

Rzeszów, dnia 31 marca 2025 r.

WOOS.420.8.1.2024.KR.86

Charakterystyka przedsięwzięcia
pn.: „Prace na linii kolejowej Nr 68 na odcinku Stalowa Wola Rozwadów - Przeworsk”

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na wykonaniu prac na istniejącej linii kolejowej nr 68 Lublin – Przeworsk na odcinku Stalowa Wola – Przeworsk (LK68) od ok. km 104,043 do ok. km 177,120 oraz na odcinku linii kolejowej nr 612 (LK612) od ok. km 0+050 do ok. km 2+266 (kilometraż projektowany). Ww. odcinki linii kolejowych znajdują się na terenie województwa podkarpackiego, powiat stalowowolski, niżański, leżański i przeworski.

Zakres prac (budowy, przebudowy i rozbudowy) na odcinku LK68 obejmuje m. in.:

- układ torowy na szlaku oraz w stacjach wraz z systemem odwodnienia,
- obiekty kubaturowe wraz z przyłączami i instalacjami,
- obiekty obsługi podróżnych, w tym perony pasażerskie wraz z dojściami,
- układy drogowe wraz z przejazdami kolejowo-drogowymi i przejściami w poziomie szyn,
- obiekty inżynieryjne, w tym mosty, przepusty, wiadukty, przejścia podziemne i kładki dla pieszych,
- sieć trakcyjną i jej sterowanie wraz z układem zasilającym,
- urządzenia i sieci sterowania ruchem kolejowym,
- urządzenia i sieci telekomunikacyjne (w tym ułożenie kabla światłowodowego wzdłuż LK66 na odcinku od ok. km 40,300 do km 67,555),
- sieci, instalacje oraz urządzenia elektroenergetyki wraz z układem zasilania, odbiory nietrakcyjne,
- przebudowę infrastruktury kolidującej – sieci i urządzenia gestorów obcych,
- rozbiórkę obiektów i infrastruktury kolidujących z przedsięwzięciem, w tym budynków,
- prace przygotowawcze związane m.in. z usunięciem drzew i krzewów.

Zadanie obejmuje również prace na odcinku linii kolejowej nr 612 (dalej LK612) w km od ok. 0+050 do km ok. 2+266, w tym: na odcinku od ok. km 0+050 do km 0+104 - regulacja toru linii kolejowej (podbicie toru zarówno w planie, jak i profilu) i na odcinku od km ok. 0+104 do km 2+266 - przebudowa linii kolejowej, która będzie polegała na zmianie trasowania osi toru.

W ramach planowanego przedsięwzięcia wykonane zostaną prace pozwalające m.in. na uzyskanie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich i towarowych, zapewnienie dopuszczalnych nacisków na oś, dostosowanie peronów na stacjach i przystankach osobowych do aktualnie obowiązujących przepisów, dostosowanie pozostawianych obiektów inżynieryjnych do obciążania, zapewnienie długości użytecznej torów.

Wnioskowane prace przewidują przede wszystkim:

- uzyskanie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich – 160 km/h z lokalnymi ograniczeniami (w miejscach, gdzie osiągnięcie prędkości 160 km/h jest ekonomicznie lub technicznie nieuzasadnione) na odcinku od Stalowej Woli do Łętowni;
- uzyskanie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich – 120 km/h z lokalnymi ograniczeniami na odcinku od Łętowni do Przeworska (zgodnie z Id-12);
- uzyskanie prędkości maksymalnej dla pociągów towarowych - 120 km/h; na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Łętownia oraz prędkości maksymalnej dla pociągów towarowych 100 km/h na odcinku Łętownia – Przeworsk;
- budowę drugiego toru na linii nr 68 na odcinku jednotorowym od km 164,460 do km 176,321;
- zapewnienie dopuszczalnych nacisków na oś do 221 kN;
- dostosowanie peronów zgodnie z zasadą TSI - perony do obsługi pociągów regionalnych będą miały długość 150 m z możliwością ich rozbudowy do 200 m, perony

przeznaczone do obsługi pociągów dalekobieżnych będą miały długość 400 m , peron na posterunku PO Stalowa Wola będzie miał długość 200 m z możliwością rozbudowy do 400 m;

- zapewnienie długości użytkowej torów 750 m;
- wymianę nawierzchni w torach głównych zasadniczych, szlakowych i dodatkowych na nową wraz z regulacją toru w planie i profilu oraz wymianą podsypki;
- wzmocnienie podtorza na odcinkach linii tego wymagających;
- przebudowę układów torowych na stacjach kolejowych;
- oczyszczenie/przebudowę/odbudowę istniejącego odwodnienia linii kolejowej w tym rowów odwadniających i drenaży oraz budowę nowych rowów i/lub drenaży w miejscach korekty geometrii torów oraz tam gdzie w stanie istniejącym odwodnienie nie występuje;
- zabezpieczenie terenu pod budowę „szprychy” CPK numer 6 w okolicach stacji Łętownia – ok. km 132,600 – 134,000 – pomiędzy torami nr 1 i 2 modernizowanej LK68;
- dostosowanie peronów na stacjach i przystankach osobowych do aktualnie obowiązujących przepisów;
- budowę przy docelowych przystankach kolejowych ciągów pieszych, wiat zadaszonych, oświetlenia;
- budowę nowego obiektu obsługi podróżnych – przystanek Przeworsk Gorliczyna;
- budowę nowych urządzeń teletechnicznych;
- rozbiórkę, budowę, rozbudowę, przebudowę, remont, likwidację obiektów inżynierskich;
- wymianę urządzeń srk na nowe komputerowe wraz z lokalnymi centrami sterowania;
- zabudowę ETCS na odcinku Stalowa Wola Rozwadów – Łętownia;
- modernizację oświetlenia peronów i rozjazdów na istniejących stacjach i przystankach osobowych, budowę oświetlenia na nowobudowanym przystanku osobowym;
- modernizację elektrycznego ogrzewania rozjazdów;
- budowę nowych przyłączy na przejazdach, w których uległa zmianie kategoria oraz w miejscach, gdzie znacznie wzrasta zapotrzebowanie na moc;
- kompletną wymianę i budowę sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem i sterowaniem;
- ogólną estetyzację linii kolejowej oraz rozbiórkę elementów infrastruktury, zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego i pasażerów;
- budowę przejść pod torami dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz rozbiórkę istniejących kładek dla pieszych;
- budowę Systemu Monitoringu Wizyjnego SMW;
- budowę Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej CSDIP;
- budowę systemu transmisji danych dla potrzeb SMW i CSDIP;
- przebudowę linii kolejowej nr 612 na zasadzie usunięcia kolizji z nowym układem torowym realizowanym w ramach linii kolejowej nr 68;
- budowę/przebudowę/rozbudowę/likwidację dróg dojazdowych oraz dróg publicznych;
- budowę/przebudowę/likwidację przejazdów kolejowo-drogowych wraz z dojazdami do nich oraz likwidację tzw. dzikich przejść;
- budowę/przebudowę/rozbudowę/remont/likwidację obiektów kubaturowych służących prowadzeniu ruchu kolejowego;
- budowę miejsc postojowych w rejonie peronów;
- budowę kabla światłowodowego wzdłuż linii kolejowej nr 66 na odcinku Stalowa Wola Południe – Huta Krzeszowska w km 40,300 do km 67,555;
- przebudowę lub zabezpieczenie infrastruktury kolidującej z projektowanymi rozwiązaniami – sieci i urządzenia gestorów obcych (w tym sieci gazowe, wodociągowe, kanalizacja sanitarna, kanalizacja deszczowa, sieci ciepłownicze, sieci elektroenergetyczne);
- prace przygotowawcze związane m.in. z usunięciem drzew i krzewów.

W wyniku modernizacji toru linii 68 oraz przebudowy toru linii 612 nastąpią niewielkie zmiany w niwele torów. Mogą się one pojawić w wyniku korekty geometrii toru w planie w celu dostosowania usytuowania pochyłości i załomów do obowiązujących przepisów.

Zasadniczo niweleta dla torów 1 i 2 linii nr 68 jest tożsama. Wyjątkiem są miejsca przejazdów i połączeń rozjazdowych położonych na łuku kołowym z przechyłką.

Na całej długości LK68 oraz 612 projektowany jest tor bezstykowy. Dla torów głównych i szlakowych tor będzie zbudowany z nowych szyn, nowych podkładów strunobetonowych, przytwierdzenia typu SB, nowej podsypki tłuczniowej. W związku z wyższym standardem konstrukcji nawierzchni kolejowej planuje się wymienić wszystkie rozjazdy.

W ramach prac przewiduje się również gruntowną przebudowę podtorza modernizowanej linii 68 oraz przebudowywanego odcinka linii 612, co znacząco wpłynie na trwałość i stabilność torowiska. Wzmocnienie podtorza jest kluczowe, aby zapewnić odpowiednią nośność toru oraz minimalizować ryzyko deformacji spowodowanych przez ciężar przejeżdżających pociągów.

W miejscach, w których istnieje wysokie prawdopodobieństwo przekraczania torów przez osoby nieuprawnione w miejscach tzw. dzikich przejść, na obszarach zabudowanych o dużym stopniu urbanizacji oraz w okolicach peronów, do których są projektowane dojścia dwupoziomowe zostały zaprojektowane ogrodzenia.

W ramach inwestycji planuje się prace związane z remontem, przebudową, rozbiórką oraz budową obiektów kubaturowych.

Obiekty będą ogrzewane za pomocą instalacji elektrycznej, w celu poprawy efektywności energetycznej na kolejnych etapach projektowych prowadzone będą analizy w zakresie możliwości zastosowania odnawialnych źródeł energii np. panele fotowoltaiczne.

Planowana jest budowa nowych nastawni z miejscowymi stanowiskami sterowania w nowoprojektowanych budynkach na następujących posterunkach:

- ST Rudnik nad Sanem,
- ST Łętownia,
- ST Nowa Sarzyna,
- ST Leżajsk,
- ST Grodzisko Dolne,
- ST Przeworsk Gorliczyna.

Realizacja przedsięwzięcia będzie związana z rozbiórką, budową oraz przebudową obiektów obsługi podróżnych.

W ramach realizacji przedsięwzięcia zaplanowano remont, przebudowę, rozbudowę, rozbiórkę istniejących obiektów inżynierskich i budowę w tej samej lokalizacji nowych obiektów oraz budowę nowych obiektów inżynierskich i inżynierskich w nowej lokalizacji.

Nowe obiekty w nowej lokalizacji zaplanowano w następujących orientacyjnych kilometrach:

- przejścia pod torami: ok. km 105,400, 108,842, 114,437, 122,642, 125,948, 132,592, 142,720, 164,178, 175,576;
- przepusty: ok. km 151,882, 158,905, 161,864;
- mosty drogowe: ok. km 125,612, 145,084;
- wiadukty drogowe: ok. km 133,340, 158,320.

Ponadto, w ramach inwestycji przewiduje się rozbiórkę/budowę/przebudowę przepustów drogowych na rowach w związku z budową, rozbudową i przebudową dróg poprzecznych i równoległych do analizowanej linii oraz budowę przepustów pod zjazdami z dróg.

W ramach zadania planowana jest przebudowa dróg zlokalizowanych w rejonie istniejących skrzyżowań dwupoziomowych w ramach przebudowywanych obiektów inżynierskich i inżynierskich. W związku z planowaną likwidacją skrzyżowań kolejowo – drogowych w poziomie szyn przewidziano również przebudowę istniejących dróg w zakresie wynikającym z konieczności dostosowania układu drogowego do nowoprojektowanych skrzyżowań dwupoziomowych jak również do układu dróg zlokalizowanych bezpośrednio w sąsiedztwie linii kolejowych objętych zadaniem.

Ponadto przewiduje się wykonać zakres prac na przejazdach kolejowo – drogowych, który związany jest głównie z ich przebudową w planie i profilu z uwzględnieniem parametrów linii kolejowej, docelowej kategorii przejazdu i klas technicznej i funkcjonalnej drogi w ciągu, której przejazd jest zlokalizowany.

W związku z planowaną likwidacją części przejazdów kolejowo - drogowych, w powiązanych lokalizacjach przewidziano budowę dróg dojazdowych do skrzyżowań dwupoziomowych oraz odcinki dróg równoległych do linii kolejowej do innych przejazdów. Wszystkie drogi projektuje się jako utwardzone.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się demontaż istniejących urządzeń srk: stacyjnych, liniowych i przejazdowych i budowę nowych, wykonanych w technologii komputerowej. Ponadto dla odcinków o projektowanej prędkości maksymalnej wynoszącej 160 km/h przewiduje się budowę systemu ETCS poziomu 1. Wszystkie projektowane urządzenia srk objęte zadaniem włączone zostaną do właściwych podsystemów w RCS Rzeszów.

Realizacja inwestycji będzie wymagała usunięcia kolizji z istniejącą infrastrukturą sanitarną. W zakresie branży sanitarnej projektowana inwestycja przecina się z nw. sieciami:

- wodociągowymi;
- kanalizacyjnymi;
- telekomunikacyjnymi;
- ciepłowniczymi;
- gazociągowymi.

Zaplanowano odwodnienie torów poprzez wykonanie rowów otwartych ziemnych lub umocnionych – typ umocnienia zostanie dostosowany do warunków lokalnych oraz spadku podłużnego rowu. Umocnienia mogą być realizowane m.in. za pomocą płytek korytek betonowych lub płyt ażurowych wypełnionych humusem i obsianych mieszką traw. Odcinkowo odwodnienie będzie realizowane za pomocą drenażu, drenokolektorów i kolektorów. Odbiornikami wód z odwodnienia będą cieki naturalne i rowy melioracyjne, studnie chłonne, zbiorniki retencyjne itp., lub też istniejąca kanalizacja deszczowa. W miejscach, gdzie będzie to możliwe projektowane kanały deszczowe zostaną podłączone do istniejącej kanalizacji deszczowej. W przypadku, gdy wody opadowe i roztopowe z odwodnienia układu torowego kierowane będą do cieków lub rowów melioracyjnych, w ciągu systemu odwodnienia przewidziano urządzenia retencyjne w postaci np. zbiorników retencyjnych. Wielkość urządzeń retencyjnych będzie wynikać z różnicy ilości wód odpływających z terenu inwestycji po jej zrealizowaniu do ilości wód odpływających z terenu inwestycji w stanie istniejącym (opóźniany będzie odpływ wód w ilości równej różnicy).

Na stacjach kolejowych zaplanowano wykonanie odwodnienia powierzchniowego (rowy), oraz wgłębnego w postaci drenażu rurowego lub/i bezrurowego (drenaż francuski). Na ciągach drenarskich przewidziano studzienki rewizyjne/odpływowe. Dla wszystkich peronów zostało zaprojektowane odwodnienie liniowe w postaci korytek odwodnieniowych, lokowanych w najniższym punkcie w przekroju poprzecznym peronu, skąd wody opadowe i roztopowe poprzez skrzynki odpływowe odprowadzane będą do kanałów deszczowych. Wody opadowe i roztopowe z projektowanych wiat peronowych także będą odprowadzane do kanalizacji. Wody z kanałów deszczowych trafiać będą do kanalizacji odwadniającej torowisko. Wody opadowe i roztopowe z przejść pod torami będą zebrane za pośrednictwem odwodnienia liniowego lokowanego w najniższym punkcie w rejonie przejścia, gdzie zostanie umiejscowiony zbiornik pompowni. Następnie wody będą odprowadzane ciśnieniowo do projektowanej kanalizacji deszczowej w rejonie peronu kolejowego. Odprowadzenie wód opadowych i roztopowych z zadaszeń na dościach do przejść podziemnych odbywać się będzie poprzez rynny, rury spustowe i kanały deszczowe. Także dla projektowanych obiektów mostowych, które wymagają odwodnienia zapewniono odprowadzenie wód opadowych i roztopowych do odbiorników, którymi będą cieki naturalne, kanalizacja deszczowa lub ziemia.

Odwodnienie projektowanych dróg poprzecznych i równoległych odbywać się będzie poprzez nadanie odpowiednich spadków poprzecznych i podłużnych powierzchni jezdni,

a następnie spływ wody do rowu drogowego, rowu torowego, istniejącego cieku, rowu melioracyjnego lub poprzez ścieki przykrawężnikowe, lub prefabrykowane ścieki betonowe, poprzez wpusty lub odcinkowo poprzez odwodnienie liniowe do kanalizacji deszczowej. Lokalnie, w miejscach gdzie pochylenie rowu będzie przekraczało 4% zaprojektowano umocnienie dna i skarp rowu płytami ażurowymi wypełnionymi humusem i obsianymi mieszką traw. Pochylenia skarp rowów wyniosą 1:1,5 lub w celu ograniczenia ingerencji w teren przyległy 1:1. Wody opadowe i roztopowe z zadaszenia projektowanych budynków odprowadzane będą przy pomocy rynien, skąd rurami spustowymi skierowane zostaną do kanalizacji deszczowej lub rowów przytorowych.

Odwodnienie przejazdów, w zależności od ukształtowania terenu, realizowane będzie powierzchniowo, a także poprzez zastosowanie odwodnienia wgłębnego – drenażu opaskowego. Na dojazdach do przejazdów o nawierzchni twardej o spadku w kierunku toru kolejowego wykonane zostanie poprzeczne odwodnienie liniowe, również w sytuacji, gdy drogi na dojazdach do przejazdów posiadają duży spadek podłużny w stronę linii kolejowej.

Nie przewiduje się urządzeń oczyszczających wody opadowo-roztopowe z przedmiotowego terenu.

**Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska
w Rzeszowie**

(-)

Sławomir Serafin

(podpisano bezpiecznym podpisem elektronicznym)