Warszawa, 21 czerwca 2019 r.

**Informacja prasowa**

**Krakowski most kolejowy pojedzie nad San**

**Po wakacjach pojedziemy nowym mostem nad Wisłą w Krakowie. Dziewięć przęseł dotychczasowej przeprawy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umieszczą w nowych lokalizacjach. Pojadą na Podkarpacie nad San i na linię w sąsiedztwie Częstochowy. Jedno przęsło pozostanie w Krakowie. Niektóre odzyskiwane podczas modernizacji linii materiały, po ekspertyzach, nadal służą kolei.**

Modernizacja krakowskiej linii średnicowej między Krakowem Głównym a Płaszowem oznacza tworzenie nowych warunków obsługi podróżnych i budowanie nowoczesnej trasy z estakadami, mostami i wiaduktami. To przyspieszenie pociągów, więcej przestrzeni i łatwiejsza komunikacja w mieście, a nawet wygodniejsza żeglowność pod nowymi mostami. Pierwszym nowym mostem nad Wisłą  podróżni pojadą  jesienią. Trzy nowoczesne przeprawy nad rzeką zastąpią obecny most. Dwa dodatkowe tory usprawnią podróże, pociągi pojadą częściej i szybciej (do 100 km/h).

**Podróż kolejowego mostu**

Stare obiekty na krakowskiej linii średnicowej są wzmacniane lub wykorzystywane w innych miejscach. Usytuowany na podporach, stalowy most nad Wisłą o długości 212 m będzie demontowany, gdy pociągi pojadą po nowym obiekcie. Stalowa konstrukcja, która służy od 1988 roku, została zbadana i oceniono, że po renowacji jej części mogą służyć w nowej formie w innych, mniej wymagających miejscach. Ciężkie elementy mostu zostaną zdjęte
i przetransportowane do nowych lokalizacji. Specjaliści z PLK już ustalili, gdzie trafią części przeszło tysiąctonowego obiektu.

Pięć przęseł, o wadze ok. 350 ton, pojedzie do Zagórza w województwie podkarpackim. Zapewnią sprawny przejazd w miejscu już wysłużonego most kolejowego na Sanie. Kolejne trzy przęsła planują wykorzystać kolejarze z Częstochowy m.in. na odcinku Częstochowa Stradom – Herby.

Nie cały most pożegna Kraków. Ostatnie przęsło zostanie wykorzystane w Bronowicach, nad
ul. Armii Krajowej. Będzie jednak nie nad rzeką lecz zastąpi stary wiadukt kolejowy na linii obsługującej pociągi towarowe.

**Mosty, szyny i podkłady – zmiana „miejsca pracy” po ekspertyzie**

Demontowane na modernizowanych liniach konstrukcje mostów, to największe gabarytowo materiały, które znajdują „drugie życie” na innych liniach.

***– Wykorzystujemy materiały demontowane na modernizowanych liniach. Po sprawdzeniu przez specjalistów, nie tylko podkłady i szyny, ale duże konstrukcje mostów trafiają na trasy o mniejszych wymaganiach technicznych. Takie rozwiązania stosowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., to racjonalne gospodarowanie dobrymi jeszcze materiałami i optymalne korzystanie ze środków programu utrzymaniowego –* powiedział
Piotr Majerczak, członek Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.**

Obiekty z ważnych kolejowych magistrali, po szczegółowym przeglądzie lub dodatkowych pracach mogą służyć kolejne lata na mniej uczęszczanych liniach regionalnych. Od 2010 r. na liniach kolejowych zamontowano 21 odzyskanych konstrukcji. Wykorzystano ponownie obiekty z Centralnej Magistrali Kolejowej. Teraz konstrukcje w województwie lubelskim są mostami nad rzeką Golanką i Uherką na linii Chełm – Włodawa. Trafiły też na Opolszczyznę nad rzekę Chrząstowiczańkę na linii Opole – Jełowa i na południe Polski nad potok Radoń na trasie Goleszów – Wisła Głębce.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na bieżąco wykorzystują szyny i podkłady demontowane na modernizowanych trasach. Zawsze odzyskany materiał przechodzi szczegółową ocenę, gdyż musi gwarantować pełne bezpieczeństwo.

**Kontakt dla mediów:**Mirosław Siemieniec
Rzecznik prasowy
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
rzecznik@plk-sa.pl
tel. 694 480 239