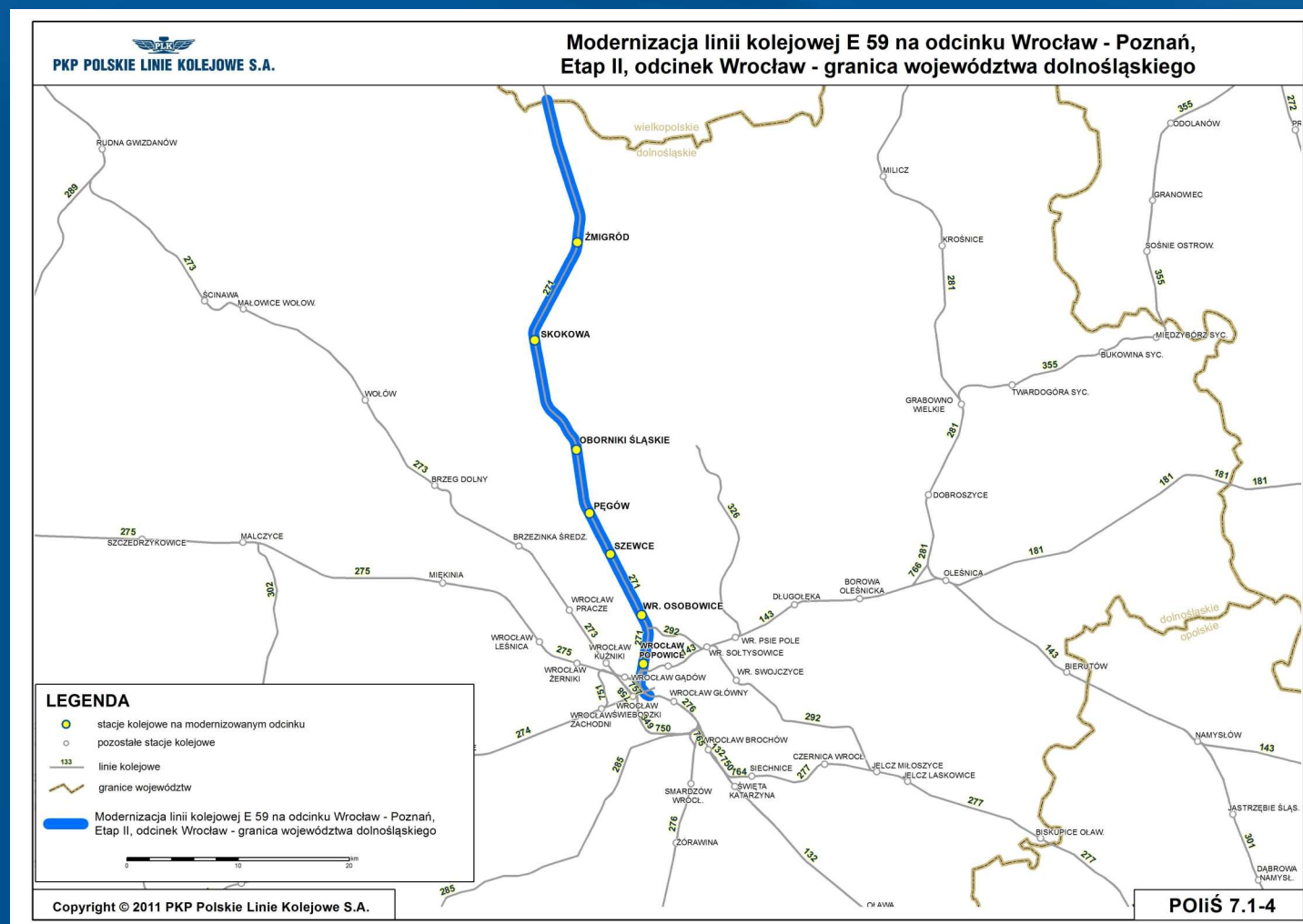


Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, Etap II - odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego POIiŚ 7.1-4



INWESTUJEMY W PRZYSZŁOŚĆ



Modernizacja 58 km linii kolejowej od km 1,700 do km 59,693

Przebieg modernizacji

Zakończono już modernizację obu torów na odcinku Skokowa – Żmigród oraz na szlaku od Korzeńska w kierunku Rawicza. Gotowy jest również jeden tor z Pęgowa do Obornik Śląskich oraz z Obornik Śląskich do Skokowej (do przystanku Osola). Do 31 maja 2012 potrwa modernizacja toru nr 2 z Pęgowa do Obornik oraz modernizacja toru nr 2 na odcinku Żmigród – Korzeńsko. Obecnie trwa również przebudowa stacji Żmigród i budowa nowych peronów na przystankach Pęgów i Osola.



Odcinek Pęgów - Oborniki Śląskie



Stacja Pęgów



Szlak Skokowa - Żmigród



Szlak Skokowa - Żmigród

Wszystkie prace modernizacyjne zostaną zawieszone na czas turnieju EURO 2012 i kontynuowane będą po jego zakończeniu. Od lipca rozpoczną się prace na jednym torze, na odcinku Pęgów – Wrocław Osobowice. Będzie to także początek prac na terenie Wrocławia, rozpocznie się bowiem modernizacja szlaku Wrocław Osobowice – Wrocław Popowice – Wrocław Mikołajów (tor nr 2). Po Euro będą kontynuowane prace na odcinku Żmigród – Korzeńsko (tor nr 1) oraz dokończone zostaną roboty na szlaku Oborniki – Skokowa.

Projekt przewiduje budowę, modernizację lub naprawę 113 obiektów inżynierskich - mostów, wiaduktów, przepustów czy ekoduktów.

Najważniejsze z nich to:

- 1) budowa ekoduktu dla zwierząt w okolicy Pęgowa,
- 2) przebudowa wiaduktu kolejowego nad ul. Starogroblową na stacji Wrocław Popowice,
- 3) przebudowa mostu nad Odrą we Wrocławiu,
- 4) przebudowa wiaduktu nad ul. Grabiszyńską.



Ekodukt w okolicy Pęgowa



Wiadukt w Popowicach



Most nad Odrą we Wrocławiu



Wiadukt nad ul. Grabiszyńską

O efektach modernizacji

- Po zakończeniu modernizacji linii kolejowej E 59 zwiększy się prędkość przejazdowa dla pociągów pasażerskich do 160km/h i dla pociągów towarowych do 120 km/h.
- Znacznie skróceniu ulegnie czas podróży. Na odcinku Wrocław - granica województwa dolnośląskiego będzie to odpowiednio 7 – 20 min w ruchu pasażerskim i ok. 15 min w ruchu towarowym.
- Poprawa powyższych parametrów pozwoli przewoźnikom na wprowadzenie nowoczesnego taboru oraz na przygotowanie atrakcyjnej oferty przewozu osób i towarów.
- Realizacja projektu przyczyni się także do zminimalizowania wpływu linii kolejowej na środowisko naturalne oraz podniesie bezpieczeństwa w wyniku ograniczenia ilości przejazdów w poziomie szyn i przejścia ich funkcji przez nowo wybudowane obiekty inżynierskie i drogi dojazdowe.
- W wyniku modernizacji perony zostaną dostosowane dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się (wyposażenie w pochylnie lub windy).
- Część przebudowywanych przepustów oraz obiektów mostowych pełniła będzie funkcję przejść dla zwierząt.

O linii kolejowej E 59

Linia kolejowa E 59 Świnoujście - Szczecin - Poznań - Wrocław - Chałupki stanowi fragment międzynarodowego ciągu transportowego z Malmö - Ystad do Wiednia, Budapesztu i Pragi. Jest to najkrótsze i najdogodniejsze połączenie Skandynawii z Europą Środkowo-Wschodnią i Bałkanami.

Fragment linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań jest linią dwutorową, zelektryfikowaną, o długości 162 km. Prowadzony jest na niej ruch pasażerski i towarowy. Postępująca degradacja infrastruktury kolejowej spowodowała, że wprowadzono liczne ograniczenia prędkości pociągów, co wydłużyło czas jazdy pociągów pospiesznych pomiędzy Wrocławiem i Poznaniem o 15%, a pociągów ekspresowych o 31%. Modernizowany odcinek Wrocław - granica woj. dolnośląskiego ma długość 58 km.

O realizacji projektu

W ramach realizowanego projektu "Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, Etap II - odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego", przewiduje się wykonanie w latach 2011-2014 wielobranżowych robót budowlanych w zakresie kompleksowej przebudowy linii kolejowej na odcinkach: Wrocław Grabiszyn - stacja Skokowa - 36,5 km, stacja Żmigród - granica woj. dolnośląskiego - 13,3 km, a także realizację robót w ramach uzupełnienia na zrealizowanym już w latach 2009-2010 odcinku Skokowa - Żmigród - 8,2 km.

Zakres prowadzonych robót to m.in.:

- przebudowa nawierzchni kolejowej, podtorza i odwodnienia;
- przebudowa i budowa nowych obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty);
- modernizacja sieci trakcyjnej;
- modernizacja i rozbudowa układu zasilania elektroenergetycznego;
- modernizacja systemu sterowania ruchem kolejowym, łączności, urządzeń sygnalizacji przejazdowej i diagnostyki stanów awaryjnych taboru;
- przebudowa i budowa nowych peronów, przejść podziemnych dla podróżnych, urządzeń obsługi niepełnosprawnych i systemu informacji dla podróżnych;
- budowa obiektów i urządzeń dla ochrony środowiska (ekrany akustyczne, ekodukty, przełazy dla zwierząt, separatory zanieczyszczeń).

Roboty w ramach realizowanego projektu wykonywane będą także w rejonach obszarów Natura 2000 - Dolina Baryczy, Ostoja nad Baryczą, Dolina Widawy. Na tych obszarach prace mogą być wykonywane w okresach jesienno-zimowych, ze względu na ochronę środowiska.

O skali projektu świadczą jego zakładane koszty - ponad 1 miliard 522 miliony złotych oraz wskaźniki ilościowe:

- modernizacja **5** stacji i **8** przystanków osobowych,
- budowa lub modernizacja **9** szt. przejść podziemnych dla podróżnych,
- budowa **2** i modernizacja **3** podstacji trakcyjnych,
- budowa, modernizacja lub naprawa **113** szt. obiektów inżynierskich (mosty, wiadukty, przepusty, ekodukty),
- wyposażenie w nowoczesne urządzenia sterowania ruchem kolejowym **23** przejazdów kolejowych,
- budowa **14 295** mb ekranów akustycznych.

Okres realizacji zamówienia wynosi 40 miesięcy od dnia wydania polecenia rozpoczęcia i nie dłużej niż do 30 czerwca 2014 r. Ogrom prac spowoduje nieuniknione zmiany w rozkładzie jazdy, jednak modernizacja linii kolejowej E 59 jest niezbędna ze względu na jej stale pogarszający się stan techniczny. W połowie 2014 roku pasażerowie skorzystają w pełni z nowych możliwości zmodernizowanego ciągu transportowego dzięki skróceniu czasu podróży i łatwiejszemu dostępowi do peronów.

KOSZT CAŁKOWITY PROJEKTU

Szacowany: 1 522,1 mln PLN
Zaktualizowany (I kw. 2012): 1 069,6 mln PLN

CZAS REALIZACJI PROJEKTU

I kw. 2009r. - II kw. 2014r.