



W mig koleją z Wrocławia do Poznania

Kolej zbliży Wrocław z Poznaniem. Linia kolejowa łącząca obydwa miasta jest intensywnie modernizowana. Nowe perony, nowe tory, nowa sieć trakcyjna. Kolejjarze wymieniają i przebudowują wszystkie elementy infrastruktury potrzebnej do prowadzenia ruchu pociągów.



Fot. Remont mostu nad Odrą

Modernizacja linii kolejowej na odcinku od Wrocławia do granicy województwa dolnośląskiego pozwoli pociągom pasażerskim na przyspieszenie do prędkości 160km/h. Prace prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. polegają na rozbiórce istniejącej linii kolejowej i budowie jej niemal od nowa. W ramach projektu przebudowana zostanie nawierzchnia kolejowa, zmodernizowana zostanie sieć trakcyjna oraz system sterowania ruchem kolejowym, systemy łączności i sygnalizacji. Inwestycja realizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obejmie także budowę i modernizację 113 obiektów inżynierskich takich jak mosty, wiadukty, przepusty czy wiadukty dla dzikich zwierząt.

Obecnie prace modernizacyjne koncentrują się między Pego-

wem a przystankiem Wrocław Mikołajów. Roboty potrwać tam do maja. W lutym została zakończona praca na jednym torze na stacji Wrocław Mikołajów i rozpoczęto kolejną fazę związaną z przebudową ciągu Wrocław Mikołajów - Wrocław Popowice.

Równocześnie trwają prace związane z przebudową mostu na Odrze. Wykonywane są roboty związane ze skuwaniem zużytych elementów żelbetowych. - W grudniu zostały zdemontowane stare, stalowe konstrukcje mostu na Odrze.

Prowadzone są roboty przygotowawcze do wykonania nowych wzmocnień filarów i wykonania na wiosnę zabudowy konstrukcji stalowej - wyjaśnia kierownik robót - Jarosław Szczepaniak z PKP PLK.

Na odcinku Wrocław Popowice - Wrocław Osobowice trwa przebudowa nawierzchni i sieci trakcyjnej. Na kolejnym odcinku, nad rzeką Widawą, w rejonie obszarów chronionych Natura 2000, została wykonana konstrukcja obiektu mostowego w jednym torze. Zgodnie z decyzją środowiskową nie mogą odbywać się tam roboty w porze wiosenno-letniej, w związku z tym prace wznowione będą w październiku 2013 roku.

Ze względu na przepisy przeciwpowodziowe, mosty, zarówno na Widawie, jak i Odrze, będą podniesione. - Po powodzi w 1997 r. uległy zmianie przepisy, dlatego istnieje konieczność podniesienia mostu nad zwierciadłem wody. W stosunku do obecnego stanu, most na Odrze podniesiemy o metr - tłumaczy Jarosław Szczepaniak.

W lutym rozpoczęto prace na szlaku Oborniki Śląskie - Skokowa w rejonie przystanku Osola. Roboty potrwać tam do końca kwietnia 2013 roku.

W ramach modernizacji linii kolejowej E 59 na trasie Wrocław-Poznań prowadzone są również dalsze prace na szlaku od Żmigrodu do Korzeńska. Roboty prowadzone są też na stacji Żmigród. Wybudowano mosty: nad rzeką Śasiczną, kanałem Sowinia (Młynówka) i rzeką Baryczą. Po zakończeniu prac na odcinkach Żmigród - Korzeńsko oraz Oborniki Śląskie - Skokowa (pod koniec kwietnia 2013), planowane jest rozpoczęcie przebudowy stacji Skokowa oraz stacji Oborniki Śląskie.

Jak każde tego typu zadanie, tak i modernizacja E 59, wiąże się z utrudnieniami dla podróżnych. - Pasażerowie wyglądający przez okna pociągów, widzą jeden wielki plac budowy; trudno im zauważyć te elementy, które są już gotowe. Efekty odczujemy dopiero po zakończeniu wszystkich prac. Wówczas podróż będzie szybsza - podkreśla kierownik. Uwzględniając, między innymi modernizację trasy Poznań - Czempin można szacować, że czas przejazdu najszybszym pociągiem z Wrocławia do Poznania wyniesie około 1 godziny 40 minut. To nie wszystkie korzyści - na zmodernizowanej trasie powstaną nowe perony, przejścia podziemne, windy i pochylnie dla osób o ograniczonej możliwości poruszania oraz systemy informacyjne. Zmiany będą sprzyjające dla środowiska naturalnego. Powstaną m.in. ekrany akustyczne, wiadukt dla zwierząt, przełazy dla mniejszych zwierząt oraz separatory zanieczyszczeń na zbiornikach wodnych.

„Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, Etap II - odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego” współfinansowana jest przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Koszt całkowity projektu to 1 522 135 001 PLN. Zakończenie projektu przewidziane jest na przełom 2014/2015 roku.

Projekt i publikacja współfinansowane przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.