PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych



Inwestycje PKP PLK S.A dla rozwoju transportu intermodalnego

Warszawa, 13 grudnia 2017 r.

Inwestycje portowe

Poprawa dostępu kolejowego do portu Gdańsk	
Aktualna wartość projektu (finansowanie)	579 mln zł (CEF)
Długość odcinków linii objętych projektem	ok. 17 km
Lata realizacji	2018-2020

Poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)	
Wartość projektu (finansowanie)	321 mln zł (POIiŚ)
Długość odcinków linii objętych projektem	ok. 10 km
Lata realizacji	2014-2016

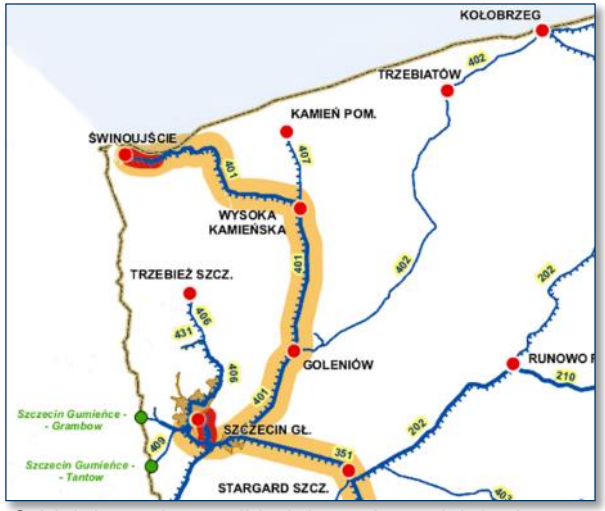
Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni	
Aktualna wartość projektu (finansowanie)	850 mln zł (CEF)
Długość odcinków linii objętych projektem	ok. 17 km
Lata realizacji	2018 - 2020

Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu	
Aktualna wartość projektu (finansowanie)	611 mln zł (CEF)
Długość odcinków linii objętych projektem	ok. 20 km
Lata realizacji	2018-2020

Porty Gdynia i Gdańsk



Porty Szczecin i Świnoujście



Oddziaływanie stacji kolejowych na działania portu odbywa się głównie za pośrednictwem infrastruktury terminali portowych, przede wszystkim terminali intermodalnych.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

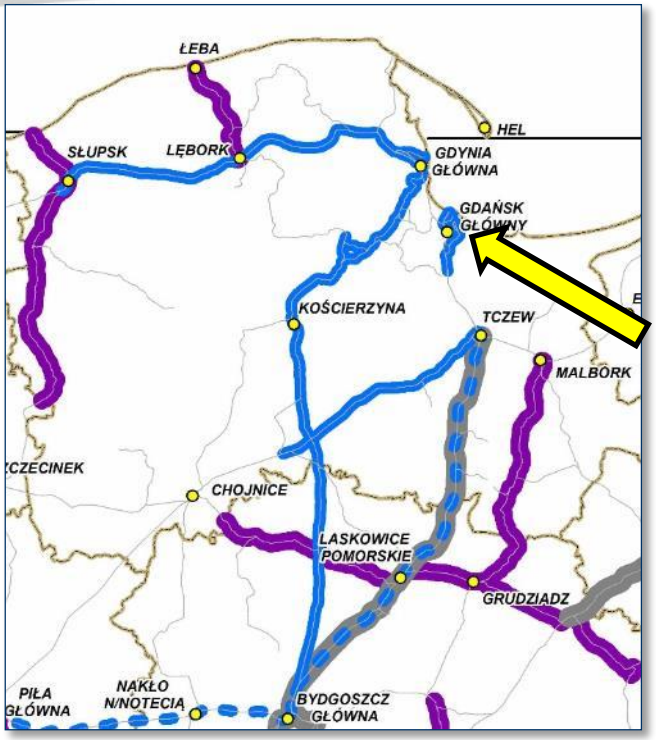
Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdańsku
(finansowanie: CEF)

Podstawowe parametry (obecnie):

- stacje Gdańsk Port Centralny, Gdańsk Kanał Kaszubski i Gdańsk Zaspa Towarowa oraz linie zelektryfikowane i niezelektryfikowane, dwutorowe i jednotorowe;
- długość odcinków linii: **ok. 17 km** oraz tory stacyjne;
- prędkości maksymalne:

Prędkość	% długości
80	16%
70	25%
60	3%
40	1%
20	45%
0	9%

- dopuszczalny nacisk osi: **206 – 221 kN**.



Lata realizacji: 2018 – 2020

Status projektu: w III kw.2016 roku podpisano umowę na projektowanie, Zakończenie prac projektowych planuje się na I kw. 2018 r.

Charakterystyka inwestycji:

Projekt uzyskał dofinansowanie w drugim naborze CEF, podpisanie Grant Agreement nastąpiło dnia 18.10.2016 r.

Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- brak elektryfikacji niektórych torów stacyjnych;
- niedostosowany układ torowy stacji do zmieniających się funkcji i nowych terminali;
- niedostateczny stan techniczny nawierzchni kolejowej skutkujący ograniczeniami dopuszczalnego nacisku;
- zły stan techniczny obiektów inżynieryjnych.

Inwestycja zakłada:

- elektryfikację wybranych torów stacyjnych;
- podniesienie dopuszczalnych nacisków osi do **221 kN**;
- przebudowę układów torowych stacji i dostosowanie ich do obsługi pociągów o długości **740 m**;
- podniesienie maksymalnych prędkości z uwzględnieniem warunków lokalnych (stacje portowe);
- rozbudowa Lokalnego Centrum Sterowania Gdańsk Port Północny.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Poprawa dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa)

(finansowanie: POIiŚ)

Projekt obejmował modernizację linii kolejowej nr 226 na odcinku Pruszcz Gdański – Gdańsk Port Północny od km 1,329 toru nr 202 i od km 3,100 toru nr 201
do km 13,550 wraz z budową nowego dwutorowego mostu kolejowego przez Martwą Wisłę.

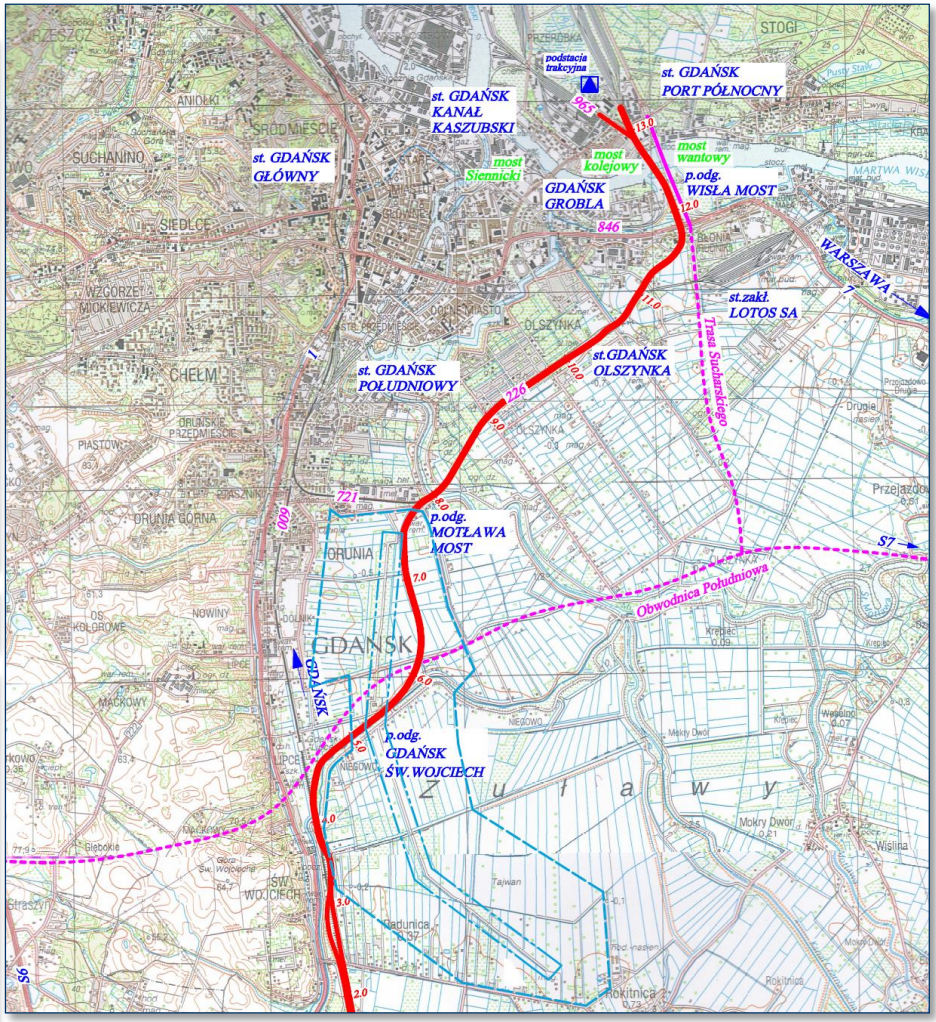
W ramach modernizacji linii nr 226 zmodernizowano 24 obiekty inżynieryjne, w tym:

- 10 mostów, w tym budowa nowego, stałego mostu przez Motławę,
- 4 wiadukty,
- 10 przepustów.

Lata realizacji: 2014 – 2016

Cele projektu

- poprawa dostępności Gdańskiego Portu Północnego drogą kolejową, umożliwienie bezawaryjnego i nieprzerwanego transportu ładunków z i do portu;
- Poprawa przepustowości i skrócenie czasu przejazdu,
- umożliwienie wykorzystania lokomotyw elektrycznych nowej generacji o mocy 6 MW;
- poprawa stanu ochrony środowiska naturalnego;
- zmniejszenie zagrożenia oddziaływania przewozu ładunków niebezpiecznych na środowisko.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

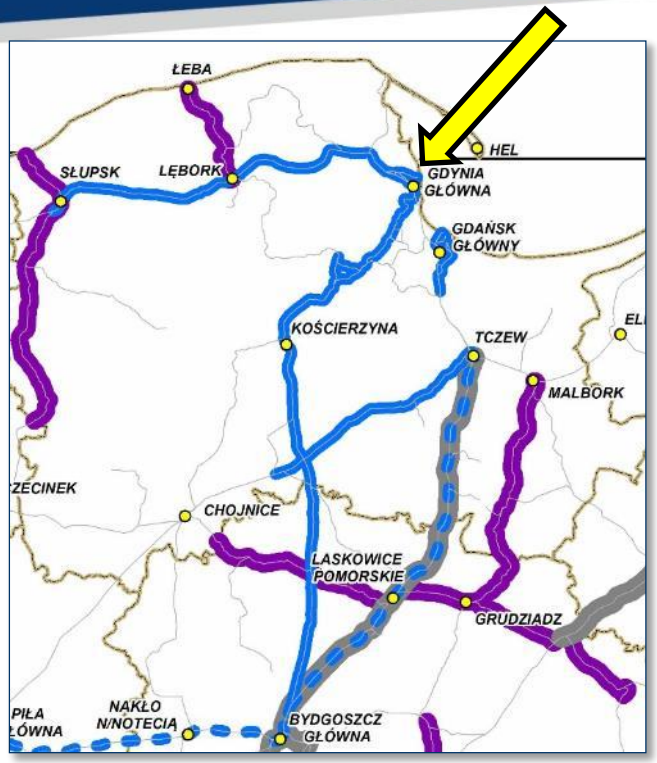
Poprawa dostępu kolejowego do portu morskiego w Gdyni
(finansowanie: CEF)

Podstawowe parametry (obecnie):

- stacja Gdynia Port oraz linie i łącznice zelektryfikowane i niezelektryfikowane, dwutorowe i jednotorowe;
- długość odcinka: ok.**17 km** linii kolejowych oraz tory stacyjne;
- prędkości maksymalne:

Prędkość	% długości
70	51%
60	21%
50	4%
30	20%
20	4%

- dopuszczalny nacisk osi: **206 – 221 kN**.



Lata realizacji: 2018 – 2020

Status projektu: w styczniu 2017 roku podpisano umowę na projektowanie. Zakończenie prac projektowych planuje się na I kw. 2018 r.

Charakterystyka inwestycji:

Projekt uzyskał dofinansowanie w drugim naborze CEF, podpisanie Grant Agreement nastąpiło dnia 28.10.2016 r.

Najważniejszymi problemami występującym na odcinku objętym inwestycją są:

- brak elektryfikacji na liniach 228 i 724;
- niedostosowany układ torowy stacji do zmieniających się funkcji i nowych terminali;
- niedostateczny stan techniczny nawierzchni kolejowej skutkujący ograniczeniami dopuszczalnego nacisku;
- zły stan techniczny obiektów inżynieryjnych.

Inwestycja zakłada:

- elektryfikację linii i grup torowych;
- podniesienie dopuszczalnych nacisków osi do **221 kN**;
- dostosowanie stacji do obsługi pociągów o długości **740 m**;
- podniesienie maksymalnych prędkości z uwzględnieniem warunków lokalnych (stacje portowe);
- budowa Lokalnego Centrum Sterowania Gdynia Port.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Poprawa dostępu kolejowego do portów morskich w Szczecinie i Świnoujściu

(finansowanie: CEF)

Podstawowe parametry (obecnie):

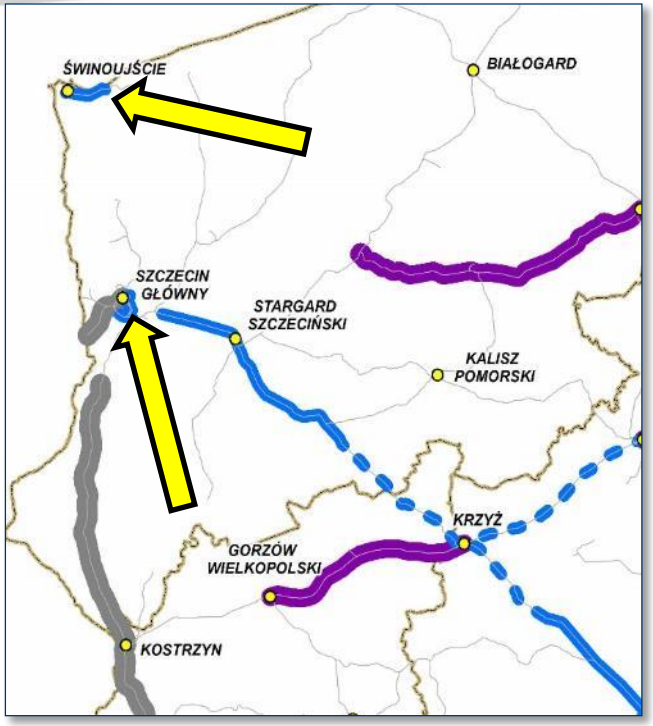
- długość odcinków linii: **20 km** linii kolejowych oraz tory stacyjne;
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
80	12%
70	4%
50	5%
40	12%
30	42%
20	26%

- dopuszczalny nacisk osi: **196 - 221kN**.

Lata realizacji: 2018 – 2020

Status projektu: w czerwcu 2017 roku podpisano umowę na projektowanie. Zakończenie prac projektowych planuje się na I kw. 2018 r.



Charakterystyka inwestycji:

Projekt uzyskał dofinansowanie w drugim naborze CEF, podpisanie Grant Agreement nastąpiło dnia 27.10.2016 r.

Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- **stacja Szczecin Port Centralny** - brak elektryfikacji torów w obszarze Portu Szczecin tzw. „Parku Wrocławskiego", co przekłada się na wydłużony czas manewrów i postojów składów;
- **stacja Świnoujście** - brak zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej wiążący się z długim czasem obsługi wagonów oraz składów całopociągowych na grupach manewrowych.

Inwestycja zakłada:

- przebudowę układów torowych w celu umożliwienia obsługi pociągów towarowych o długości **740 m**;
- podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych z uzyskaniem dopuszczalnego nacisku na oś **221kN**;
- elektryfikację torów w obszarze portu Szczecin;
- poprawę stanu technicznego urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- skrócenie czasu obsługi pociągu towarowego w obszarze portu Szczecin o ok. **15 – 33 min/pociąg**, oraz o ok. **5 min/pociąg** w obszarze portu Świnoujście.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

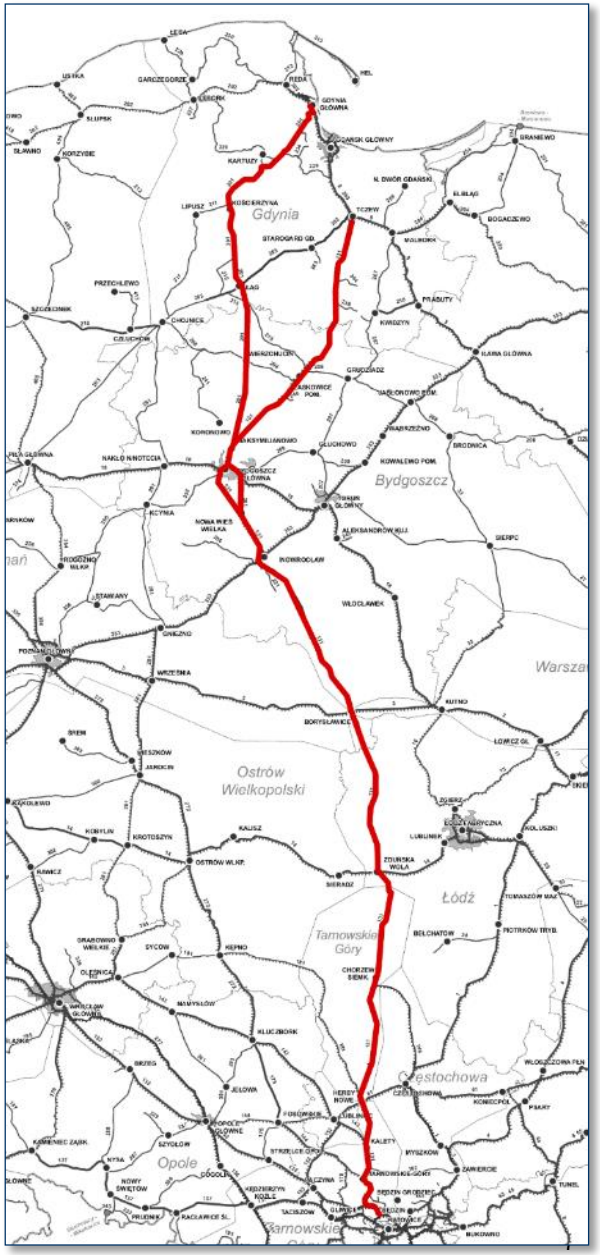
Dostęp do portów w Gdańsku i Gdyni

Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto	
Aktualna wartość projektu	Etap I (Kościerzyna – Gdynia) ok. 900 mln zł Etap II (Maksymilianowo – Kościerzyna) ok. 1 500 mln zł
Dł. linii objętych projektem	ok. 238 km
Lata realizacji	2020 - 2023

Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry - Karsznice - Inowrocław - Bydgoszcz – Maksymilianowo	
Aktualna wartość projektu	2 133 mln zł
Długość odcinków linii objętych projektem	ok. 136 km
Lata realizacji	2018-2022

Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Bydgoszcz – Tczew (dokumentacja projektowa)	
Aktualna wartość projektu dokumentacyjnego	107 mln zł
Długość odcinków linii objętych projektem	ok. 330 km
Lata realizacji	2018-2021

Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia wraz z przebudową stacji Zajączkowo Tczewskie (prace przedprojektowe)	
Aktualna wartość projektu dokumentacyjnego	3 mln zł
Długość odcinków linii objętych projektem	ok. 50 km
Lata realizacji	2018-2019



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

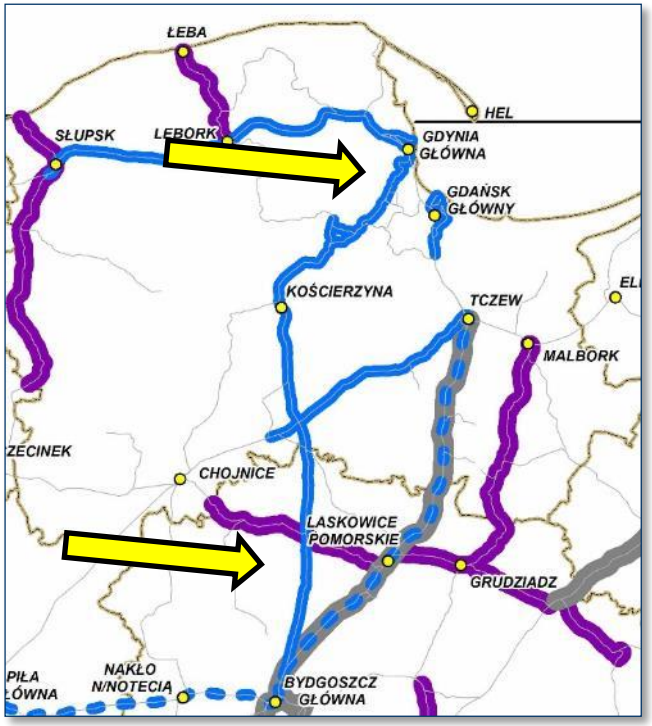
Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto (finasowanie POIiŚ)

Podstawowe parametry (obecnie):

- linia niezelektryfikowana, jednotorowa na odcinku Maksymilianowo – Gdańsk Osowa;
- długość linii: **238 km**;
- prędkości maksymalne:

Prędkość	% długości
120	10%
110	8%
100	75%
90	5%
80	2%

- maksymalnie wykorzystywana zdolność przepustowa odcinków Maksymilianowo – Wierzchucin i Glincz – Gdańsk Osowa;
- dopuszczalny nacisk osi: **206 kN**.



Lata realizacji robót: 2020 - 2023

Status projektu: we wrześniu 2017 r. podpisano umowę na opracowanie dokumentacji projektowej dla Etapu I (Kościerzyna – Gdynia).

Trwa przetarg na dok. projektową dla Etapu II.

Charakterystyka inwestycji:

Najważniejszymi problemami występującym na odcinku objętym inwestycją są:

- konieczność stworzenia korytarza transportu towarowego obsługującego port morski w Gdyni, z pominięciem linii średnicowej Trójmieście;
- dostosowanie linii do rosnących potoków w ruchu aglomeracyjnym i regionalnym w tym Pomorskiej Kolei Metropolitalnej.

Inwestycja ma charakter modernizacyjny i zakłada:

- stworzenie korytarza towarowego z dostosowaniem odcinków obciążonych ruchem pasażerskim do wzmożonego ruchu;
- **dobudowę drugiego toru** na odcinku Gdynia Osowa – Kościerzyna oraz na odcinku Maksymilianowo – Wierzchucin, analizowana jest możliwość wydłużenia tego odcinka).
- odtworzenie posterunków ruchu i stacji;
- **elektryfikację** całego brakującego odcinka linii;
- podniesienie dopuszczalnej prędkości: **140 km/h** dla pociągów pasażerskich i **80-100 km/h** dla pociągów towarowych i nacisków osi do **221 kN**;
- poprawę bezpieczeństwa na przejazdach.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

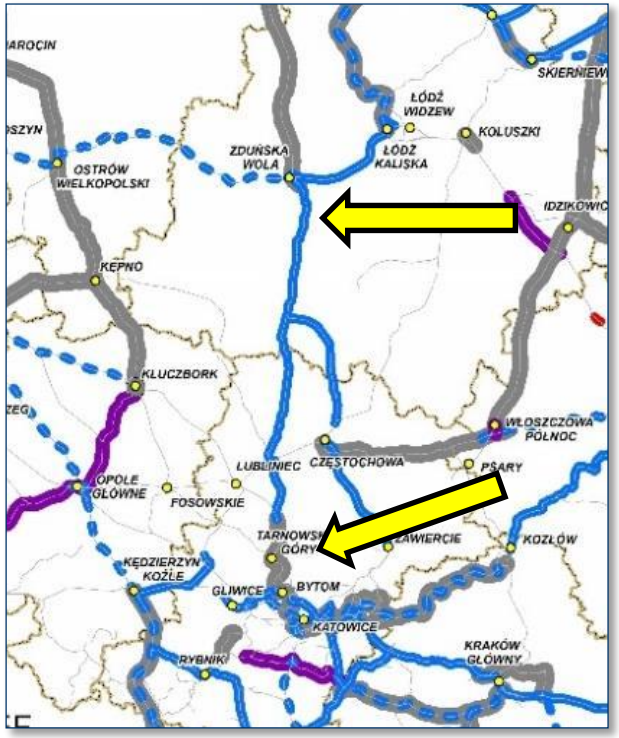
Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory - Tarnowskie Góry – Zduńska Wola Karsznice (finansowanie: POIiŚ)

Podstawowe parametry (obecnie):

- linia zelektryfikowana, dwutorowa;
- długość odcinka: **136 km;**
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
120	18%
100	46%
80	25%
70	5%
60	1%
50	3%
30	2%

- dopuszczalny nacisk osi: **221 kN;**
- dopuszczalna długość pociągu**: 600** (Ch. Bat. – Tarn. Góry) i **750 m**.



Lata realizacji: 2018 - 2022

Status projektu: ogłoszenie postępowań na realizację w trybie projektuj i buduj planowane w grudniu 2017 r.

CHARAKTERYSTYKA INWESTYCJI

Najważniejsze problemy:

- zbyt mała przepustowość wobec prognozowanych przewozów;
- zły stan techniczny urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- zły stan nawierzchni.

Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada:

- przebudowa posterunków ruchu;
- przebudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- zwiększenie przepustowości i płynności ruchu towarowego;
- zwiększenie dopuszczalnej długości pociągów do **750 m** na całym odcinku.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Prace na linii kolejowej C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Bydgoszcz – Tczew (dokumentacja projektowa)

Podstawowe parametry (obecnie):

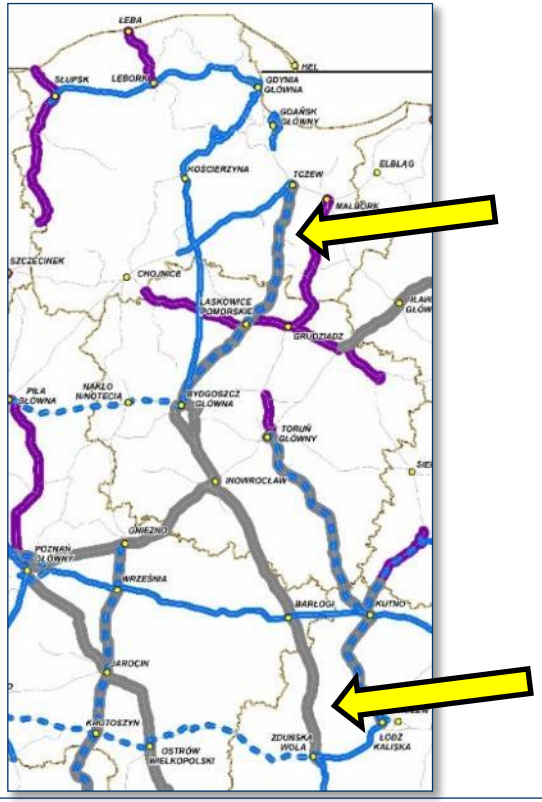
- Linia zelektryfikowana, dwutorowa;
- Długość odcinka: **330 km**;
- Prędkości maksymalne:

Prędkość	% długości
160	34%
150	0,5%
140	45%
130	1%
120	18%
60	1,5%

- Dopuszczalny nacisk osi: **221 kN**;
- Dopuszczalna długość pociągów **750 m**.

Status projektu: Trwają przygotowania do ogłoszenia przetargu, przewidywane w I kwartale 2018 r.

Opracowanie dokumentacji planowane jest w latach 2018 - 2021



Charakterystyka inwestycji:

Najważniejszymi problemami występującym na odcinku objętym inwestycją są:

- niedostateczny stan techniczny sieci trakcyjnej oraz infrastruktury na stacjach kolejowych;
- niezadowalające parametry dla ruchu towarowego;
- stan sieci trakcyjnej oraz niezmodernizowanej nawierzchni na niektórych stacjach stwarza ryzyko ograniczenia prędkości w perspektywie najbliższych lat.

Inwestycja ma charakter modernizacyjny i zakłada:

- podniesienie dopuszczalnej prędkości dla pociągów pasażerskich (do 160 km/h, analizowane będzie także zwiększenie do 200 km/h) i co najmniej **100 km/h** dla pociągów towarowych;
- utrzymanie dotychczasowych pozostałych parametrów i zapobieżenie ich spadkowi.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

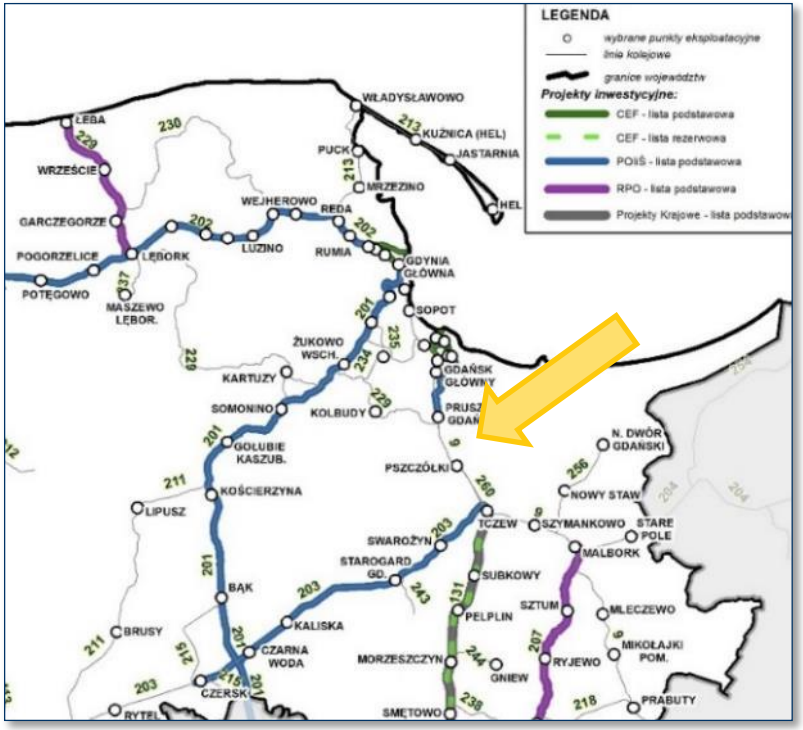
Zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia wraz z dobudową odcinków nowych torów szlakowych oraz przebudową stacji Zajączkowo Tczewskie (prace przedprojektowe)

Etap I obejmujący odcinek Tczew – Gdynia zakłada między innymi:

- poprawę przepustowości linii,
- zmniejszenie kolizyjności układów torowych,
- dostosowanie odcinka linii nr 202 Gdańsk Główny – Gdańsk Wrzeszcz do zakładanego obciążenia ruchowego,
- dostosowanie stacji Gdynia Główna (wraz z przyległymi liniami) do kształtu nowych linii komunikacyjnych, w szczególności obecnych i planowanych linii aglomeracyjnych,
- likwidację „wąskich gardeł" w transporcie pasażerskim i towarowym.

Etap II obejmujący stację Zajączkowo Tczewskie zakłada między innymi:

- dostosowanie infrastruktury technicznej stacji Zajączkowo Tczewskie (układów torowych, srk, elektroenergetyki, telekomunikacji) do obecnych potrzeb w transporcie towarowym,
- stworzenie ogólnodostępnej infrastruktury ładunkowej (ładownie),
- analizę zasadności budowy ogólnodostępnego terminala kontenerowego oraz warunków, jakie winien spełniać,
- umożliwienie przejazdu przez stację pociągów pasażerskich (bez zatrzymania i zmiany czoła) na/z linii 9, 131, 203.



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

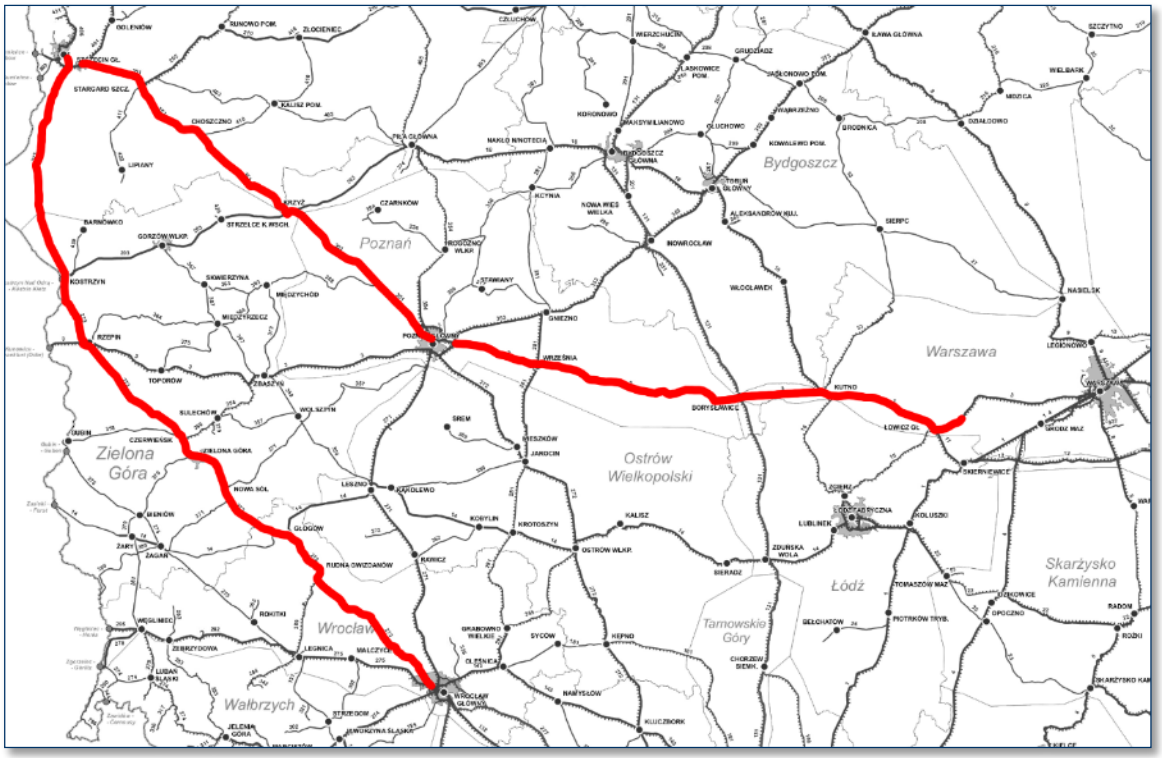
Dostęp do portów w Szczecinie i Świnoujściu

Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie	
Aktualna wartość projektu	Pozn. – Wronki, Słonice – Szcz. Dąbie: 2 236 mln zł Wronki – Słonice: 1 463 mln zł
Długość odcinków linii objętych projektem	ok. 195 km
Lata realizacji	2017 - 2023

Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Dolna Odra	
Aktualna wartość projektu	348 mln zł
Linie objęte projektem	ok. 230 km
Lata realizacji	2016-2022

Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów	
Aktualna wartość projektu	400 mln zł
Linie objęte projektem	100 km
Lata realizacji	2021-2023

Prace na linii kolejowej E 20 Warszawa – Poznań, odc. Sochaczew – Swarzędz	
Aktualna wartość projektu	2 017 mln zł
Linie objęte projektem	230 km
Lata realizacji	2017-2020



PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie
Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie, odcinek Wronki – Słonice

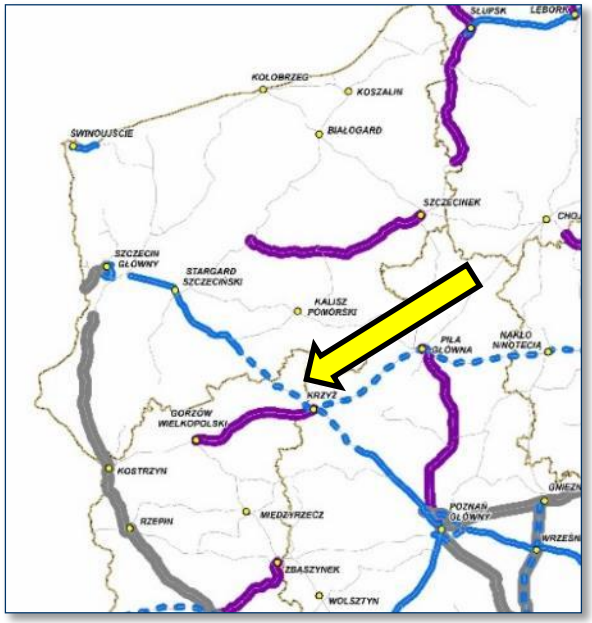
(finansowanie: CEF)

Podstawowe parametry (obecnie):

- linia zelektryfikowana, dwutorowa;
- długość odcinka: ok. **195 km,**
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
150	4%
140	23%
130	30%
120	37%
100	6%

- dopuszczalny nacisk osi: **221kN**.



Lata realizacji: odc. Poznań – Wronki, Słonice – Szczecin: 2017-2020
odc. Wronki – Słonice: 2019-2023

Status projektu: trwa realizacja 3 umów na dokumentację projektową na cały odcinek Poznań – Szczecin.
Realizowano roboty wyprzedzające**.**

Ogłoszenie pierwszego przetargu na roboty planowane w II kw. 2018 r.

Charakterystyka inwestycji:

- realizacja inwestycji polega na przeprowadzeniu prac modernizacyjnych korytarza linii kolejowej E59 (TEN- T) na odcinku Poznań – Szczecin Dąbie i dostosowaniu go do wymagań sieci bazowej TEN-T;
- projekt uzyskał dofinansowanie w pierwszym naborze CEF, podpisano Grant Agreement dla:
  - prac projektowych na całym odcinku,
  - realizacji robót na odcinkach Poznań – Wronki i Słonice - Szczecin.

Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- niezadowalający i nie spełniający wymaganych standardów sieci bazowej TEN-T stan techniczny linii;
- maksymalna dopuszczalna prędkość jazdy na jego przeważającej części wynosząca aktualnie 120 km/h, z występującymi ograniczeniami prędkości do 70 km/h.

Inwestycja ma charakter modernizacyjny i zakłada:

- podniesienie prędkości dla pociągów pasażerskich do **160 km/h** i towarowych do **120 km/h**;
- umożliwienie przejazdu pociągów z naciskiem osi **221kN**;
- poprawę bezpieczeństwa poprzez kompleksową modernizację urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Wniosek o dofinansowanie dla robót na odcinku Wronki – Słonice uzyskał akceptację w naborze CEF Blending w 2017 r.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Modernizacja linii kolejowej nr 273 na odcinku Głogów – Zielona Góra – Rzepin – Dolna Odra wraz z łącznicami nr 821 i 822

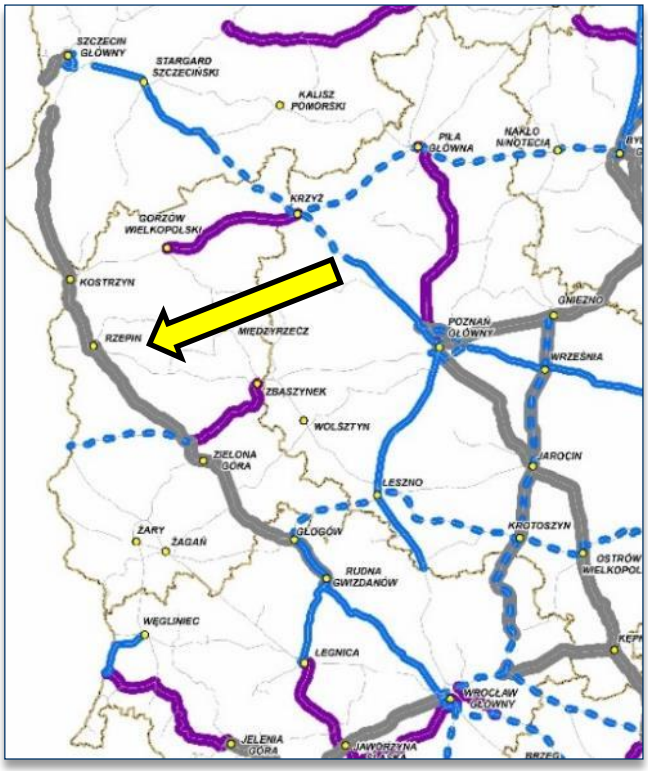
(finansowanie: środki krajowe)

Podstawowe parametry (obecnie):

- linia zelektryfikowana, dwutorowa;
- długość odcinka: **230 km**;
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
120	78%
100	6%
70-90	3%
50-60	12%

- dopuszczalny nacisk osi: **196 – 221kN**.



Lata realizacji: 2016-2022

Status projektu: Trwa realizacja robót budowlanych**.**

Charakterystyka inwestycji:

- przedmiotowa inwestycja jest kontynuacją prac realizowany w perspektywie 2007-2013 oraz komplementarna do planowanych prac na odcinku Wrocław - Głogów. Ich realizacja niezbędna jest do uzyskaniu jednolitych parametrów eksploatacyjnych.

Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- ze względu na zły stan techniczny torów wprowadzone zostały ograniczenia prędkości pociągów pasażerskich, (do 30 - 50 km/h), co w znacznym stopniu ogranicza przepustowość linii.
- **Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada:**
- kompleksową wymianę nawierzchni kolejowej i podtorza, modernizację obiektów inżynieryjnych, przejazdów kolejowych, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz sieci trakcyjną;
- podniesienie dopuszczalnej prędkości do **120 km/h** (ze względu na geometrię linii);
- podniesienie dopuszczalnego nacisku osi do **221kN** na całym odcinku linii;
- przywrócenie pełnej przepustowości linii kolejowej oraz podniesienie sprawności eksploatacyjnej.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Prace na linii kolejowej C-E 59 na odcinku Wrocław Brochów / Grabiszyn – Głogów

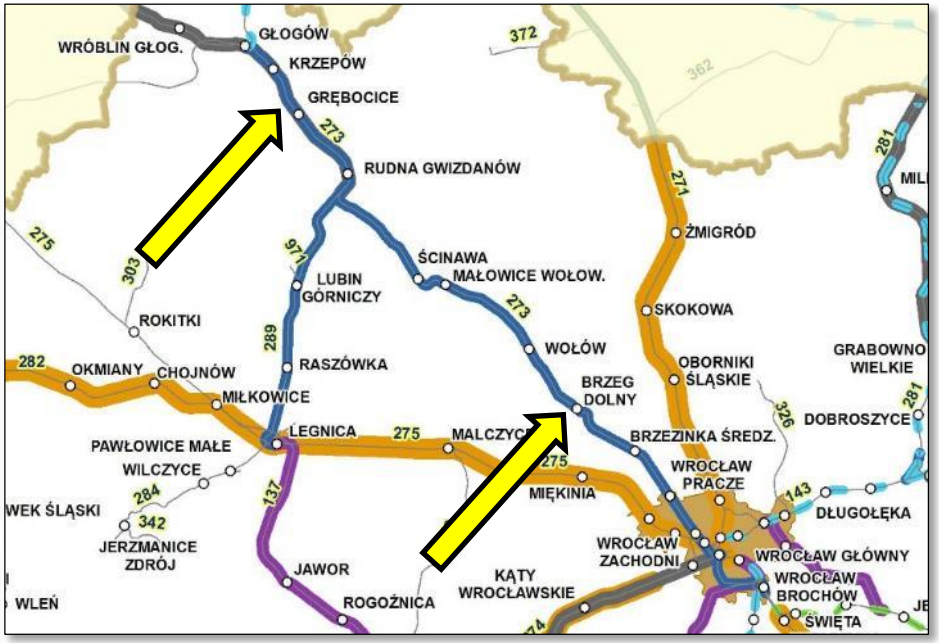
Podstawowe parametry (obecnie):

- linia zelektryfikowana, dwutorowa;
- długość odcinka: **100 km**;
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
120	15%
100	57%
90	3%
80	1%
70	19%
60	3%
0	2%

zamknięty tor na moście w Brzegu Dolnym.

- dopuszczalny nacisk osi: **196 kN**.



Lata realizacji: 2021 – 2023
Status projektu: trwa opracowanie SW, zakończenie planowane na maj 2018.Tryb realizacji projektu P/B.

Charakterystyka inwestycji:

Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- niezadowalający stan toru na niektórych odcinkach linii;
- zły stan obiektów inżynieryjnych, w tym dużych mostów na Odrze (w tym zamknięcie jednego toru na moście w Brzegu Dolnym);
- lokalne ograniczenia parametrów tworzące wąskie gardła, m.in. ograniczenia nacisków osiowych (do 196 kN/oś);
- niska maksymalna prędkość.

Inwestycja ma charakter modernizacyjny i zakłada:

- przywrócenie pierwotnych parametrów eksploatacyjnych poprzez wymianę nawierzchni torów głównych zasadniczych, wymianę rozjazdów, przebudowę peronów z dostosowaniem do TSI-PRM;
- przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- modernizację obiektów inżynieryjnych, w tym dużych mostów na Odrze;
- uzyskanie prędkości **100 – 120 km/h** dla pociągów pasażerskich;
- uzyskanie nacisku **221 kN/oś** na całej długości linii.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

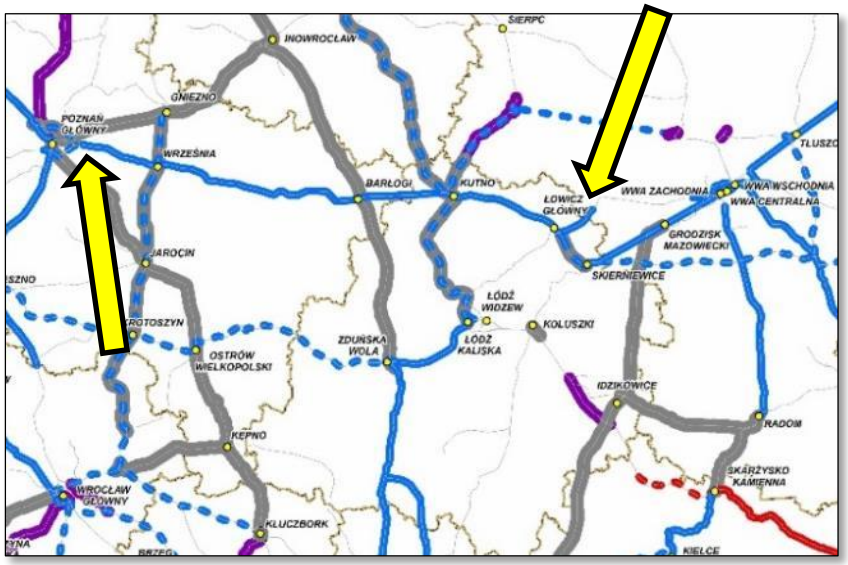
Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz (finansowanie: CEF)

Podstawowe parametry (obecnie):

- linia zelektryfikowana, dwutorowa;
- długość odcinka: **230 km,**
- prędkości maksymalne:

Prędkość [km/h]	% długości
160	77%
140	2%
130	5
120	11%
100	5%

- dopuszczalny nacisk osi: **221kN**.



Lata realizacji: 2017-2020

Status projektu: Trwa realizacja robót budowlanych**.**

Charakterystyka inwestycji:

- realizacja prac na odcinku Sochaczew – Swarzędz linii kolejowej E 20 stanowi kontynuację modernizacji odcinka zachodniego linii E 20 od Warszawy do Kunowic (1994-2009);
- projekt uzyskał dofinansowanie w pierwszym naborze CEF, podpisano dla niego Grant Agreement.

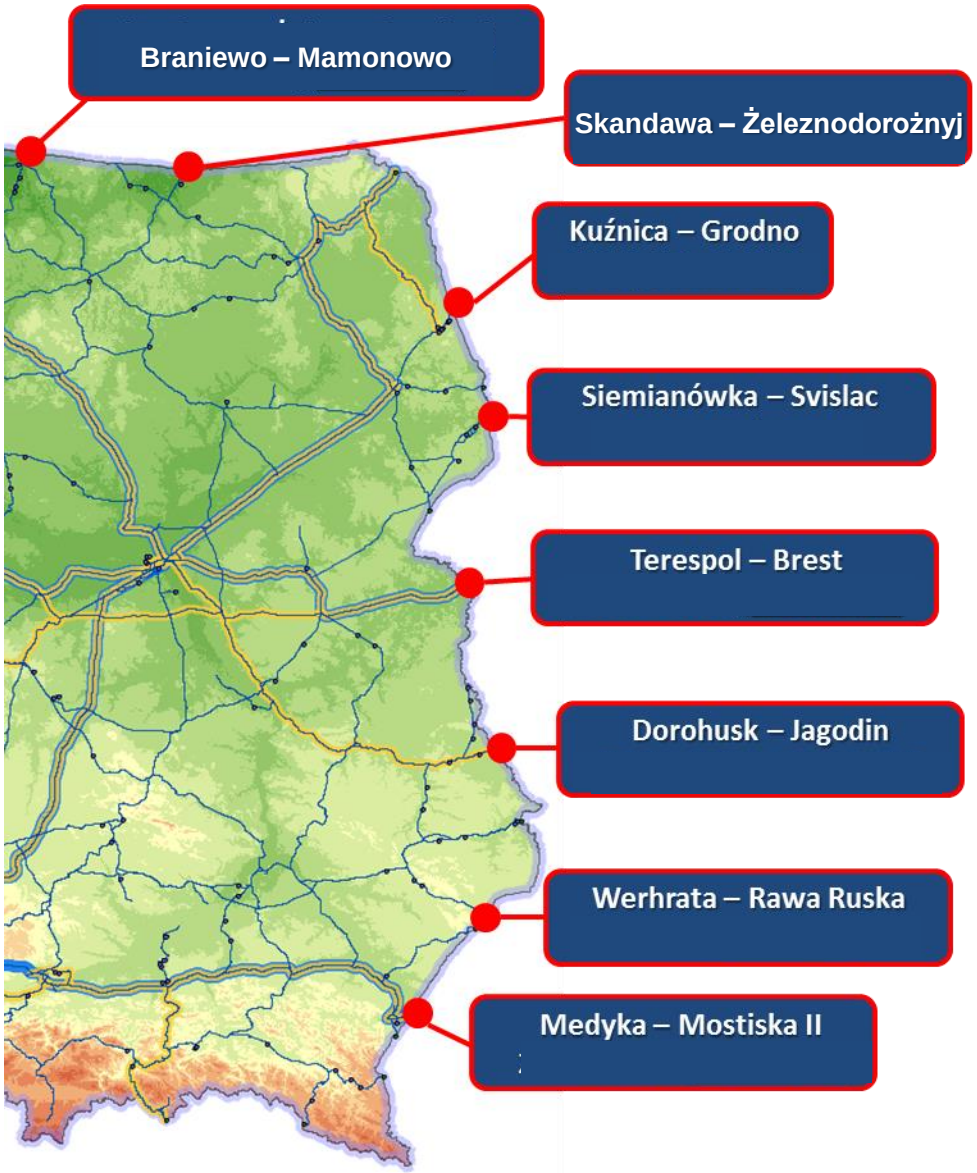
Najważniejszymi problemami występującymi na odcinku objętym inwestycją są:

- liczne ograniczenia prędkości w obrębie stacji Kutno (40 km/h), Koło (do 100 km/h) oraz Konin (do 90 km/h);
- zły stan niektórych odcinków nawierzchni torowej.

Inwestycja zakłada:

- zwiększenie przepustowości linii oraz elimanację ograniczeń prędkości;
- umożliwienie płynnego prowadzenie ruchu z prędkością maksymalną **160 km/h** w ruchu pasażerskim i do **120 km/h** w ruchu towarowym;
- przebudowę stacji Kutno, Koło, Konin, Łowicz, Podstolice, w tym wydłużenie wybranych torów stacyjnych do min. **750 m**;
- wymianę nawierzchni torowej na wymagających tego odcinkach.

„Poprawa stanu technicznego infrastruktury kolejowej w rejonach przejść granicznych, w tym toru szerokiego”



W chwili obecnej PKP PLK S.A. administruje ok. 150 km linii kolejowych szerokotorowych w regionach przygranicznych wschodniej Polski, są one kluczowym elementem systemu transportu międzynarodowego.

Założenia:

- lata realizacji: **2016 – 2023**;
- budżet zadania: **245,1 mln PLN**;
- **podniesienie dopuszczalnych nacisków osiowych** taboru kolejowego **do 25 ton/oś na torach szerokich**;
- **zwiększenie długości użytecznych torów stacyjnych do 1050 m** (w szczególnych przypadkach do min. 900 m);
- likwidacja wąskich gardeł przy obsłudze danego przejścia granicznego wynikających ze stanu infrastruktury normalnotorowej.

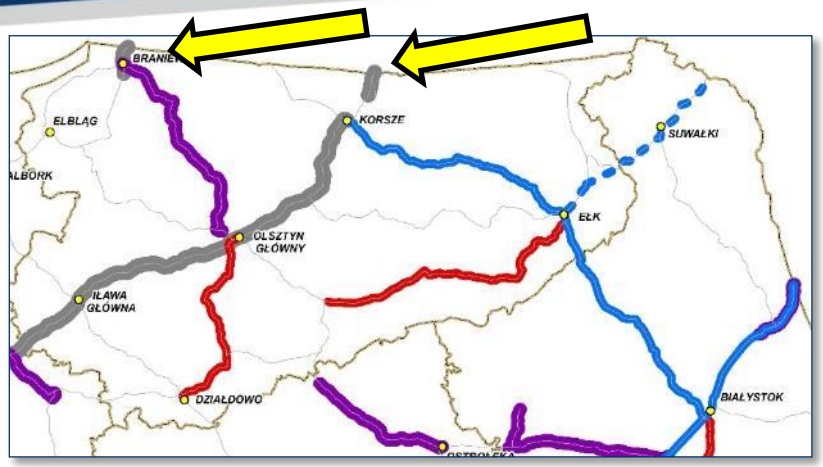
Cele:

- poprawa efektywności operacji przeładunkowych;
- zwiększenie atrakcyjności intermodalnego transportu kolejowego w komunikacji międzynarodowej;
- zwiększenie przepustowości na wschodnich przejściach granicznych;
- zwiększenie konkurencyjności transportu kolejowego.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Braniewo – Mamonowo
Skandawa/Kotki– Żeleznodorożnyj



Braniewo - Mamonowo:

- czas przejazdu przez granicę: 120 min, w tym odprawa na pasie granicznym 90 minut przez służby Federacji Rosyjskiej;
- przepustowość: linia 204 (N) 6 par pociągów,
  linia 217 (S) 6 par pociągów.
- odprawa graniczna i celna na stacji Braniewo odbywa się **na bieżąco,**
- modernizację stacji Braniewo przeprowadzono w 2009 r.

Skandawa/Kotki– Żeleznodorożnyj:

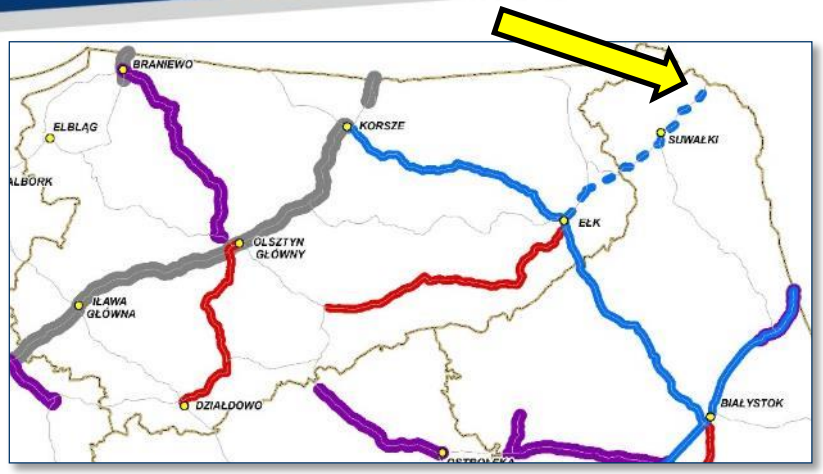
- czas przejazdu przez granicę:
  - 353 (N)**:** 80 min, w tym odprawa na pasie granicznym 60 min,
  - 205 (S)**:** 120 min, w tym odprawa na pasie granicznym 90 min,
- przepustowość: linia 353 (N) 4 pary pociągów (6.00 – 18.00),
  linia 204 (S) 3 pary pociągów (6.00 – 18.00).
- odprawa graniczna i celna na stacji Skandawa jak i na Punkcie Przeładunkowym Kotki odbywa się **na bieżąco,**
- **modernizacja** linii 205 (S):

do końca 2017 r. Etap I: dokumentacja projektowa (970tys. zł),
2018 r. (Etap II a) naprawa nawierzchni do nacisków **25 ton/oś** (10 000 tys. zł),
2020 r. (Etap II b) modernizacja Punktu Przeładunkowego Kotki, w tym zabudowa urządzeń srk (6 000 tys. zł).

Dane techniczno-eksploatacyjne	Braniewo		Skandawa	
	204 (N)	217 (S)	353 (N)	205 (S)
Prędkość techniczna	70 km/h	50 km/h	20 km/h	20 km/h
Max. długość pociągów pas./tow.	360 m / 672 m	300 m / 700 m	0 m / 650 m	0 m / 560 m
Max. nacisk osi na szynę	196 kN	231 kN	216 kN	216 kN (*zwiększenie do 245 kN*)
Sieć trakcyjna	brak	brak	brak	brak

Trakiszki – Mockava

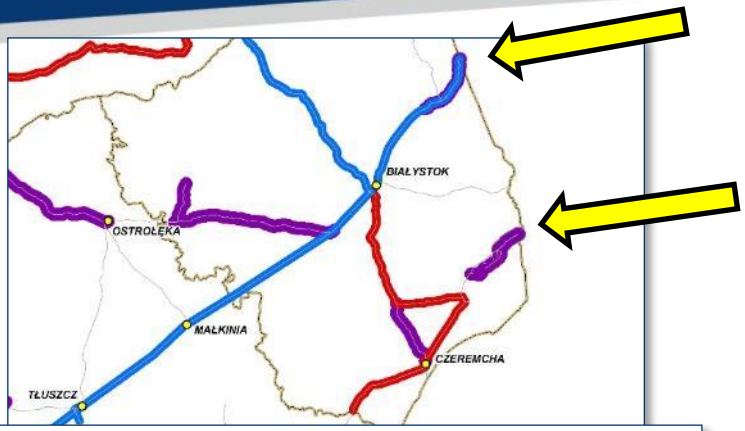
- czas odprawy: **brak odpraw granica wewnętrzna strefy Schengen**;
- przepustowość: 22 par pociągów,
- odprawa graniczna i celna: **brak odpraw,**
- Modernizacja przewidywana w ramach projektu *Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap II*, trwa procedura przetargowa na uzupełniające SW.



	Trakiszki – Mockava	
Dane techniczno-eksploatacyjne	PLK	LG
Prędkość techniczna	60 km/h	P 100km/h, T 80km/h
Max. długość pociągów pas./tow.	300 m / 600 m	120m (200*) m / 600 m
Max. nacisk osi na szynę	2056 kN	225 kN
Sieć trakcyjna	brak	brak

* pociągi bez postoju w Mockavie

Kuźnica Białostocka – Grodno
Siemianówka – Swisłocz



Kuźnica Białostocka – Grodno:

- średni czas oczekiwania na odprawę celno–graniczną:
  - pociągi pasażerskie 1 godz.,
  - pociągi towarowe 1,5 godz;
- przepustowość: linia 6 (N) 10 par pociągów, kursują 2 poc. pas. + 3 poc. tow.,
  linia 57 (S) 12 par pociągów, kursuje 8 towarowych

Inwestycje planowane:

Projekt	Lista KPK	Wartość [tys. zł]
Prace na linii kolejowej nr 6 na odcinku Białystok – Sokółka – Kuźnica Białostocka (granica państwa)	POIiŚ podstawowa	187 200,0
Rewitalizacja linii kolejowej nr 57 na odcinku Kuźnica Białostocka – Gieniusze (S)	RPO podstawowa	90 000,0
Rewitalizacja linii kolejowej nr 923 na odcinku Bufałowo Wschód – Bufałowo (S)	RPO podstawowa	3 000,0
Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Kuźnica Białostocka	Krajowa podst.	4 000,0

Siemianówka – Swisłocz:

- średni czas oczekiwania na odprawę celno–graniczną: 1,5 godz. (tylko ruch towarowy);
- przepustowość: linia 31 (N) 10 par pociągów, kursuje 5 poc. towarowych,
  linia 59 (S) 10 par pociągów, kursują 4 poc. towarowe.

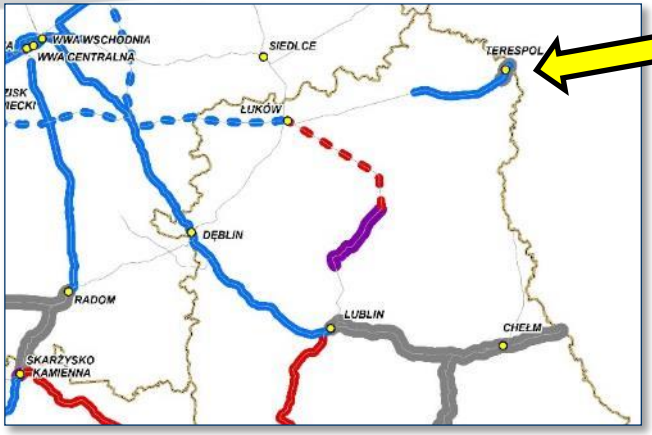
Inwestycja planowana:			
	Rewitalizacja linii kolejowej nr 59 na odcinku granica państwa – Chryzanów (S)	RPO lista podstawowa	62 600 tys. zł

Dane techniczno-eksploatacyjne	Kuźnica Białost.				Siemianówka			
	6 (N) PLK	6(N) БЧ	57 (S) PLK	57 (S) БЧ	31 (N) PLK	31 (N) БЧ	59 (S) PLK	59 (S) БЧ
Prędkość techniczna	40 km/h	P70 km/h T60 km/h	50 km/h	60 km/h	40 km/h	70 km/h	50 km/h	70 km/h
Max. długość pociągów pas./tow.	300 m / 600 m		- / 800 m		- / 600 m		- / 750 m	
Max. nacisk osi na szynę	205 kN	225 kN	225 kN	225 kN	221 kN	221 kN	225 kN	225 kN
Sieć trakcyjna	3 kV	3kV	brak	brak	brak	brak	brak	brak

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Terespol – Brześć Centralny
Terespol – Brześć Północny



Terespol – Brześć Centralny / Północny:

- czas postoju pociągów osobowych i towarowych na stacji Terespol, uzgodniony ze Strażą Graniczną:
  - pociągi pasażerskie wjazd i wyjazd 40 min.,
  - pociągi towarowe wjazd 60 min (platformy 40 min), wyjazd 40 min (30 min);
- przepustowość: linia 2 (N) 23 pary pociągów,
  linia 60 (S) 28 par pociągów,
  linia 453/446 (N/S): 30 par pociągów
- główne ograniczenia w przepustowości:
  - opóźnienia w uruchomianiu pociągów, niezgodnie z rozkładem jazdy,
  - niekompletna lub dokumentacja pociągu (lub nawet brak) – powoduje to wydłużenie czasu odprawy celnej,
  - częste zgłaszanie „stój" przez stronę Białoruską lub przez Cargotor z uwagi na brak torów przyjęciowych.

Inwestycje realizowane:

Prace inwestycyjne na przejściach granicznych Terespol – Brześć	Krajowa podst.	9 400 tys. zł

W ramach projektu w stacji Terespol wydłużono tory nr 101S i 102S linii nr 60 do długości użytecznej 900m

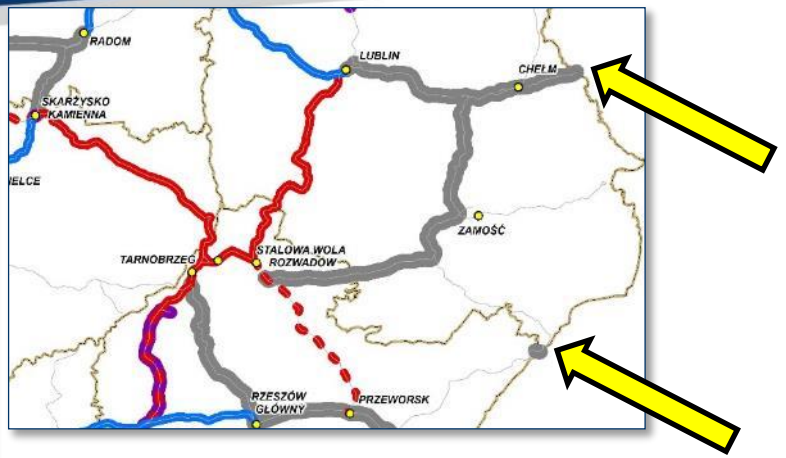
Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Siedlce – Terespol, etap III – LCS Terespol	CEF podst.	559 079 tys. zł

Dane techniczno-eksploatacyjne	Terespol – Brześć Centralny				Terespol – Brześć Północny			
	2 (N) PLK	2 (N) БЧ	60 (S) PLK	60 (S) БЧ	453 (N) PLK	453 (N) БЧ	446 (S) PLK	446 (S) БЧ
Prędkość techniczna	40 km/h	40 km/h	40 km/h	40 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h
Max. długość pociągów pas./tow.	300 m / 600 m		300 m / 750 m		300 m / 600 m		- / 600 m	
Max. nacisk osi na szynę	221 kN	221 kN	206 kN	206 kN	216 kN	221 kN	216 kN	221 kN
Sieć trakcyjna	3 kV	3kV	brak	brak	brak	brak	brak	brak

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Dorohusk – Jagodin
Werchrata – Rawa Ruska



Dorohusk – Jagodin:

- czas przejazdu przez granicę:
  - 7 (N)**:** pas. 12 min, tow. 15 min.,
  - 63 (S): pas. 10 min, tow. 20 min.,
- przepustowość: linia 7 (N) 10 pary pociągów (6.00 – 18.00),
  linia 63 (S) 10 pary pociągów (6.00 – 18.00).
- odprawa graniczna i celna na stacji Dorohusk:
  - 7 (N): 60 min.,
  - 63 (S): 75 min.

Inwestycja planowana:	Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Dorohusk- Jagodin	Krajowe lista podst.	57 000 tys. Zł

Werchrata – Rawa Ruska:

- przepustowość: linia 116 (S) 8 par pociągów, wykorzystanie 4 poc. towarowe;
- przejście czynne od poniedziałku do piątku w godz. 7.00-19.00;
- założony w rozkładzie jazdy czas odprawy granicznej wynosi 13 minut.
- brak jakiejkolwiek infrastruktury służącej obsłudze pasażerskiej.

Inwestycja planowana:	Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Werchrata - Rawa Ruska	Krajowe lista podst.	8 000 tys. Zł

Dane techniczno-eksploatacyjne	Dorohusk				Werchrata
	7 (N) PLK	7(N) UZ	63 (S) PLK	63 (S) UZ	116
Prędkość techniczna	P80 km/h T50 km/h	b.d.	P80 km/h T50 km/h	b.d.	30 km/h
Max. długość pociągów pas./tow.	224 m / 650 m		400 m / 780 m	b.d./780 m	- /420 m
Max. nacisk osi na szynę	221 kN		225 kN	225 kN	221 kN
Sieć trakcyjna	brak	brak	brak	brak	brak

Przemyśl – Mostiska

Przemyśl – Mostiska:

- przepustowość:
  - linia 91 (N) 14 par pociągów, kursują 2 poc. tow.,
  - linia 92 (S) 20 par pociągów, kursują 6 poc. pas. + 6 poc. tow.;
- założony w rozkładzie jazdy czas odprawy granicznej:
  - pociągi pasażerskie – 20 min
  - pociągi towarowe – 25min.



Inwestycja planowana:	Prace inwestycyjne na przejściu granicznym Medyka - Mościska II	Krajowe lista podst.	91 057 tys. Zł

Dane techniczno-eksploatacyjne	Przemyśl – Mostiska			
	91 (N) PLK	91 (N) UZ	92 (S) PLK	92 (S) UZ
Prędkość techniczna	80 km/h		70 km/h	
Max. długość pociągów pas./tow.	192 m / 700 m		192 m / 672 m	
Max. nacisk osi na szynę	196 kN		226 kN	
Sieć trakcyjna	3 kV		3 kV	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

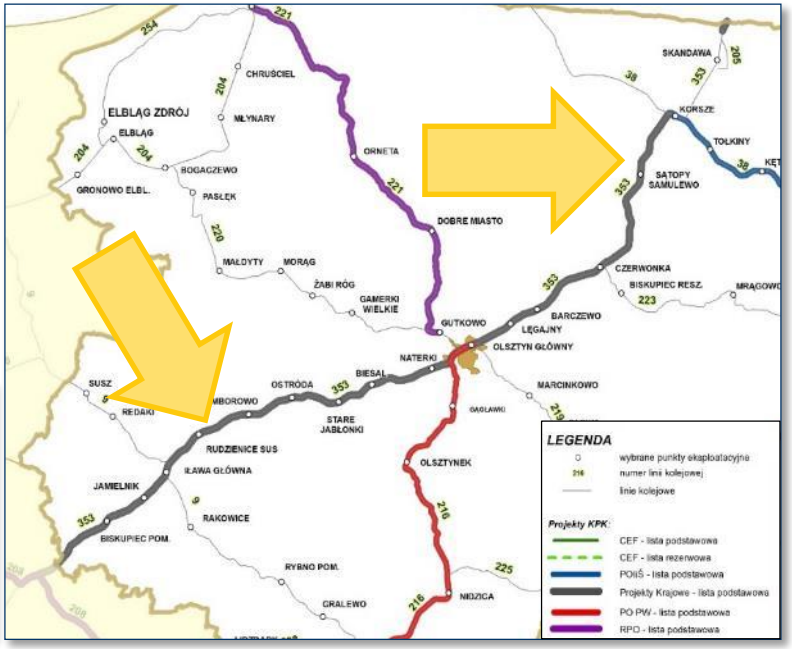
Ciąg do granicy z Rosją
Prace na linii nr 353 Jabłonowo Pom. - Iława - Olsztyn – Korsze
(finansowanie: środki krajowe)

Podstawowe parametry (obecnie):

- Linia zelektryfikowana, dwutorowa;
- Długość odcinka: **137 km**;
- Prędkości maksymalne:

Prędkość	% długości
100	100%

- Dopuszczalny nacisk na oś: **206 kN**



Lata realizacji: 2015 – 2021.

Status projektu: w chwili obecnej trwają roboty budowlane na odcinkach:

Ostrowite- granica IZ, granica IZ- Iława- Ostróda- Olsztyn. Planuję się ogłoszenie dwóch przetargów: na przebudowę układu torowego st. Ostróda w trybie buduj-etap I (rok 2018) oraz na przebudowę układu torowego stacji Ostróda w trybie buduj-etap II (rok 2020).

Charakterystyka inwestycji:

Najważniejszymi problemami występującym na odcinku objętym inwestycją są:

- ograniczenia prędkości niedostateczny stan techniczny nawierzchni na niektórych odcinkach;
- spowodowane powstałymi osuwiskami na odcinku Olsztyn – Korsze.

Inwestycja ma charakter odtworzeniowy i zakłada:

- likwidację ograniczeń prędkości na odcinku Olsztyn - Korsze poprzez likwidację osuwisk;
- likwidację osuwisk pozwoli również na wyeliminowanie przerw w ruchu;
- podniesienie dopuszczalnej prędkości: **120 km/h** dla pociągów pasażerskich i **80 km/h** dla pociągów towarowych;
- podniesienie dopuszczalnych nacisków osi do **221 kN**;
- poprawę bezpieczeństwa na przejazdach;
- zwiększenie komfortu obsługi podróżnych oraz estetyki poprzez modernizację peronów.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

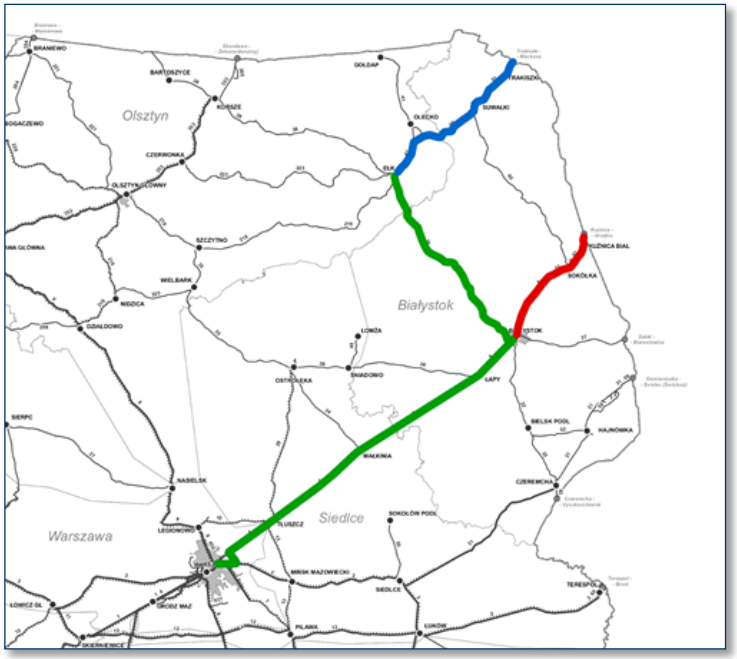
Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Ciąg granica z Litwą i Białorusią – Warszawa
Prace na linii kolejowej E 75
(finansowanie: POIiŚ i CEF)

Odcinek **Białystok – Kuźnica Białostocka,** zakres prac:

- wymianę nawierzchni i korektę układów torowych w celu poprawy przepustowości linii i dostosowania jej do zakładanego obciążenia ruchowego,
- wzmocnienie podtorza i prace na obiektach inżynierskich dla zwiększenia dopuszczalnych nacisków osi i umożliwienia prowadzenia ruchu towarowego bez ograniczeń,
- dostosowanie stacji Kuźnica Białostocka i pozostałych do prowadzenia zwiększającego się ruchu transgranicznego,
- dostosowanie infrastruktury technicznej (układów torowych, srk, elektroenergetyki, telekomunikacji) do potrzeb w transporcie towarowym,
- skrócenie czasu jazdy,
- podniesienie poziomu bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego,
- likwidację „wąskich gardeł" w transporcie pasażerskim i towarowym.

Planowany termin realizacji „Projektuj i Buduj": od **III kw. 2018 r.** do **II kw. 2021 r.**



Linia kolejowa E 75, odcinek Sadowne (Warszawa Rembertów) – Czyżew – Białystok (CEF):

- trwają roboty budowlane, planowana data zakończenia robót maj 2021 r.
- podniesienie maksymalnej prędkości dla pociągów pasażerskich do **160 km/h** i do **120km/h** dla pociągów towarowych;
- zapewnienie dopuszczalnych nacisków osi do **221kN**;
- dostosowanie do obsługi pociągów o długości **740m**;
- budowa nowego mostu nad rzeką Bug i drugiego toru na szlaku Prostyń Bug – Małkinia;
  lata realizacji: 2017 – 2021

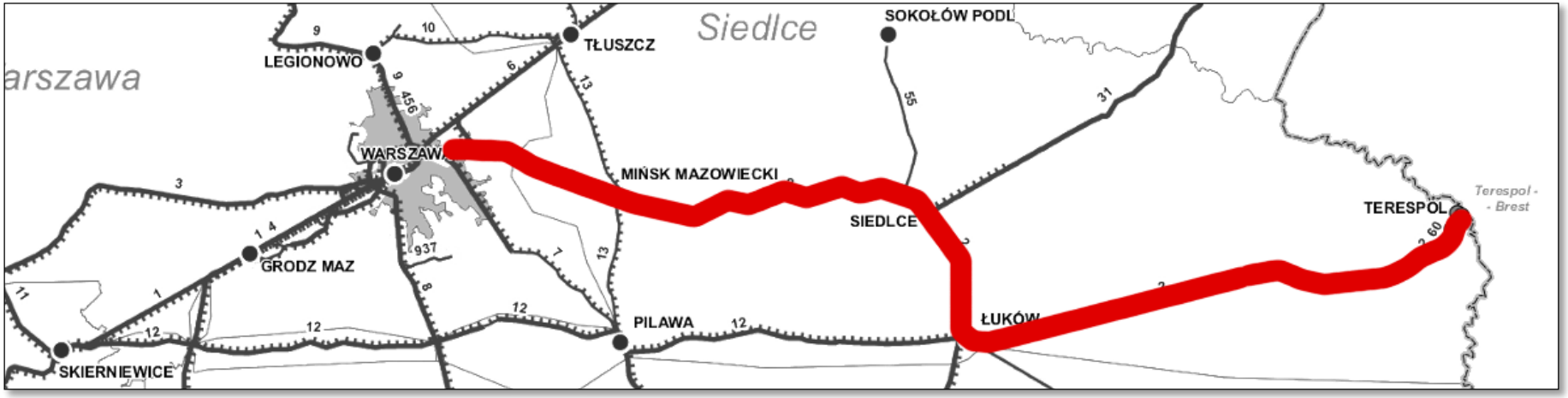
Linia kolejowa E 75, odcinek Białystok – Ełk (CEF):

- projekt został złożony w 3 naborze CEF i otrzymał dofinansowanie;
- trwają prace projektowe;
- podniesienie prędkości do **160 km/h**;
- zapewnienie dopuszczalnych nacisków osi do **221kN**.
  planowane lata realizacji: 2020 – 2023

Linia kolejowa E 75, odcinek Ełk – Trakiszki:

- obecnie trwa postępowanie przetargowe na opracowanie uzupełniającego Studium Wykonalności na opracowanie docelowego wariantu linii dwutorowej.

Ciąg granica z Białorusią – Warszawa
Prace na linii kolejowej E 20



Linia kolejowa E 20, obszar LCS Terespol (Biała Podlaska – Terespol) - (finansowanie: CEF):

- trwają roboty budowlane, planowana data zakończenia robót 2020 r.
- podniesienie maksymalnej prędkości dla pociągów pasażerskich do **160 km/h** i do **120km/h** dla pociągów towarowych;
- poprawa stanu technicznego torów w obrębie stacji;
- zapewnienie dopuszczalnych nacisków osi do **221kN**;
- dostosowanie do obsługi pociągów o długości **740m**.

Lata realizacji: 2017 – 2020

Linia kolejowa E 20, odcinek Warszawa – Biała Podlaska - (finansowanie: POIiŚ 2007 – 2013):

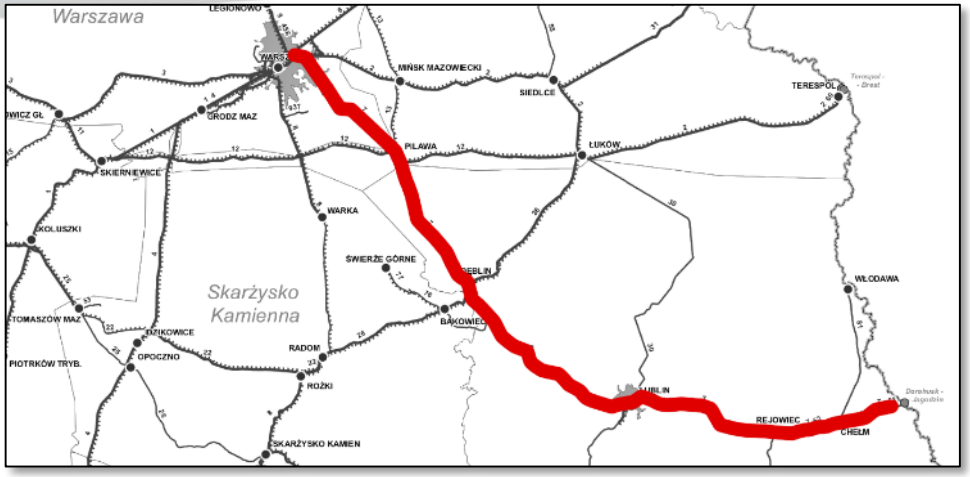
- zakończono roboty budowlane;
- na linii możliwe jest prowadzenie ruchu z maksymalnymi prędkości **160 km/h** dla pociągów pasażerskich i do **120km/h** dla pociągów towarowych przy dopuszczalnych naciskach osi do **221kN** oraz o długości **740m**.

Na linii planowana jest zabudowa systemu **ERTMS/GSM-R** do 2023 roku.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Ciąg granica z Ukrainą – Warszawa (prace na linii kolejowej nr 7)



Linia kolejowa 7, odcinek Otwock – Pilawa – Dęblin – Lublin (POIiŚ):

- trwają roboty budowlane, planowana data zakończenia robót maj 2020 r.
- podniesienie maksymalnej prędkości dla pociągów pasażerskich do **160 km/h** i do **120km/h** dla pociągów towarowych;
- zapewnienie dopuszczalnych nacisków osi do **221kN**;
- dostosowanie do obsługi pociągów o długości **740m**.

  Lata realizacji: 2017 – 2020

Linia kolejowa 7, odcinek Otwock – Pilawa – Dęblin – Lublin (POIiŚ):

- trwają prace projektowe, planowana data zakończenia robót wrzesień 2019 r.
- budowa drugiego toru na odcinku Otwock – Pilawa;
- podniesienie maksymalnej prędkości dla pociągów pasażerskich do **160 km/h** i do **120km/h** dla pociągów towarowych;
- zapewnienie dopuszczalnych nacisków osi do **221kN**;
- dostosowanie do obsługi pociągów o długości **740m**.

  Lata realizacji: 2020 – 2022

Linia kolejowa 7, odcinek Lublin – Dorohusk:

- trwają roboty budowlane, planowana data zakończenia robót: 2023 r.
- podniesienie prędkości do **120 km/h**;
- poprawa stanu nawierzchni, zapewnienie dopuszczalnych nacisków osi do **221kN**.

  Lata realizacji: 2016 – 2023.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Zarządca narodowej sieci linii kolejowych

Ciąg granica z Ukrainą i Czechami – Górny Śląsk
Poprawa infrastruktury kolejowej w rejonie południowych przejść granicznych
(finansowanie: CEF, POIiŚ, środki krajowe)



Linia kolejowa E 30, odcinek Katowice – Kraków (CEF) i Kraków – Rzeszów (POIiŚ):

- trwają roboty budowlane, planowana data zakończenia robót maj 2018 r.
- podniesienie maksymalnej prędkości dla pociągów pasażerskich do **160 km/h** i do **120km/h** dla pociągów towarowych;
- zapewnienie dopuszczalnych nacisków osi do **221kN**;
- dostosowanie do obsługi pociągów o długości **740m**.

  Lata realizacji: 2010 – 2020

Charakterystyka inwestycji (linia kolejowa E 30, odcinek Rzeszów – Medyka):

- 05.04.2017 r. podpisano umowę na wykonanie robót budowlanych na szlaku Jarosław - Munina i Munina - Radymno. Planowany termin zakończenia 06.2018 r.
- podniesienie prędkości do 120 km/h (oprócz lokalnych ograniczeń wynikających z geometrii linii);
- zapewnienie dopuszczalnych nacisków osi do **221kN**.

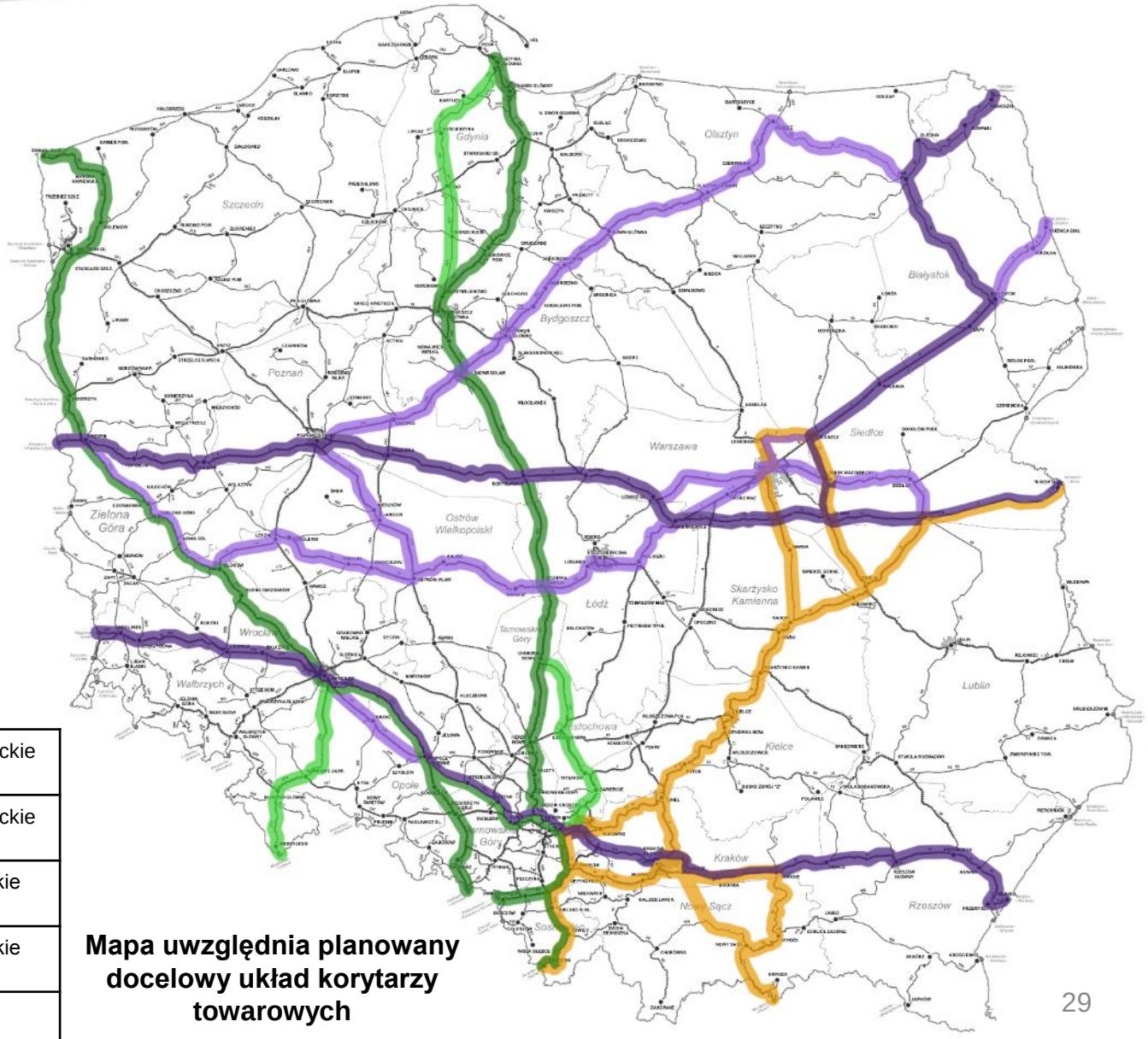
  Lata realizacji: 2010 – 2018.

Charakterystyka inwestycji (linia kolejowa nr 96, odcinek Tarnów – Muszyna:

- trwa realizacja umowy na wykonanie dokumentacji projektowej i robót budowlanych na odcinku Grybów - Kamionka Wielka.
- W lipcu.2017 r. rozpoczęto roboty.
- poprawa stanu technicznego infrastruktury i przywrócenie parametrów konstrukcyjnych linii;
- podniesienie dopuszczalnej prędkości do ok. **80 – 100 km/h** (ograniczenia wynikają z geometrii linii);
- zapewnienie dopuszczalnych nacisków osi do **221kN**.

  Lata realizacji: 2017 – 2023.

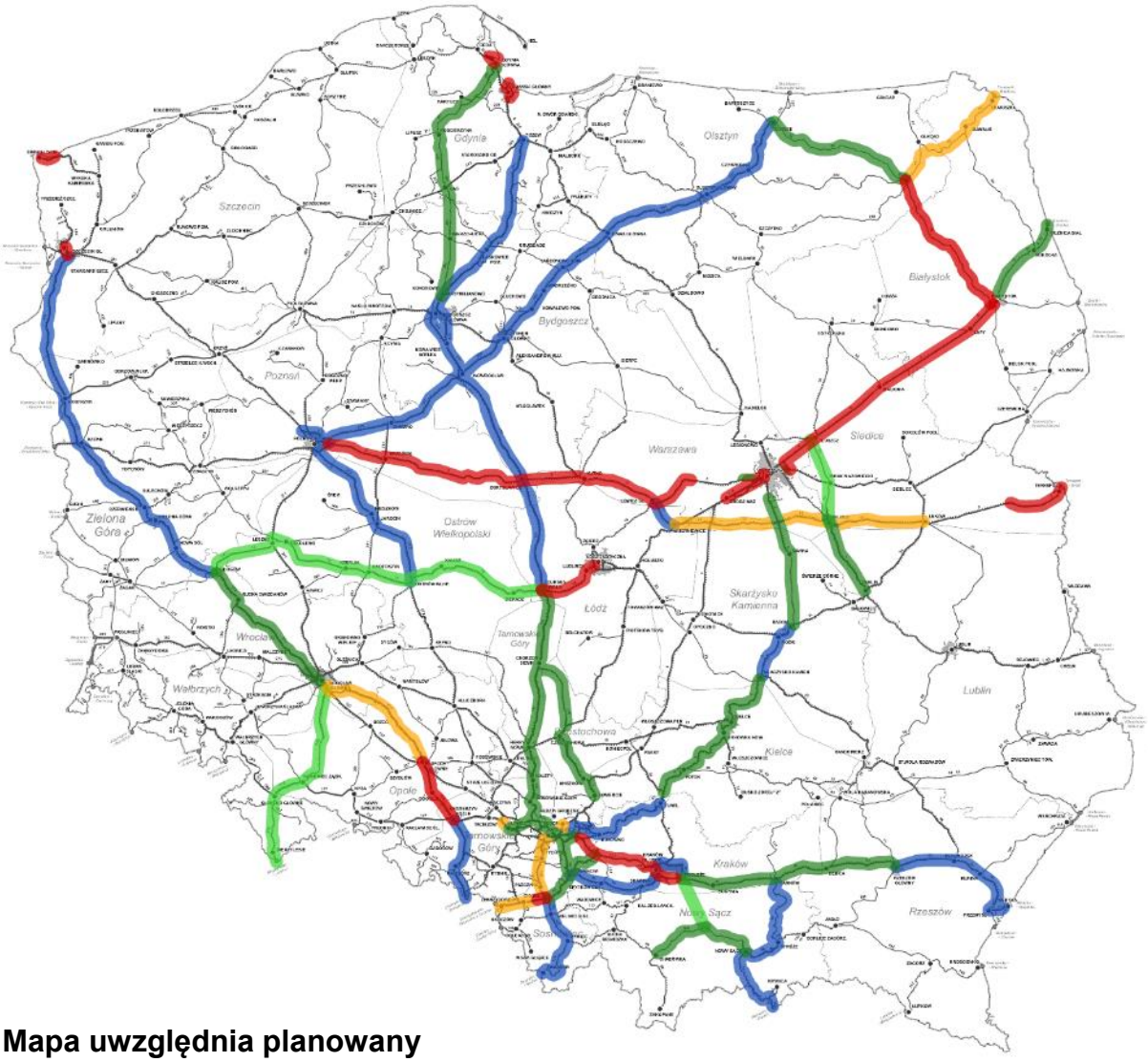
Planowany docelowy układ korytarzy towarowych



- Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie trasa główna
- Korytarz Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie trasa objazdowa
- Korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie trasa główna
- Korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie trasa objazdowa
- Bursztynowy Korytarz Towarowy

Mapa uwzględnia planowany docelowy układ korytarzy towarowych

Projekty przewidywane w KPK na korytarzach towarowych



- Projekty z listy podstawowej CEF
- Projekty z listy rezerwowej CEF
- Projekty z listy podstawowej POIiŚ
- Projekty z listy rezerwowej POIiŚ
- Projekty przewidziane do finansowania ze środków krajowych

Mapa uwzględnia planowany docelowy układ korytarzy towarowych

KPK w liczbach

KPK w liczbach

LISTA PODSTAWOWA — 226 projektów

WYDATKI — 66,4 mld zł

Przewidywana przebudowa ok. 9 000 km torów na sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

NAKŁADY do zrealizowania w latach 2017-2023 — 59,6 mld zł

LISTA PODSTAWOWA projekty o wartości co najmniej **500 mln zł** — 33 projekty o wartości 39,7 mld zł

PROJEKTY W KORYTARZACH TOWAROWYCH 5, 8 i 11 — 35 projektów o wartości 27 mld zł

Dziękuję za uwagę

