

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

Przedmiotem inwestycji jest budowa łącznicy pomiędzy linią 108, a linią 110 oraz rewitalizacja linii kolejowych 108 oraz 110. Przedsięwzięcie obejmuje linię nr 108 od km ok. 18,139 do km ok. 22,808 wraz ze stacją Gorlice Zagórzany oraz linię nr 110 w km 0,000 – 4,358 (km stanu istn. 0,128 – 4,366). Nowa łącznica zlokalizowana będzie pomiędzy linią kolejową nr 108 (włączenie ok. km 19,636), a linią nr 110 (włączenie ok. km 0,616). Podczas realizacji projektu usprawnienia połączenia Kraków – Jasło wraz z rewitalizacją linii kolejowej nr 110 i budowy łącznicy pomiędzy linią 108 ,a linią 110 przewiduje się przywrócenie i optymalizację parametrów konstrukcyjnych.

W stanie istniejącym linia kolejowa nr 110 od km 0,128 do km 4,366 zlokalizowana jest na terenie województwa małopolskiego w powiecie gorlickim, na terenie gminy m. Gorlice. Linia 110 jest objęta w całości inwestycją i posiada całkowitą długość 4,238 km. LK 110 jest jednotorowa oraz jest zelektryfikowana.

Linia kolejowa nr 108 od km ok. 18,139 do km ok. 22,808 zlokalizowana jest na terenie województwa małopolskiego w powiecie gorlickim, na terenie gminy Gorlice i m. Gorlice. Całkowita długość LK 108 wynosi 160,489 km, natomiast długość objęta inwestycją wynosi ok. 4,669 km. Linia 108 jest jednotorowa oraz jest zelektryfikowana na odcinku 0,585-46,589.

W ramach inwestycji planuje się budowę nowej łącznicy pomiędzy linią kolejową nr 108, a linią nr 110 o długości około 372 m, z ominięciem stacji Gorlice Zagórzany.

Dla torów szlakowych dla łącznicy przewidziano następujące parametry torów:

- Klasa techniczna torów: 2,
- Szerokość toru: 1435 mm,
- Prędkość pociągów pasażerskich: 50 km/h,
- Prędkość pociągów towarowych: 50 km/h,
- Maksymalny nacisk na oś: 221 kN/oś,
- Skrajnia budowli GPL-2,
- Szyny 49E1 – nowe o długości 60 m,
- Podkłady strunobetonowe SP-06a/K w rozstawie co 60 cm z mocowaniem typu K, tor klasyczny,
- Podsypka pod podkładami strunobetonowymi gr. 0,35 m z tłucznią nowego 31,5/50 klasy I, gat. 1.

Na LK108 przewidziano przebudowę układu torowego, jako kompleksową wymianę nawierzchni w torze nr 1 od projektowanego km 19,492 do km ok. 21,091. Na rozpatrywanym odcinku linii kolejowej nr 108 zaprojektowano przebudowę Stacji Gorlice Zagórzany. Układ geometryczny torów szlakowych w większości został zaprojektowany w istniejącym korpusie ziemnym, w zbliżeniu do istniejących osi torów, z dostosowaniem przechyłki do odpowiedniej prędkości. Na odcinku od ok km 19,520 do km ok. 20,010 linia kolejowa nr 108 jest prowadzona w nowym śladzie. Na większości przedmiotowego odcinka układ geometryczny torów szlakowych i głównych zasadniczych zaprojektowano na prędkość maksymalną 70-80 km/h.

Na stacji Gorlice-Zagórzany przewiduje się:

- Naprawę główną torów,
- Przebudowę układów oraz budowę nowej nawierzchni na głowicach stacyjnych,
- Korektę łuku od km 19,679 do km 19,980 dla uzyskania prędkości wjazdowej do stacji $V=70$ km/h,
- Zabudowę 18 nowych rozjazdów,
- Regulację 2 rozjazdów,
- Zabudowę 2 kozłów oporowych.

Na LK 110 przewidziano przebudowę linii nr 110, jako kompleksową wymianę nawierzchni w torze nr 1 od projektowanego km 0,000 do km ok. 4,358, wraz z niewielką korektą układu geometrycznego, bez wychodzenia poza teren kolejowy. Na rozpatrywanym odcinku linii kolejowej nr 110 zaprojektowano budowę Stacji Gorlice i przebudowę przystanku osobowego Gorlice Glinik. Układ geometryczny torów szlakowych został zaprojektowany w istniejącym korpusie ziemnym, w zbliżeniu do istniejących osi torów, z dostosowaniem przechyłki do odpowiedniej prędkości. Na szlaku przewidziano również wymianę rozjazdów nr 200 i 201 oraz zabudowę toru ochronnego, wraz z kozłem oporowym na istniejącym torze prowadzonym równoległe do toru nr 1 od strony wschodniej w km ok. 2+350. Przewidziano do likwidacji nieczynne tory zlokalizowane od strony wschodniej projektowanego układu torowego od km ok. 2+126 do km ok. 2+350.

Na większości przedmiotowego odcinka układ geometryczny torów szlakowych i głównych zasadniczych zaprojektowano na prędkość maksymalną 60-80 km/h.

Na stacji Gorlice przewiduje się:

- Przebudowę układu torowego z korektą układu torowego,
- Kompleksową wymianę nawierzchni torowej w torach nr 1, 2, 4,
- Zabudowę 3 rozjazdów,
- Zabudowę 2 kozłów oporowych.

Dla torów szlakowych oraz głównych zasadniczych dla LK108/110 przewidziano następujące parametry torów:

- Klasa techniczna torów: 2,
- Szerokość toru: 1435 mm,
- Prędkość pociągów pasażerskich: 80 km/h,
- Prędkość pociągów towarowych: 80 km/h (LK 108)/60 km/h (LK 110),
- Maksymalny nacisk na oś: 221 kN/oś,
- Skrajnia budowli GPL-2,
- Szyny 49E1 – nowe,
- Podkłady PS-94,
- Rozstaw podkładów 0,6 m,
- Przytwierdzenie sprężyste W14,
- Podsypka pod podkładami strunobetonowymi gr. 0,35 m z tłuczni nowego 31,5/50 klasy I, gat. 1

Przewiduje się zastosować szyny typu 49E1 ze stali gatunku R260 (na odcinkach prostych oraz w łukach o promieniach $R > 800$ m) oraz ze stali o podwyższonej twardości R350HT z obrabianą cieplnie główką szyny (w torach szlakowych i głównych, w obu tokach łuków o promieniach $R \leq 800$ m wraz z przyległymi krzywymi przejściowymi).

Odwodnienie torów zostanie zapewnione przez odpowiednio ukształtowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne górnych warstw podtorza, kierujące wody opadowe do projektowanych rowów przytorowych/drenażu francuskiego lub odwodnienia wgłębnego. Rowy otwarte oraz skarpy zostaną obsiane mieszanką traw. Dla zaprojektowanego rowu torowego nr 1 dla LK 110 oraz nr 1 dla LK 108 w promieniu 10 m od przepustu przewidziano umocnienie skarp i dna rowu płytami ażurowymi ułożonymi na podsypce piaskowej o grubości 0,05 m.

Dla przedmiotowej Inwestycji odwodnienie podtorza w rejonie stacji w Gorlicach od km LK 110 3+800 do km 3+358 oraz Stacji Gorlice Zagórzany od km LK 108 19+960 do km 20+143 zostało zaprojektowane jako odwodnienie wgłębne. Dodatkowo, w rejonie rozjazdu nr 26 zaprojektowano drenaż wgłębny, z którego woda odprowadzana jest będzie pod rozjazdem do przyległego drenażu francuskiego.

Na łącznicy odwodnienie torów będzie zapewnione przez odpowiednio ukształtowane normatywne spadki poprzeczne i podłużne górnych warstw podtorza, kierujące wody opadowe i roztopowe do projektowanych obustronnych rowów przytorowych. Rowy otwarte oraz skarpy zostaną obsiane mieszanką traw.

Przewidziana jest likwidacja istniejącego rowu po lewej stronie dawnego przebiegu toru, w kilometrażu od ok. km 19+720 do km 19+850 LK 108. Likwidacja polegać będzie na zasypaniu istniejącego koryta gruntem lub materiałem ziemnym, w jak największym stopniu pochodzącym z wykopów pod inną infrastrukturę. Odtworzenie rowu będzie polegało na

kompleksowych prac mających na celu przywrócenie ich prawidłowej funkcji odwadniającej.

W ramach prac przewidziano rozbiórki, przebudowę, budowę, remonty i likwidację obiektów inżynierskich:

Rozbiórka i budowa nowych obiektów inżynierskich dla LK 110

| Km istniejący | Km projektowany | Obiekt projektowany | Przeszkoda |
|----------------------|------------------------|----------------------------|-------------------|
| 0+301 | ok. 0+298 | przepust kolejowy | rów |
| 1+328 | ok. 1+323 | przepust kolejowy | rów |
| 3+639 | ok. 3+636 | przepust kolejowy | rów |

Przebudowa istniejących obiektów inżynierskich dla LK 110

| Km istniejący | Km projektowany | Obiekt projektowany | Przeszkoda |
|----------------------|------------------------|----------------------------|-------------------|
| 0+710 | ok. 0+705 | przepust kolejowy | rów |
| 2+262 | ok. 2+258 | przepust kolejowy | rów |
| 1+559 | ok. 1+554 | most kolejowy | ciek Machówka |

Likwidacja istniejących obiektów inżynierskich dla LK 108

| Km istniejący | Km projektowany | Obiekt |
|----------------------|------------------------|---|
| 20+286 | - | Kładka dla pieszych st. Gorlice Zagórzany |

Likwidacja istniejących obiektów inżynierskich dla LK 110

| Km istniejący | Km projektowany | Obiekt |
|----------------------|------------------------|-------------------|
| 2+474 | - | przepust kolejowy |
| 2+606 | - | przepust kolejowy |
| 3+193 | - | przepust kolejowy |
| 3+292 | - | przepust kolejowy |

Budowa nowych obiektów inżynierskich na łącznicy

| Km istniejący | Km projektowany | Obiekt projektowany | Przeszkoda |
|----------------------|------------------------|----------------------------|-------------------|
| - | Ok. 0+150 | przepust kolejowy | rów |
| - | Ok. 0+283 | przepust kolejowy | rów |

Nie przewiduje się budowy nowych obiektów inżynierskich na linii kolejowej nr 108 oraz 110.

Obiekty przeznaczone do rozbiórki

| Lp. | Strona | Przybliżona lokalizacja | Obiekt | Powierzchnia |
|-----|--------|-------------------------|-----------------------------|--------------|
| 1 | lewa | 20+008 LK 108 | nastawnia "Zg1" | 23,5 |
| 2 | lewa | 20+929 LK 108 | nastawnia "Zg2" | 30,0 |
| 3 | lewa | 0+192 łącznica | wiata (budynek gospodarczy) | 19,0 |
| 4 | lewa | 19+783 LK 108 | altana | 18,5 |
| 5 | prawa | 4+127 LK 110 | budynek niemieszkalny | 57,0 |

**II Zastępca Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Krakowie**

Patrycja Kosyła
/podpis elektroniczny/