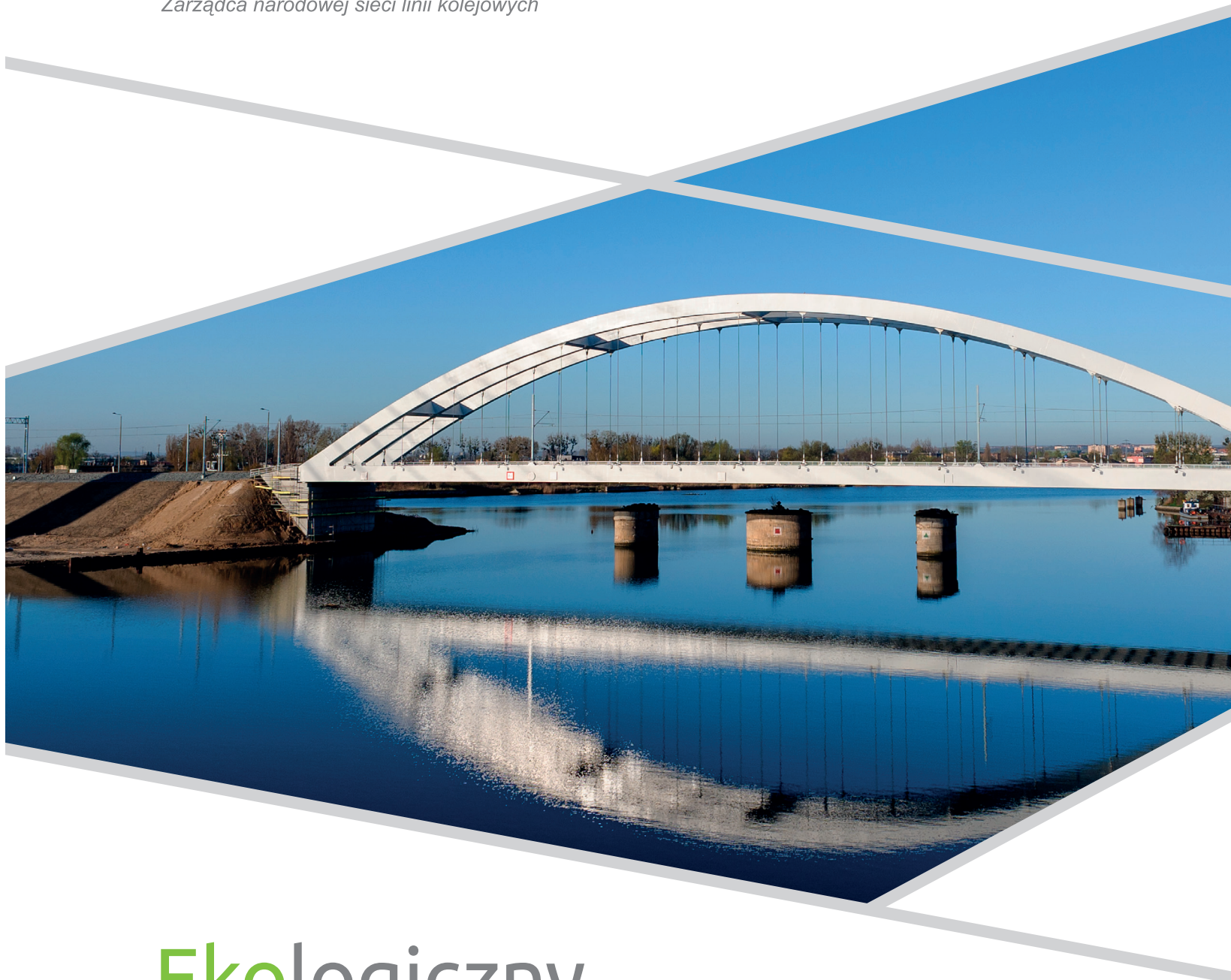




PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



Ekologiczny transport



**Fundusze
Europejskie**
Infrastruktura i Środowisko

Unia Europejska
Fundusz Spójności



„Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)” – FAZA II jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

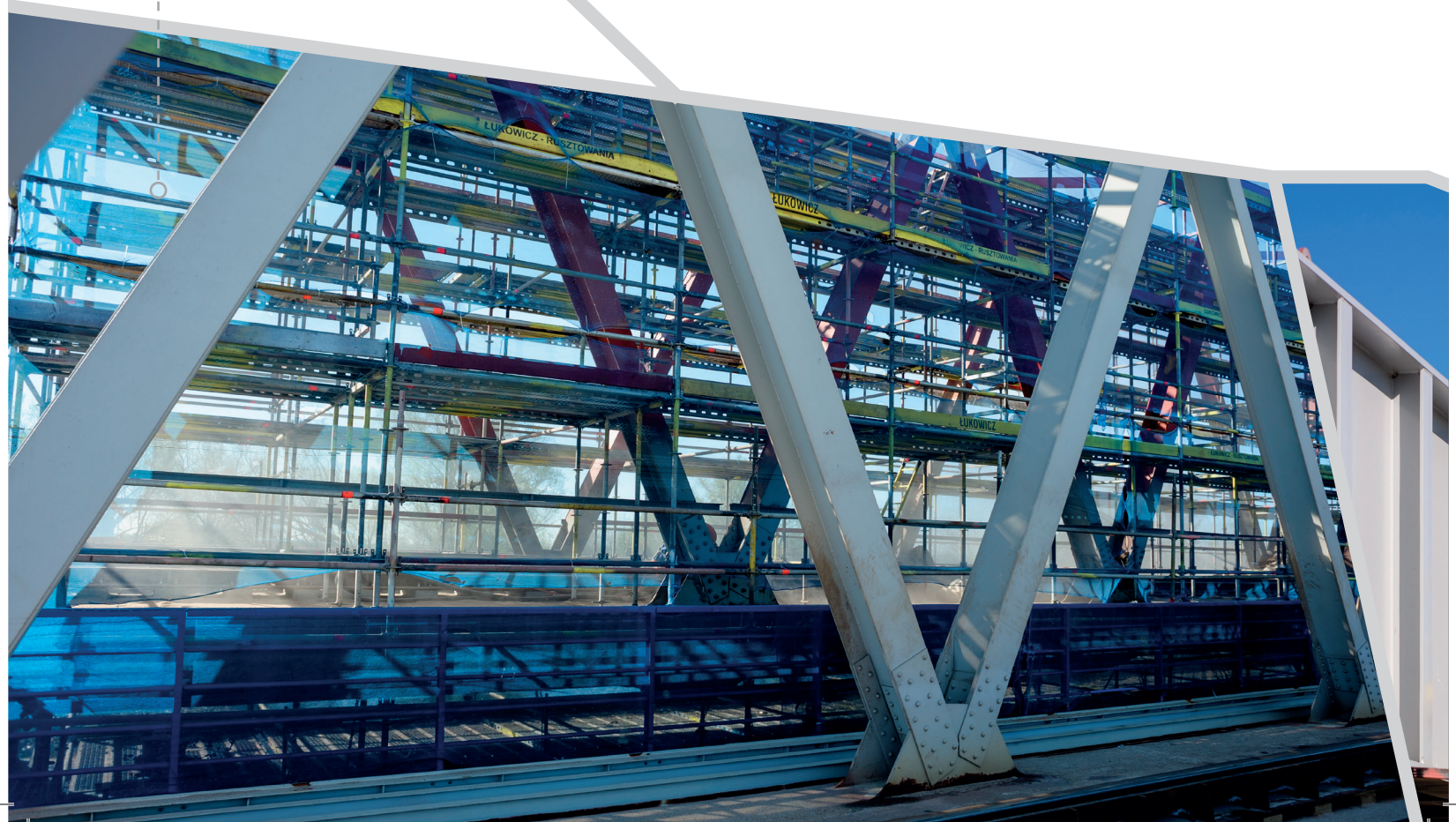


Modernizacja Mostu
na Motławie

Szybciej i prościej do portu

Zakończenie prac modernizacyjnych na linii nr 226 na odcinku od Pruszcza Gdańskiego do stacji Gdańsk Port Północny otwiera nowy rozdział w transporcie kolejowym i morskim.

Realizując inwestycję o wartości 370 mln zł, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przebudowały 12 km dwutorowej linii kolejowej, wymieniły 30,5 km sieci trakcyjnej, oraz zmodernizowały 10 mostów, 10 przepustów i 3 wiadukty. Wszystko to spowodowało znaczącą poprawę warunków transportu kolejowego i żeglugi na zmodernizowanym odcinku.



Mosty na Motławie



Budowa mostu na
Martwej Wiśle

Korzyści z realizacji projektu

Zrealizowane przedsięwzięcie pozwala na sprawną obsługę transportu morskiego w jednym z najważniejszych węzłów logistycznych, jakim jest Port Gdańsk.

Każdego roku kolej dostarcza do portu miliony ton ładunków. Ruch kolejowy na trasie do i z portu wciąż wzrasta. Sześciokrotne zwiększenie przepustowości zmodernizowanej linii kolejowej oraz wzrost prędkości pociągów na trasie, znacząco wpłyną na efektywność transportu, tym samym umożliwiając rozwój i rozbudowę portu.

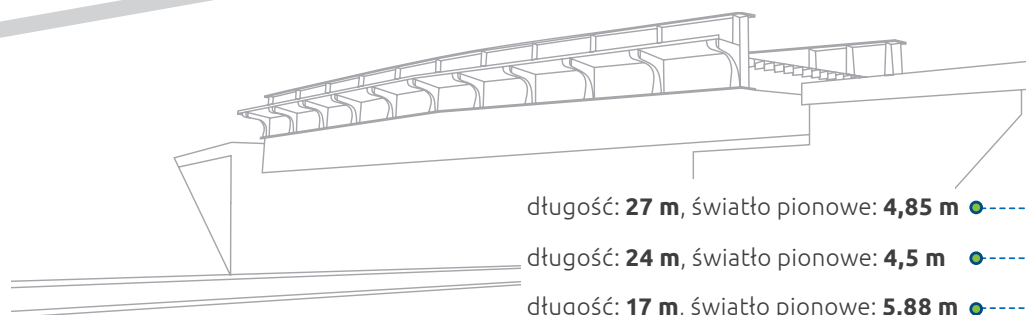
Zwiększona wysokość mostu na Martwej Wiśle umożliwia przepływanie wyższych statków, natomiast nowoczesna konstrukcja obiektów inżynierskich zwiększa ich nośność, pozwalając tym samym na przewożenie cięższych ładunków.

Most nad Radunią

Mosty na Motławie



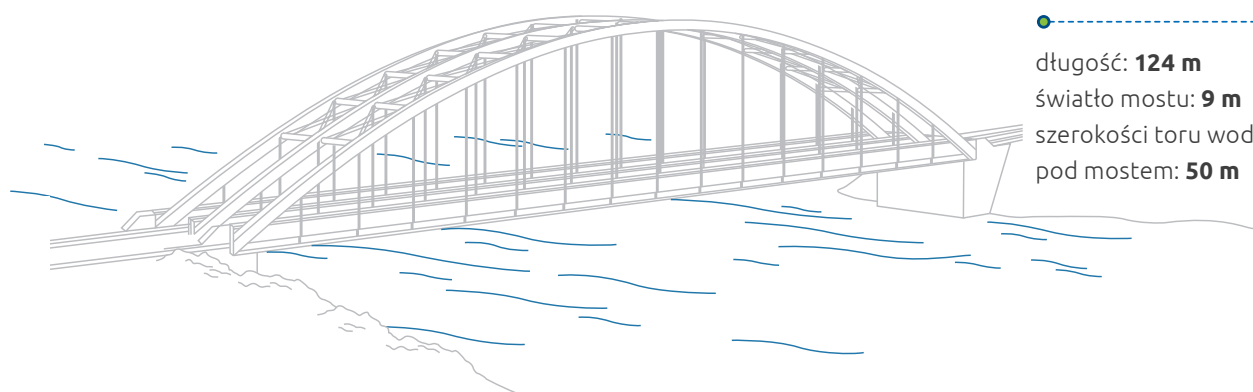
Zmodernizowany odcinek: Pruszcz Gdański – Port Gdańsk Północ



długość: **27 m**, światło pionowe: **4,85 m**

długość: **24 m**, światło pionowe: **4,5 m**

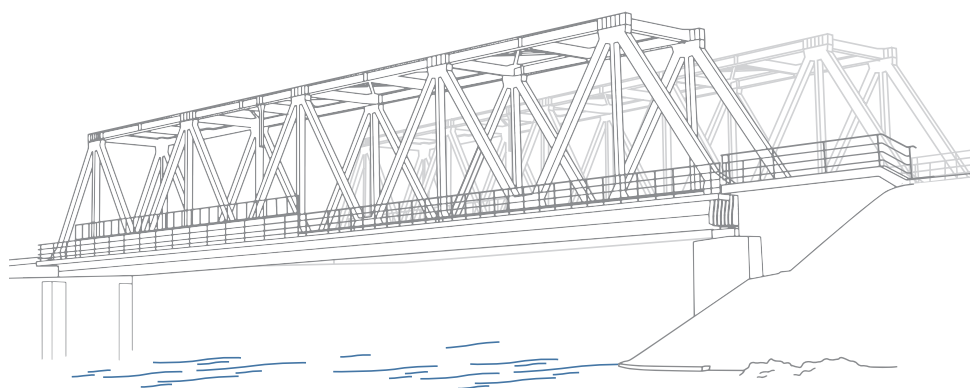
długość: **17 m**, światło pionowe: **5,88 m**



długość: **124 m**

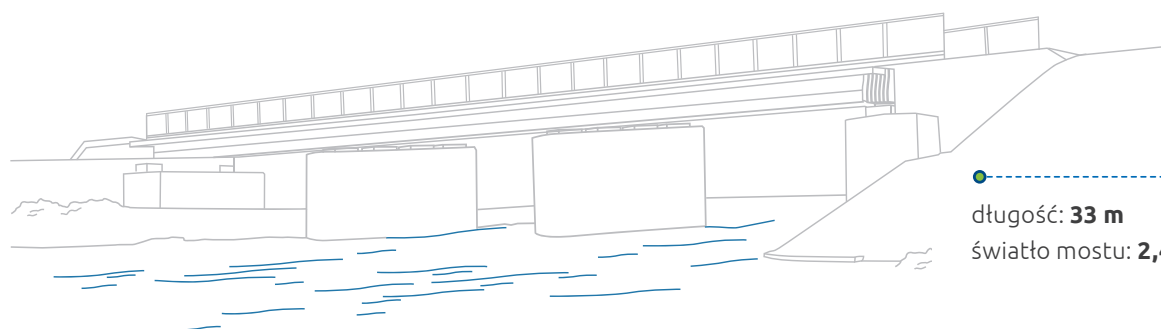
światło mostu: **9 m**

szerokości toru wodnego
pod mostem: **50 m**



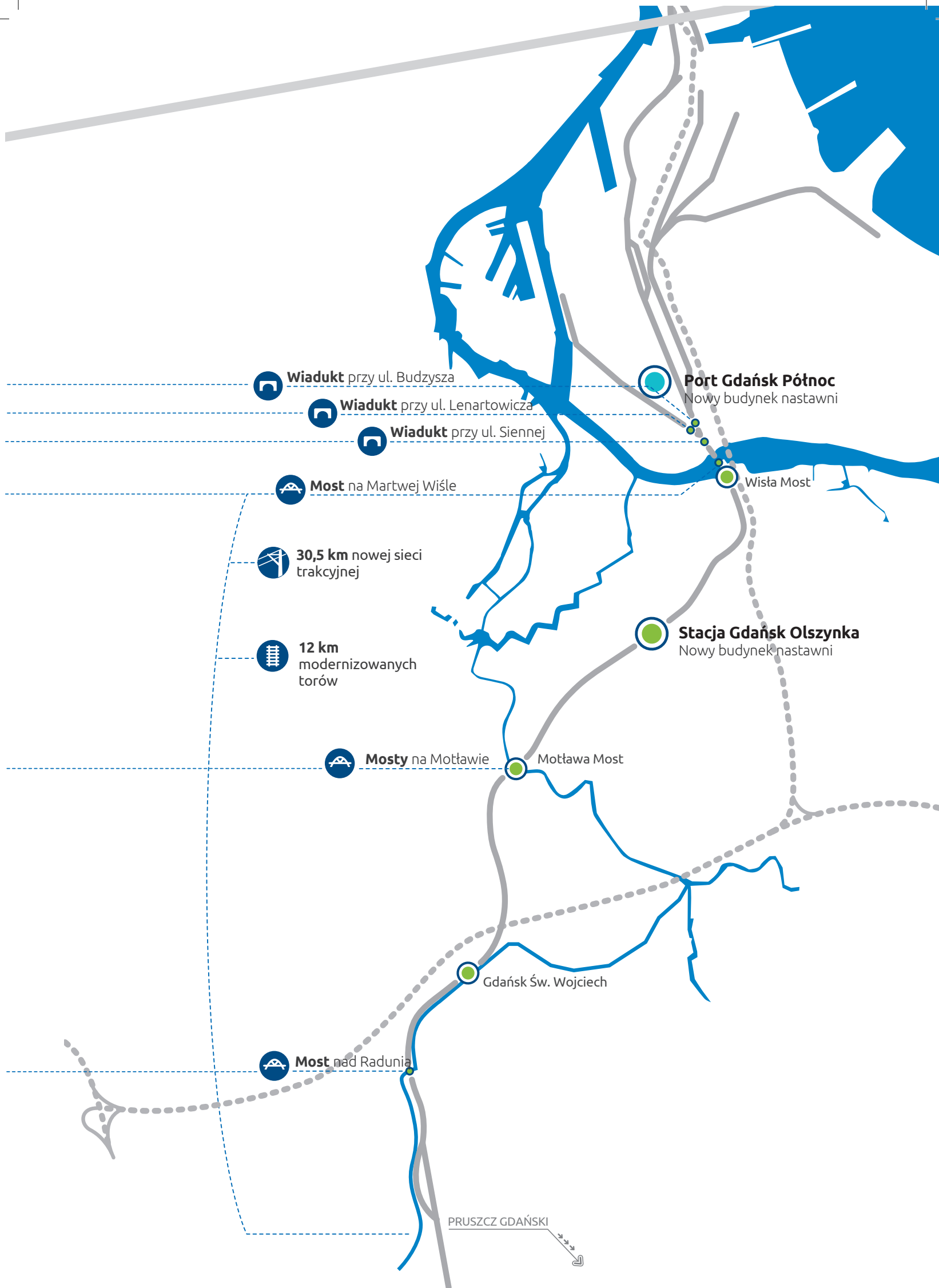
długość: **52,96 m**

światło mostu: **2,5 m**



długość: **33 m**

światło mostu: **2,43 m**



Efekty ze zrealizowanego projektu

- zmodernizowanie lub budowa **10** mostów, **10** przepustów, **3** wiaduktów,
- **2** nowoczesne budynki nastawni,
- wymiana **30,5** km sieci trakcyjnej,
- zmodernizowanie **12** km dwutorowej linii kolejowej,
- możliwość zwiększenia prędkości pociągów towarowych do **100** km/h,
- nawet **6**-krotny wzrost przepustowości linii towarowej,
- likwidacja „wąskiego gardła” na trasie, dzięki dwutorowej linii kolejowej,
- zwiększona nośność obiektów inżynierskich oraz możliwość transportu cięższych ładunków,
- poprawa warunków transportu wodnego,
- możliwości dla rozwoju portowego centrum dystrybucyjno-logistycznego,
- nowe perspektywy rozwojowe dla transportu morskiego z udziałem kolei.

Most na Martwej Wiśle – największe wyzwanie projektu

- **58** pali wbitych w koryto rzeki, każdy o średnicy **1,5** m i długości **30** m,
- długość mostu: **124** m,
- wysokości konstrukcji: **21,47** m,
- światło mostu: **9** m,
- szerokości utworzonego toru wodnego: **50** m,
- **72** elementy konstrukcji o wadze **28** ton każdy,
- **16** godzin transportu elementów konstrukcji mostu,
- **2** tory kolejowe,
- **2000** ton stali i betonu,
- nowoczesne technologie tłumienia wibracji.

”

Przebudowa linii towarowej nr 226 z Pruszcza Gdańskiego do Portu w Gdańsku to jedna z ważniejszych inwestycji kolejowych. Ma szczególne znaczenie ekonomiczne zarówno dla Trójmiasta, jak i całej Polski.

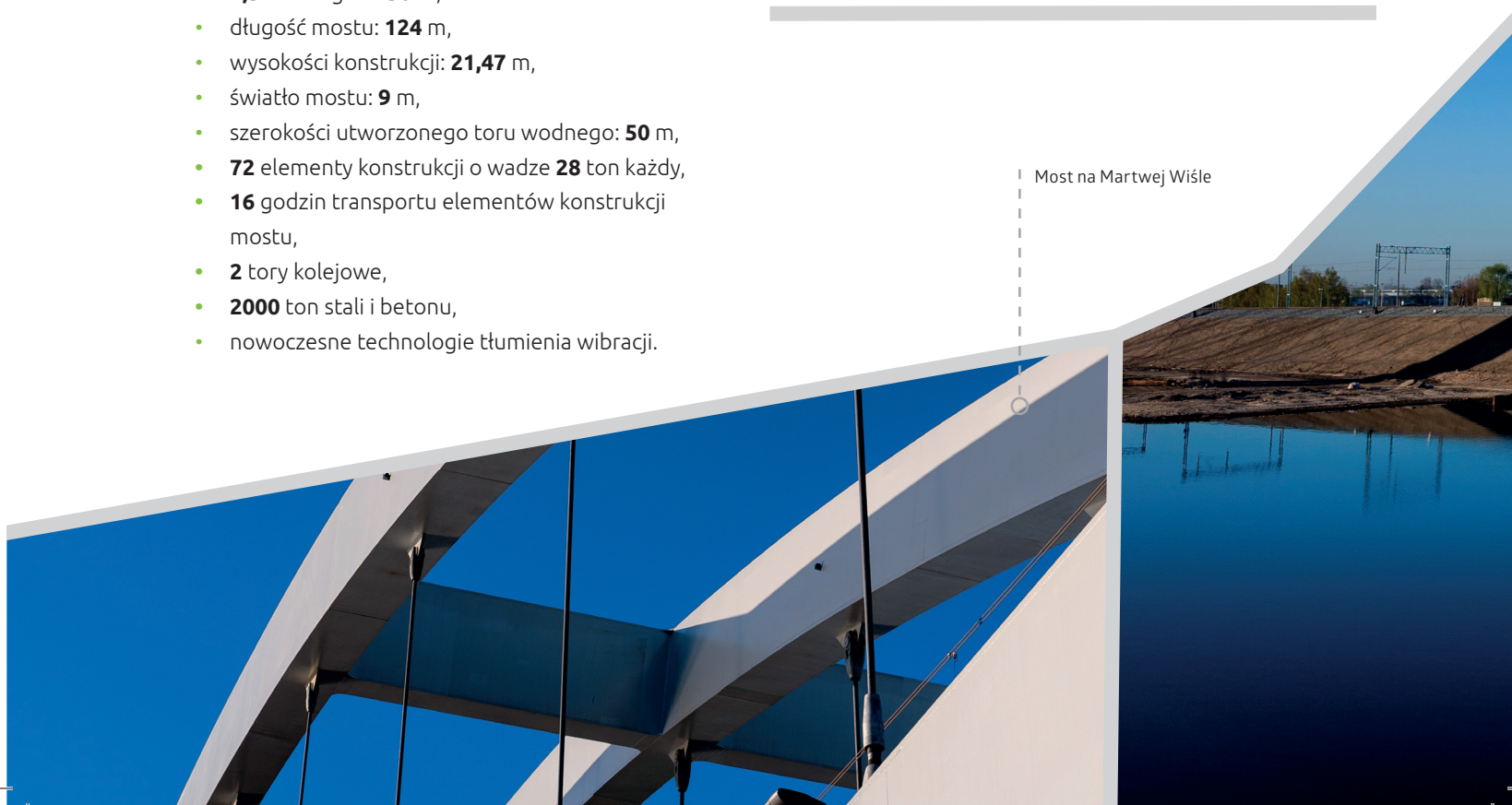
Projekt, poza uruchomieniem dwutorowej linii kolejowej i wyposażeniem jej w nową sieć trakcyjną, objął modernizację lub budowę 24 obiektów inżynierskich (mostów, wiaduktów, przepustów) oraz montaż nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Jednocześnie, dzięki nowo powstałemu Lokalnemu Centrum Sterowania Gdańsk Port Północ (LCS), możliwy będzie ciągły nadzór nad ruchem pociągów, prowadzony z jednego miejsca, w czasie rzeczywistym.

Jednak największym wyzwaniem w ramach tego przedsięwzięcia, była z pewnością budowa nowego 124-metrowego mostu na Martwej Wiśle. Konstrukcja, której budowa pochłonęła około 2000 ton stali i betonu, składa się z 72 gotowych elementów, przetransportowanych na specjalnej barce z gdyńskiej stoczni „Nauta” na Martwą Wisłę. Po montażu elementy zostały w całości przeniesione na podpory docelowe. Operacja była sporym wyzwaniem inżynierskim, jednak prace przebiegły bardzo sprawnie. A od stycznia tego roku po moście jeżdżą już pociągi.

**– Damian Makowski, Kierownik kontraktu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Most na Martwej Wiśle





Most na Martwej Wiśle

Nowa droga do portu

Modernizacja linii towarowej na odcinku Pruszcz Gdański – stacja Gdańsk Port Północny stanowi uzupełnienie planów inwestycyjnych związanych z rozwojem baz przeładunkowych, terminali kontenerowych i powstaniem nowoczesnego centrum dystrybucyjno-logistycznego w Porcie Gdańsk. Sama trasa, dzięki wymianie sieci trakcyjnej i torowiska, a także budowie i przebudowie obiektów inżynierskich, zasadniczo zwiększyła swoją przepustowość, nawet do **180** pociągów dziennie oraz umożliwiła transport cięższych ładunków.

Zrealizowana inwestycja to kluczowy element w działaniach obsługujących transport morski z wykorzystaniem kolei.

”

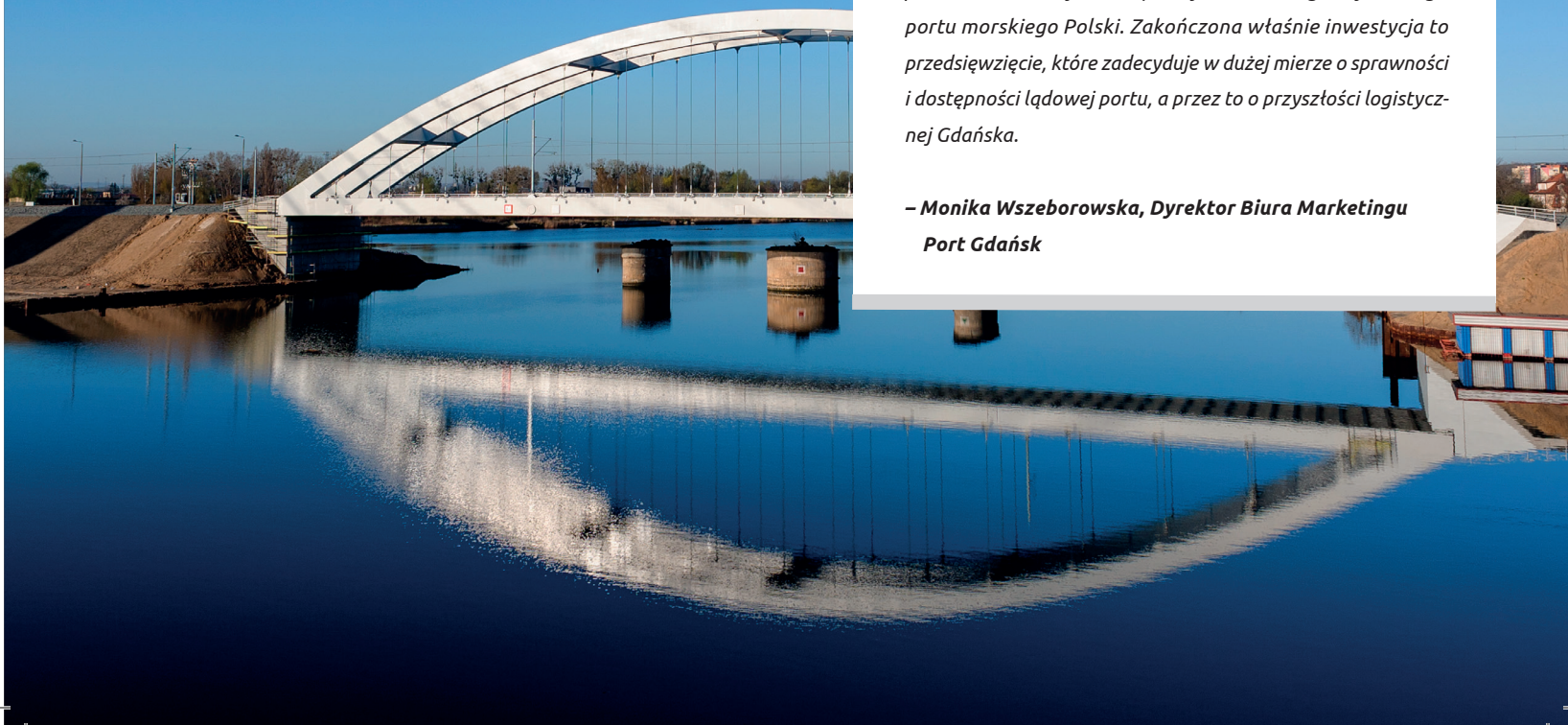
Projekt modernizacji linii towarowej 226 jest inwestycją o strategicznym znaczeniu nie tylko dla portu Gdańsk, ale dla całej gospodarki Polski. Dzięki zwiększeniu przepustowości linii 226, w znaczący sposób polepszyło się połączenie największego polskiego portu z zapleczem poprzez zmniejszenie kosztów transportu kolejowego oraz zwiększeniu terminowości dostaw. Polskie towary mają zdecydowanie lepszy dostęp do rynków zagranicznych, co zwiększa ich konkurencyjność na światowych rynkach

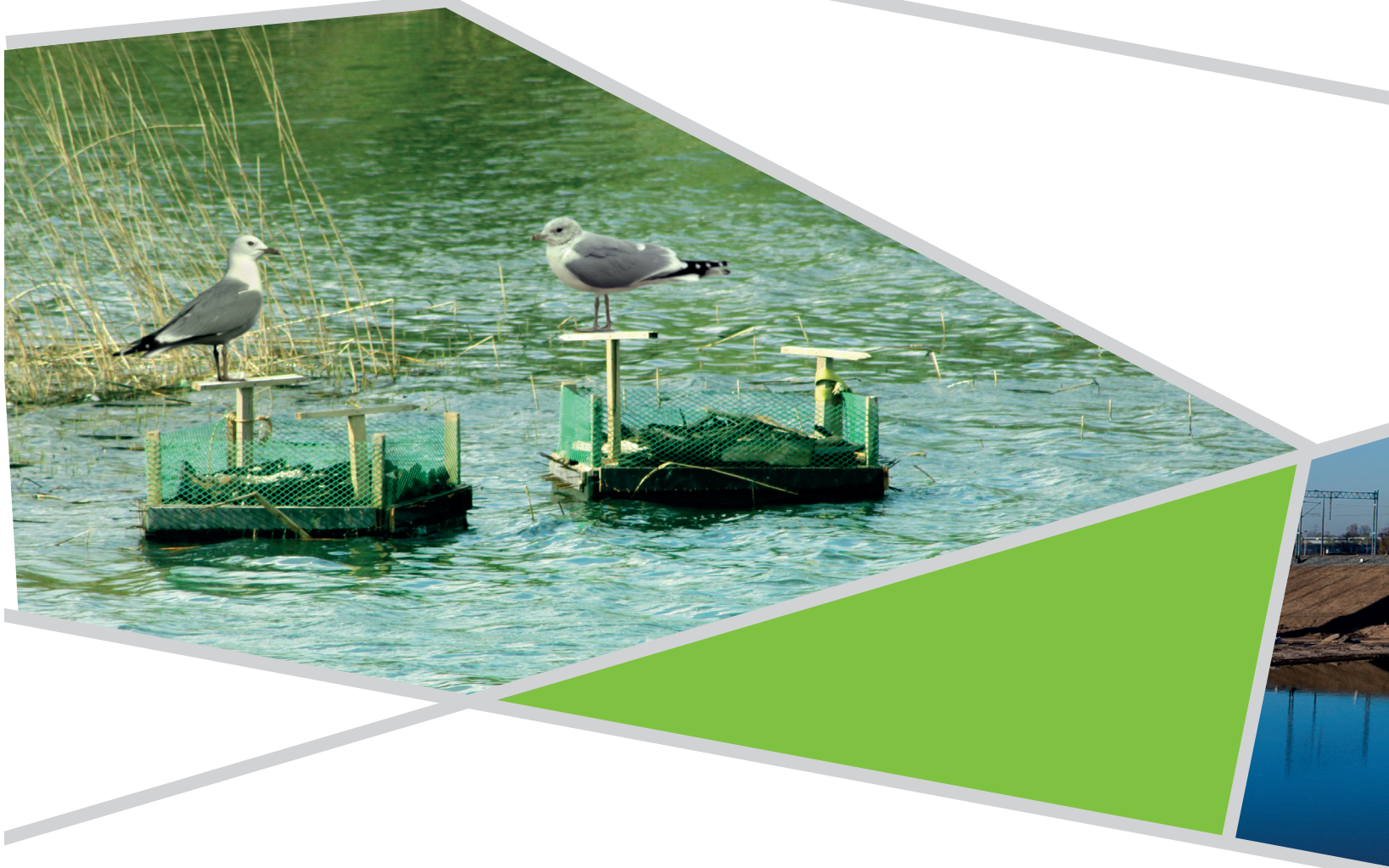
– Dominik Landa, Dyrektor Handlowy DCT Gdańsk S.A.

”

Polska pod względem towarowych przewozów kolejowych, wśród krajów unijnych wciąż pozostaje na drugiej mocnej pozycji – po Niemczech. Tymczasem obraz infrastruktury przewozowej dla tego środka transportu w naszym kraju z każdym dniem nabiera nowego kształtu. Jednym z takich przykładów jest zmodernizowana linia kolejowa nr 226 wraz z mostem nad Martwą Wisłą, będąca inwestycją nie do przecenienia dla przyszłości Portu Gdańsk. Jest on bowiem jednym z najważniejszych węzłów logistycznych Polski, przez który każdego roku przewożone są miliony ton ładunków na szynach, co w praktyce oznacza średnio ruch ok. 500 wagonów kolejowych dziennie. W ciągu zaledwie 12 miesięcy 2015 roku ruch kolejowy w Porcie Gdańsk wzrósł aż o 40%, stanowiąc rekordowy wynik na miarę ponad 1000-letniej historii funkcjonowania tego najstarszego portu morskiego Polski. Zakończona właśnie inwestycja to przedsięwzięcie, które zadecyduje w dużej mierze o sprawności i dostępności lądowej portu, a przez to o przyszłości logistycznej Gdańska.

– Monika Wszeborowska, Dyrektor Biura Marketingu Port Gdańsk





Zawsze w zgodzie z naturą

Realizacji przedsięwzięcia towarzyszyła troska o środowisko naturalne. Dolina Martwej Wisły jest miejscem lęgowym mewy siwej, gatunku, który podlega ścisłej ochronie. Fakt ten był powodem, dla którego projekt modernizacji linii towarowej był prowadzony pod nadzorem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz ornitologa. Podczas realizacji prac przygotowano tymczasowe, pływające lęgowniki dla mewy siwej.

Obecnie, po zakończeniu inwestycji, ptak będzie mógł powrócić do swojego pierwotnego środowiska.

Aspekt ekologiczny przedsięwzięcia to także stworzenie w rejonie jednego z przyczółków mostu na Martwej Wiśle tzw. „półki”. Ten mierzący 2 metry element konstrukcji umożliwia zwierzętom bezpieczne przemieszczanie się, nawet przy wysokim stanie wody.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa

www.plk-sa.pl | www.plk-inwestycje.pl | www.mib.gov.pl | www.cupt.gov.pl | www.pois.gov.pl | www.mapadotacji.gov.pl

