypełniające i sklejające wraz ze wzmocnieniem od strony gruntu, tak by zapewnić wymaganą trwałość konstrukcji. Konstrukcja spełniała zakładaną nośność Kategoria D4 dla prędkości $V=80$ km/h. Powierzchnie zostaną oczyszczone i zabezpieczone hydrofobowo od strony gruntu i od zewnątrz. Wykonana zostanie nowa izolacja wraz z sączkami. Istniejące parametry (światło poziome/ pionowe) nie ulegną zmianie,

- 3) rozbiórka i budowa nowego przepustu w km 0+580 – LK 198 (wg arch. km 2+640).

Zakłada się budowę nowego przepustu w śladzie istniejącego rowu melioracyjnego RP-B z prefabrykowanych skrzynek żelbetowych o zwiększonych wymiarach światła poziomego i pionowego. Obiekt inżynieryjny projektowany z dostosowaniem do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt,

- 4) remont wiaduktu w km 1+182– LK 198 (wg arch. km 3+250).

Zakłada się zewnętrzne naprawy powierzchniowe i iniekcje wypełniające bez zmian parametrów obiektu,

- 5) rozbiórka i budowa nowego mostu na rz. Pniówka w km 1+378 – LK198 (wg arch. km 3+420).

Zakłada się wykonanie nowego obiektu płytowego, żelbetowego, na belkach obetonowanych o zwiększonych wymiarach światła poziomego i pionowego. Obiekt zostanie dostosowany do pełnienia funkcji przejścia dla małych zwierząt,

- 6) rozbiórka i budowa nowego przepustu w km 1+980– LK 198 (wg arch. km 4+030).

Zakłada się wykonanie obiektu z prefabrykowanych skrzynek żelbetowych o zwiększonych wymiarach światła poziomego i pionowego,

- 7) rozbiórka i budowa nowego przepustu w km 2+641 – LK 198 (wg. arch. km 4+690).

Zakłada się likwidację przepustu i zastąpienie rowu kanalizacją deszczową.

W granicach przedsięwzięcia znajduje się również most na rzece Drama w km 41+439 LK132, jednak ze względu na zakres prac ograniczony w tym rejonie jedynie do branży elektroenergetycznej i teletechnicznej, nie planuje się prowadzenia jakichkolwiek prac na tym obiekcie.

VI. Odwodnienie

Odwodnienie torów zaprojektowano za pomocą spadków poprzecznych torowiska oraz systemem drenaży i rowów otwartych. Od km 0+750 do km 1+350, gdzie tor biegnie w wysokim i wąskim przekopie, zaprojektowano drenaże obustronne. Rowy i drenaże włączane są do okolicznych cieków znajdujących się na terenie kolejowym.

Grunty rodzime podtorza oraz powierzchnie warstw ochronnych z niesortu kamiennego zostaną wyprofilowane ze spadkiem poprzecznym w kierunku urządzeń odwadniających. Projektowane skarpy obłożone będą humusem i umocnione darnią.

W gruntach, gdzie w dnie wykopu pojawia się przepływająca i stojąca woda lub dno wykopu wykazuje skłonność do szybkich zmian woda usuwana będzie za pomocą igłofiltrów lub drenaży podziemnych. W sytuacji występowania w górnych warstwach podłoża gruntów o niskim współczynniku filtracji na końcu rowów odparowująco-chłonnych zostaną zabudowane urządzenia rozsączające wody opadowe do głębiej położonych warstw wodoprzepuszczalnych.

Istniejące umocnienia przebudowywanych rowów w postaci prefabrykowanych elementów betonowych zostaną zdemontowane i poddane utylizacji.

VII. Prace na ciekach naturalnych i rowach

Realizacja projektu zakłada regulację i kształtowanie nowego koryta cieku Pniowskiego w bezpośredniej okolicy projektowanego obiektu inżynierskiego w km 1+378 LK198 oraz przebudowę i konserwację rowów melioracyjnych RP-B, RI1 i RI3.

Przebudowywane rowy melioracyjne i cieki Pniowski stanowią odbiorniki wód opadowych i roztopowych z odbudowywanej linii kolejowej i infrastruktury z nią związanej. W obrębie wszystkich cieków związanych funkcjonalnie z obiektami inżynierskimi projektuje się wykonanie regulacji koryt, odmulenia, ubezpieczenia i umocnienia. Zakres prac każdorazowo wynikać będzie z konfiguracji terenowej w obrębie danego obiektu oraz z przewidywanej funkcji obiektu. Na obiektach, dla których przewiduje się pełnienie funkcji przejścia małych zwierząt projektuje się wykonanie skarpowania umożliwiającego małym zwierzętom przejście. Umocnienia cieków realizowane będą z wykorzystaniem kamienia hydrotechnicznego o frakcjach od 100-500 mm w zależności od podłoża. Prace prowadzone będą sprzętem dopasowanym do wielkości obiektu i zakresu prac. Jako podstawowe narzędzie pracy przyjmuje się taczki spalinowe do transportu kamienia. Nie wyklucza się prac koparek podsiębiernych przy założeniu niewjeżdżania w koryto cieku/rowu.

W Tabeli nr 4 poniżej przedstawiono zakres prac planowanych na ciekach naturalnych oraz rowach.

Tabela nr 4

Lp	LK ok.	KM ok.	Nazwa rowu/cieku	Opis przewidywanych robót
1	198	1+378	ciek Pniowski (wg danych z ISOK - rzeka Pniówka)	Regulacja i kształtowanie nowego koryta na długości ok. 106 m, polegające na odcinkowym przełożeniu jego trasy w dostosowaniu do projektowanego obiektu inżynierskiego w celu zapewnienia właściwych parametrów hydraulicznych koryta i tym samym bezpieczeństwa obiektu. Kształtowane koryto charakteryzować się będzie przekrojem trapezowym i zostanie ubezpieczone pod obiektem inżynierskim oraz powyżej i poniżej na odcinkach min. 20 m. W zależności od lokalnych warunków przyjęto zróżnicowane umocnienia: na części odcinka ubezpieczenie dna i skarp kamieniem ciężkim na geowłókninie, na brzegu wklęsłym ubezpieczenie kamienne, a na pozostałych odcinkach płotek żerdziowy z pasmem darniny oraz humusowanie i

				obsiew. Po przełożeniu koryta likwidowany odcinek zostanie zasypyany.
2	1980+434		ciek Pniowski (wg danych z ISOK - rzeka Pniówka)	Wykonanie prac o charakterze utrzymaniowym w korycie cieku, w bezpośrednim rejonie istniejącego i przeznaczonego do remontu mostu.
3	1980+580		Rów melioracyjny RP-B	Rów zostanie przebudowany na odcinku ok. 232 m, częściowo w nowym śladzie, z dostosowaniem przebiegu do aktualnych uwarunkowań terenowych i hydrotechnicznych. Pozostałości po rozmytym fragmencie istniejącego rowu, na odcinku ok. 165 m, zostaną całkowicie zlikwidowane. Projektowane parametry techniczne koryta: szerokość dna: 1,0 ÷ 3,0 m, spadek podłużny dna: 0,3 ÷ 1,3 %, nachylenie skarp: 1:1,5. Przebudowa ma charakter technicznego dostosowania rowu do projektowanego obiektu inżynierskiego. Odcinkowe umocnienie wlotu,

				wylotu oraz odcinka w przepuszcie na łącznej długości 60 m zwiększy stabilizację koryta i ograniczy podatność na erozję, natomiast na odcinkach nieumocnionych zachowane zostaną skarpy o łagodniejszym nachyleniu, umocnione humusem i obsiewem.
4	1981+981		Rów melioracyjny RI1	Przebudowa poprzez budowę nowych obiektów przepustowych o zwiększonym świetle hydraulicznym oraz częściowe odmulenie i przebudowę (reprofilacja koryta, miejscowe umocnienie skarp przed i za wlotem do przepustów) po istniejącej trasie na odcinku ok. 73 m. Projektowane parametry techniczne koryta: szerokość dna: 0,8 ÷ 1,5 m, spadek podłużny dna: 0,4 ÷ 1,0 %, nachylenie skarp: 1:1,5
5	1982+325 -2+840		Rów melioracyjny RI3	Na odcinku po zachodniej stronie ul. Poznańskiej przewidziano odmulenie

				i oczyszczenie koryta, ukształtowanie profilu podłużnego i poprzecznego oraz miejscowe zwiększenie spadku dna z 0,3% do 0,4% na odcinku 0+360 ÷ 0+685, a na odcinku górnym zmianę spadku z ok. 1,0% na 0,85 ÷ 1,0%. Lokalnie, w rejonie wylotu istniejącego przepustu pod ul. Poznańską oraz projektowanego wylotu kanalizacji deszczowej, przewidziano umocnienia kamienne dna i skarp. Na odcinku po wschodniej stronie ul. Poznańskiej przewidziano ukształtowanie profilu podłużnego i poprzecznego rowu, umocnienie koryta okładziną kamienną na całej długości, likwidację istniejącego odcinka zarurowanego i odtworzenie go jako koryta otwartego, a także włączenie dopływów. Łączna długość odcinka objętego przebudową i odmuleniem wynosi ok. 600 m, w tym odmulenie przepustu w ciągu ul. Poznańskiej.
--	--	--	--	--

				Projektowane parametry techniczne koryta: szerokość dna: 1,0 m, spadek podłużny dna: 0,4 ÷ 1,0 %, nachylenie skarp: 1:1,5.
--	--	--	--	--

VIII. Kolizje z sieciami infrastruktury

W ramach przedsięwzięcia planuje się przebudowę lub zabezpieczenie istniejącej infrastruktury, w tym m.in. sieci wodociągowej, kanalizacji sanitarnej, kanalizacji deszczowej, sieci gazowej, sieci ciepłowniczej, sieci elektroenergetycznej, telekomunikacyjnej, urządzeń SRK, w miejscach kolizji. Ostateczny zakres planowanych prac związanych z budową i przebudową sieci będzie wynikał z uzgodnień z zarządcami dróg i gestorami sieci.

IX. Rozbiórki i nowoprojektowane obiekty kubaturowe

Nie przewiduje się rozbiórki obiektów kubaturowych. Nie przewidziano budowy nowych budynków, których zadaniem byłaby obsługa odbudowywanej linii kolejowej nr 198 Pyskowice – Pyskowice Miasto. Przewiduje się jedynie ustawienie bezobsługowych kontenerów na urządzenia branży telekomunikacyjnej (jeden), kontenera srk (dwa), kontenera agregatu (trzy) oraz kontenera pełniącego funkcję zaplecza technicznego (magazynowego) wraz z niezbędnymi pracami w zakresie instalacji elektrycznych i w zakresie zasilania w energię elektryczną. W nastawniach kontenerowych zaprojektowano instalacje klimatyzacji. Teren wokół nich zostanie utwardzony i wyłożony kostką. W ramach inwestycji zaplanowano remont pomieszczeń istniejącej nastawni Pyskowice „Pk” w zakresie wymiany wykładziny podłogowej, malowania ścian wraz z wypełnieniem ubytków i wymianą części instalacji elektrycznej. Zaplanowano instalację klimatyzacji do aktualnego wyposażenia budynku.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach

dr Mirosława Mierczyk-Sawicka

/podpisano elektronicznie/