

kanalizacji kablowej. Od kabli głównych wykonane są odgałęzienia do obiektów PLK na stacjach i szlakach. Kable dalekosiężne zapewniają łącza dla potrzeb łączności technologicznej (ruchowej), potrzeb urządzeń sterowania ruchem kolejowym, sieci sygnalizacyjnej itp. oraz łączności telefonicznej ogólnie eksploatacyjnej. Na poszczególnych stacjach wybudowane są także sieci kablowe lokalne przy zastosowaniu kabli typu miejscowego różnych typów i pojemności zależnych od czasu ich budowy i występujących w tym okresie potrzeb.

Oprócz kabli Telekomunikacji Kolejowej na odcinku tym znajdują się kable innych operatorów (TP S.A., NETIA i inni), które krzyżują się z torami kolejowymi lub zbliżają się do nich.

Oprócz wyżej podanej infrastruktury na stacjach i szlakach występują także inne urządzenia, jak szafy kablowe, głowice, aparaty telefoniczne, dzwonki głośno brzmiące itp. nie mające jednak istotnego wpływu na niniejsze opracowanie.

### **I.3 STAN PROJEKTOWANY**

Podana w raporcie kilometracja obiektów w układzie projektowanym jest przybliżona. Wynika to z faktu, iż w przypadku nowoprojektowanej linii kolejowej, dopiero po wydaniu decyzji lokalizacyjnej możliwe jest wpisanie linii do bazy linii państwowych i równocześnie następuje weryfikacja ustalonego kilometraża. Ostateczna kilometracja, w tym wyznaczenie krańców nowych linii kolejowych oraz wyznaczenie osi obiektów i posterunków ruchu, będzie określone szczegółowo w trybie określonym przepisami wewnętrznymi zarządcy infrastruktury w oparciu o szczegółowe rozwiązania projektowe.

#### **I.3.1 OPIS ANALIZOWANYCH WARIANTÓW**

Opis wariantów projektowych przebiegu połączenia kolejowego z Katowic do Pyrzowic podzielono na studialne i szczegółowe. Przedstawienie wariantów studialnych (trasy) ma jedynie na celu wskazanie ogólnych uwarunkowań wyboru koncepcji przebiegu linii kolejowej. W ramach analiz ściśle związanych z oceną wpływu trasy na środowisko naturalne można w związku z tym ograniczyć analizy pozostałej części niniejszego raportu do trzech opcji przebiegu: 1, 2a oraz 2b (Załącznik XV.5, mapa 01.00).

Ponadto, stosownie do zapisów art. 66 pkt 1 ppkt 4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2008 r. Nr 199 poz. 1227 z późn. zm.) w przeprowadzonych analizach uwzględniono również wariant polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia tzn. niepodejmowania żadnych działań związanych z budową połączenia kolejowego do MPL „Katowice” w Pyrzowicach. Istniejące odcinki rozpatrywanych w niniejszym opracowaniu linii kolejowych pozostają bez zmian (nie są prowadzone żadne prace odtworzeniowe, naprawy bieżące itp.), a dowóz osób na lotnisko realizowany jest za pomocą jedynie drogowych środków transportu.

**Inwestor – PKP PLK S.A. rekomenduje opcję 1, w największym stopniu zgodną z pierwotnym zamierzeniem określonym opracowaniami studialnymi.**

### **I.3.1.1 WARIANTY STUDIALNE**

W roku 2007 na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego została opracowana „Koncepcja powiązań komunikacją kolejową Międzynarodowego Portu Lotniczego „Katowice” w Pyrzowicach z miastami Aglomeracji Górnośląskiej”. Przedmiotowe opracowanie miało charakter wstępnego studium wykonalności i koncentrowało się głównie na zdefiniowaniu obecnych i prognozowanych potoków podróżnych oraz wyborze trasy połączenia kolejowego. W ramach ww. koncepcji dokonano w sumie analizy 7 tras:

- 1) TRASA I – połączenie nową linią kolejową pomiędzy Katowicami a MPL „Katowice” w Pyrzowicach (z ewentualnym wykorzystaniem odcinka linii 161),
- 2) TRASA II – wschodnia w relacji MPL „Katowice” w Pyrzowicach - Zawiercie – Sosnowiec - Katowice (odcinek linii nr 182 i 001),
- 3) TRASA III – wschodnia w relacji Katowice - Sosnowiec - Będzin - Ksawera - Przeczyce - MPL „Katowice” w Pyrzowicach z wykorzystaniem fragmentów istniejących linii kolejowych (odcinek linii nr 001, ew. 183 i 182) oraz częściowo nowym przebiegiem,
- 4) TRASA IV – zachodnia w relacji Katowice - Bytom - Tarnowskie Góry - MPL „Katowice” w Pyrzowicach z wykorzystaniem istniejących połączeń linii kolejowych (linie nr 131 i 182),
- 5) TRASA V.1. – zachodnia w relacji Gliwice - Bytom - Tarnowskie Góry/Piekary Śl. - MPL „Katowice” w Pyrzowicach z wykorzystaniem odcinków linii istniejących (odc. linii nr 147, 131, 182),
- 6) TRASA V.2. – zachodnia w relacji Gliwice - Bytom - Tarnowskie Góry/Piekary Śl. - MPL „Katowice” w Pyrzowicach z wykorzystaniem odcinków linii istniejących (odc. linii



nr 147, 131, 182) lub alternatywnie nr 145 i ewentualnie nowym odcinkiem Piekary Śl.- MPL „Katowice” w Pyrzowicach),

- 7) TRASA VI – Katowice przez Chorzów, Bytom, Piekary Śląskie do lotniska w Pyrzowicach.

Łącznie na etapie prac przygotowawczych analizowano dwanaście przebiegów tras inwestycji: siedem tras (I, II, III, IV, V.1, V.2 i VI) na podstawie ww. Koncepcji, dwie trasy dodatkowo rozpatrywane przez Inwestora (VII.1, VII.2) oraz trzy powstałe w wyniku konsultacji i w porozumieniu z lokalnymi władzami (VII.3, VIII.1 i VIII.2).

Wszystkie nowe opcje przebiegu połączenia kolejowego na lotnisko (Trasy VII.1 – VII.3 i VIII.1 – VIII.2) charakteryzowały się jednolitym zakresem przebudowy infrastruktury kolejowej na odcinku od stacji Katowice do stacji Chorzów Batory, przy zachowaniu priorytetowego znaczenia linii nr 137, stanowiącej ważny element transeuropejskiego korytarza transportowego E30.

Podsumowanie przeprowadzonej analizy przedstawiono poniżej.

Trasa VII.1 była najkrótszą z wszystkich analizowanych (33 km), ale też na najdłuższym odcinku biegła przez tzw. tereny górnicze. Od stacji Chorzów Batory projektowana linia przebiegała na krótkim odcinku po śladzie linii 131. Następnie pomiędzy wiaduktem skrzynkowym (pod linią 137), a Drogową Trasą Średnicową, nowa linia odchodziła od śladu linii nr 131 w kierunku północnym. Za Drogową Trasą Średnicową przechodziła łukami przez chorzowskie osiedle Śląska – Gwarecka. Następnie trasa biegła dalej w kierunku północnym po nieeksploatowanym podtorzu kolejowym. W rejonie km 9,050 przebiegała pod ul. 3-go Maja. Bytomskie osiedle Karmeńskiego linia omijała od południowego wschodu, a w rejonie km 11,750 przechodziła pod ul. Chorzowską. W rejonie km 12,500 przecinała w poziomie linię 131. Następnie biegła w kierunku północnym, gdzie w km 13,900 krzyżowała się z ul. Siemianowicką. Kolejny odcinek projektowanej linii przebiegał w kierunku Piekar Śląskich, m.in. po odcinku torów prowadzących do kopalni Julian (łąącznica 887). Na wysokości kopalni Julian linia skręcała w kierunku wschodnim, a następnie biegła w kierunku północnym przez tereny powiatów Będzińskiego i Tarnogórskiego. Omijała po wschodniej stronie miejscowość Tapkowice. W gminie Ożarowice linia włączała się w nieczynną linię nr 182 i biegła do stacji końcowej MPL Pyrzowice.

Trasa VII.2 była drugim przebiegiem dodatkowo rozpatrywanym przez Inwestora i jednocześnie trasą, która w największym stopniu uwzględniała oczekiwania władz lokalnych. Od stacji Chorzów Batory projektowana linia przebiegała na krótkim odcinku po śladzie linii 131. Następnie pomiędzy wiaduktem skrzynkowym (pod linią 137), a Drogową Trasą Średnicową nowa linia odchodziła od linii nr 131 w kierunku północnym. Za Drogową Trasą Średnicową przechodziła łukami przez chorzowskie osiedle Śląska – Gwarecka. W odróżnieniu od Trasy VII.1 omijała jednak budynki mieszkalne kosztem wydłużenia

ograniczenia prędkości. Nowa linia wytrasowana była w maksymalnym stopniu śladem nieczynnej linii przemysłowej. W km 9.300 przebiegała pod ul. 3-go Maja. Bytomskie osiedle Karmeńskiego linia omijała od południowego wschodu, a w km 12,000 przechodziła pod ul. Chorzowską. W celu wykorzystania nowej linii w połączeniach Bytomia z Katowicami, na krótkim odcinku była styczna z linią 131, gdzie planowane było urządzenie posterunku odgałęźnego Bytom Arki Bożka. Następnie biegła po śladzie nieistniejącej obecnie linii wąskotorowej w kierunku Bytomia. Rozpatrzone zostały dwa warianty przebiegu nowej linii kolejowej przez to miasto, przy założeniu urządzenia węzła integracji na proponowanym przystanku osobowym „Bytom Rozbark”. W pierwszym z nich, linia przecinała ul. Jana Pawła II. W drugim wariantcie przebiegu w rejonie Bytomia biegła po wschodniej stronie ul. Jana Pawła II. Kolejny odcinek projektowanej linii przebiegał w kierunku Piekar Śląskich, po odcinku torów prowadzących do kopalni Julian (łącznica 887). Na wysokości kopalni Julian linia skręcała w kierunku wschodnim, a następnie biegła w kierunku północnym przez tereny powiatów Będzińskiego i Tarnogórskiego. W rejonie kilometrów 23-24, geometria trasy pozwalała na osiągnięcie prędkości 160 km/h. Jezioro Świerklaniec linia omijała od strony wschodniej pomiędzy miejscowościami Niezdara i Tapkowice. W gminie Ożarówice linia włączała się w nieczynną linię nr 182 i biegła do stacji końcowej MPL Pyrzowice. Linia wg wyżej wymienionej trasy miała długość 37 km, z czego 7 km biegło po istniejących eksploatowanych torowiskach kolei normalnotorowej.

Trasa VII.3 była wariantem gminnym, uwzględnionym na wniosek władz lokalnych. Od stacji Chorzów Batory projektowana linia przebiegała na krótkim odcinku po śladzie linii 131. Następnie pomiędzy wiaduktem skrzynkowym (pod linią 137), a Drogową Trasą Średnicową nowa linia odchodziła od linii nr 131 w kierunku północnym. Od kilometra 24, Trasa VII.3 była modyfikacją przebiegu linii określonej Trasą VII.2. Modyfikacja ta polegała na próbie ominięcia terenów zabudowy i terenów chronionych, pozostając jednak w strefie negatywnego wpływu dużego akwenu na sposób posadowienia budowli ziemnych i inżynierskich. Linia wg wyżej wymienionej trasy miała długość 40 km, z czego 7 km biegło po istniejących eksploatowanych torowiskach kolei normalnotorowej.

Trasa VIII.1 była wariantem gminnym, uwzględnionym na wniosek władz lokalnych. Powstała w celu rozpoznania możliwości uniknięcia kolizji z zabudową mieszkalną po wschodniej stronie jeziora Świerklaniec. Od stacji Chorzów Batory – podobnie jak w przypadku Trasy VII.2 - projektowana linia przebiegała na krótkim odcinku po śladzie linii 131. Następnie pomiędzy wiaduktem skrzynkowym (pod linią 137), a Drogową Trasą Średnicową, nowa linia odchodziła od śladu linii nr 131 w kierunku północnym. Za Drogową Trasą Średnicową przechodziła łukami przez chorzowskie osiedle Śląska – Gwarecka. W tej opcji ze względu na zminimalizowanie uciążliwości społecznej budowy nowego połączenia linia przebiegała śladem nieczynnej już linii. Następnie linia biegła dalej w kierunku



północnym po nieeksploatowanym podtorzu kolejowym. W rejonie km 9,300 przebiegała pod ul. 3-go Maja. Bytomskie osiedle Karmeńskiego linia omijała od południowego wschodu, a w rejonie km 12,000 przechodziła pod ul. Chorzowską. Na dalszym odcinku przebiegała wzdłuż ul. Obwodowa Zachodnia omijając Piekary Śląskie po stronie zachodniej. Między kopalnią Julian, znajdującą się po stronie wschodniej trasowanej linii, a nieczynną kopalnią Powstańców Śląskich, przez której teren biegł odcinek tej linii – należało liczyć się z negatywnym wpływem tzw. uskoku Radzionkowskiego (opisanego w części dotyczącej szkód górniczych). Linia kolejowa w przedmiotowej trasie za ul. Radzionkowską kierowała się na zachodnią stronę jeziora Świerklaniec. Przechodziła tam po najkrótszej trasie przez tereny chronione (w celu ominięcia przeszkód o charakterze zabytkowym na tym terenie rozważano też dalszą modyfikację trasy wg Trasy VII.2 skrajem terenów leśnych, co powodowało dalsze wydłużenie linii do lotniska). Po północnej stronie jeziora poza terenami podmokłymi tego akwenu linia przecinała rzekę Brynicę. Następnie przebiegała w kierunku północnym. Za miejscowością Niezdara miała wspólny przebieg z trasą opisaną w Trasie VII.2. Linia wg wyżej wymienionej trasy miała długość 37 km, z czego 7 km biegło po istniejących eksploatowanych torowiskach kolei normalnotorowej.

Trasa VIII.2 była wariantem gminnym, uwzględnionym na wniosek władz lokalnych. Powstała w celu rozpoznania możliwości uniknięcia kolizji z zabudową mieszkalną po wschodniej stronie jeziora Świerklaniec. Od stacji Chorzów Batory – podobnie jak w przypadku Trasy VII.2 - projektowana linia przebiegała na krótkim odcinku po śladzie linii 131. Następnie pomiędzy wiaduktem skrzynkowym (pod linią 137), a Drogową Trasą Średnicową, nowa linia odchodziła od śladu linii nr 131 w kierunku północnym. Za Drogową Trasą Średnicową przechodziła łukami przez chorzowskie osiedle Śląska – Gwarecka. W tym przebiegu ze względu na zminimalizowanie uciążliwości społecznej budowy nowego połączenia linia trasowana była śladem nieczynnej już linii. Następnie linia biegła dalej w kierunku północnym po nieeksploatowanym podtorzu kolejowym. W km 9,300 przebiegała pod ul. 3-go Maja. Bytomskie osiedle Karmeńskiego linia omijała od południowego wschodu, a w km 12,000 przechodziła pod ul. Chorzowską. Na dalszym odcinku przebiegała wzdłuż ul. Obwodowa Zachodnia omijając Piekary Śląskie po stronie zachodniej. Między kopalnią Julian, znajdującą się po stronie wschodniej trasowanej linii, a nieczynną kopalnią Powstańców Śląskich, przez której teren biegł odcinek tej linii – należało liczyć się z negatywnym wpływem tzw. uskoku Radzionkowskiego (opisanego w części dotyczącej szkód górniczych). Stanowiło to poważną przeszkodę, która wymagałaby zastosowania środków wzmacniających i monitorujących odkształcenia podtorza oraz innych budowli. Linia kolejowa w przedmiotowej opcji za ul. Radzionkowską kierowała się na zachodnią stronę jeziora Świerklaniec. Przechodziła tam w rejonie terenów chronionych, ale skrajem terenów leśnych. W gminie Ożarówice linia włączała się w nieczynną linię nr 182, a od kilometra 32



miała wspólny przebieg z trasą opisaną w Trasie VII.2 do stacji końcowej MPL Pyrzowice. Linia w wyżej wymienionej opcji miała długość 38 km, z czego 7 km trasy biegło po istniejących eksploatowanych torowiskach kolei normalnotorowej.

W ramach wstępnych analiz oddziaływania omawianego przedsięwzięcia na środowisko oceniono wszystkie ww. warianty przebiegu trasy pod kątem następujących kryteriów: długość trasy [m], czas jazdy z postojami [min], liczba mieszkańców miast obsługiwanych przez trasę oraz w zasięgu trasy dla obsługi aglomeracyjnej [tys. osób], przestrzenna relacja z obszarami przyrodniczo cennymi [liczba kolizji], przestrzenna relacja z obszarami chronionymi [liczba kolizji]. W rezultacie odrzucono, ze względów społeczno - środowiskowych trasy: II, III, IV, V.1, V.2.

Spośród wskazanych do dalszej szczegółowej analizy właściwej tras (tzn. I, VI, VII.1, VII.2, VII.3, VIII.1 i VIII.2), trasy I i VI zostały wyeliminowane z powodów nie uwzględnionych w kryteriach generalnych, dotyczących wyłącznie tych dwóch przebiegów.

Trasa I charakteryzowała się najmniejszym spośród ww. tras stopniem dostępności mieszkańców aglomeracji górnośląskiej do kolei. Została ona wytyczona z dala od większych ośrodków miejskich. Ponadto, rezygnacja z wybudowania dodatkowej pary torów na odcinku Katowice – Katowice Zawodzie, podczas realizacji tego wariantu, uniemożliwi wytrasowanie pożądanej liczby pociągów.

Z kolei, trasa VI wiązała się z brakiem akceptacji społecznej ze względu na dużą ilość wyburzeń istniejącej zabudowy. Co więcej, przebiegała ona również w dużej odległości od centrum Bytomia i w związku z tym nie obsługiwała jednego z dużych miast aglomeracji górnośląskiej. Ponadto, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozpoczęła roboty przy budowie autostrady A1, co powodowało, że nie ma możliwości technicznej realizacji trasy VI. Inwestycja GDDKiA posiada linie rozgraniczające objęte prawomocnym pozwoleniem na budowę. Ze względu na kolizje z węzłami, drogami serwisowymi oraz z jednym Miejscem Obsługi Podróżnych (MOP), nie jest możliwa budowa linii w odległości kilkudziesięciu metrów od autostrady A1. Wybudowanie linii kolejowej w sąsiedztwie autostrady A1 wymagałoby wstrzymania robót budowlanych oraz zmiany projektu budowlanego autostrady, co w obecnej sytuacji jest niemożliwe i niezwykle kosztowne ekonomicznie.

Ponadto, wyeliminowane zostały również Trasy VIII.1 i VIII.2, ponieważ jako jedyne spośród dwunastu analizowanych przebiegów, przecinały obiekt chroniony w myśl art. 7 Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2003 nr 162 poz. 1568). Jest to park w Świerklańcu, szczególny ze względu na występujące w nim liczne obiekty zabytkowe, podczas gdy sam również wpisany jest to rejestru zabytków. Miejsce to ma dodatkowo dużą wartość społeczno – kulturową dla okolicznej ludności. Trasy VIII.1 i VIII.2 wykluczono ponadto z powodu istotnych szkód górniczych, uniemożliwiających

prorowadzenie linii kolejowej w obrębie węzła drogowego Bytom/Piekary (uskok Radzionkowski) oraz istotne różnice wysokościowe (ukształtowanie terenu). W rezultacie, do dalszych szczegółowych analiz w aspektach kryteriów środowiskowych wskazano trasy VII.1, VII.2 oraz VII.3.

W etapie drugim analizy, przeprowadzono szczegółową analizę właściwą, uwzględniającą czternaście różnych kryteriów, umożliwiając tym samym optymalną ocenę projektowanych tras (Tabela III.3.1.1-1). Trasa VII.1 znacząco negatywnie oddziaływała na obszary chronione, gdyż jako jedyna spośród trzech przecinała teren Zespołu Przyrodniczo - Krajobrazowego Żabie Doły, chroniony w myśl art. 6 ust. 1 Ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2004 nr 92 poz. 880 z późn. zm.), fragmentując tym samym obiekt cenny w skali regionu. Mając powyższe na uwadze, stwierdzono, że modyfikacja przebiegu Trasy VII.1 w sąsiedztwie Zespołu Przyrodniczo – Krajobrazowego Żabie Doły, pozwalająca uniknąć kolizji z obszarem chronionym, zmniejszy oddziaływanie wariantu przebiegu linii kolejowej na środowisko. W efekcie, wariant ten stałby się najkorzystniejszym pod względem środowiska wariantem realizacyjnym inwestycji. Ponadto, budowa linii kolejowej zgodnie z Trasą VII.1 wiązałaby się z najmniejszym wpływem na obszary przyrodniczo cenne tzn. potencjalne miejsca występowania chronionej fauny i flory oraz siedliska przyrodnicze, jak również na aspekty hydrogeologiczne obszaru.

Wskazana poprzez analizy Trasa VII.2, swym przebiegiem kolidowała z licznymi płatami hydrogenicznych siedlisk przyrodniczych oraz ostoją ptactwa wodnego położonymi na wschodnich krańcach Jeziora Świerklaniec. Zagrożenie stanowi zarówno zajęcie terenu pod inwestycję, jak również niebezpieczeństwo zanieczyszczenia obszaru na etapie realizacji i eksploatacji, ze względu na bliski przebieg linii. Z drugiej strony dużym atutem Trasy VII.2 była pisemna akceptacja przebiegu linii przez lokalne władze, Prezydentów miast Chorzów i Bytom.

Analiza kryteriów w odniesieniu do Trasy VII.3 wykazała najbardziej niekorzystny wpływ na środowisko w połowie z nich. Jednak najbardziej znaczącym argumentem, dyskwalifikującym tę trasę, jest fakt zagrożenia zanieczyszczeniem Jeziora Świerklaniec pełniącego funkcję rezeruaru wody, źródła dla pobliskiej stacji uzdatniania wody Górnośląskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów.



**Tabela III.3.1.1-1 Zastosowane wskaźniki i kryteria**

| Lp. | Wskaźnik                                                  | Kryterium |                                                                                                           |
|-----|-----------------------------------------------------------|-----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.  | Inwestycja a obszary chronione                            | A.        | Długość odcinka przebiegającego przez obszary chronione                                                   |
| 2.  | Przebieg linii kolejowej przez obszary cenne przyrodniczo | A.        | Lokalizacja linii względem obszarów cennych przyrodniczo z uwagi na występujące siedliska i roślinność    |
|     |                                                           | B.        | Lokalizacja linii względem obszarów cennych przyrodniczo z uwagi na potencjalnie występującą herpetofaunę |
|     |                                                           | C.        | Lokalizacja linii względem obszarów cennych przyrodniczo z uwagi na potencjalnie występującą awifaunę     |
|     |                                                           | D.        | Lokalizacja linii względem lokalnych korytarzy migracyjnych                                               |
| 3.  | Narażenie na hałas akustyczny                             | A.        | Kryterium „kolizji akustycznej” z terenami chronionymi                                                    |
|     |                                                           | B.        | Kryterium społeczne                                                                                       |
| 4.  | Inwestycja w aspektach hydrogeologii obszaru              | A.        | Kryterium dot. zagrożenia wód podziemnych                                                                 |
|     |                                                           | B.        | Kolizje z wodami powierzchniowymi                                                                         |
|     |                                                           | C.        | Dynamika i jakość oddziaływań                                                                             |
| 5.  | Jakość powietrza atmosferycznego                          | A.        | Zanieczyszczenie powietrza                                                                                |
| 6.  | Aspekty planistyczno - społeczne                          | A.        | Kryterium kolizji z infrastrukturą istniejącą.                                                            |
|     |                                                           | B.        | Zajęcie terenów pod inwestycję.                                                                           |
|     |                                                           | C.        | Przecięcie stref ujęć wody                                                                                |

### III.3.1.2 WARIANTY SZCZEGÓŁOWE

Biorąc pod uwagę wnioski z analiz studialnych uznano, że optymalnym trasowaniem dla połączenia kolejowego MPL Katowice z miastami Aglomeracji Górnośląskiej, przy uwzględnieniu aspektów społecznych, środowiskowych i przyrodniczych, jest modyfikacja Tras VII.1 i VII.2, w sposób wykorzystujący ich najkorzystniejsze przebiegi.

Ponadto, zostały poddane ocenie dwie opcje budowy połączenia kolejowego z Katowic do MPL „Katowice” w Pyrzowicach:

**Opcja „1”** – budowa połączenia kolejowego Katowice – MPL „Katowice” w Pyrzowicach jako linii o prędkości konstrukcyjnej  $V_{max}=160$  km/h;

**Opcja „2”** - budowa połączenia kolejowego Katowice – MPL „Katowice” w Pyrzowicach jako linii o prędkości konstrukcyjnej  $V_{max}=120$  km/h;



Ostatecznie na etapie niniejszego Raportu przyjęto do analiz następujące warianty realizacji przedmiotowej inwestycji (załącznik XV.5 mapa 01.00):

**Opcja „1”** – zmodyfikowany dawny wariant VII.1; prędkość konstrukcyjna  $V_{\max}=160$  km/h;

**Opcja „2a”** – zmodyfikowany dawny wariant VII.2; prędkość konstrukcyjna  $V_{\max}=120$  km/h;

**Opcja „2b”** – zmodyfikowany dawny wariant VII.3; prędkość konstrukcyjna  $V_{\max}=120$  km/h;

Dodatkowo przeanalizowano opcję polegającą na niepodejmowaniu przedsięwzięcia.

Wszystkie rozpatrywane opcje przebiegu połączenia kolejowego z Katowic do portu lotniczego w Pyrzowicach posiadają na następujących odcinkach wspólny przebieg:

- od początku opracowania tj. kilometra 2,1 do kilometra 23,500, przy czym do kilometra 15 wszystkie opcje przebiegu wykorzystują eksploatowane linie kolejowe PKP PLK S.A.,
- w końcowym odcinku przed portem lotniczym - z uwagi na wykorzystanie torowiska nieczynnej jednotorowej linii nr 182.

Eksploatowany układ torowy sieci PKP PLK S.A. wykorzystany w ramach trasowania stanowi w sumie około 40% długości planowanej trasy i obejmuje kolejno linie nr 137 od km 2,100 do stacji Chorzów Batory oraz linię nr 131 od stacji Chorzów Batory do środkowej części szlaku Chorzów Stary – Bytom, na którym około kilometra 15, nastąpić ma dalsze poprowadzenie nowego odcinka linii po terenach niekolejowych.

Zajętość terenu związana z przebiegiem opcji będzie wynosić:

- odcinek linii po starym śladzie – szacuje się, że obecnie istniejące torowisko zostanie poszerzone o ok. 4 m na odcinku ok. 13 km,
- odcinek linii po nowym śladzie – szacuje się, że średnia szerokość torowiska przy uwzględnieniu skarp i nasypów wynosić będzie ok. 30 m (odcinek ok. 21 km). (Z uwagi na ograniczenia urbanizacyjne nowy układ torowy na odcinkach obecnie eksploatowanych ulega modyfikacji bez istotnego odchodzenia od istniejących torowisk kolejowych.

Największe zmiany układu torowego dotyczą:

- odcinka do stacji Chorzów Batory, na którym zostanie wyeliminowana kolizyjność przebiegów przeciwnego kierunku ruchu po liniach nr 131 i 137, dzięki odbudowie częściowo istniejących nasypów kolejowych oraz wiaduktu około kilometra 4,85, co doprowadzi do uzyskania docelowego w układzie dalekobieżnym 4-torowego układu dla obu linii magistralnych;
- stacji Chorzów Miasto, której układ torowy ulega ograniczeniu i poprawie funkcjonalności poprzez podniesienie prędkości na drogach rozjazdowych, wydłużenie torów pod przyszłe pociągi o długości 750 m oraz poprawie warunków dostępu do pociągów w nowym układzie wyższych peronów, lepiej powiązanych z układem drogowym miasta Chorzów;

- częściowo stacji towarowej Chorzów Stary, której strona parzysta zostanie wykorzystana dla poprowadzenia nowych torów linii do MPL, a połączenia torowe umożliwią w przyszłości przebudowę grupy towarowej polegającą na podniesieniu prędkości na drogach rozjazdowych i wydłużeniu torów do 750 m długości użytecznej.

Zakłada się, że elementy niezwiązane bezpośrednio z połączeniem do lotniska nie będą podlegać przebudowie w ramach przedmiotowego projektu. Z tego względu nie będą podlegać przebudowie:

- głowica wyjazdowa stacji Chorzów Batory
- grupa towarowa stacji Chorzów Stary – związana ściśle z linią nr 161,
- odcinki nawierzchni poddane modernizacji w połowie lat 90 tj. szlak Chorzów Batory – Chorzów Miasto oraz szlak Chorzów Stary – Bytom – za wyjątkiem zakresu przebudowy wywołanego zmianami układów torowych dla połączenia kolejowego do Pyrzowic.

Ścięcia łuków eksploatowanych tras kolejowych w celu podniesienia prędkości biegu pociągów oraz poprawy warunków utrzymania przewidziano jedynie w 2 miejscach:

- na szlaku Chorzów Miasto – Chorzów Stary oraz na wjeździe do stacji Chorzów Stary – zabieg ten dodatkowo pozwoli na ograniczenie zakresu napraw murów oporowych w rejonie kilometra 11 do 11,5,
- na wyjeździe ze stacji Chorzów Stary - z uwagi na przełożenie torów głównych zasadniczych na stronę parzystą i odsunięcie głowic rozjazdowych dla stworzenia warunków do wydłużenia w przyszłości części towarowej stacji Chorzów Stary.

Na całej długości odcinka wspólnego przebiegu rozpatrywanych opcji omawianego przedsięwzięcia kilkakrotnie wykorzystywane są krótkie odcinki bocznic normalnotorowych, należących do Kompanii Węglowej S.A. (informacje o uzyskaniu zgody na zajęcie terenu w rozdziale X i załączniku XV.7 nr 56 i 68), a obecnie zarządzanej przez spółkę INFRA SILESIA S.A. tj.:

- a) w rejonie projektowanego posterunku odg. Barbara na długości około 300 m w rejonie kilometra 15,500 – bocznic „Witczak“ w Bytomiu,
- b) od rejonu projektowanej autostrady od ok. km 18,500 do bocznic kopalni Julian ok. km 19,200 – bocznic łącząca posterunek "Jup" (nazwa posterunku odgałęźnego) z kopalnią Julian (ZG Piekary). W obrębie posterunku "Jup" na długości 300 m fragmentem tego odcinka jest linia kolejowa 887 "Jup" R1 - Kopalnia Julian,
- c) około kilometra 17,000 w obrębie obecnego posterunku "Barbara" projektowana linia przecina linię kolejową nr 201 Jęzor Centralny JCB - Piekary Śląskie Szarlej zarządcy INFRA SILESIA S.A. na odcinku Zygmunt August - Piekary Śląskie Szarlej.



Od km 15 wszystkie opcje przebiegu połączenia kolejowego do Pyrzowic zostaną poprowadzone w następujący sposób:

- 1) WYKOP POD UL. SIEMIANOWICKĄ (REJON KM 15,0-16,0). Od nowego p.odg Rozbark dwutorowa linia kolejowa zostanie sprowadzona z niskiego nasypu linii nr 131 do wykopu w celu przekroczenia dołem ulicy Siemianowickiej, by dalej biec w górę wypłycałym wykopem wykonanym w lokalnym wzniesieniu po wschodniej stronie węzła drogowego ulic Jana Pawła II i Siemianowickiej.
- 2) ZBLIŻENIE Z ŁĄCZNICĄ (REJON KM 16,0-16,2). W stopniowo wypłycałym wykopie około kilometra 16 nastąpi zbliżenie przedmiotowej linii z projektowanym torem łącznicy od stacji Bytom, który uprzednio przetnie ul. Jana Pawła II wykopem wykonanym w ww. wzniesieniu, w którym usytuowany zostanie wiadukt drogowy dla obu jezdni ulicy Jana Pawła II.
- 3) NASYP WZDŁUŻ UL. JANA PAWŁA II. (REJON KM 16,2-16,7). Za wykopem przewiduje się budowę nasypu wzdłuż ul. Jana Pawła II oraz w rejonie znajdującej się tam linii energetycznej WN, a w końcowej części osie torów skręca w kierunku północno-wschodnim by wejść w torowisko nieużytkowanej stacji rozładunkowej przy obecnie działającym szybie wentylacyjnym „Barbara”. Od stacji tej, w kierunku południowo-zachodnim biegnie bocznicą do zakładu „Witczak” (wiaduktem pod ul. Jana Pawła II), a w kierunku wschodnim dochodzi linia kolejowa nr 201 Sosnowiec Jęzor JCC – Piekary Śląskie Szarlej zarządcy INFRA Silesia, który wchodzi w skład grupy DB Schenker Rail Polska SA.
- 4) PODG BARBARA (REJON KM 16,7-17,5). Ww. równia 2-torowego punktu rozładunkowego usytuowanego na stosunkowo płaskim terenie zostanie wykorzystana do urządzenia nowego p.odg Barbara, który pełnić będzie następujące funkcje:
  - a) połączenie toru linii bocznicowego („Witczak”),
  - b) włączenie linii kolejowej nr 201 Sosnowiec Jęzor JCC – Piekary Śląskie Szarlej zarządcy INFRA Silesia,
  - c) włączenie jednotorowej, zelektryfikowanej, projektowanej w ramach przedmiotowego opracowania linii kolejowej Bytom – Barbara w celu połączenia ze stacją Bytom.
- 5) PRZECIĘCIE LINII 145 NASYPAMI NA OBSZARZE GÓRNICZYM (REJON KM 17,5-18,0). Za równią torowiska podg Barbara konieczne jest przekroczenie ponad półkilometrowym nasypem, którego wysokość dochodzi do ok. 10 m, obniżenie terenu spowodowanego w dużej mierze uszkodzonymi górnictwem, w którym w chwili obecnej usytuowany jest tor linii nr 145 o przebiegu równoleżnikowym na tym odcinku (w kierunku zachodnim do Piekar Śląskich Szarlej i dalej do Radzionkowa), od którego odchodzą:

- a) w kierunku północnym linia bocznicowa do kopalni Julian w Piekarach Śląskich,
- b) w kierunku wschodnio-południowym - linia kolejowa nr 201 Sosnowiec Jęzor JCC – Piekary Śląskie Szarlej zarządcy INFRA Silesia.

Odcinek budowli ziemnych od zbliżenia z projektowaną łącznicą bytomską aż do końca nasypu na ww. obniżeniu terenu będzie poprzez częściowo aktywny obszar górniczy, co powoduje konieczność odstąpienia od budowy mostów lub wiaduktów (część dot. podtorza).

Z tego względu niezbędne jest przecięcie linii nr 145 budowlą ziemną, a nie kolejowym obiektem inżynieryjnym. W związku z tym linia nr 145 zostanie trwale zamknięta z uwagi na projektowany nasyp linii do lotniska w Pyrzowicach, a jej zadania przejmą odcinki nowych linii kolejowych poprzez p.odg Barbara, zapewniając lepsze jakościowo połączenia linii bocznicowych ze stacjami Bytom oraz Chorzów Stary. Budowa ta pozwoli na całkowitą likwidację mało obciążonego odcinka linii nr 145 Chorzów Stary – Brzeziny Śląskie - Piekary Śląskie Szarlej.

- 6) OMINIĘCIE WZNIESIENIA (REJON KM 18,0-18,5). Koniec nasypu usytuowany zostanie po wschodniej stronie lokalnego wzniesienia terenu, by dalej omijając to wzniesienie lewym łukiem dotrzeć do projektowanego wiaduktu skrzynkowego autostrady A1.
- 7) WIADUKT SKRZYNKOWY POD A1 (REJON KM 18,5-19,0). Projektowany wiadukt usytuowano dokładnie w osi linii bocznicowej do kopalni Julian, zapewniając dużą rezerwę skrajni oraz rezerwę pod drugi tor w komorze prawej. Komorę lewą przewidziano dla urządzenia lokalnej drogi, w taki sposób, że możliwe jest także usytuowanie w niej w miarę potrzeby toru kolei normalnotorowej.
- 8) WIADUKT NAD UL. WYSZYŃSKIEGO (REJON KM 19,0-19,2). Po przekroczeniu A1 oba tory połączenia kolejowego do Pyrzowic przekroczą około kilometra 19 ul. Oświęcimską, nad którą obecna wysokość skrajni drogowej jest ograniczona istniejącym wiaduktem kolejowym linii bocznicowej do kopalni Julian.
- 9) KWK JULIAN I PO PIEKARY ŚLĄSKIE (REJON KM 19,2-19,5). Bezpośrednio za wiaduktem nad ul. Oświęcimską na terenie płaskim urządzone zostanie podłączenie jednym rozjazdem torów stacji zakładowej KWK Julian. W ramach tego posterunku ruchu usytuowane ponadto zostaną na dalszej prostej dwa perony zewnętrzne stanowiące obiekt obsługi podróżnych dla miasta Piekary Śląskie, zapewniający połączenia między lotniskiem i Katowicami lub Bytomiem i dalej do Gliwic (położonych na magistrali E30 biegnącej przez Opole, Wrocław do Szczecina).
- 10) SAŚIEDZTWO KWK JULIAN (REJON KM 19,5-19,8). Począwszy od peronów przystanku osobowego Piekary Śląskie konieczne jest maksymalne zbliżenie budowli



ziemnej projektowanej linii kolejowej do terenu zakładu KWK Julian w celu odsunięcia się od rzeki Brynica, która biegnie w obwałowaniach.

- 11) HAŁDA I ROZLEWISKA BRYNICY (REJON KM 19,8-22,0). Nieuniknione przekraczanie rzeki Brynica połączone jest z niewielkimi modyfikacjami jej przebiegu w pasie terenów rozlewiskowych w rejonie oczyszczalni ścieków, na których muszą być zastosowane złożone budowle inżynierskie w rozumieniu euro kodów (grupa norm kluczowych dla spełnienia wymagań zasadniczych dla interoperacyjności kolei i wymagań podstawowych prawa budowlanego). Zadanie to połączone jest ściśle z wykonaniem nowej budowli ziemnej w przejściu przez hałdę kopalnianą, której nieuzbrojony w infrastrukturę wierzch jest obecnie nieformalnie wykorzystywany jako teren rekreacyjny. Na odcinku tym nastąpi podniesienie prędkości do 160 km/h w opcji 1. W pozostałych opcjach utrzymana będzie prędkość 120 km/h z uwagi na lewy łuk za Dobieszowicami, opisanymi dalej.
- 12) ODEJŚCIE OD BRYNICY I ZBLIŻENIE DO A1 (REJON KM 22,0-23,0). W celu minimalizacji uciążliwości tras (kolej, autostrada) biegnących przez tereny gminy Bobrowniki, projektowana linia kolejowa po przejściu rozlewiska Brynicy obiektami inżynierskimi pozostanie dalej ukierunkowana na północny wschód w kierunku budowanej autostrady A1, a następnie przybliżona wzdłuż autostrady przy zastosowaniu wysokiego na około 10 m i długiego na około kilometr nasypu usytuowanego na otwartym terenie rolniczym. Nasyp ten zapewni strome wznoszenie torowiska linii w celu minimalizacji głębokości niezbędnego dalej wykopu w miejscowości Dobieszowice, a to z kolei pozwoli zminimalizować pasa kolejowego w obszarze zabudowy jednorodzinnej.
- 13) WIERZCHOŁEK WZNIESIENIA W DOBIESZOWICACH (REJON KM 23,0-23,5). Wykop dla linii kolejowej w Dobieszowicach zostanie zlokalizowany możliwie blisko budowanego wykopu dla autostrady A1. Tym nie mniej jego głębokość osiągać będzie 10 m na długości rzędu 200 m. Dzięki temu, przebudowywana w ramach niniejszego projektu oraz budowy autostrady droga uzyska bezkolizyjne skrzyżowanie z linią kolejową poprzez wiadukty drogowe nad linią kolejową i autostradą, a oddziaływania akustyczne na tą miejscowość zostaną znacząco ograniczone.
- Dalej tj. od kilometra 23,500 poszczególne opcje przebiegu trasy są różne.

### **Opcja 1**

1. POLA I LAS MIĘDZY DOBIESZOWICAMI I TĄPKOWICAMI (REJON KM 23,5-28,5). Dalszy przebieg linii kolejowej do Pyrzowic w opcji 1 determinowany jest sposobem pokonania oddalonego o około 5 km wzgórza tarnogórskiego, na którym usytuowane

są zabudowania miejscowości Tapkowice w gminie Ożarowice. W związku z tym konieczne jest odchylenie osi trasy na północny zachód lewym łukiem a następnie powrót w prawo na kierunek północny celem pokonania ww. wzgórza w sposób jak najmniej ingerujący w istniejącą na nim zabudowę jednorodzinna i gospodarczą. W szczególności, odchylenie łukiem lewym usytuowane będzie w połowie na terenie rolniczym, a w połowie – leśnym i zakończy się około kilometra 25,5. Łuk ten do rejonu kilometra 24,7 będzie usytuowany na nasypie o wysokości osiagającej 10 m z uwagi na znajdujące się w rejonie kilometra 25 wzniesienie. Pokonane ono zostanie wykopem o głębokości rzędu 8 m. Łuk prawy natomiast wyprowadzony zostanie z wykopu kończącego się około kilometra 25,5 w następny nasyp, przechodząc w odcinek prosty w kierunku wspomnianego wzgórza. W celu minimalizacji robót ziemnych nasyp ten początkowo poprowadzi tory w dół, a od rejonu kilometra 27 - maksymalnie w górę zmiierzając do wykopu we wzgórzu.

2. WYKOP W REJONIE TAPKOWIC (REJON KM 28,5-29,5). Na południe od miejscowości Tapkowice jest usytuowany krótki grzbiet o wysokości ok. 305 m n.p.m. Miejscowość Tapkowice, jak również tereny przylegające po stronie północnej, znajdują się na poziomie ok. 295 m n.p.m. W ramach tego opracowania przy projektowaniu niwelety dążono do bezkolizyjnego przeprowadzenia drogi głównej (DK nr 78) w Tapkowicach. Przewiduje się tam wykonanie wykopu po zachodniej stronie grzbietu w miejscu znajdującym się na południe od miejscowości. Jego głębokość dochodzić może do 20 m poniżej poziomu terenu. Oś trasy w rejonie Tapkowic będzie poprowadzona w taki sposób, by w maksymalnym stopniu ominąć zabudowę jednorodzinna i gospodarczą. W związku z tym wybrano przebieg w rejonie zabudowy rozproszonej, a dobrana oś trasy ominie większość budynków, z których wiele stanowi nową zabudowę jednorodzinna. Przejście przez same wzgórze między kilometrami 28,5 a 29,5 dodatkowo radykalnie zminimalizuje problem hałasu i zaburzenia krajobrazu miejscowości.
3. ZJAZD NA TERENY NIEZABUDOWANE (REJON KM 29,5-31,0). Od rejonu kilometra 29,5 linia kolejowa schodzić będzie w dół na tereny niezabudowane biegnąc po prostej w oddaleniu rzędu 250 m od ulicy Jana Pawła II (gmina Ożarowice). Po przecięciu tej drogi około kilometra 31 przejazdem kategorii B oś trasy zacznie skręcać łagodnym prawym łukiem w kierunku wschodnim.
4. OBEJŚCIE OŻAROWIC ŁUKIEM W OTOCZENIU LOTNISKA (REJON KM 31,0-33,5). Ominięcie miejscowości Ożarowice nastąpi wspomnianym łukiem w odległości ok. 500 metrów od zwartej zabudowy mieszkaniowej oraz w pobliżu nielicznych rozproszonych zabudowań przyległych. Łuk ten o łagodnym promieniu rzędu 1400 m



i długości rzędu 2,5 km stanowi ostateczne ukierunkowanie trasy w stronę stacji portu lotniczego w Pyrzowicach.

5. **WŁĄCZENIE W LINIĘ 182 (REJON KM 33,5-KONIEC TRASY).** Od końca łuku omijającego Ożarówice tj. od kilometra 33,5 linia kolejowa trasowana jest po torowisku nieczynnej jednotorowej linii nr 182 Tarnowskie Góry – Częstochowa. Wykorzystanie torowiska linii 182 pozwala na dalsze ograniczenie ilości wyburzeń zabudowań mieszkalnych i gospodarczych. Prosty odcinek torowiska zostanie poszerzony do standardów linii dwutorowej.
6. Nowoprojektowana stacja kolejowa usytuowana zostanie na wysokości budynku dworca portu lotniczego w Pyrzowicach pomiędzy Aleją Wolności oraz drogą krajową S1, odległymi od siebie o około 600 m.

Wykaz prędkości dla opcji 1 przedstawia poniższa tabela:

**Tabela III.3.1.2-1 Wykaz prędkości dla opcji 1**

| Lp. | Odcinek                              | V<br>[km/h] |
|-----|--------------------------------------|-------------|
| 1   | początek opracowania (km 2,1) do 6,5 | 100         |
| 2   | od km 6,5 do km 7,5                  | 50          |
| 3   | od km 7,5 do km 10,5                 | 80          |
| 4   | od km 10,5 do km 15,5                | 100         |
| 5   | od km 15,5 do km 20,5                | 120         |
| 6   | od km 20,5 do km 35,0                | 160         |
| 7   | od km 35,0 do koniec opracowania     | 60          |

Zestawienie posterunków ruchu i przystanków osobowych (p.o.) dla opcji 1 przedstawia poniższa tabela:

**Tabela III.3.1.2-2 Zestawienie posterunków ruchu i przystanków osobowych (p.o.) dla opcji 1**

| Lp. | Posterunek                       | kilometr osi post. |
|-----|----------------------------------|--------------------|
| 1   | p.o. Katowice Załęże             | 2,250              |
| 2   | st. Chorzów Batory               | 5,820              |
| 3   | st. Chorzów Miasto               | 8,985              |
| 4   | st. Chorzów Stary                | 12,210             |
| 5   | p. odg. Bytom Rozbark            | 15,000             |
| 6   | p. odg. Barbara                  | 17,502             |
| 7   | p. boczn. / p.o. Piekary Śląskie | 19,410             |
| 8   | st. MPL Pyrzowice                | 35,560             |

| Lp.                                                                                                                                                                        | Posterunek | kilometr osi post. |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|--------------------|
| objaśnienia<br>p.o. – przystanek osobowy<br>st. – stacja kolejowa<br>p.odg. – posterunek odgałęźny<br>p. odg / p.o. (pbsz) – posterunek bocznicowy z przystankiem osobowym |            |                    |

Wszystkie obiekty obsługi podróżnych przewiduje się przystosować dla potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się w rozumieniu specyfikacji o interoperacyjności kolei.

### **Opcja 2a**

Od miejsca przecięcia drogi w Dobieszowicach tj. ok. km 23,5 trasa o promieniu 800 m skręca na północny-zachód w kierunku terenów leśnych położonych przy jeziorze Świerklaniec. Za tym łukiem parametry linii pozwolą na uzyskanie prędkości 120 km/h. W odległości ok. 400 m od zbiornika wodnego (jezioro Świerklaniec) linia kolejowa ominie miejscowość Ossy po jej zachodniej stronie i przebiegnie ponownie w kierunku północnym. W rejonie przydrożnego pasa zabudowań między Tapkowicami i Niezdarą ok. km 29,3 trasa skrzyżuje się z drogą krajową nr 78, w miejscu potencjalnie minimalnej ilości wyburzeń. Od przecięcia drogi trasa zostanie poprowadzona w łuku o promieniu 2450 m w kierunku wschodnim na terenie gminy Ożarówice. Przekroczenie ulicy Tarnogórskiej nastąpi wówczas w rejonie kolonii Wronówka. Około kilometra 34 linia włączona zostanie w torowisko nieczynnej jednotorowej linii nr 182 Tarnowskie Góry – Częstochowa.

Istotne zbliżenie zabudowy kolejowej (konstrukcje wsporcze i sieć trakcyjna) do płaszczyzny ograniczającej potencjalną wysokość zabudowy w strefie podejścia do drogi startowej następuje w rejonie kilometra 34,600.

Wykorzystanie torowiska linii 182 pozwala na dalsze ograniczenie ilości wyburzeń zabudowań mieszkalnych i gospodarczych. Prosty odcinek torowiska zostanie poszerzony do standardów linii dwutorowej. Nowoprojektowana stacja kolejowa usytuowana zostanie na wysokości budynku dworca portu lotniczego w Pyrzowicach pomiędzy Aleją Wolności oraz drogą krajową S1, odległymi od siebie o około 600 m.

**Tabela III.3.1.2-3 Wykaz prędkości dla opcji 2a**

| Lp. | Odcinek                              | V<br>[km/h] |
|-----|--------------------------------------|-------------|
| 1   | początek opracowania (km 2,1) do 6,5 | 100         |
| 2   | od km 6,5 do km 7,5                  | 50          |



| Lp. | Odcinek                          | V<br>[km/h] |
|-----|----------------------------------|-------------|
| 3   | od km 7,5 do km 10,5             | 80          |
| 4   | od km 10,5 do km 15,5            | 100         |
| 5   | od km 15,5 do km 24,5            | 120         |
| 6   | od km 24,5 do km 36,0            | 120         |
| 7   | od km 36,0 do koniec opracowania | 60          |

**Tabela III.3.1.2-4 Zestawienie posterunków ruchu i przystanków osobowych dla opcji 2a**

| Lp.                                                                                                                                                                         | Posterunek                            | kilometr<br>osi post. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|
| 1                                                                                                                                                                           | p.o. Katowice Załęże                  | 2,250                 |
| 2                                                                                                                                                                           | st. Chorzów Batory                    | 5,820                 |
| 3                                                                                                                                                                           | st. Chorzów Miasto                    | 8,985                 |
| 4                                                                                                                                                                           | st. Chorzów Stary                     | 12,210                |
| 5                                                                                                                                                                           | p. odg. Bytom Rozbark                 | 15,000                |
| 6                                                                                                                                                                           | p. odg. Barbara                       | 17,502                |
| 7                                                                                                                                                                           | p. odg. / p.o. (pbsz) Piekary Śląskie | 19,410                |
| 8                                                                                                                                                                           | st. MPL Pyrzowice                     | 36,721                |
| objaśnienia:<br>p.o. – przystanek osobowy<br>st. – stacja kolejowa<br>p.odg. – posterunek odgałęźny<br>p. odg / p.o. (pbsz) – posterunek bocznicowy z przystankiem osobowym |                                       |                       |

Wszystkie obiekty obsługi podróżnych przewiduje się przystosować dla potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się w rozumieniu specyfikacji o interoperacyjności kolei.

### **Opcja 2b**

Opcja 2b została zaproponowana przez samorzady gmin Ożarówice i Bobrowniki. Przebieg tej opcji pozwala uniknąć przecięcia miejscowości Tapkowice w rejonie zwartej zabudowy.

Trasa od przecięcia drogi w Dobieszowicach w kierunku zachodnim zmienia kierunek i w odstępnie ok. 200 m na wschód od zbiornika zaporowego prowadzi w kierunku północnym. Zostanie wykorzystany nasyp dawnej wąskotorowej kolei piaskowej. Na północnym końcu zbiornika zaporowego trasa biegnie w łukach odwrotnych i prowadzi w kierunku zachodnim, dzięki czemu można wykluczyć przecięcie zabudowań w Tapkowicach. Trasowanie łuków odwrotnych pomiędzy sztucznym zbiornikiem wodnym (jezioro Świerklaniec) a zabudowaniami, względnie dalszymi miejscowymi punktami stałymi może zostać

zrealizowane jedynie przy zastosowaniu promieni, które umożliwiają prędkość maks. 120 km/h.

Następnie trasa biegnie przez tereny leśne po gruntach Skarbu Państwa. Włączenie w istniejącą linię nr 182 Tarnowskie Góry – Częstochowa, zlokalizowane jest już w km 33,2. Następnie biegnie ona na długości ok. 3 km po śladzie tej linii.

Istotne zbliżenie zabudowy kolejowej (konstrukcje wsporcze i sieć trakcyjna) do płaszczyzny ograniczającej potencjalną wysokość zabudowy w strefie podejścia do drogi startowej lotniska następuje w rejonie kilometra 37,400.

Wykorzystanie torowiska linii 182 pozwala na dalsze ograniczenie ilości wyburzeń zabudowań mieszkalnych i gospodarczych. Prosty odcinek torowiska zostanie poszerzony do standardów linii dwutorowej. Nowoprojektowana stacja kolejowa usytuowana zostanie na wysokości budynku dworca portu lotniczego w Pyrzowicach pomiędzy Aleją Wolności oraz drogą krajową S1, odległymi od siebie o około 600 m.

**Tabela III.3.1.2-5 Wykaz prędkości dla opcji 2b**

| Lp. | Odcinek                              | V [km/h] |
|-----|--------------------------------------|----------|
| 1   | początek opracowania (km 2,1) do 6,5 | 100      |
| 2   | od km 6,5 do km 7,5                  | 50       |
| 3   | od km 7,5 do km 10,5                 | 80       |
| 4   | od km 10,5 do km 15,5                | 100      |
| 5   | od km 15,5 do km 38,8                | 120      |
| 6   | od km 38,8 do koniec opracowania     | 60       |

**Tabela III.3.1.2-6 Zestawienie posterunków ruchu i przystanków osobowych dla opcji 2b**

| Lp. | Posterunek                            | kilometr osi post. |
|-----|---------------------------------------|--------------------|
| 1   | p.o. Katowice Załęże                  | 2,250              |
| 2   | st. Chorzów Batory                    | 5,820              |
| 3   | st. Chorzów Miasto                    | 8,985              |
| 4   | st. Chorzów Stary                     | 12,210             |
| 5   | p. odg. Bytom Rozbark                 | 15,000             |
| 6   | p. odg. Barbara                       | 17,502             |
| 7   | p. odg. / p.o. (pbsz) Piekary Śląskie | 19,410             |
| 8   | st. MPL Pyrzowice                     | 39,485             |



| Lp.                                                                                                                                                                         | Posterunek | kilometr<br>osi post. |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|-----------------------|
| objaśnienia:<br>p.o. – przystanek osobowy<br>st. – stacja kolejowa<br>p.odg. – posterunek odgałęźny<br>p. odg / p.o. (pbsz) – posterunek bocznicowy z przystankiem osobowym |            |                       |

Wszystkie obiekty obsługi podróżnych przewiduje się przystosować dla potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się w rozumieniu specyfikacji o interoperacyjności kolei.

We wszystkich opcjach przedsięwzięcia rodzaje projektowanych peronów są takie same i zaopatrzone w system odwodnienia ACO-DRAIN z włączeniem do odwodnienia układu torowego:

- Katowice Załęże – 1 peron wyspowy dwukrawędziowy, 1 zewnętrzny jednokrawędziowy,
- Chorzów Batory – 2 perony wyspowe dwukrawędziowe, w tym 1 dedykowany dla linii 131,
- Chorzów Miasto – 2 perony zewnętrzne jednokrawędziowe,
- Chorzów Stary – 2 perony wewnętrzne jednokrawędziowe (na międzytorzu torów 1 i 2),
- Bytom – 2 perony zewnętrzne jednokrawędziowe,
- Piekary Śl. - 2 perony zewnętrzne jednokrawędziowe,
- Pyrzowice – 1 peron wyspowy dwukrawędziowy, 1 zewnętrzny jednokrawędziowy.

### **I.3.2 PRZEWIDYWANE PRACE WYNIKAJĄCE Z REALIZACJI PRZEDSIĘWZIĘCIA**

#### **Obsługa bocznic**

Wszystkie opcje przebiegu wymagają zastosowania takich samych rozwiązań.

Założeniem projektu dla celów realizacyjnych jest minimalizowanie zakresu i kosztu tych robót, które nie są bezpośrednio związane z połączeniem kolejowym Katowic z lotniskiem i Bytomiem. Bocznic na odcinku eksploatowanych linii PKP PLK S.A. pozostają włączone na dotychczasowych posterunkach ruchu. Połączenia bocznicowe przecięte