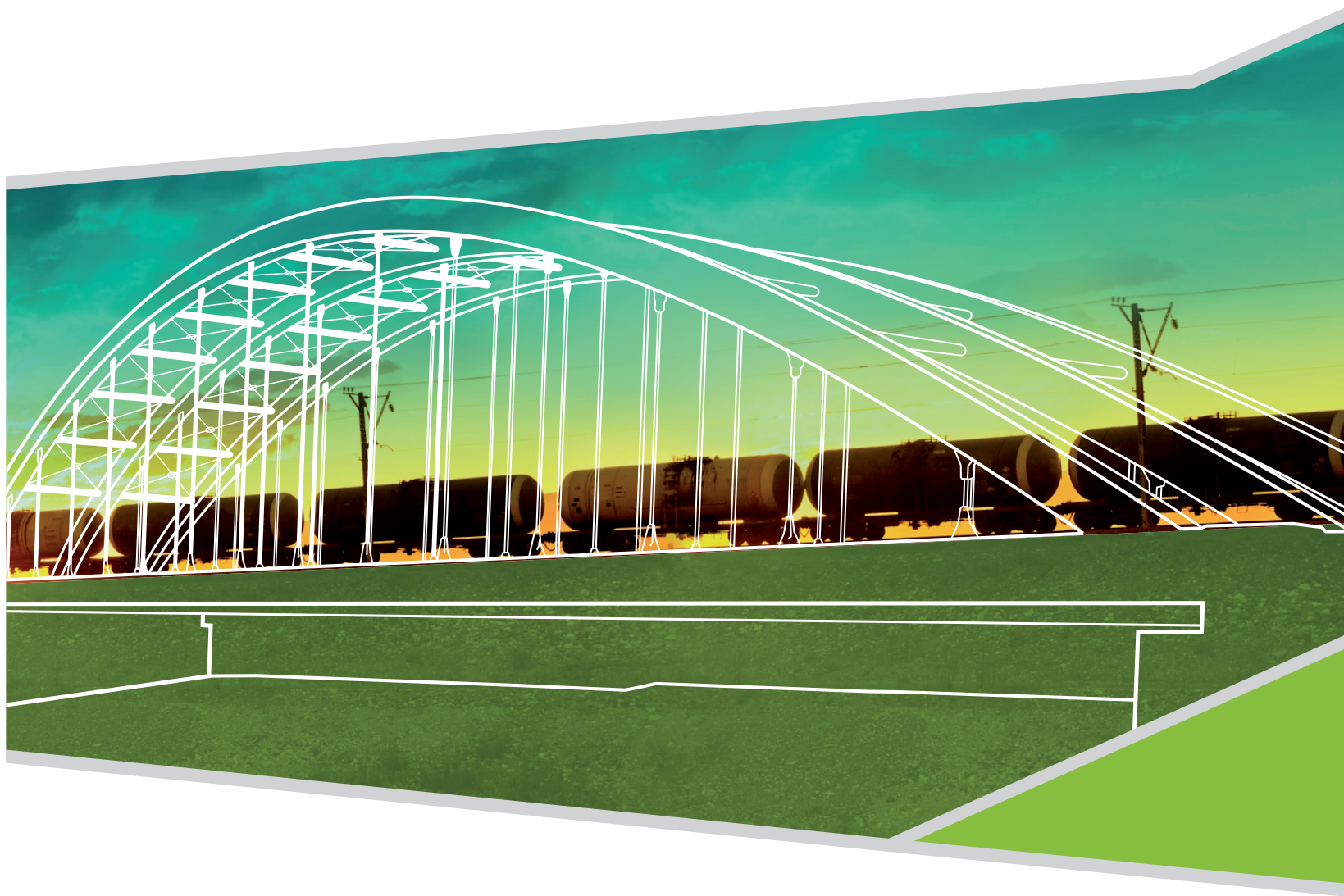




PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



Ekologiczny transport

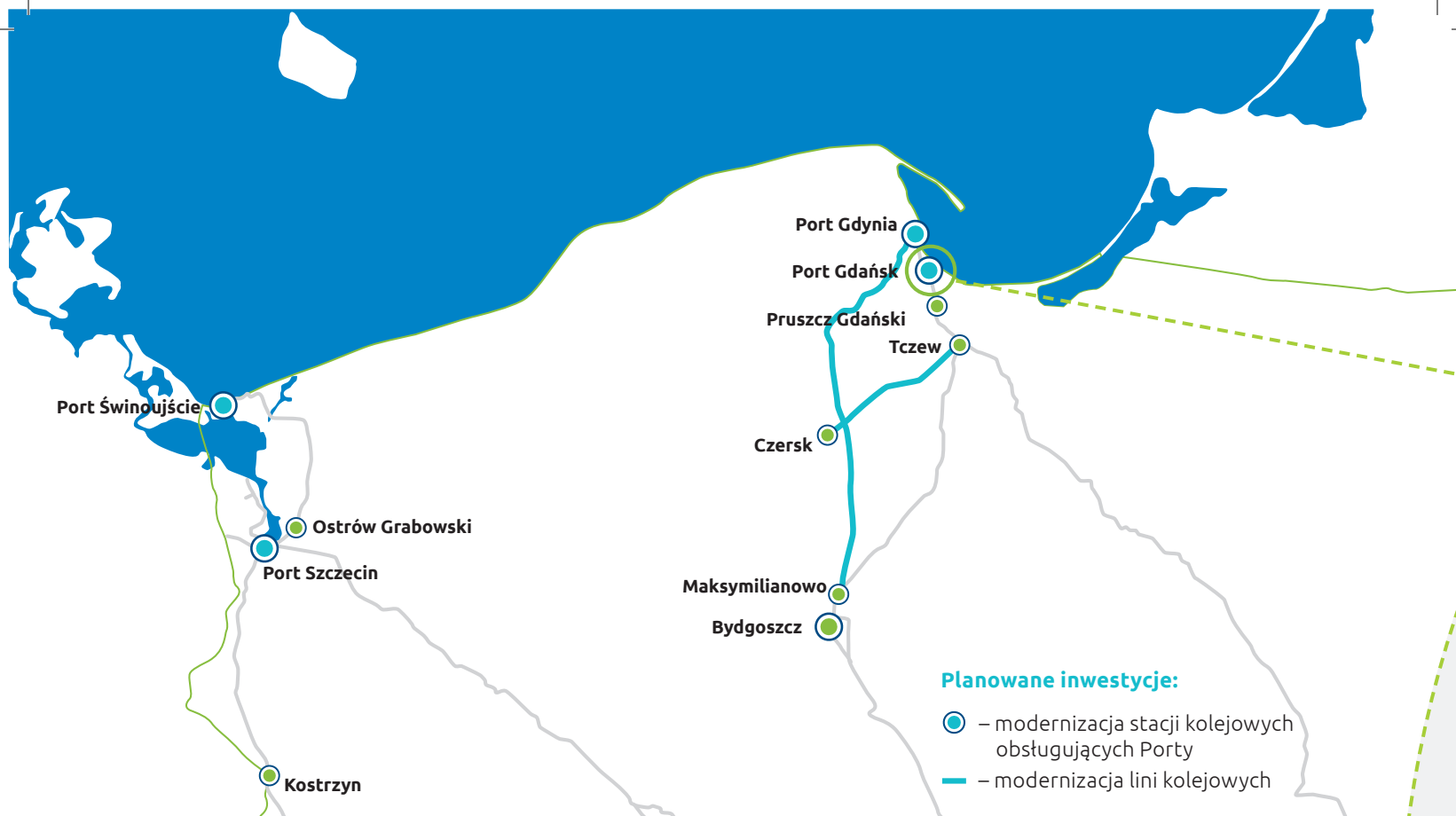


**Fundusze
Europejskie**
Infrastruktura i Środowisko

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.



Ekologiczny transport

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wchodzi w końcową fazę prac na linii nr 226, która stanowi jedyne połączenie kolejowe z Portem Północnym – 13,5-kilometrową trasą z Pruszcza Gdańskiego przez Most na Martwej Wiśle pociągi docierają m.in. do gdańskiego terminala kontenerowego i do portu.

Warta 370 mln złotych inwestycja, obejmująca też otwarty w styczniu br. nowy most na Martwej Wiśle, umożliwi transport cięższych ładunków, a dopuszczalna prędkość przejazdu pociągów zwiększy się do 100 km/h, co znacząco usprawni przewóz towarów na tym odcinku. Nowo wybudowane Lokalne Centrum Sterowania (LCS) oraz montaż urządzeń ERTMS/ETCS zwiększą płynność i bezpieczeństwo ruchu.

To nie koniec inwestycji w Gdańsku...

Planowane są kolejne prace związane z przebudową infrastruktury kolejowej i towarzyszącej na terenie stacji kolejowych: Gdańsk Port Północny, Gdańsk Kanał Ka-

szubski i Gdańsk Zaspą Towarową obsługujących Port Gdańsk. Zmodernizowane zostaną również odcinki linii kolejowych łączących port z pozostałą częścią kraju. Przebudowa infrastruktury kolejowej zgodnie z wymaganiami TSI (Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności) oraz jej dostosowanie do zmienionej struktury organizacyjnej i funkcjonalnej Portu Gdańsk (rozbudowa tzw. „Portu Zewnętrznego”) umożliwi sprawną obsługę pociągów towarowych.

4 miliardy złotych na „program portowy”

Likwidacja wąskich gardeł, zwiększenie przepustowości linii, skrócenie czasu przewozu ładunków, to oczekiwane efekty prac za ponad 4 mld złotych, które PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zrealizują w związku z poprawą dostępu do portów morskich. Oprócz linii nr 226, prace obejmą także przebudowę infrastruktury kolejowej stacji obsługujących porty: w Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu oraz modernizację linii kolejowych z Bydgoszczy do Trójmiasta stanowiących alternatywę dla tzw. „magistrali węglowej”.

Zmodernizowany odcinek:
Pruszcz Gdański – Port Gdańsk Północ



 **Wiadukt** przy ul. Budzysza

 **Wiadukt** przy ul. Lenartowicza

 **Wiadukt** przy ul. Siennej

 **Most** na Martwej Wiśle

 **12 km** nowej sieci trakcyjnej

 **12 km** modernizowanych torów

 **Mosty** na Motławie

Motława Most

 **Most** nad Radunią

Gdańsk Św. Wojciech

Port Gdańsk Północ

Nowy budynek nastawni

Wista Most

Stacja Gdańsk Olszynka

Nowy budynek nastawni

PRUSZCZ GDAŃSKI



Gdynia, Szczecin i Świnoujście

Projekty zaplanowane na lata 2017–2020 przewidują modernizację, budowę i rozbudowę infrastruktury kolejowej oraz inwestycje umożliwiające obsługę rosnącego transportu morskiego z wykorzystaniem kolei.

Nowoczesne porty i stacje

Gdynia

Stacja Gdynia Port wyposażona zostanie w najnowszej generacji urządzenia komputerowe do sterowania ruchem kolejowym, które umieszczone zostaną w nowo wybudowanym budynku Lokalnego Centrum Sterowania, dzięki czemu poprawi się bezpieczeństwo i efektywność przejazdów. Stacja wraz z liniami dojazdowymi znajdują się w sieci bazowej TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa) przeznaczonej dla ruchu towarowego. Przebudowa układu torowego na stacji Gdynia Port umożliwi obsługę pociągów towarowych zgodnie z wymaganiami TSI (Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności) oraz dostosowanie układu funkcjonalnego stacji do zmienionej struktury ładunków oraz sposobu działania portu. Modernizacja portów w Szczecinie i Świnoujściu przyniesie podobne efekty.





----- Szczecin i Świnoujście

Prace modernizacyjne obejmą swym zakresem infrastrukturę kolejową związaną z dostępem do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu – będą to: stacja Szczecin Port Centralny i stacja Świnoujście oraz terminal kontenerowy Portu Szczecin i tory zdawczo-odbiorcze Portu Świnoujście.

W ramach inwestycji przewiduje się m.in.: elektryfikację linii kolejowej, przebudowę 38 km torów oraz modernizację 2 wiaduktów kolejowych i mostu kolejowego.

----- Ciąg transportowy Bydgoszcz – Trójmiasto

Uzupełnieniem projektu poprawy dostępności do Portu Gdynia jest planowana modernizacja linii nr 201 na odcinku Maksymilianowo – Gdynia Główna oraz linii nr 203 na odcinku Tczew – Czersk z połączeniem obu linii w okolicach miejscowości Łąg, gdzie się one krzyżują. Dwuetapową inwestycję o wartości 1,617 mld zł zaplanowano na lata 2019–2022.

Aktualnie realizowane Studium Wykonalności umożliwi zdefiniowanie optymalnego zakresu modernizacji, w tym m.in.: potwierdzi bądź nie zasadność elektryfikacji linii kolejowych nr 201 i 203, modernizacji urządzeń sterowania ruchem kolejowym czy dobudowy drugiego toru na najbardziej obciążonych ruchem odcinkach linii nr 201 w perspektywie +30 lat.





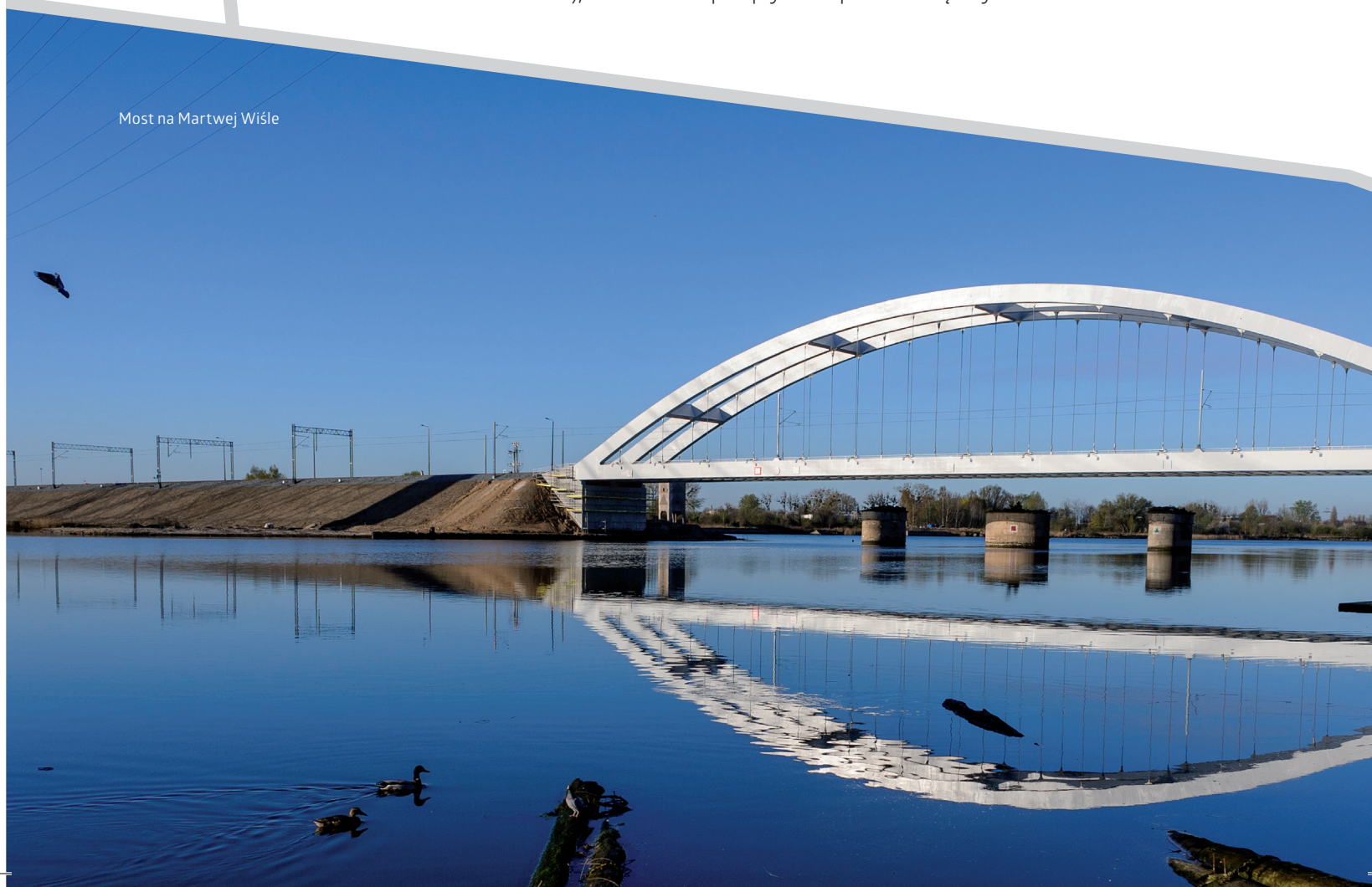
Wiadukt przy ul. Budzysza

Co już zrobiliśmy w Gdańsku?

Po nowym, około 124-metrowym moście na Martwej Wiśle, od stycznia jeżdżą pociągi. To największy obiekt inżynieryjny, który powstał w ramach przedsięwzięcia. Koszt jego budowy wyniósł 35 mln zł. Zastosowanie dwóch torów umożliwia nawet sześciokrotne zwiększenie przepustowości tego odcinka – do 180 pociągów dziennie, a nowoczesna 2 tys. tonowa konstrukcja pozwala na przewóz cięższych niż do tej pory ładunków.

Poprawiły się także warunki żeglugi. Most został umieszczony na dwóch podporach, dzięki czemu tor wodny poszerzył się czterokrotnie, do 50 metrów. Obiekt jest też wyższy (światło mostu ma 9 metrów), co umożliwia przepływanie pod nim większych statków. W czerwcu

Most na Martwej Wiśle





Most na Motławie

zrealizowane zostały ostatnie prace związane z usuwaniem filarów starego mostu. W ramach projektu zmodernizowane zostały również mosty na Motławie oraz Raduni. Tu również ruch pociągów odbywa się dwutorowo.

Kolejnym elementem inwestycji jest przebudowa trzech wiaduktów – dwóch dwutorowych przy ul. Siennej i Budzysza oraz jednotorowego przy ul. Lenartowicza. Łączny koszt ich budowy to 12,5 mln zł. Stalowe obiekty jednoprzęstowe zwiększą bezpieczeństwo ruchu kolejowego i drogowego. Wiadukty są też wyższe niż do tej pory, dzięki czemu mogą pod nimi przejeżdżać większe samochody.

Projekt obejmuje również modernizację 12 km linii, 8 przejazdów kolejowo-drogowych, wymianę słupów, przewodów trakcyjnych i systemu zasilania oraz montaż nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.



Most na Raduni



Projekt w pigułce:

- przebudowa 12 km linii kolejowych,
- modernizacja 10 mostów i 10 przepustów,
- modernizacja 3 wiaduktów,
- remont infrastruktury kolejowej,
- montaż urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- instalacja urządzeń telekomunikacji kolejowej.

Efekty inwestycji:

- możliwość zwiększenia prędkości pociągów towarowych do 100 km/h,
- zwiększenie przepustowości linii nawet 6-krotnie,
- likwidacja „wąskiego gardła” na trasie,
- zwiększona nośność obiektów inżynierskich,
- polepszenie warunków transportu wodnego.

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

