**Biuro Komunikacji i Promocji**

**Rzecznik prasowy**

**03-734 Warszawa, ul. Targowa 74, tel. (0-22) 47-321-47, fax (0-22) 473-21-54, e-mail: rzecznik@plk-sa.pl**

logo PKP PLK

Warszawa, 4 lutego 2014 r.

**Informacja prasowa**

**Szybciej przez kolejowy most nad Nysą Łużycką**

**Wykonane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prace na kolejowej przeprawie między Zgorzelcem a Görlitz pozwoliły zwiększyć prędkość pociągów. Składy towarowe swobodnie poprowadzą wagony o nacisku 221kN na oś. Krótszy czas przejazdu to lepsza oferta przewozowa i większa przepustowość linii. Prace wykonano bez wstrzymywania ruchu.**

Wykonany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. projekt **„**Modernizacja mostu na linii kolejowej Wrocław Świebodzki – Zgorzelec” obejmował przygotowanie dokumentacji i prace budowlane na moście. Rozebrane i usunięte zostały zniszczone elementy budowli oraz stary tor i tłuczeń. Wykonano frezowanie, zbrojenie i betonowanie płyty oraz nową izolację z odwodnieniem. Na moście ułożono nowe tory, zamontowano nowe urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz oświetlenie.

Realizacja projektu pozwoliła na zabezpieczenie i wyeksponowanie zabytkowego charakteru mostu - m.in. odtworzono część balustrad z zachowaniem historycznego kształtu. Odnowiona i zabezpieczona, prawie półkilometrowa budowla wyraźnie dominuje nad rzeką.

W zakresie ochrony środowiska ograniczono ryzyko zanieczyszczenia wód i gruntów oraz ograniczony został hałas. Wykonano również prace, które przystosowały most do przyszłej elektryfikacji.

Roboty ponad 35 m nad nurtem Nysy Łużyckiej były wykonywane przy utrzymaniu ruchu kolejowego. Wymagały zachowania szczególnego bezpieczeństwa oraz zastosowania specjalnych zabezpieczeń czynnego toru.

Zasadniczym, osiągniętym celem projektu była poprawa stanu infrastruktury kolejowej. Obecnie prędkość pociągów 80 km/h i nacisk 221kN na oś umożliwiają swobodny przejazd ciężkich składów. Poprawiła się oferta przewozowa, gdyż skrócił się czas przejazdu i zwiększyła przepustowość linii. Most usytuowany jest w ciągu komunikacyjnym leżącym w III Paneuropejskim korytarzu transportowym (ciąg kolejowy E 30). Obecnie kursują tędy pociągi z Wrocławia do Drezna.

Prace rozpoczęły się we wrześniu 2012 r. Pierwszy tor został oddany do eksploatacji w lipcu 2013 r. Przywrócenie ruchu w drugim torze odbyło się w styczniu br. Zakończenie projektu przewidziano w czerwcu.

Realizacja projektu kosztowała prawie 27,8  mln. zł (brutto).

Zakończenie prac na moście w Zgorzelcu jest istotne dla rozpoczęcia modernizacji na sąsiednim moście granicznym na Nysie Łużyckiej na odcinku Bielawa Dolna – Horka. Prace wymagają tam całkowitego wyłączenia ruchu kolejowego.

Modernizacja linii kolejowej na moście zgorzeleckim odbywała się przy utrzymaniu ruchu kolejowego na jednym z dwóch torów. Wymagało to kilkukrotnej zmiany oprogramowania na elektronicznych nastawniach po obu stronach mostu. Tym celu Polskie Linie Kolejowe. i DB Netz wspólnie zaplanowały i wprowadziły całkowite przerwy w ruchu, niezbędne do wykonania tych prac.

Na moście na Nysie Łużyckiej znajdują się urządzenia sygnalizacyjne DB Netz AG (np. semafory świetlne), które należą do stacji Görlitz. Przed rozpoczęciem prac modernizacyjnych urządzenia te zostały zdemontowane przez DB Netz AG i zainstalowane z nowym okablowaniem przed przywróceniem ruchu na moście.

Wszystkie plany techniczne i procedury eksploatacyjne zostały opracowane w oparciu o ścisłą współpracę z planistów DB Netz AG i ekspertami PLK. Specjalna grupa koordynacyjna, powołana dla realizacji tego projektu, podczas spotkań na stacji Görlitz konstruktywnie współpracowała i rozwiązywała problemy dotyczące przepisów, regulacji, rozwiązań technicznych itp.

**Informacja o moście**

**Kolejowy most w Zgorzelcu** o długości prawie 450 m, przekracza dolinę Nysy Łużyckiej. Został zbudowany w latach 1844-1847 (architekt Gustav Kießler) i odbudowany w roku 1953. Konstrukcję nośną stanowią przyczółki kamienne oraz 30 przęseł łukowych, opartych na 27 kamiennych i 2 betonowych filarach. Poszczególne przęsła i sekcje oddzielone są masywnymi filarami o szerokości od 1,90 m do 6,90 m i wysokości do 30 m. Największą rozpiętość mają 3 przęsła nurtowe po 22,20 m;

**Informacje dla mediów:**

Mirosław Siemieniec

Rzecznik prasowy

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

[rzecznik@plk-sa.pl](mailto:rzecznik@plk-sa.pl)

tel. 694 480 239