

Modernizacja linii kolejowej E30/C-E 30 na odcinku Kraków – Rzeszów

■ PKP Polskie Linie Kolejowe SA

6 grudnia 2011 r. w Krakowie odbyła się konferencja prasowa PKP Polskich Linii Kolejowych SA poświęcona modernizacji linii kolejowej E30/C-E 30 na odcinku Kraków – Rzeszów. Omówiono szczegółowe plany modernizacji oraz przedstawiono aktualny stan prac.

Odcinek jest częścią linii kolejowej należącej do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, który rozpoczyna się w Dreźnie, a następnie, przez przejście graniczne w Zgorzelcu, prowadzi przez kluczowe miasta południowej Polski na Ukrainę – do Lwowa i Kijowa. Główne cele modernizacji linii kolejowej E30/C-E 30 to poprawa jakości i bezpieczeństwa przewozów oraz zwiększenie efektywności połączeń między poszczególnymi miastami w Polsce, Unią Europejską oraz Ukrainą i Rosją, a tym samym pobudzenie rozwoju gospodarczego regionu. Priorytetem jest również ochrona środowiska naturalnego.

Łączna długość modernizowanego odcinka wynosi 138,7 km. Planowane jest dostosowanie linii kolejowej do prędkości dla pociągów pasażerskich 160 km/h, dzięki czemu czas przejazdu na odcinku Kraków – Rzeszów skróci się o ok. 71 minut. Prędkość pociągów towarowych wzrośnie do 120 km/h.

W ramach przeprowadzanych prac na 16 stacjach zostaną przebudowane układy torów. Cztery dotychczasowe stacje: Biadoliny, Czarna Tarnowska, Trzciana, Grabiny, zostaną zamienione na posterunki ruchu, a jedna, Rudna Wielka, ulegnie likwidacji (w jej miejscu powstanie przystanek osobowy). Dodatkowo 13 przystanków osobowych zlokalizowanych na tej trasie zostanie przebudowanych i dostosowanych do użytkowania przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się. Wybudowany zostanie przystanek osobowy Dębica Wschodnia.

W ramach projektu zakłada się również przebudowanie i budowę 138 wiaduktów, mostów i estakad. Zlikwidowanych zostanie 49 przejazdów w poziomie szyn, a na 11 zabudowane będą nowe urządzenia samoczynne sygnalizacji przejazdowej. Dodatkowo powstanie przejazd kategorii B. Modernizacji zostaną poddane urządzenia sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacyjne. W całości zostanie wymieniona sieć trakcyjna w torach stacyjnych i szlakowych. Wzdłuż torów powstanie ok. 58 km ekranów akustycznych. Założono budowę przejść dla zwierząt oraz dostosowanie mostów, wiaduktów i przepustów do warunków określonych w decyzji środowiskowej w łącznej liczbie 44 obiektów.

Podsumowanie prac w 2011 r.

W 2011 r. rozpoczęto prace w następujących lokalizacjach: kontrakt 1.1: stacja Podłężę (podg. Rudzice), tor nr 2, km 16,000–17,000; kontrakt 1.2: szlak Bochnia – Brzesko Okocim, tor nr 1, km 39,000–42,900, stacja Biadoliny, tor nr 1 + strona nieparzysta, km 59,943–61,210; kontrakt 1.3: szlak Biadoliny – Bogumiłowice, tor nr 1, km 61,300–68,900, stacja Bogumiłowice, tor nr 1 + strona nieparzysta, km 68,900–70,751; kontrakt 2.1: szlak Tarnów – Wola Rzędzińska, tor nr 1, km 80,200–84,400, stacja Wola Rzędzińska, tor nr 1 + strona nieparzysta, km 84,400–85,790, szlak Czarna Tarnowska – Grabiny, tor nr 2, km 99,900–105,500, stacja Dębica, tor nr 1 + strona nieparzysta, km 110,299–111,500; kontrakt 2.2: szlak Dębica – Ropczyce, tor nr 1, km 111,500–122,100; kontrakt 2.3: szlak Trzciana – Rudna Wielka, tor nr 2, km 143,900–149,700.



Podsumowanie prac prowadzonych w 2011 r.



Prace planowane w 2012 r.

Prace zaplanowane w 2012 r.

W 2012 r. przewidywana jest realizacja robót budowlanych w lokalizacjach: stacja Podłężę + podg. Rudzice, szlak Podłężę – Kłaj (tor 1), szlak Kłaj – Bochnia (tor 1 i 2), szlak Bochnia – Brzesko Okocim (tor 1), stacja Biadoliny, szlak Biadoliny – Bogumiłowice (tor 1 i 2), stacja Bogumiłowice, szlak Bogumiłowice – Tarnów Mościce (tor 1 i 2), stacja Tarnów Mościce, stacja Tarnów, szlak Tarnów Wschodni – Wola Rzędzińska (tor 1 i 2), stacja Wola Rzędzińska, szlak Czarna Tarnowska – Grabiny (tor 1 i 2), stacja Dębica, szlak Dębica – Ropczyce (tor 1 i 2), stacja Ropczyce, szlak Ropczyce – Sędziszów Małopolski (tor 2), stacja Sędziszów Małopolski, szlak Trzciana – Rudna Wielka (tor 1 i 2), stacja Rudna Wielka, szlak Rudna Wielka – Rzeszów Zachodni (tor 1).

Orientacyjny koszt całkowity projektu to 4672,08 mln zł, z czego szacunkowa kwota dofinansowania z funduszy Unii Europejskiej wyniesie 2181,02 mln zł.

Zakończenie prac zaplanowano na koniec 2014 r.

RYSUNKI: ZESPÓŁ RZECZNIKA PRASOWEGO, CENTRUM REALIZACJI INWESTYCJI, PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE SA