

Z troską o środowisko

Warto wspomnieć, że modernizacja linii kolejowej prowadzona była w poszanowaniu środowiska naturalnego. Zbudowano przepusty umożliwiające migrację dzikich zwierząt i zamontowano urządzenia odpłaszające. Hałas i drgania mające wpływ na otoczenie infrastruktury kolejowej zostały istotnie ograniczone poprzez

zastosowanie: szyn bezстыkowych, mat antydrżaniowych oraz ekranów akustycznych. Dzięki budowie systemu drenażu, rowów odprowadzających i osadników zmniejszono ryzyko zanieczyszczenia wód i gruntów.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



wymiana **330** latarni i **2 100** słupów trakcyjnych,
rozstawienie **130 km** sieci trakcyjnej



modernizacja
61 km szlaków kolejowych



budowa
10 wiaduktów kolejowych,
22 wiaduktów drogowych



budowa
blisko **6 km**
nowoczesnych peronów



budowa
8 przejść podziemnych dla pieszych
i **35 tys. m²** ciągów dla pieszych



Nowe, wygodne perony Szybciej, bezpieczniej z Warszawy do Gdańska



PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa
www.plk-sa.pl | www.plk-inwestycje.pl | www.portalpasazera.pl
www.mir.gov.pl | www.cupt.gov.pl | www.pois.gov.pl

PUBLIKACJA BEZPŁATNA | STAN: listopad 2015 r.



**INFRASTRUKTURA
I ŚRODOWISKO**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



Projekt „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa – Gdynia – obszar LCS Ciechanów” współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Dla rozwoju infrastruktury i środowiska

Szybciej z Warszawy do Gdańska

Zmieniamy kolej na dobre. Kolejne efekty wielomiliardowych inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. pasażerowie odczują już w połowie grudnia br. Od nowego rozkładu jazdy,

który zacznie wtedy obowiązywać, z Warszawy do Gdańska pojedziemy pociągiem jeszcze szybciej – w 2 h 37 min. Ten rekordowy czas jest efektem m.in. modernizacji linii kolejowej E65.

Nowe perony - wyższy komfort

Nową jakość na kolei widać też na stacjach i przystankach, które gruntownie odnowiono. Przebudowane zostały obiekty w stacji Świercze, Kałęczynie, Gąsolinie, Gołotczyźnie, Ciechanowie Przemysłowym, Ciechanowie, Czeruchach, Krośnicach Mazowieckich, Konopkach, Stupsku Mazowieckim, Wyszynach i Mławie. Powstał też nowy przystanek kolejowy Mława – Miasto, którego perony liczą 300 m długości, co umożliwia zatrzymywanie się długich składów pociągów dalekobieżnych.

Każdy z obiektów wyposażono w nowe wiaty, ławki, kosze, tablice informacyjne oraz oświetlenie i nagłośnienie. Zlikwidowane zostały bariery dla osób niepełnosprawnych, wybudowano windy oraz tunele z pochylniami. Perony wyłożono nową kostką, a na ich krawędziach zamontowano płyty antypoślizgowe. Na każdej ze stacji kolejarzy przebudowali układy torowe, wymienili szyny oraz podkłady i rozjazdy.



Szybciej i bezpieczniej dzięki nowym wiaduktom

Pociągi na trasie ze stolicy do Trójmiasta mogą jeździć z prędkością 160 km/h. Ale obok jednego z podstawowych celów modernizacji – zwiększenia szybkości – PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. zależało na podwyższeniu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego. Stąd też przejazdy w poziomie szyn zastąpiono wiaduktami drogowymi, kolejowymi lub przejściami pod torami dla pieszych.

Na obszarze Lokalnego Centrum Sterowania Ruchem Kolejowym Ciechanów wybudowano 8 tuneli dla pieszych, 22 wiadukty drogowe oraz 10 wiaduktów kolejowych. Tylko w samym Ciechanowie ruch drogowy i kolejowy usprawniły np. wiadukty na ul. Mleczarskiej, ul. Kasprzaka, ul. Spółdzielczej czy w ciągu ul. Gąseckiej.

Kontrola ruchu z LCS Ciechanów

W ramach projektu powstało także Lokalne Centrum Sterowania w Ciechanowie. Nastawnie na stacjach w Gąsolinie, Ciechanowie, Konopkach i Mławie zostały wyposażone w komputerowe urządzenia sterowania ruchem. Ponadto na wszystkich modernizowanych szlakach zastosowano nowoczesną urządzenia pozwalające na kontrolę

ruchu, w tym m.in. nadzór zajętości torów i rozjazdów. Aparaturę dostosowano do dalszej integracji w LCS Ciechanów, z którego dwóch dyżurnych, przy wykorzystaniu specjalnie do tego celu zaprojektowanych stanowisk, będzie w stanie zarządzać ruchem na odcinku ponad 61 km.