

Załącznik nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 05 grudnia 2025

znak: WOOS.420.34.2025.JŻ.11

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku: Koluszki-Częstochowa realizowanego w ramach projektu „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku: Koluszki - Częstochowa oraz Zawiercie-Dąbrowa Górnicza” w zakresie budowy rozjazdów na stacjach kolejowych Widzów-Teklinów, Rudniki oraz na posterunku odgałęźnym Wyczerpy”.

I. Rodzaj, skala, usytuowanie oraz zakres przedsięwzięcia

Projektowane przedsięwzięcie znajduje się w województwie śląskim, w powiecie częstochowskim, w gminach Kruszyna i Rędziny oraz w mieście na prawach powiatu Częstochowie.

Inwestycja obejmuje budowę nowych rozjazdów na istniejącej linii kolejowej. Głównym celem przedsięwzięcia jest poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zwiększenie funkcjonalności układu torowego oraz dostosowanie infrastruktury do rosnących potrzeb przewozowych.

Główne prace będą polegały na montażu rozjazdów o długości 300 m w osi toru, ustawienie podkładów i szyn oraz zabudowa mocowań. Dodatkowo konieczny będzie montaż urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz regulacja i stabilizacja torowiska.

Inwestycja realizowana będzie w następujących lokalizacjach:

1. Stacja Widzów – Teklinów (km 200+828 – 201+003)
2. Stacja Rudniki (km 216+797 – 216+972 i 218+032 – 218+205)
3. Posterunek odgałęźny Wyczerpy (km 222+880 – 223+070).

II. Rodzaj technologii

Planowana jest rozbudowa 4 rozjazdów.

Na stacji Widzów – Teklinów nastąpi zabudowa nowych rozjazdów w nowym połączeniu równoległym torów: 2 szt. Rz 60E1 1:9 300 z dopuszczeniem do $V=160$ km/h – od strony stacji Kłomnice celem utworzenia trapezu oraz dostosowanie sieci trakcyjnej w ich obrębie.

Projektowane połączenie rozjazdowe znajduje się w km ok. 200+800 – 200+950.

Sklasyfikowane jest jako banalizacyjne – wzajemnie łączące tory zasadnicze/szlakowe.

Układ dwóch rozjazdów o promieniu $R=300$ metrów pozwala na przejazd pociągów poruszających się torem 1 w stronę stacji na tor nr 2. Dla pociągów wyjeżdżających ze stacji po torze nr 2 umożliwia przejazd na tor 1.

Na stacji Rudniki planowana jest zabudowa nowych rozjazdów na połączeniu torów równoległych: 4 szt. Rz 60E1 1:9 R300 – 2 szt. w rejonie głowicy przy nastawni dysponującej od strony stacji Kłomnice oraz 2 szt. od strony podg. Wyczerpy celem utworzenia trapezów oraz dostosowanie sieci trakcyjnej w ich obrębie.

Projektowane połączenie rozjazdowe znajduje się w km ok. 216+500 – 216+650.

Sklasyfikowane jest jako banalizacyjne – wzajemnie łączące tory zasadnicze/szlakowe.

Układ dwóch rozjazdów o promieniu zasadniczym $R=300$ metrów, które zostaną wyłukowane z uwagi na położenie na łukach poziomych, będą pozwalać na przejazd pociągów

poruszających się torem 2 w stronę stacji na tor nr 1. Dla pociągów wyjeżdżających ze stacji po torze nr 1 umożliwia przejazd na tor 2.

Projektowane połączenie rozjazdowe od strony st. Częstochowa znajduje się w km ok. 218+000 – 218+200. Sklasyfikowane jest jako banalizacyjne – wzajemnie łączące tory zasadnicze/szlakowe. Układ dwóch rozjazdów o promieniu $R=300$ metrów pozwala na przejazd pociągów poruszających się torem nr 2 w stronę stacji na tor nr 1. Dla pociągów wyjeżdżających ze stacji po torze nr 1 umożliwia przejazd na tor 2.

Na posterunku odgałęźnym Wyczerpy planowana jest zabudowa nowych rozjazdów na nowo budowanym połączeniu równoległym torów: 2 szt. Rz 60E1 1:12 500 – od strony stacji Częstochowa celem utworzenia trapezu oraz dostosowanie sieci trakcyjnej w ich obrębie.

Projektowane połączenie rozjazdowe znajduje się w km ok. 222+900 – 223+050. Sklasyfikowane jest jako banalizacyjne – wzajemnie łączące tory zasadnicze/szlakowe. Układ dwóch rozjazdów o promieniu $R=500$ metrów pozwala na przejazd pociągów poruszających się torem 1 w stronę posterunku na tor nr 2. Dla pociągów wyjeżdżających z posterunku po torze nr 2 umożliwia przejazd na tor 1.

Prędkość projektowana na połączeniu na kierunek zwrotny to 50 km/h dla rozjazdów o promieniu $R=300$. Dla rozjazdów o promieniu $R=500$ m prędkość ta wynosi 60 km/h. Na wprost możliwa jest jazda z prędkością maksymalną na linii = 160 km/h.

Rozjazdy wykonywane będą ze stali utwardzonej R350HT. Wymianę zaplanowano w technologii blokowej – czyli ich budowa odbędzie się w fabryce, a na miejscu zostanie przeprowadzony wyłącznie montaż pozwalający na skrócenie czasu zamknięć torowych.

Bloki zostaną ułożone na podrozdajdnicach betonowych na warstwie tłucznia o minimalnej grubości 35 cm pod podkładem. Podtorze, na którym będzie wykonana podsypka, zostanie uprzednio oczyszczone i wzmocnione zgodnie z wymogami obowiązujących instrukcji kolejowych.

Harmonogram prac:

1. Przygotowanie terenu budowy – wytyczenie geodezyjne, oznakowanie miejsca prowadzenia prac, zabezpieczenie placu budowy, czasowa reorganizacja ruchu kolejowego i drogowego (w przypadku przejazdów).
2. Organizacja zaplecza budowy – wyznaczenie i urządzenie placu składowego elementów rozjazdów, przygotowanie dróg dojazdowych i placów manewrowych dla sprzętu torowego.
3. Rozbiórka istniejących rozjazdów – obejmująca demontaż szyn, podkładów, mocowań, rozjazdnic, napędów zwrotnicowych oraz elementów odwodnienia, prowadzona przy użyciu specjalistycznych maszyn torowych oraz sprzętu dźwigowego, z zachowaniem zasad BHP i zabezpieczeniem czynnych torów.
4. Roboty ziemne – wykonanie wykopów i korytowania w rejonie rozjazdów, usunięcie i wywiezienie nieprzydatnych warstw gruntu, przygotowanie i zagęszczenie podtorza, ułożenie warstw ochronnych i drenażowych.
5. Zabezpieczenie i przebudowa infrastruktury towarzyszącej – przełożenie i/lub zabezpieczenie kabli, elektroenergetycznych i teletechnicznych, odwodnienia liniowego oraz innych urządzeń kolidujących z zakresem robót.
6. Zabudowa nowych rozjazdów kolejowych – montaż rozjazdów o długości 300 m w osi toru, ustawienie podkładów i szyn, zabudowa mocowań, regulacja geometrii toru,

- ułożenie i profilowanie podsypki tłuczniowej, stabilizacja nawierzchni z użyciem podbijarki torowej.
7. Montaż urządzeń sterowania ruchem kolejowym – instalacja napędów zwrotnicowych, czujników kontroli położenia iglic, przewodów sygnałowych i szaf sterowniczych, wraz z przeprowadzeniem prób i regulacji.
 8. Regulacja i stabilizacja torowiska – wykonanie podbicia, regulacji wysokościowej i kierunkowej toru oraz rozjazdów, kontrola geometrii nawierzchni zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami PKP PLK.
 9. Prace odtworzeniowe – odbudowa fragmentów torów dojazdowych, odtworzenie odwodnienia, umocnienie skarp i nasypów, odtworzenie przejść technologicznych i ewentualnych przejazdów kolejowo-drogowych.
 10. Roboty wykończeniowe i porządkowe – usunięcie zaplecza budowy, dróg tymczasowych i zabezpieczeń, uporządkowanie terenu, wywóz zbędnych materiałów, przywrócenie terenu do stanu pierwotnego.
 11. Próby techniczne i odbiory – przeprowadzenie prób obciążeniowych, regulacji urządzeń srk, pomiarów geometrii toru i rozjazdów, odbiory techniczne w obecności przedstawicieli zarządcy infrastruktury.

Po zakończeniu prac realizacyjnych nastąpi przywrócenie terenu do stanu pierwotnego. Inwestor dokona prac wykończeniowych i porządkowych, w tym: usunięcie zaplecza budowy, dróg tymczasowych i zabezpieczeń, wywóz materiałów.

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