Warszawa, 31 grudnia 2015 r.

**Informacja prasowa**

**Sprawne przeprawy nie „wąskie gardła” – efekt modernizacji mostów**

**Nawet czterokrotnie szybciej, sprawniej i bezpieczniej pojadą pociągi na 145 mostach kolejowych. Zlecone przez PLK w 2015 r. modernizacje i remonty mostów skracają podróże pasażerom, a przewoźnicy towarowi zyskują dłuższe trasy bez „wąskich gardeł”.**

Modernizacja, rewitalizacja i remont obiektów przekłada się na większą przepustowość linii kolejowych i poprawia bezpieczeństwo. W 2015 roku 46 mostów objęła modernizacja, a 99 remont. Dzięki tym pracom przeprawy nie tylko służą coraz lepiej kolejowym przewozom, ale stają się również ciekawym elementem otoczenia, świadectwem historii, możliwości technicznych sprzed dziesięcioleci czy nowoczesnej współczesnej technologii. Przedstawione poniżej 12 mostów, które PLK zmodernizowały lub naprawiły kosztem ponad 200 mln zł to tylko niewielki procent kolejowych konstrukcji przerzuconych nad polskimi rzekami.

1. **Zabytkowy most nad Wartą w Starołęce**

Konstrukcja tylko jednej nitki mostu waży przeszło 780 ton! A musi jeszcze udźwignąć tor, sieć trakcyjną, odwodnienie i zdobienia. Jednak po pracach pociągi będą mogły po niej pędzić 120 km/h. Most usprawni ruch kolejowy na linii między Poznaniem a Kluczborkiem.

Modernizacja konstrukcji w Starołęce prowadzona jest pod ścisłym nadzorem konserwatora zabytków. Polskie Linie Kolejowe odrestaurowały filary, wzmocniły przyczółki i zamontowały 4 nowe przęsła przeprawy. Zadbały także o zachowanie historycznego wyglądu kratownic mostu. W listopadzie zakończył się pierwszy etap prac, wart 17 mln zł. W kolejnym – zaplanowanym na przyszły rok - wyremontowana zostanie druga część mostu.

Remont mostu kolejowego w Starołęce jest częścią dużego projektu modernizacyjnego na trasie kolejowej Kluczbork – Poznań. W jego ramach wykonano rewitalizację ponad 125 km torów, 14 peronów, ponad 50 rozjazdów i około 100 przejazdów kolejowo – drogowych.

**Konstrukcja obiektu: stalowa, pięć przęseł**

**Długość przeprawy mostowej: 193 m**

**Termin oddania do użytku: pierwszy etap w listopadzie tego roku, kolejny w 2016r.**

**Koszt inwestycji: 17 mln zł (I etap)**

1. **Most na rzece Liwiec – Rail Baltica**

Jeden z 9 modernizowanych mostów na 66 km projektu Rail Baltica powstał po rozebraniu jesienią 2014 r. starej przeprawy. Nowoczesny 74 m obiekt zbudowano z ponad 600 ton stali i 1500 m3 betonu. Od grudnia po nowej stalowej konstrukcji jeżdżą pociągi Warszawa – Białystok, które po 10 miesiącach przerwy na intensywne prace, wróciły na popularną trasę.

(Dla porównania w galerii zdjęcie starego mostu)

**O RAIL BALTICA:** Realizowana na zlecenie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. modernizacja linii z Warszawy Rembertowa do Tłuszcza to jedno z najważniejszych zadań inwestycyjnych na polskich torach. Linia E 75 stanowi jedyne połączenie krajów nadbałtyckich z Polską i pozostałymi krajami Unii Europejskiej. Szlak jest częścią europejskiego korytarza transportowego zdefiniowanego jako Kolej Bałtycka (Rail Baltica), łączącego Helsinki przez Tallin, Rygę i Kowno z Warszawą. Nie bez znaczenia jest także kwestia transportu aglomeracyjnego. Dzięki dobudowie torów z Zielonki do Wołomina i powstaniu przystanku Warszawa Mokry Ług komunikacja w obrębie stolicy będzie szybsza, bardziej wydajna i komfortowa.

**Konstrukcja obiektu: zespolona (dźwigary stalowe i płyta betonowa) na żelbetowych podporach**

**Długość przeprawy mostowej: 74 m**

**Termin oddania do użytku: w listopadzie tego roku**

**Koszt inwestycji: ok. 6,2 mln. zł**

1. **Unikatowy most na rzece Regalica**

Jedyny w Polsce kolejowy most zwodzony na rzece Regalica w Szczecinie przeszedł w tym roku modernizację. Prace pozwoliły na sprawniejsze prowadzenie ruchu pociągów i żeglugi. Dziennie przez most przejeżdża ok. 50 składów. Przeprawa, której przęsło - dla przepuszczania statków - jest podnoszone i opuszczane średnio nawet 16 razy dziennie, wymagała sprawnej obsługi. Dlatego most zyskał nowy mechanizm przęsła zwodzonego oraz nowy system sterowania podnoszeniem. Wyremontowano również rezerwowy system zasilania, który podniesie niezawodność przęsła zwodzonego. Dzięki temu most będzie czynny nie tylko w wyznaczonych godzinach, lecz przez całą dobę.

Pięcioprzęsłowy most, z którego jedno przęsło jest ruchome, ma długość 261,80 m. Element podnoszony ma długość 17,35 m, szerokość 5 m i waży 163 tony. Jest podnoszony lub opuszczany w czasie od 2 do 4 minut.

**Konstrukcja obiektu: pięcioprzęsłowy stalowy most, którego jedno z przęseł jest przęsłem zwodzonym (podnoszonym)**

**Całkowita długość mostu: 261,80 m**

**Termin oddania do użytku: listopad tego roku**

**Koszt inwestycji: 4 mln zł**

1. **Widowiskowy most na Martwej Wiśle**

Efekty modernizacji to sprawniejszy transport towarów koleją do portu w Gdańsku. 72 stalowe elementy nowej przeprawy powstały w „Hucie Pokój” w Rudzie Śląskiej, a następnie zostały połączone ze sobą na nabrzeżu gdyńskiej stoczni „Nauta”. Całość została przetransportowana na specjalnej barce, drogą wodną – na Martwą Wisłę, gdzie most został ostatecznie złożony. Średnia waga jednego elementu to 28 ton. Niezwykle widowiskowa część operacji – podnoszenie łuków i montaż podparć tymczasowych – odbyła się w czerwcu br.

Po nowej przeprawie pociągi pojadą szybciej – do 100 km/h i będą mogły wieźć cięższe ładunki. Dwa tory– zamiast jednego – zwiększą przepustowość, nawet do 200 pociągów na dobę, co zwiększy konkurencyjność Portu Gdańsk. Na przebudowie skorzysta również żegluga – wysokość mostu nad rzeką wyniesie ponad 8 metrów, a szerokość szlaku wodnego zwiększy się z 11 do 50 metrów.

Budowa nowego mostu to fragment większej inwestycji – modernizacji linii kolejowej z Pruszcza Gdańskiego do stacji Gdańsk Port Północny. Koszt całego przedsięwzięcia to 370 mln zł.

**Konstrukcja obiektu: stalowa, wykonana przez Hutę „Pokój”**

**Długość przeprawy mostowej: 125 m**

**Termin oddania do użytku: sierpień przyszłego roku**

**Koszt inwestycji: 38 mln zł**

1. **Most nad Odrą we Wrocławiu**

Niezwykle istotna przeprawa zapewnia sprawną komunikację w ruchu dalekobieżnym, regionalnym i aglomeracyjnym. Prace rozpoczęły się jesienią 2012 r., a ruch pociągów po obu torach na nowych konstrukcjach odbywa się od stycznia 2015 roku. Modernizacja objęła wymianę wszystkich stalowych przęseł kratownicowych nad korytem rzeki Odry, wzmocnienie przęseł żelbetowych nad terenem zalewowym, a także modernizację przyczółków oraz filarów nurtowych mostu.

Roboty były bardzo wymagające, m.in. prace montażowe przeszło 130-metrowej, stalowej konstrukcji głównego przęsła nurtowego odbywały się kilkanaście metrów nad terenem zalewowym, na specjalnie skonstruowanym podeście montażowym spoczywającym na filarach mostowych. Potem gigantyczną konstrukcję ważącą około 650 ton nasunięto nad nurtem Odry.

Najbardziej spektakularnym etapem przebudowy mostu był demontaż starych, stalowych przęseł nurtowych. W operacji tej za ruchomy filar, podtrzymujący zdejmowaną konstrukcję, posłużyła barka, na której oparty został koniec przeprawy i powoli (w ciągu doby) stare przęsło zostało przesunięte na brzeg.

Kolejowy most nad Odrą na Osobowicach to najdłuższy most kolejowy we Wrocławiu. Pierwotna przeprawa została wybudowana w drugiej połowie XIX w., a po wojnie, w latach 1947-61, przeprowadzono jej odbudowę. Mostem biegną dwa tory na niezależnej od siebie konstrukcji. Most przeprowadza tory linii kolejowej nad korytem rzeki Odry i terenem zalewowym, gdzie konstrukcja obiektów jest żelbetowa i spoczywa na 29 podporach. Natomiast nad korytem Odry konstrukcję stanowią stalowe przęsła. Całkowita długość mostu wynosi blisko pół kilometra, z czego 131 m przypada na stalowe przęsło nad nurtem Odry.

Prace na moście realizowane były w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław - Poznań, Etap II - odcinek Wrocław - granica województwa dolnośląskiego”, który jest współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

**Konstrukcja obiektu: stalowa, żelbetowa**

**Długość przeprawy mostowej: blisko pół kilometra**

**Termin oddania do użytku: styczeń 2015 r.**

**Koszt inwestycji: 41 mln zł**

1. **Most na międzynarodowej trasie z Polski do Niemiec**

23 mln złotych to koszt przeprawy Bielawa Dolna – Horka, która poprawi jakość połączeń Wschód- Zachód., zapewni dwa razy szybszy przejazd większej liczbie pociągów i możliwość transportu cięższych ładunków.

3 lipca 2015 r. w fundamenty wmurowano akt erekcyjny – tym samym rozpoczęła się budowa nowej przeprawy kolejowej nad Nysą Łużycką. Długość mostu wyniesie blisko 160 metrów - o 23 metry więcej, niż poprzedniej przeprawy. Obiekt zapewni przejazd pociągów po dwóch torach, ponad dwukrotnie szybciej - nie 50 km/h, lecz 120 km/h. Inwestor zwiększy również nośność obiektu, czyli składy będą mogły wozić cięższe ładunki. Tory na nowym moście, podobnie jak zmodernizowana linia E 30, zostaną zelektryfikowane. Sprawny i bezpieczny ruch pociągów pomiędzy granicznymi stacjami - Węglińcem i Horką zapewnią nowoczesne urządzenia automatyki i telekomunikacji. Zadbano również o ochronę środowiska. Konstrukcja toru zapewni cichy przejazd pociągu, a montaż zabezpieczeń ograniczy zanieczyszczenia wody odprowadzanej z mostu.

Projekt „Modernizacja linii kolejowej E 30, etap II, odcinek Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja”

**Konstrukcja obiektu: konstrukcja skrzynkowa z betonu sprężonego**

**Długość przeprawy mostowej: blisko 160 metrów**

**Termin oddania do użytku: planowane uruchomienie na uruchomienie linii 2016/17**

**Koszt inwestycji: około 23 mln zł, 17,5 mln zł pochodzi ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.**

1. **Most na linii 68 - Lublin – Przeworsk**

Nowy, 3-przęsłowy most w Tryńczy na rzece Wisłok to jeden z najdłuższych mostów kolejowych na Podkarpaciu. Jego długość wynosi 209 metrów, a szerokość ponad 7 metrów. Przeprawa jest położona na linii kolejowej Lublin – Przeworsk i umożliwi szybszą oraz bezpieczniejszą jazdę pociągów.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w lipcu tego roku zakończyły budowę mostu, która ruszyła blisko rok wcześniej. Nowa przeprawa powstała obok istniejącego, zabytkowego mostu. Prace objęły również przebudowę torów na długości ok. 1000 metrów, przebudowę sieci trakcyjnej, energetycznej, telekomunikacyjnej oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym, a także zabezpieczenie podpór starego mostu i umocnienie brzegów rzeki Wisłok.

**Konstrukcja obiektu: 3-przęsłowa stalowa konstrukcja kratownicowa**

**Długość przeprawy mostowej: 209 m**

**Termin oddania do użytku: lipiec tego roku**

**Koszt inwestycji: ok. 21 mln zł**

1. **Most w Suchej Beskidzkiej w 6 tygodni**

Powstał w 6 tygodni i od połowy czerwca zapewnia sprawniejszą, szybszą oraz bezpieczniejszą jazdę pociągów. Nowy most kolejowy w Suchej Beskidzkiej na trasie Skawina – Żywiec zastąpił starą przeprawę z 1899 roku.

Nowa 60 m konstrukcja to blachownica stalowa, wzmocniona kratownicą z jazdą na mostownicach. Jest 9 m dłuższa niż stara przeprawa, ma szerokość ok. 9 m, a wysokość blisko 10 m.

Inwestycja, obejmowała również przebudowę 1500 m torów, remont przejazdu w Suchej Beskidzkiej oraz przebudowę urządzeń sterowania ruchem kolejowym i sieci trakcyjnej. Prace zakończono jesienią.

**Konstrukcja obiektu: blachownica stalowa**

**Długość przeprawy mostowej: blisko 60 m**

**Termin oddania do użytku: jesień tego roku**

**Koszt inwestycji: ok. 11,5 mln zł**

1. **Most w Dębicy - krótsza podróż z Krakowa do Rzeszowa i Przemyśla**

Przeprawa przez Wisłokę w Dębicy od połowy grudnia usprawnia ruch kolejowy na modernizowanej trasie E30 Kraków – Rzeszów. Nowy czteroprzęsłowy most zastąpił starą 3 przęsłową konstrukcję r. i umożliwia przejazd pociągów z prędkością do 160 km/h. Czas przejazdu między stolicami Małopolski i Podkarpacia już skrócił się do ok. 2 godzin, a po dodatkowych pracach skróci się jeszcze do 1 godz. 20 minut.

To jednak nie jedyny obiekt, który powstał na trasie Kraków - Rzeszów. PLK zmodernizowały ich kilkadziesiąt, w tym 36 mostów (np. w Cikowicach, Jodłówka Wałki ) oraz 69 wiaduktów (np. w Podłężu, w Szarowie, w Bochni, Tarnowie, w Woli Rzędzińskiej).

Dotychczas, na trasie Kraków – Rzeszów PLK zmodernizowały: ponad 274 km torów, ponad 232 km sieci trakcyjnej, 234 rozjazdy, 235 obiektów inżynieryjnych, 53 perony i 157 wiat peronowych oraz 19 przejść podziemnych.

**Konstrukcja obiektu: 4-przęsłowa, stalowa**

**Długość przeprawy mostowej: 240m**

**Termin oddania do użytku: grudzień 2015 r.**

**Koszt inwestycji:** **ponad 26 mln zł**

1. **Most w Tomaszowie Mazowieckim**

Remont 170m mostu w Tomaszowie Mazowieckim to o godzinę krótsza podróż z Krakowa do Łodzi oraz więcej składów w ciągu doby.

Od grudnia tego roku pociągi na trasie z Łodzi do Krakowa jadą z prędkością 100 km/h. Remont mostu zwiększył również nośność obiektu, co pozwala na przejazd cięższych składów towarowych. W ramach inwestycji na trzyprzęsłowej przeprawie o długości niemal 170 m, wymienione zostały wszystkie tory oraz mostownice. Wykonawca wymienił też konstrukcje kratownic, naprawił podpory i wykonał zabezpieczenie antykorozyjne.

**Konstrukcja obiektu: 3-przęsłowa, stalowa**

**Długość przeprawy mostowej: blisko 170 m**

**Termin oddania do użytku: grudzień 2015 r.**

**Koszt inwestycji: 11 mln zł**

1. **Most Gdański w Warszawie**

18 mln zł PLK przeznaczyły na remont mostu Gdańskiego w Warszawie. Po pracach pociągi pojadą 60 km/h, czyli o 20 km/h szybciej niż obecnie. Most Gdański nad Wisłą w Warszawie to konstrukcja stalowa, kratownicowa o długości 508 m. Każdego dnia przejeżdża nim około 130 pociągów pasażerskich oraz 40 pociągów towarowych. Wymienione zostanie niemal 3 km torów, ponad 1500 mostownic, czyli podkładów stosowanych na moście, oraz prawie 700 podkładów na dojazdach do przeprawy. Wykonawca naprawi stalowe elementy przęseł, przyczółków oraz filary. Wykona także zabezpieczenie antykorozyjne.

Prace są elementem przygotowań do modernizacji czterech linii warszawskiego węzła kolejowego.

**Konstrukcja obiektu: stalowa, kratownicowa**

**Długość przeprawy mostowej: 508 m**

**Termin oddania do użytku: wrzesień 2016 r.**

**Koszt inwestycji: 18 mln zł**

1. **Most w Górze Kalwarii**

Sprawniejszy przewóz towarów przez Wisłę zapewni remont 61-letniego mostu kolejowego w Górze Kalwarii. Obiekt ma ponad 621 m długości i składa się z 6 przęseł stalowych i dwóch żelbetowych. Wymienionych będzie 300 mostownic, pełniących rolę podkładów, elementy konstrukcji, chodniki służbowe oraz zabezpieczenie antykorozyjne. Koszt prac to niemal 2 mln zł. Kolejne etapy remontu będą prowadzone do 2016 roku. Po wykonaniu robót pociągi towarowe jadące przez most przyspieszą z 30 km/h do 60 km/h.

Jest to jedna z najważniejszych w województwie mazowieckim tras używanych głównie do ruchu towarowego. Łączy Skierniewice z Łukowem przez Mszczonów, Tarczyn, Czachówek, Górę Kalwarię, Pilawę i Łuków.

**Konstrukcja obiektu: 6 przęseł stalowych i 2 żelbetowe**

**Długość przeprawy mostowej: 621 m**

**Termin oddania do użytku: 2016 r.**

**Koszt inwestycji: 2 mln zł**

**Kontakt dla mediów:**  
Mirosław Siemieniec  
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
[miroslaw.siemieniec@plk-sa.pl](mailto:miroslaw.siemieniec@plk-sa.pl)   
tel. 694 480 239