

Załącznik nr 1

do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 04 sierpnia 2026

znak: WOOŚ.420.25.2024.MP.41

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Prace na liniach kolejowych nr 189 i 132 oraz budowa nowych łącznic Kuźnica - Bytom Bobrek Wsch. w celu stworzenia nowego połączenia Ruda Chebzie/Zabrze - Bytom, w tym budowa nowych p.o. Ruda Orzegów i Bytom ul. Zabrzeńska" realizowanego w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do roku 2032.

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

I. Zakres i lokalizacja planowanego przedsięwzięcia

Inwestycja polega na budowie nowej linii kolejowej nr 710 (numer roboczy) łączącej stację Ruda Chebzie ze stacją Bytom na odcinku od km 0+520 (km 12+265 LK137) do km 6+282 (km 18+961 LK131) o łącznej długości 5,762 km. Zmieniono początek istniejącej linii kolejowej LK189, którą włączono w tor nr 1 LK137 w kierunku Rudy Śląskiej – zaprojektowano nowy odcinek linii od km – 0+006 do km 0+735. W ramach inwestycji przebudowany i zmodernizowany zostanie także istniejący odcinek linii nr 189 od km 0+735 do km 2+790.

Zakres przedsięwzięcia obejmuje ponadto:

- 1) budowę przystanku osobowego Ruda Orzegów w km ok. 2+300 projektowanej linii kolejowej nr 710 wraz z peronem wyspowym (z możliwością zamiany na dwa perony krawędziowe) oraz budowę przystanku osobowego Bytom – Zabrzeńska (Bobrek Szombierki) w km ok. 4+600 projektowanej linii kolejowej 710 z peronem jednokrawędziowym znajdującym się po lewej stronie toru;
- 2) budowę/przebudowę/remont obiektów inżynierskich, w tym:
 - a) wiaduktów drogowych, kolejowych i tramwajowych,
 - b) obiektów mostowych,
 - c) przepustów,
- 3) budowę ścian oporowych: przebudowę układu drogowego, w związku z budową obiektów inżynierskich;
- 4) budowę sieci trakcyjnej oraz infrastruktury energetycznej nietrakcyjnej (LPN);
- 5) budowę i przebudowę urządzeń SRK;
- 6) przebudowę sieci uzbrojenia terenu kolidujących z przedsięwzięciem;
- 7) przebudowę cieków, rowów, wraz z odmuleniem i wyczyszczeniem koryt,
- 8) wycinkę zieleni kolidującej z inwestycją.

II. Branża torowa

Dla projektowanych torów szlakowych przyjęto nawierzchnię bezстыkową z szyn nowych, ułożonych na podkładach strunobetonowych. Przytwierdzenie szyn do podkładów projektuje się jako sprężyste. Na całym projektowanym odcinku przyjęto wzmocnienie podtorza poprzez zabudowę

jednowarstwowego pokrycia ochronnego z niesortu kamiennego o grubości min. 20 cm odseparowanego od gruntów rodzimych podtorza geowłókniną techniczną.

III. Sieć trakcyjna

W zakresie układu zasilania sieci trakcyjnej nie przewiduje się budowy nowych obiektów zasilania. Nowa linia zasilana będzie z istniejących podstacji trakcyjnych Chorzów Batory, Gliwice oraz Bytom Karb. Ponadto zabudowana będzie nowa sieć trakcyjna na odcinku Ruda Chebzie – Ruda Orzegów – Bytom oraz Ruda Śląska – Ruda Orzegów. Przewiduje się budowę sieci trakcji elektrycznej zasilanej napięciem 3 kV prądu stałego.

Na stacji Ruda Chebzie przewiduje się budowę sieci trakcyjnej w torach głównych zasadniczych, głównych dodatkowych oraz w przejściach rozjazdowych w zakresie inwestycji. W torze 1 linii kolejowej nr 710 km 0+520 – 6+279 przewiduje się zastosowanie sieci w przejściach rozjazdowych w zakresie przedsięwzięcia. Na odcinku Ruda Chebzie – Bytom znajdować się będą stacja Orzegów oraz przystanek osobowy Bytom Zabrzeńska (Bobrek Szombierki).

Na wymienionych posterunkach ruchu planuje się elektryfikację torów z wykorzystaniem sieci jezdnej.

Na odcinku tym przewiduje się budowę nowej sieci. W torze 1 linii kolejowej nr 189 km -0+070 – 2+830 przewiduje się zastosowanie sieci w przejściach rozjazdowych w zakresie inwestycji.

IV. Układ drogowy i przejazdy kolejowo – drogowe

Koncepcja rozwiązań projektowych branży drogowej opiera się na odtworzeniu stanu istniejącego w niezbędnym zakresie obejmującym prace w obrębie obiektów inżynierskich przy kolizjach. Szczegółowy zakres prac zawarto w Tabeli nr 6.

Tabela nr 6

Kolizja	Obiekt	Kilometraż	Zakres prac dot. obiektu	Zakres prac dot. branży drogowej
1	Wiadukt drogowy WD-1	1+650 - LK189 2+177 - LK710	Zabezpieczenie istniejących podpór	Brak
2	Wiadukt kolejowy WK-2	2+445 – LK189 2+975 – LK710	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego	Odtworzenie stanu istniejącego na długości ok 100m
3	Wiadukt drogowy WD-2	3+890 – LK710	Rozbiórka istniejącego nasypu drogowego z przepustem i budowa nowego obiektu	Budowa łącznika na przedłużeniu ul. Krafczyka do ul. Glinki, na długości ok 100m
4	Wiadukt drogowy WD-3	4+462– LK710	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu	Odtworzenie stanu istniejącego, na długości ok 100m

	Wiadukt tramwajowy WT-1	4+473 – LK710	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu	Odtworzenie stanu istniejącego, na długości ok 100m
--	-------------------------	---------------	--	---

Ze względu na odtworzenie, na niewielkim fragmencie stanu istniejącego, gdzie nie zmieni się ilość oraz charakter wód opadowych i roztopowych nie projektuje się urządzeń podczyszczających. Mając na uwadze, iż przewidziane są prace odtworzeniowe to również nie ulegną zmianie odbiorniki wód, które obecnie odbierają wody opadowe i roztopowe.

V. Obiekty inżynieryjne

Zakres przedsięwzięcia obejmuje prace na obiektach inżynieryjnych polegające na ich budowie, przebudowie lub remoncie. Poniżej w Tabeli nr 7 przedstawiono zakres robót ze wskazaniem obiektów inżynieryjnych, na których będą one wykonywane:

Tabela nr 7

Lp.	Obiekt	km projektowany ok.	Przewidywany zakres robót KPP
1	Most M-1	0+006 LK189 (istn.12+964 LK137)	Remont bieżący, wydłużenie ściany czołowej, umocnienie skarp
2	Ściana oporowa ŚO-0.1	- 0+004-0+016 LK189	Budowa nowego obiektu
3	Ściana oporowa ŚO-0.2	0+051-0+071 LK189	Budowa nowego obiektu
4	Ściana oporowa ŚO-1.0	0+157 - 0+203 LK189	Budowa nowego obiektu
5	Przepust P-1 Przejście dla zwierząt małych	0+407 LK189	Budowa nowego obiektu
6	Przepust P-2	0+884 LK710	Budowa nowego obiektu
7	Przepust P-3	-	Odkopanie i rozbiórka
8	Przepust P-4	0+686 LK189 / 1+201 LK710	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu
9	Ściana oporowa ŚO-2.1	1+595 – 1+775 LK189	Budowa nowego obiektu
10	Ściana oporowa ŚO-2.2	2+126 – 2+227 LK710	Budowa nowego obiektu
11	Wiadukt drogowy WD-1	1+650 LK189 / 2+177 LK710	Zabezpieczenie istniejących podpór
12	Przepust P-5	1+701 LK189 /	Odkopanie i rozbiórka

		2+227 LK710	
13	Przepust P-6	1+994 LK189 / 2+518 LK710	Bieżąca konserwacja wykonanie balustrad, oczyszczenie, odmulenie obiektu wraz z rowami przed i za obiektem na odcinku po 10 m
14	Wiadukt kolejowy WK-1	2+839 LK710	Budowa nowego obiektu
15	Przepust P-8	-	Odkopanie i rozbiórka
16	Wiadukt kolejowy WK-2 Przejście dla zwierząt średnich	2+445 LK189 / 2+975 LK710	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu
17	Most M-2 Przejście dla zwierząt średnich	2+630 LK189 / 3+160 LK710	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu
18	Przepust P-9	3+366 LK710	Odkopanie i rozbiórka
19	Przepust P-10	3+433 LK710	Odkopanie i rozbiórka
20	Wiadukt drogowy WD-2	3+890 LK710	Rozbiórka istniejącego nasypu drogowego z przepustem i budowa nowego obiektu
21	Wiadukt drogowy WD-3	4+462 LK710	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu
22	Wiadukt tramwajowy WT-1	4+473 LK710	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu
23	Ściana oporowa ŚO-3.1	4+252-4+452 LK710	Budowa nowego obiektu
24	Ściana oporowa ŚO-3.2	4+475- 4+702	Budowa nowego obiektu
25	Wiadukt kolejowy WK-3	5+098 LK710 (istn. 19+950 LK132)	Rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego obiektu lub opcjonalnie budowa obiektu metodą bezwykopową pod istniejącymi przeszkodami (linia kolejowa, sieci)
26	Ściana oporowa ŚO-4	5+103-5+502 LK710	Budowa nowego obiektu
27	Ściana oporowa ŚO-5	5+113- 5+667	Budowa nowego obiektu
28	Przepust P-11	5+824 LK710	Rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu
29	Przepust P-12	6+175 LK710 (istn.19+060 LK131)	Brak przebudowy. Połączenie z projektowanym zarurowaniem P-11

			nastąpi przez założenie kołnierza łączącego
--	--	--	---

VI. Prace na ciekach naturalnych i rowach

W Tabeli nr 8 poniżej przedstawiono zakres prac planowanych na ciekach naturalnych oraz rowach.

Tabela nr 8

Lp	LK ok.	KM ok.	Nazwa rowu/cieku	Opis przewidywanych robót
1	189 710	2+630 3+160	Rzeka Bytomka	Kolizja z rzeką Bytomka w jej km około 13+744. W ramach prac przewidywana jest rozbiórka istniejącego mostu i budowa nowego M-2 w jego miejsce. Przebieg koryta pozostanie w stanie istniejącym, Koryto cieku zostanie umocnione pod obiektem oraz na odcinku min. 15,0 m od wlotu i wylotu z obiektu, przy pomocy narzutu kamiennego. Dla rzeki na tym odcinku został wyznaczony obszar szczególnego zagrożenia powodzią zgodnie z prawem wodnym. Przekroczenie linii LK 189 i LK710 mostem zabudowanym nad rzeką Bytomką nastąpi w miejscu, gdzie zasięg zalewu wodą powodziową Q1% oraz Q0,2%, zawęży się do koryta rzeki. Istniejący obiekt mostowy posiada światło poziome L=3,65 m i wysokość H=3,20 m. Projektowany obiekt będzie posiadał parametry odpowiednio - L=12,0 m i H=około 4,90 m. W stanie istniejącym szerokość koryta rzeki w tym miejscu wynosi około 3,0 – 6,5 m, nachylenie skarp 1:1,5. Skrzyżowanie rzeki z linią kolejową jest realizowane na odcinku cieku, gdzie posiada on minimalne spadki. Nie przewiduje się regulacji koryta cieku oraz znaczącej zmiany przebiegu jego dna zarówno w układzie pionowym jak i poziomym. Istniejący przekrój koryta zostanie zachowany a umocnienie wykonane przy pomocy materiałów naturalnych (kamień, drewno, faszyna). Trwała ingerencja w ciek wodny ograniczy się zatem do wykonania nowego obiektu mostowego (w miejscu istniejącego) oraz umocnienia koryta pod jego konstrukcją a także na długości

				około 15,0 m na wlocie i wylocie. Tymczasowa ingerencja w ciek wodny będzie polegała na realizacji prac budowlanych w tym rozbiórki istniejącego mostu i wykonania umocnień. Zakłada się, że realizacja prac budowlanych nastąpi bez wkraczania sprzętu budowlanego w koryto rzeki.
2	710	5+827	Rzeka Bytomka	Kolizja z rzeką Bytomka w jej km około 20+789. W ramach prac przewidywana jest rozbiórka istniejącego przepustu i budowa nowego zarurowania (przepustu) P-11 w jego miejsce. Przebieg koryta w miejscu tego przekroczenia pozostanie w stanie istniejącym, koryto na wlocie do zarurowania zostanie umocnione przy pomocy elementów betonowych na odcinku minimum 20,0 m powyżej. Koryto poniżej miejsca przekroczenia również zostanie zarurowane – jako ciągłość. W stanie istniejącym szerokość koryta rzeki w tym miejscu wynosi około 1,5 – 3,5 m, nachylenie skarp 1:1,5. Powyżej przepustu nie przewiduje się regulacji koryta cieku a jedynie zmianę przebiegu jego dna w układzie pionowym w dostosowaniu do rzędnych konstrukcji nowego zarurowania (przepustu). Trwała ingerencja w ciek wodny obejmie wykonanie nowego zarurowania pod nasypem linii kolejowej, umocnienia koryta na długości min. 20,0 m powyżej obiektu i zarurowania cieku poniżej przekroczenia. Tymczasowa ingerencja w ciek wodny będzie polegała na realizacji prac budowlanych w tym rozbiórki istniejącego przepustu, wykonania umocnień powyżej i odcinkowym zarurowaniu cieku poniżej obiektu. Zakłada się, że realizacja prac budowlanych nastąpi bez wkraczania sprzętu budowlanego w koryto rzeki.
3	710	5+827 – 6+304	Rzeka Bytomka	Rzeka Bytomka przebiega równolegle do linii kolejowej LK710 w swoim km około 20+305 – 20+862. W miejscu jej zbliżenia do projektowanego nasypu kolejowego konieczne będzie zarurowanie koryta oraz

				ewentualnie nieznaczna korekta trasy w planie. Rozwiązanie takie ma na celu ochronę nasypu przed podmywaniem i umożliwienie realizacji prac związanych z budową linii kolejowej na północ od rzeki. Na odcinku LK710 od około km 5,827 (rejon istniejącego przekroczenia rzeką linii kolejowej przepustem) do wlotu do istniejącego zarurowania ciekę znajdującego się ok. 20 m za końcem zakresu prac torowych (LK710 km około 6,304) koryto zostanie zarurowane, zasadniczo w swoim istniejącym śladzie z niewielką jedynie korektą trasy w planie, która będzie się odcinkowa, zawierająca się w granicach 0,5-2,0 m. W stanie istniejącym szerokość koryta rzeki w tym miejscu wynosi około 1,5 – 3,5 m, nachylenie skarp 1:1,5. Koryto posiada tu znaczne spadki podłużne, które niwelowane są za pomocą 3 stopni o wysokości 1,0 m co zostanie uwzględnione przy przebudowie dna ciekę. W układzie pionowym jest tam bowiem przewidywana korekcja układu wysokościowego poprzez zabudowanie w studniach rewizyjnych kaskad o wysokości około 0,10-0,50 m. Trwała ingerencja w ciek wodny obejmie jego zarurowane od wlotu do już istniejącego zarurowania w km 6,304 LK710 aż do miejsca przekroczenia tej linii w km 5,827 opisanego powyżej. Zakłada się, że realizacja prac budowlanych nastąpi bez wkraczania sprzętu budowlanego w koryto rzeki.
4	710	5+670 – 5+827	Rów melioracyjny	Przebiega w podnóży dawnego wykopu kolejowego. W stanie istniejącym zostanie przejęty przez projektowane rowy kolejowe.
5	710	4+911 – 5+075	Rów melioracyjny	Przebiega w podnóży dawnego wykopu kolejowego. W stanie istniejącym zostanie przejęty przez projektowane rowy kolejowe.

6	710	4+236 – 4+479	Rów melioracyjny	Przebiega w podnóży dawnego wykopu kolejowego. W stanie istniejącym zostanie przejęty przez projektowane rowy kolejowe.
7	189	2+279	Rów RBN5	Kolizja z istniejącym rowem określonym dla potrzeb opracowania jako RBN5. W ramach inwestycji nie przewiduje się żadnych prac w jego obrębie. Przebudowa istniejącego obiektu pod linią kolejową wraz z korekta trasy rowu zostanie wykonana zgodnie z odrębnym opracowaniem.
	710	2+807		
8	189	1+994	Rów RBN1	Kolizja z istniejącym rowem określonym dla potrzeb opracowania jako RBN1. W ramach prac przewidywana jest konserwacja przepustu P-6 przeprowadzającego w stanie istniejącym rów przez nasyp kolejowy wraz z ewentualnym odtworzeniem umocnienia koryta na wlocie i wylocie z obiektu. W stanie istniejącym szerokość rowu od strony wylotu z przepustu wynosi około 0,8 – 2,0 m, nachylenie skarp 1:1,5. Wlot do przepustu zabudowany jest w formie studni przelewowej zabezpieczonej kratą, skarpy wokół studni są zabezpieczone przy pomocy betonowych płyt ażurowych. W stanie istniejącym zgromadzona tam jest duża ilość zanieczyszczeń. Koryta na wylocie jest umocnione na dł. około 10 m przy pomocy betonowych płyt ażurowych. Przebudowa koryta rowu w rejonie przepustu będzie polegała na jego udroźnieniu na wlocie i wylocie poprzez usunięcie nagromadzonych tam zatorów i śmieci utrudniających swobodny przepływ wody. Zdegradowane umocnienie płytami ażurowymi zostanie przebudowane na nowe umocnienie z elementów betonowych lub kamiennych. Długość umocnienia min. 5,0 na wlocie i wylocie z obiektu. Zakłada się, że realizacja prac budowlanych nastąpi bez wkraczania sprzętu budowlanego w koryto rowu.
	710	2+518		
9	189	0+686	Rów RBN2	Kolizja z istniejącym rowem określonym dla potrzeb opracowania jako RBN2. W ramach prac przewidywana jest rozbiórka

	710	1+221		istniejącego przepustu przeprowadzającego rów przez nasyp kolejowy wraz z budową nowego obiektu P-4 w jego miejsce. W ramach przebudowy zostanie również wykonane umocnienie koryta na wlocie i wylocie. Umocnienie zostanie wykonane przy pomocy elementów betonowych lub kamiennych. Długość umocnienia min. 5,0 m na wlocie i wylocie z obiektu. W stanie istniejącym szerokość koryta rowu w tym miejscu wylotu z przepustu jest trudna do sprecyzowania, ponieważ występuje tam zalewisko powstałe w wyniku szkód górniczych. Od strony wlotu do przepustu rów nie ma wykształconego koryta, które zostanie wykonane w ramach planowanych prac Różnica wysokości terenu pomiędzy wlotem i wylotem z przepustu jest znaczna, dlatego dla jej pokonania na wlocie konieczne będzie zabudowanie komory spadowej. Zakłada się, że realizacja prac budowlanych nastąpi bez wkraczania sprzętu budowlanego w koryto rowu.
10	189 710	0+407 0+884	Rów RBN3	Kolizja z istniejącym rowem określonym dla potrzeb opracowania jako RBN3. Kolizja nastąpi w dwóch miejscach, ponieważ linie kolejowe nr 189 oraz 710 przebiegać już będą w tym miejscu na dwóch niezależnych, nowobudowanych nasypach. W ramach prac przewidywana jest budowa dwóch nowych przepustów P-1 i P-2 pod projektowanymi nasypami. W ramach budowy obiektów zostanie również wykonane umocnienie koryta rowu na ich wlocie i wylocie. Umocnienie zostanie wykonane przy pomocy elementów betonowych lub kamiennych. Długość umocnienia min. 5,0 m na wlocie i wylocie z obiektu. W stanie istniejącym szerokość koryta rowu w tym miejscu wylotu z przepustu jest trudne do sprecyzowania, ponieważ występuje tam

				zalewisko powstałe w wyniku szkód górniczych. Zakłada się, że realizacja prac budowlanych nastąpi bez wkraczania sprzętu budowlanego w koryto rowu.
11	18	0+006	Rów Rudzki	Kolizja z istniejącym rowem określonym jako rów Rudzki. W ramach prac przewidywana jest remont obiektu M-1 przeprowadzającego rów przez nasyp kolejowy wraz z ewentualnym odtworzeniem umocnienia koryta na wylocie z obiektu. Umocnienie na wlocie zostanie wykonane wg odrębnego opracowania. W stanie istniejącym szerokość rowu wynosi około 1,0 – 2,5 m, nachylenie skarp 1:1,5. W ramach remontu obiektu koryto rowu zostanie udrożnione na wylocie poprzez usunięcie nagromadzonych tam zatorów utrudniających swobodny przepływ wody. Wykonane zostanie również nowe umocnienie z elementów betonowych lub kamiennych. Długość umocnienia min. 5,0 m na wylocie z obiektu. Zakłada się, że realizacja prac budowlanych nastąpi bez wkraczania sprzętu budowlanego w koryto rowu.

VII. Prace związane z likwidacją stawów

W ramach prac przewiduje się zasypanie dwóch stawów zgodnie z poniższą Tabelą nr 9

Tabela nr 9

Lp.	Nazwa km (około)	Opis likwidacji
1.	SDZ1 LK710 km 0+777	– likwidacja stawu poprzez jego zasypanie gruntem rodzimym
2.	SDZ2 LK710 km 0+872	– likwidacja stawu poprzez jego zasypanie gruntem rodzimym

VIII. Odwodnienie

Odwodnienie podtorza realizowane będzie za pomocą budowy systemu kanalizacji wgłębnej (dreny, drenokolektory, kolektory, zbieracze z systemem studni rewizyjnych), jak również dwustronnych rowów bocznych otwartych umocnionych elementami prefabrykowanymi. Szczegółowy system odwodnienia zawiera Tabela nr 10.

Tabela nr 10

LINIA 710 strona prawa					
lp.	pocz. ok.	koniec ok.	sposób odwodnienia	odbiornik	uwagi
1	0+520	0+882	rów ziemny nieumocniony	przepust w km 0+882	
2	0+882	1+020	rów ziemny nieumocniony	przepust w km 0+882	
3	1+000		Koniec rowu - odcinek wspólnego torowiska z istn. LK189 (przebudowa odcinka na włączeniu)	n.d.	
4	1+050	1+205	rów ziemny nieumocniony	zrzut do rowu RBN2 w km 1220 [LK710]	rejon przepustu P-4
Dalej LINIA 710 w śladzie istniejącej LK189					
5	1+205	1+300	tor w nasypie, ściecie ławy torowiska, woda spływa do istn. systemu odwodnienia	n.d.	
5a	1+300	1+410	Drenaż wgłębny	c.d w poz 6	
6	1+410	2+162	rów ziemny nieumocniony	c.d. w poz. 7	
7	2+162	2+210	zarzucenie pod obiektem mostowym	c.d.w poz. 8	
8	2+210	2+516	rów ziemny nieumocniony	zrzut do rowu RBN1 w rej. przepustu w km 2+516	
9	2+516	2+630	rów ziemny nieumocniony	zrzut do rowu RBN1 w rej. przepustu w km 2+516	spadek odwrotny do kilometracji

10	2+630	3+158	tor w nasypie, ściecie ławy, nie projektuje się urządzeń odwadniających, zachowany stan istniejący	istn.przepust w km 2,804 w km 3,158 most na rzece Bytomce	spływ wody do istn. systemu odwodnienia.
11	3+180	3+433	rów ziemny nieumocniony	wylot proj. Przepustu P-10 w km 3,433	
12	3+433	5+650	rów ziemny nieumocniony	wylot proj. Przepustu P-10 w km 3,433	spadek odwrotny do kilometracji
13	5+667	5+824	rów ziemny nieumocniony	wylot do rowu umocnionego w km 5+824	
14	5+824	6+301	rów otwarty umocniony korytami bet. do rz. Bytomki	wylot do rz. Bytomki w km 6+301	
			koniec LK710 strona Prawa		
LINIA 710 strona lewa					
1	0+630	0+882	rów ziemny nieumocniony	przepust w km 0+882	
2	0+882	1+066	rów ziemny nieumocniony	przepust w km 0+882	spadek odwrotny do kilometracji
3	1+066	1+171	rów ziemny nieumocniony	rów przy torze proj. LK189	
Dalej do km 3+350 ujęto w opisie dla linii LK189 - wspólne torowisko					
4	3+350	3+443	rów ziemny nieumocniony	istn.przepust w km 3+390 LK189	istn.przepust w km 3+390 LK189
5	3+443	4+500	rów ziemny nieumocniony	istn.przepust w km 3+390 LK189	
6	4+500	4+700	drenokolektor na długości peronu Bytom-Zabrzeńska	rów proj km 4+500	
7	4+700	5+090	rów ziemny nieumocniony	cd w poz.8	
8	5+090	5+110	zarurowanie pod obiektem mostowy	cd w poz. 9	

9	5+110	5+660		Wlot do drenokolektora w km 4+700 LK710	
10	5+660	5+800	rów ziemny nieumocniony	wlot do rz. Bytomki w rej.proj.zarowania	
LINIA 189 strona lewa					
1	-0+205	0+000	wbudowanie rozjazdów w istniejące tory szlakowe LK137 - odwodnienie jak w stanie istniejącym	n.d.	
2	0+000	0+157	rów ziemny do istn. mostu M-1 w km na rowie RBN4 (km 0+006 LK189). Na odcinku km 0+040 do km 0+075 zarowanie	rów RBN4 km 0+006 LK189	
3	0+157	0+203	drenaż na dług. muru oporowego z wylotem do rowu w km 0+157	wylot do rowu RBN4	
4	0+203	0+403	rów ziemny do proj. przepustu na rowie RBN3	rów RBN3 w rej.proj.przepustu km 0+403 LK189	
5	0+403	0+597	rów ziemny do proj. przepustu na rowie RBN3	rów RBN3 w rej.proj.przepustu km 0+403 LK189	spadek odwrotny do kilometracji
6			km 0+597 ściana oporowa ŚO-2		
7	0+597	0+685	drenaż na długości muru oporowego	wylot do istn. rowu km 0,640 LK189	
8	0+685	0+800	ścięcie ław torowiska, bez prac - odwodnienie jak w stanie istniejącym, tor w wysokim nasypie	n.d.	
9	0+800	1+994	rów ziemny	wylot proj.kanalizacją do przepustu na rowie RBN1 w rej.przepustu w km 1+994	

10	1+994	2+790	tor w wysokim nasypie, nie projektuje się odwodnienia, zachowany stan istniejący LK189	n.d.	
km 2+790 LK189 = km 3+350 LK710, od tego kilometra nie prowadzi się prac na LK189. Odwodnienie projektuje się tylko przy LK710.					
LINIA 189 strona prawa					
1	-0+205	0+000	wbudowanie rozjazdów w istniejące tory szlakowe LK137 - odwodnienie jak w stanie istniejącym	n.d.	
2	0+000	0+100	drenaż w międzytorzu torów 1 i t.ochronnego 100A	rów RBN4 km 0+006 LK189	
3	0+100	0+407	rów ziemny	rów RBN3 w rej.proj.przepustu km 0+407 LK189	
4	0+407	0+630	rów ziemny	rów RBN3 w rej.proj.przepustu km 0+407 LK189	spadek odwrotny do kilometracji, w km 0+630 włączenie rowu L z LK189
dalej wspólne torowisko z LK 710 - odwodnienie ujęto w LK710					

IX. 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, telekomunikacyjnej, urządzeń SRK, w miejscach kolizji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Katowicach

dr Mirosława Mierczyk-Sawicka

/podpisano elektronicznie/