



PROBLEMS OF ENVIRONMENTAL INTERFERENCE IN EMERGENCY REPAIRS OF RAILWAY SECTIONS – A CASE STUDY

PROBLEMY INGERENCJI W ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE PRZY NAPRAWIE AWARYJNYCH ODCINKÓW LINII KOLEJOWYCH – STUDIUM PRZYPADKU

Tomasz Sobkowiak

Geomenos Jerzy Sobkowiak, Tomasz Sobkowiak Sp.j., Poznań, Poland

Abstract

This article presents the history of identifying the causes of emergency threats and the repair of a section of the railway line within the Wolin National Park. The author focuses on issues related to the legal aspects of environmental protection in a specially protected area that arose during the design and execution of repair works on the railway infrastructure. Numerous meetings between the Management of the Railway Line Department in Szczecin and the Management of the Wolin National Park, with both sides fully understanding the essence of technical and environmental problems of the project, led to a consensus. The scope and method of repair were established, allowing the minimization of the negative impact of the investment process on the park's natural and environmental values while ensuring the safety of train traffic. Despite the typical and straightforward nature of the repair task, due to environmental protection constraints, non-standard construction problems were encountered, which consequently increased costs and extended the construction time.

Keywords: slope, erosion, emergency threat, railway line, environmental protection, train traffic safety, landslide

Streszczenie

W artykule przedstawiono historię ustalenia przyczyn zagrożenia awaryjnego i naprawy odcinka linii kolejowej w obrębie Wolińskiego Parku Narodowego. Autor skoncentrował się na problemach związanych z prawnymi aspektami ochrony środowiska przyrodniczego na terenie obszaru szczególnie chronionego, które wystąpiły w trakcie projektowania, jak i wykonywania budowanych robót naprawczych kolejowej infrastruktury komunikacyjnej.

Liczne spotkania pomiędzy Dyrekcją Zakładu Linii Kolejowych w Szczecinie a Dyrekcją Wolińskiego Parku Narodowego, przy pełnym zrozumieniu przez obie strony istoty problemów technicznych i środowiskowych przedsięwzięcia, doprowadziły do uzyskania konsensusu. Ustalono zakres i sposób naprawy, który pozwolił na zminimalizowanie negatywnego oddziaływania procesu inwestycyjnego na walory przyrodnicze i środowiskowe parku przy zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu pociągów. Mimo typowego i prostego w realizacji zadania przy wykonaniu naprawy, ze względu na obostrzenia wynikające z ochrony środowiska przyrodniczego, natrafiono na niestandardowe problemy budowlane. W konsekwencji wpłynęło to na wzrost kosztów oraz wydłużenie czasu realizacji robót budowlanych.

Słowa kluczowe: skarpa, erozja, zagrożenie awaryjne, linia kolejowa, ochrona środowiska przyrodniczego, bezpieczeństwo ruchu pociągów, osuwisko

REFERENCES

- [1] *Atlas linii kolejowych Polski*, Wydawnictwo EUROSprinter, 2014.
- [2] Geomenos Jerzy Sobkowiak, Tomasz Sobkowiak sp.j.: *Badania geotechniczne dla ustalenia przyczyn zniszczenia skarpy przekopu od strony toru nr 1 linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście na odcinku km 84,800÷85,050 w rejonie stacji Międzyzdroje. Grudzień 2013 r.*
- [3] Geomenos Jerzy Sobkowiak, Tomasz Sobkowiak sp.j.: *Projekt budowlany- remont skarpy przekopu od strony toru nr 1 linii kolejowej nr 401 Szczecin Dąbie – Świnoujście na odcinku w km 84,600÷84,860, 2013.*
- [4] Kaczyński R.R.: *Warunki geologiczno-inżynierskie na obszarze Polski*, PIG-PIB, Warszawa 2017.
- [5] Kondracki J., *Geografia fizyczna Polski*, PWN, Warszawa 1988.
- [6] Pismo: *Opinia Dyrektora Wolińskiego Parku Narodowego z dnia 23. kwietnia 2014 roku, w sprawie decyzji Ministra Środowiska, na wniosek Polskich Kolei Państwowych SA o zezwolenie na odstępstwo od zakazów obowiązujących na terenie Wolińskiego Parku Narodowego, w związku z inwestycją pn.: Awaryjna naprawa odcinka skarpy przekopu linii kolejowej Szczecin Dąbie-Świnoujście, na odcinku przebiegającym przez część Wolińskiego Parku Narodowego, Międzyzdroje 2014.*
- [7] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie. Dz.U. 1998 nr 151 poz. 987 ze zm.
- [8] Standardy Techniczne: *Szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości $V_{max} \leq 250$ km/h, Tom I, Droga Szynowa, wersja 1.4*, PKP PLK S.A., Warszawa 2021 r.
- [9] Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, Dz.U. z 1994 r. Nr 89 poz. 414 ze zm.
- [10] Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz.U. z 2003 r. Nr 86 poz. 789 ze zm.
- [11] Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, Dz.U. z 2004 r. Nr 151 poz. 1220 ze zm.
- [12] *Warunki techniczne utrzymania podtorza kolejowego Id-3*, PKP PLK S.A., Warszawa 2009.
- [13] *Wytyczne badań podłoża gruntowego dla potrzeb budowy i modernizacji infrastruktury kolejowej Igo-1*, PKP PLK S.A., Warszawa 2016.