

Załącznik nr 1

do decyzji znak: WOO-I.420.6.2025.SK.17 z dnia 25 listopada 2025 r. o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów w zakresie odbiorników wód opadowych i roztopowych”.

Charakterystyka przedsięwzięcia

Inwestycja planowana jest do realizacji na terenie gmin: Łączna, powiat skarżyski, Zagnańsk, Nowiny, Morawica, Chęciny, powiat kielecki oraz Sobków, Jędrzejów, powiat jędrzejowski.

W ramach przedmiotowej inwestycji przewidziano przebudowę systemu odwodnienia linii kolejowej nr 8 modernizowanej w oparciu o decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach znak: WOO-I.4210.6.2016.KT.51 z dnia 29.07.2022 r o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Kielce – Kozłów”, według wariantu W2. Nowe rozwiązania układu odprowadzenia wód opadowych i roztopowych w większości będą zakładały ich odbiór poprzez rowy kolejowe zbierające wody opadowe z torowiska do istniejących lub projektowanych odbiorników (m.in. rzek, cieków, rowów melioracyjnych, rowów, urządzeń chłonnych/infiltracyjnych, zbiorników retencyjnych lub retencyjno-infiltracyjnych). Przebudowę systemu odwodnienia linii kolejowej nr 8 przewidziano na odcinkach linii kolejowej nr 8:

- od km ok. 163+940 do km ok. 175+025 w ramach odcinka realizacyjnego inwestycji A1-2 (od km ok. 161+810 do km ok. 175+001),
- od km ok. 199+073 do km ok. 233+150 w ramach odcinków realizacyjnych inwestycji B1-1 (od km ok. 196+095 do km ok. 218+095) i B1-2 (od km ok. 218+129 do km ok. 233+150).

Zamierzenie obejmuje następujące obiekty/elementy:

Nr obiektu/elementu	Nazwa/rodzaj obiektu/elementu	Kilometraż (około) i strona LK8	Gmina
1	Kładka dla pieszych KŁ-1	160+243 L/P	Łączna
	Kładka dla pieszych KŁ-2	160+286 L/P	
2	Poletko chłonne	164+700 L	Zagnańsk
3	Mulda retencyjno-chłonna	165+020 L	
4	Mulda retencyjno-chłonna	165+120 P	
5	Mulda retencyjno-chłonna	165+800 P	
6	Mulda retencyjno-chłonna	165+830 L	
7	Zbiornik retencyjny podziemny, szczelny z pompownią	170+320 P	
8	Mulda retencyjno-chłonna	171+260 P	
9	Zbiornik retencyjny podziemny, szczelny z pompownią	171+380 P	
10	Mulda retencyjno-chłonna	174+235 P	
10a	Przepust PR32 nad ciekiem okresowym	174+337 L/P	
11	Mulda retencyjno-chłonna	174+360 L	
	Mulda retencyjno-chłonna	174+370 P	
12	Niecka wypadowa z przepustu	174+700 P	Nowiny
13	Zbiornik retencyjno-infiltracyjny ZB-1	200+110 - 200+290 L	
13a	Most MO-7' nad rowem okresowym	201+761 L/P	Morawica
14	Mulda retencyjno-chłonna	202+000 P	
15	Poletko chłonne	202+345 L	
	Rów kolejowy chłonny	202+144 - 202+343 L	
16	Rów kolejowy chłonny	202+550 - 202+945 P	

	Rów kolejowy chłonny	202+746 - 202+946 L	
	Rów kolejowy chłonny	202+970 - 203+170 L	
	Rów kolejowy chłonny	202+972 - 203+079 P	
	Rów kolejowy chłonny	203+236 - 203+560 L	
	Most MO-6 nad suchą doliną	202+958 L/P	
17	Rów kolejowy chłonny	204+051 - 204+380 L	
	Rów kolejowy chłonny	204+130 - 204+380 P	
18	Kładka dla pieszych KŁ-3	207+783 L/P	Chęciny
19	Rów kolejowy chłonny	210+200 - 210+465 P	Sobków
	Rów kolejowy chłonny	210+271 - 210+465 L	
	Rów kolejowy chłonny	210+491 - 210+600 P	
	Rów kolejowy chłonny	210+492 - 210+600 L	
20	Mulda retencyjno-chłonna	211+580 P	
21	Mulda retencyjno-chłonna	211+720 P	
22	Mulda retencyjno-chłonna	211+740 L	
23	Zbiornik retencyjno-infiltracyjny ZB-3	211+987 L	
24	Mulda retencyjno-chłonna	212+190 P	
25	Mulda retencyjno-chłonna	212+320 P	
26	Mulda retencyjno-chłonna	212+681 P	
27	Mulda retencyjno-chłonna	212+957 P	
28	Zbiornik retencyjno-infiltracyjny ZB-4	214+900 P	
29	Mulda retencyjno-chłonna	214+900 L	
30	Zbiornik retencyjny szczelny ZB-5	217+800 P	
31	Zbiornik retencyjny szczelny ZB-6	220+430 P	
32	Zbiornik retencyjny z przelewem awaryjnym do rowu ZB-2	222+160 P	
33	Rów kolejowy chłonny	224+236 - 224+450 L	Jędrzejów
	Rów kolejowy chłonny	224+269 - 224+450 P	
34	Most MO-10 nad suchą doliną	224+908 L/P	
35	Rów kolejowy chłonny	225+275 - 225+381 L	
	Rów kolejowy chłonny	225+300 - 225+382 P	

W ramach odprowadzania wód opadowych i roztopowych zaprojektowano:

- a) **Poletka chłonne**, których budowę przewidziano w celu wykluczenia niekontrolowanego rozlewu po terenie wód opadowych i roztopowych z projektowanych rowów kolejowych. Zaprojektowano poletka wypełnione na głębokość 0,25 m tłucznim, boki poletek zabezpieczone obrzeżami chodnikowymi;
- b) **Muldy retencyjno-chłonne**, których budowę przewidziano w celu odebrania wód opadowych i roztopowych z projektowanych wylotów kanalizacji deszczowej, drenaży i drenokolektorów oraz rowów kolejowych. Dno muld stanowiące warstwę filtracyjną znajdować się będzie w zagłębieniu terenu lub na poziomie istniejącego terenu. W celu zabezpieczenia przed rozlaniem się wód opadowych i roztopowych z muldy na tereny przyległe, wykonane zostaną groble o wysokości ok. 0,5 m i szer. góry ok. 0,3 - 0,5 m. Skarpki wykonane będą w nachyleniu 1:2, 1:1,5 lub 1:1 w zależności od lokalizacji urządzenia. Wysokość muldy 0,2 - 0,4 m. Warstwa filtracyjna o głębokości 0,2 - 0,6 m wypełniona będzie żwirem w geowłókninie. Przestrzeń niewypełniona materiałem filtracyjnym stanowić będzie przestrzeń retencyjną muldy;
- c) **Niecka wypadowa** z przepustu o wymiarach ok. dł. 28,0 x szer. 3,0 x wys. 0,5 m, ze skarpami o nachyleniu 1:1,5. Na skarpach oraz na dnie niecki rozplantowany zostanie humus z mieszką traw. Pole przed proj. wylotem z przepustu drogowego do niecki zostanie wyłożone kamieniem łamanym, ułożonym ze spadkiem w kierunku dna niecki;
- d) **Rowy kolejowe chłonne** zaprojektowane w lokalizacjach, gdzie warunki gruntowo-wodne pozwalały na zastosowanie urządzeń infiltracyjnych. Warstwa filtracyjna o wysokości ok. 0,2 - 0,5 m wypełniona zostanie żwirem frakcji ok. 20 - 40 mm w geowłókninie, dno rowów zaprojektowano o szerokości ok. 0,6 - 1,0 m, pochylenie skarp 1:1,5;
- e) **Zbiorniki retencyjno-infiltracyjne** – ZB-1 o powierzchni ok. 3140 m² i głębokości ok. 0,3 m, ZB-3 o powierzchni ok. 285 m² i głębokości ok. 0,25 m, ZB-4 o powierzchni ok. 1150 m² i głębokości

ok. 0,2 m, zaprojektowano jako ziemne o nachyleniu skarp 1:2 lub 1:1. W przypadku zbiornika ZB-1 dno stanowić będzie warstwę filtracyjną z gruntu rodzimego o wysokości warstwy filtracyjnej 1,5 m, zaś w przypadku zbiorników ZB-3 oraz ZB-4 dno stanowić będzie żwir frakcji 20 - 40 mm o wysokości warstwy filtracyjnej kolejno 0,3 m oraz 0,6 m;

- f) **Zbiornik retencyjny szczelny podziemny** z pompownią wód deszczowych i roztopowych o pojemności roboczej ok. 47,8 m³ oraz wymiarach ok. dł. 5,5 x szer. 4,6 x wys. 3,0 m. Wody ze zbiornika odprowadzone będą do projektowanego rowu kolejowego w km 170+314 (zgodnie z dokumentacją projektową wylot WYLkd41), następnie do Cieku od Ściegien;
- g) **Zbiornik retencyjny szczelny podziemny** z pompownią wód deszczowych i roztopowych o pojemności roboczej ok. 50,8 m³ oraz wymiarach ok. dł. 5,5 x szer. 4,6 x wys. 3,0 m. Wody ze zbiornika odprowadzone będą do projektowanego rowu kolejowego w km ok. 171+377 (zgodnie z dokumentacją projektową wylot WYLkd51), następnie do istniejącego rowu;
- h) **Zbiorniki retencyjne szczelne** - betonowe, bezodpływowe, zbudowane z układu dwóch zbiorników o parametrach pojedynczego modułu: pojemność całkowita ok. 516 m³, wysokość wewnętrzna ok. 1,5 m, długość zewnętrzna ok. 60,4 m, szerokość zewnętrzna ok. 6,4 m (ZB-5); pojemność całkowita ok. 704 m³, wysokość wewnętrzna ok. 3,0 m, długość zewnętrzna ok. 52,4 m, szerokość zewnętrzna ok. 5,0 m (ZB-6). Zbiorniki wyniesione zostaną 10 cm ponad teren i otoczone skarpami o nachyleniu 1:1 umocnionymi płytami ażurowymi na podsypce piaskowo-cementowej;
- i) **Zbiornik retencyjny z przelewem awaryjnym** do rowu - zbiornik ziemny o powierzchni ok. 224 m² i głębokości ok. 1,5 m, skarpy o nachyleniu 1:1 i 1:1,5 wypełnione humusem z domieszką traw. W obrębie wylotu wykonane zostaną umocnienia z płyt ażurowych na skarpach oraz kamienia łamanego w dnie zbiornika. Przelew awaryjny zaprojektowano jako rów otwarty umocniony płytami ażurowymi.

W ramach przedsięwzięcia przewidziano również:

a) Kładki dla pieszych:

- rozbiórka istniejącej kładki KŁ-1 w km 160+243 L/P i budowa nowej kładki dla pieszych KŁ - 2 w km ok. 160+286 L/P, która służyć będzie jako przejście nad torami, pomiędzy peronami na stacji,
- budowa kładki dla pieszych KŁ-3 w km ok. 207+783 L/P pomiędzy peronami na stacji Wolica oraz jako ciąg komunikacyjny łączący ul. Szkolną z ul. Kolejową;

b) Przepust zlokalizowany nad ciekiem okresowym (bez nazwy) w km ok. 174+337 L/P zostanie ze względu na niedostateczny stan rozebrany. W miejsce rozebranego obiektu zaprojektowano nowy przepust PR32 o świetle 2,0 x 2,0 m i długości ok. 18,4 m (zakres prac określony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 2022 r. ulegnie zmianie w zakresie zwiększenia światła z 1,5 m x 1,5 m). Wewnątrz obiektu z obu stron zaprojektowano półki dla zwierząt o szerokości 40 cm, które zostaną wyłożone warstwą gruntu rodzimego, zachowując naturalny charakter przejścia;

c) Mosty:

- rozbiórka istniejącego i budowa w tej samej lokalizacji nowego mostu MO-6 nad suchą doliną w km ok. 202+958 L/P. Most o konstrukcji ramowej monolitycznej z jazdą na podsypce, szerokość obiektu ok. 12,45 m, światło poziome ok. 4,7 m, światło pionowe ok. 1,95 m, ilość przęseł: 1. Prace w korycie obejmą oczyszczenie i wyprofilowanie suchej doliny pod i w obrębie obiektu, następnie wykonanie umocnienia z narzutu kamiennego na długości ok. 22 m,
- rozbiórka istniejącego i budowa w tej samej lokalizacji nowego mostu MO-10 nad suchą doliną w km ok. 224+908 L/P. Most o konstrukcji ramowej monolitycznej z jazdą na podsypce, szerokość obiektu ok. 12,18 m, światło poziome ok. 3,2 m, światło pionowe ok. 1,37 m, ilość przęseł: 1. Prace w korycie obejmą oczyszczenie i wyprofilowanie suchej doliny pod i w obrębie obiektu, następnie wykonanie umocnienia z narzutu kamiennego na długości ok. 20 m;

- Most MO-7' - zmiana nazewnictwa obiektu inżynierskiego w km ok. 201+761 L/P. Obiekt w ewidencji PKP PLK S.A. widnieje jako wiadukt kolejowy, natomiast z rozpoznania w terenie wynika, że pod obiektem zlokalizowany jest rów prowadzący okresowo wody. W związku z powyższym zmieniono nazewnictwo obiektu. Zakres prac określony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 2022 r. polegający na rozbiórce istniejącego obiektu i budowie nowego pozostaje bez zmian.

Prace związane z realizacją przedmiotowej inwestycji realizowane będą w granicach istniejącego terenu kolejowego.

Wycinka drzew i krzewów ograniczona zostanie do niezbędnego minimum, obejmować będzie usunięcie jedynie drzew i krzewów kolidujących z planowaną infrastrukturą. Łączna ilość drzew przeznaczonych do usunięcia wynosi ok. 155 szt., a powierzchnia krzewów ok. 3,06 ha.

Iwona Kędzierska - Gębska
Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Kielcach
/-podpisany cyfrowo/