

**Pan Jerzy Lewczuk**  
**Burmistrz Miasta i Gminy Izbica**  
ul. Gminna 4  
22-375 Izbica

**Dotyczy: opracowanie studium techniczno-ekonomiczno- środowiskowego (STES) dla Zadania: „Budowa linii kolejowych: nr 54 Trawniki – Krasnystaw i nr 56 Wólka Orłowska - Zamość - Tomaszów Lubelski - Bełżec” – warianty społeczne**

Pisma związane:

- [1] wariant społeczny gminy Izbica przekazany w dn. 16.08.2022 r. podczas spotkania w Zakręciu
- [2] notatka służbowa z dn. 21.09.2022 r. sporządzona przez Urząd Miasta i Gminy Izbica
- [3] warianty społeczne gm. Izbica przekazane w dn. 04.10.2022 r. podczas spotkania w siedzibie CPK

Szanowny Panie Burmistrzu

Nawiązując do zapisów notatki [2] Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. (dalej: Spółka) informuje, że wszystkie przedstawione w przedmiotowej notatce kwestie zostały omówione i wyjaśnione na spotkaniu, które odbyło się w dniu 29.09.2022 r. w siedzibie Spółki.

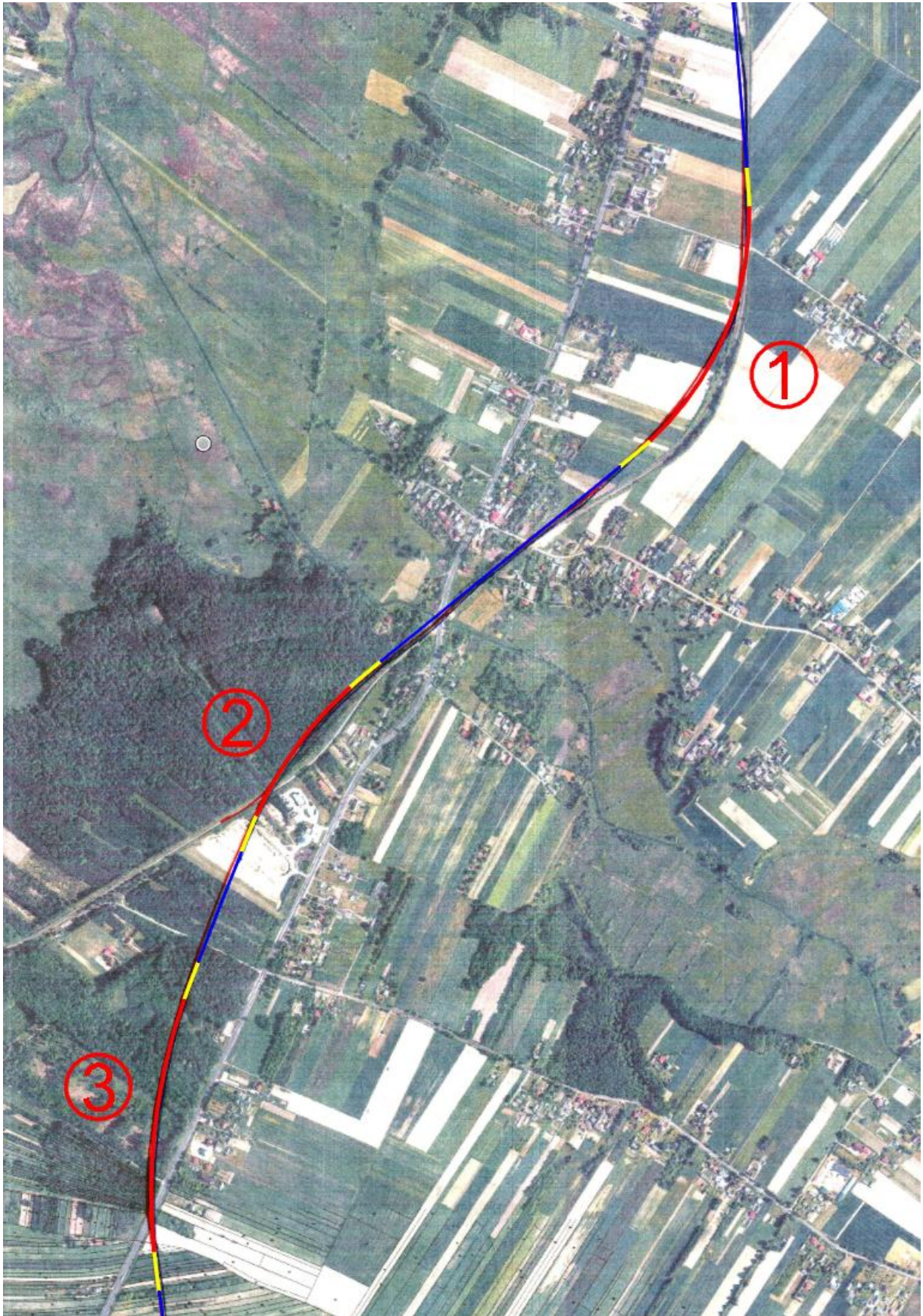
Wychodząc naprzeciw Pana oraz mieszkańców oczekiwaniom przekazane warianty społeczne [3] obejmujące swoim zakresem początkowy odcinek linii kolejowej nr 56, tj. między Wólką Orłowską a projektowaną przez GDDKiA drogą ekspresową S17 zostały szczegółowo przeanalizowane przez zespół Spółki. Zaproponowane układy torowe w planie zostały odwzorowane w sposób możliwie dokładny. Wzięto również pod uwagę konieczność spełnienia podstawowych parametrów technicznych układów torowych.

Na wszystkich poniżej zamieszczonych rysunkach kolorem czerwonym oznaczono łuki poziome, żółtym – krzywe przejściowe, a niebieskim – odcinki proste.

#### Odcinek Wólka Orłowska – DK17

W obu wariantach społecznych przebieg jest analogiczny i analiza została przeprowadzona dla nich wspólnie.

Dwa pierwsze łuki w wariantach społecznych, geograficznie zlokalizowane na wysokości Małochwieja Małego, są łukami odwrotnymi o małych promieniach (mniejszych niż minimalne  $R < 600$  m) bez jakichkolwiek krzywych przejściowych. Nie zostały one odwzorowane, ponieważ prędkość pociągów na nich byłaby znacznie niższa niż obecnie na linii kolejowej nr 69, co jest niedopuszczalne dla kolei dużych prędkości.

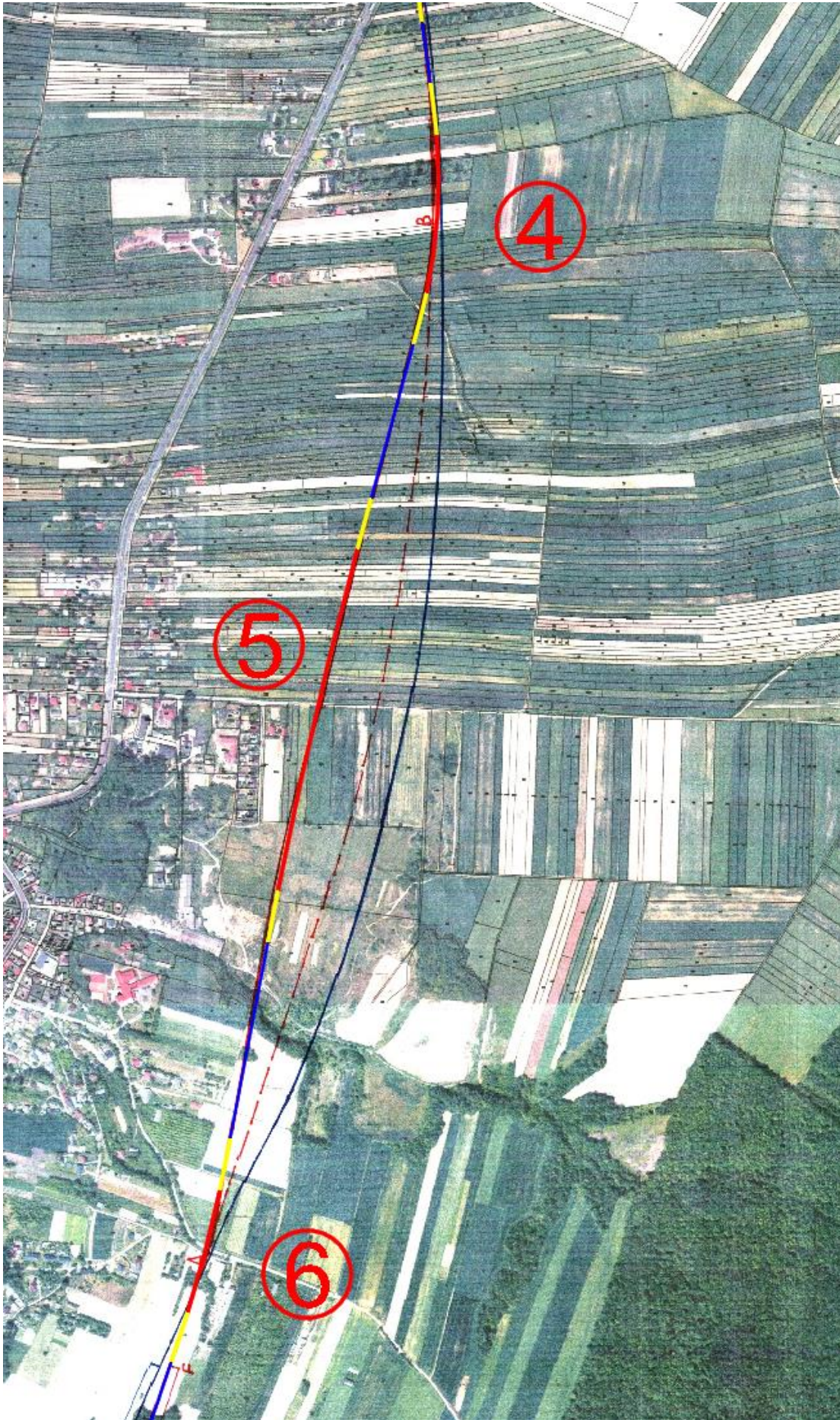


Łuk numer 1 z wariantu społecznego ma promień  $R = 800$  m, co umożliwia jazdę z prędkością maksymalną 130 km/h. Łuk numer 2 z wariantu społecznego ma promień  $R = 1200$  m, co umożliwia jazdę z prędkością maksymalną 160 km/h. Łuk numer 3 z wariantu społecznego ma promień  $R = 1500$  m, co umożliwia jazdę z prędkością maksymalną 170 km/h.

Biorąc pod uwagę fakt, iż docelowa prędkość maksymalna na istniejącej linii kolejowej nr 69 na odcinku Krasnystaw – Wólka Orłowska ma wynosić 160 km/h, nie ma technicznego uzasadnienia na wprowadzenie ograniczenia prędkości dla nowo budowanej kolei dużych prędkości.

Doprowadzając nawet wariant społeczny na początkowym odcinku do prędkości 160 km/h trzeba mieć na uwadze, że spowoduje to konieczność wyłączenia nieruchomości znajdującej się w Wólce Orłowskiej 98.

Odcinek na wysokości Izbicy dla wariantu społecznego A

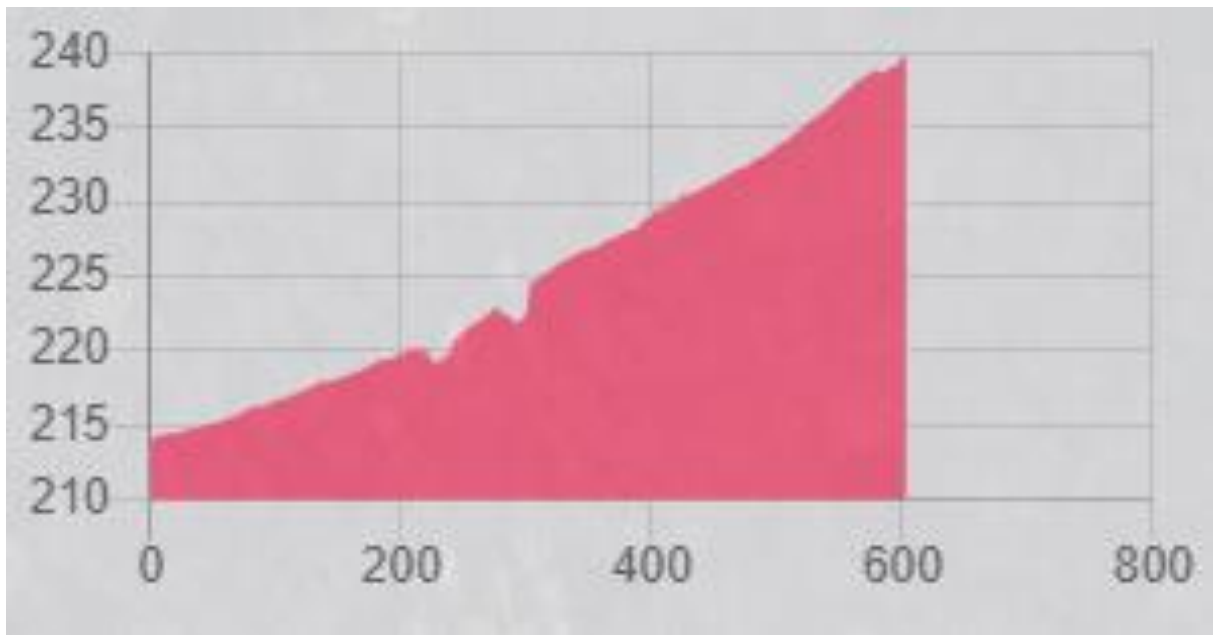


Łuk numer 4 z wariantu społecznego ma promień  $R = 1200$  m, co umożliwia jazdę z prędkością maksymalną 160 km/h. Łuk numer 5 z wariantu społecznego ma promień  $R = 8000$  m, co umożliwia jazdę z prędkością maksymalną spełniającą wymagania OPZ, tj. prędkość maksymalną 250 km/h. Łuk numer 6 z wariantu społecznego ma promień  $R = 2500$  m, co umożliwia jazdę z prędkością maksymalną 210 km/h.

Przy zaproponowanym w wariantcie społecznym przebiegu nie ma technicznej możliwości zaprojektowania łuku nr 4 na prędkość minimum 200 km/h bez ingerencji w łuki 2 i 3 co niestety dyskwalifikuje proponowany przebieg.

Dodatkowo, z ruchowego punktu widzenia, na tym odcinku musiałyby zostać zaprojektowana stacja kolejowa (w legendzie wariantu społecznego opisana jako „rozjezdnia”). Jest to niemożliwe ze względów wysokościowych. Na wysokości Izbicy teren wznosi się w stronę wschodnią (im bardziej na wschód tym wyżej). Jest to przedstawione na przykładzie ul. Maliniec korzystając z narzędzi Geoportalu, potwierdzone wizją lokalną w terenie:





Na długości 600 m rzędna wysokościowa rośnie o ok. 26 m, co daje pochylenie terenu 4,3%, natomiast maksymalne pochylenie podłużne stacji może wynosić maksymalnie 0,2%.

#### Odcinek na wysokości Izbicy dla wariantu społecznego B

Wariant ten od łuku 4 spełnia wymagania pod kątem prędkości, natomiast analogicznie do wariantu społecznego A nie spełnia wymagań pod kątem usytuowania wysokościowego stacji, co w konsekwencji powoduje, że wariant na tym odcinku jest technicznie niemożliwy do wykonania.

#### Okolice projektowanej S17

Przebieg wariantu B jest zbliżony do analizowanego w ramach Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego wariantu 4, z tą różnicą, że w wariantcie społecznym nastąpiło odgięcie w celu ominięcia nieruchomości pod adresem Tarzymiechy Trzecie 18. Jest to niezgodne z możliwościami kształtowania układów torowych w planie dla kolei dużych prędkości.



Pozostałe fragmenty, opisane w legendzie jako A-B oraz C-D generują analogiczne do ww. niezgodności techniczne.

#### Podsumowanie

Podsumowując należy stwierdzić, że warianty społeczne zostały przygotowane w sposób mający na celu jedynie pokazanie możliwości ominięcia zabudowań, co jest niestety niemożliwe z powodów ruchowych i wysokościowych. Wszystkie przedłożone przebiegi są niewykonalne technicznie.

Tak, jak opisano to wcześniej na przebieg linii kolejowych o dużych prędkościach ma wiele czynników technicznych: promienie łuków, pochylenia podłużne itp.

CPK jako inwestor wsłuchuje się w głosy społeczne, lecz ze względów merytorycznych, jak np. te przedstawione powyżej nie ma możliwości przeprowadzenia trasowania linii zgodnie z życzeniem wszystkich zainteresowanych.

Z poważaniem