MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ E 75 RAIL BALTICA

Linia kolejowa E 75 „Rail Baltica" jest linią o ogromnym znaczeniu politycznym i strategicznym, stanowiącą fragment przebiegającego od Polski do Finlandii I paneuropejskiego korytarza transportowego wchodzącego w skład transeuropejskich sieci transportowych TEN-T. Korytarz ten, łączący Warszawę przez Kowno i Rygę z Tallinem oraz Helsinkami, jest jedynym połączeniem kolejowym krajów bałtyckich z Polską i pozostałymi krajami Unii Europejskiej.

Modernizacja linii kolejowej E 75 Warszawa – Białystok – granica państwa (Rail Baltica) na odcinku Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) ma na celu dostosowania jej do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich (docelowo do 200 km/h) oraz 120 km/h w ruchu towarowym. Obecnie, ze względu na stan torów, maksymalna dopuszczalna prędkość jazdy wynosi 120 km/h, dodatkowo, w wielu miejscach występują częściowe ograniczenia prędkości, nawet do 30 km/h.
Inwestycja obejmie odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz (Sadowne) o długości ok. 66,4 km. W etapie I wszystkie elementy infrastruktury kolejowej zmodernizowane zostaną do V=160 km/h, a niektóre z nich od razu przystosowane zostaną do V=200 km/h. Dotyczy to układu geometrycznego torów, peronów i obiektów inżynieryjnych, urządzeń trakcyjnych i układów zasilania oraz zabezpieczeń związanych z ochroną środowiska. Dostosowanie pozostałej infrastruktury, poprzez budowę skrzyżowań wielopoziomowych (likwidacja wszystkich przejazdów w poziomie szyn) oraz wdrożenie ERTMS przewidziane zostało do realizacji w etapie II, w kolejnej perspektywie finansowej.
Modernizacja obejmie 60 obiektów inżynieryjnych (wymiana, remont lub budowa nowych), w tym 10 wiaduktów kolejowych, 3 wiadukty drogowe, 9 mostów kolejowych, 7 przejść pod torami, 19 przepustów, 11 przepustów dla płazów z konstrukcjami naprowadzającymi i 1 przejście dla zwierząt średnich.
Ponieważ nieznacznie zmieni się położenie układu torowego, zmodernizowane zostaną wszystkie przejazdy kolejowe położone na tym odcinku linii. Niektóre z przejazdów zostaną zlikwidowane, a w ich miejsce powstaną bezkolizyjne skrzyżowania w postaci wiaduktów lub tuneli. Część przejazdów zostanie objęta całkowitą likwidacją, z uwagi na niewielkie znaczenie drogi, a dojazd do osiedli zapewniony jest w inny sposób.
Z powodu planowanej przebudowy stacji i przystanków wszystkie dotychczasowe kładki dla pieszych zostaną rozebrane i zastąpione przez nowe przejścia pod torami wyposażone w urządzenia zapewniające dostęp do peronów osobom o ograniczonej zdolności poruszania się. Dojścia do tych przejść również będą posiadać schody, windy. Wszystkie zmodernizowane stacje i przystanki osobowe otrzymają jednolity, kompleksowy, automatyczny system informacji podróżnych. Zarówno urządzenia nagłaśniające, jak i ich oprogramowanie, umożliwią automatyczne generowanie komunikatów o dowolnej treści (technologia Text-to-Speech). Informacje będzie można nadawać w języku polskim oraz dwu językach obcych (angielskim i rosyjskim). System zapewni możliwość nadawania komunikatów na wybrany peron, grupę peronów, całą stację (przystanek osobowy) lub wszystkie lokalizacje na obsługiwanym obszarze. Stacje i przystanki wyposażone zostaną również w sieci megafonowe, system wyświetlaczy na peronach, oznakowanie stałe oraz w zintegrowaną sieć zegarową. System informacji megafonowej będzie miał możliwość sterowania automatycznego i ręcznego z LCS Tłuszcz oraz zdalnego za pomocą szyfrowanego połączenia internetowego. W celu eliminacji hałasu na wszystkich odcinkach realizacyjnych zastosowane zostaną ekrany akustyczne. Łączna długość ekranów wyniesie ok. 57 km.
Realizacja inwestycji przyniesie widoczne korzyści poprzez poprawę jakości połączeń pomiędzy ośrodkami miejskimi w regionie, a także aglomeracjami krajów bałtyckich. Wdrożenie nowoczesnych rozwiązań technicznych pozwoli zapewnić interoperacyjność linii (zgodność z parametrami UE), co umożliwi w przyszłości udostępnienie jej także przewoźnikom zagranicznym. Poprawi się bezpieczeństwo ruchu kolejowego, a przez zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technicznych zmniejszą się negatywne oddziaływania na środowisko. Wyeliminowane zostaną awarie spowodowane złym stanem torów, nastąpi również zmniejszenie kosztów eksploatacyjnych wynikających z utrzymania infrastruktury. W istotny sposób poprawiona zostanie przepustowość linii. Zwiększy się komfort podróży, a zmniejszy jej czas, dzięki czemu wzrośnie konkurencyjność kolei w stosunku do innych środków transportu. Dzięki eliminacji barier architektonicznych zdecydowanie poprawi się dostępność transportu kolejowego dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.
Modernizacja linii przyniesie również wymierne korzyści dla społeczności lokalnych w czasie realizacji samych robót – pojawią się nowe oferty pracy, a co za tym idzie, zmniejszy się bezrobocie w regionach. Inwestycja pomóc może także zwiększyć aktywność małej i średniej przedsiębiorczości w regionie, np. firm transportowych czy budowlanych. W czasie prowadzonych prac Wykonawca będzie też musiał przenieść wielu swoich pracowników na miejsce robót, przez co zwiększą się obroty placówek handlowych i obiektów noclegowych.
Inwestycja podzielona została na 8 odcinków realizacyjnych: I a – szlak Rembertów – Zielonka Bankowa; I b – szlak Zielonka Bankowa – Zielonka; II – szlak Zielonka – Wołomin; III a – stacja Wołomin; III b – szlak Wołomin – Tłuszcz; IV a – stacja Tłuszcz; IV b – szlak Tłuszcz – Łochów; V – Łochów – Sadowne ze stacją Łochów.

Odcinek V – Łochów – Sadowne Węgrowskie ze stacją Łochów (obszar gminy Łochów)

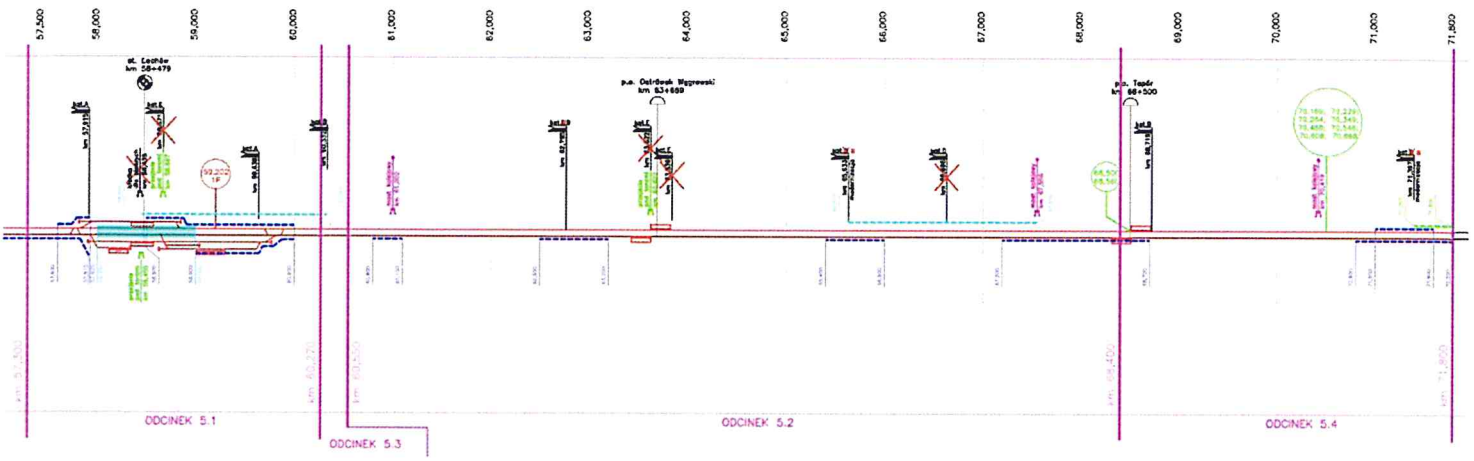
Na odcinku Łochów – Sadowne zaplanowano wymianę czterech i budowę 16 nowych obiektów inżynieryjnych. Wymiana dotyczy trzech mostów kolejowych i jednego przepustu, nowe obiekty to dwa wiadukty drogowe i jeden kolejowy, dwa przejścia pod torami i jedenaście przepustów dla płazów z konstrukcjami naprowadzającymi. Likwidowane są niektóre przejazdy kolejowe, a pozostałe są kompleksowo modernizowane w celu podwyższenia kategorii do „B".
Przed stacją Łochów, na skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą krajową nr 62 planowana jest likwidacja przejazdu w poziomie szyn i zastąpienie go drogą pod torami. Realizacja tego obiektu jest uzależniona od planowanej przez GDDKiA przebudowy drogi krajowej nr 62 z budową bezkolizyjnego skrzyżowania z linią kolejową, usytuowanego około 900 m na zachód od obecnego przejazdu. Do czasu wybudowania tego obiektu przejazd kolejowy będzie utrzymany i zostanie zmodernizowany do kategorii „A".
W nowej perspektywie finansowej do roku 2020 planuje się likwidację przejazdu kolejowego w ciągu ul. Żeromskiego i Buczkowskiej w Łochowie i budowę w tym miejscu przejścia podziemnego oraz likwidację przejazdu kolejowego w ciągu ul. Polnej w Jasiorówce, który zostanie zastąpiony wiaduktem drogowym. Kolejny wiadukt drogowy w ciągu drogi krajowej nr 50 zastąpi do 2020 r. przejazd kolejowy w pobliżu przystanku Topór, przeznaczony do likwidacji z uwagi na złą widoczność i wynikającą z tego dużą wypadkowość.
Modernizacją objęta została również stacja Łochów oraz przystanek Ostrówek Węgrowski i Topór. Stare perony zostały rozebrane i zastąpione nowymi, wyposażonymi w wiaty i małą architekturę peronową. Na stacji Łochów likwiduje się kładkę dla pieszych, ze względu na nowe wytyczenie tras torów głównych zasadniczych i wynikającą z tego nową lokalizację peronów. Dojścia do peronów zapewni nowe przejście pod torami wyposażone w windy dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. W trakcie budowy jest także nowoczesna nastawnia. Nowe przejście podziemne pod dwoma torami budowane jest także na przystanku Ostrówek Węgrowski. Tutaj, w celu zapewnienia dostępu na peron osobom niepełnosprawnym, zaprojektowano specjalne rampy wjazdowe. Na przystanku Topór budowane są nowe perony z wyposażeniem i pochylniami dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. W miejscu obecnie istniejącego przejazdu w Toporze, w nowej perspektywie finansowej planowana jest budowa wiaduktu drogowego nad torami.

Posiadane decyzje administracyjne:

Decyzja środowiskowa:
- decyzja nr RDOŚ-14-WOOŚ-II-BP-6613-008/08 z dnia 6 października 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E75 na odcinku Warszawa – Białystok – Sokółka w granicach województwa mazowieckiego według wariantu 1+;

Decyzja o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej:
- decyzja nr 7/2014 z dnia 9 stycznia 2014 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ULLK) wydana przez Wojewodę Mazowieckiego odcinek od km 60,550 do km 68,400;
- decyzja nr 25/2014 z dnia 24 stycznia 2014 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ULLK) wydana przez Wojewodę Mazowieckiego Odcinek od km 57,500 do km 60,270;
- decyzja nr 379/III/2014 z dnia 30 grudnia 2014 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ULLK) wydana przez Wojewodę Mazowieckiego Odcinek 68,400 – 71,800;
- decyzja nr 1/III/2015 z dnia 7 stycznia 2015 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ULLK) wydana przez Wojewodę Mazowieckiego odcinek od km 60,270 do km 60,550

Pozwolenie na budowę:
- decyzja Nr 359/III/2014 z dnia 4 grudnia 2014 r. o pozwolenie na budowę dla odcinka od km 60,550 do km 68,400 wydana przez Wojewodę Mazowieckiego;
- decyzja Nr 363/III/2014 z dnia 10 grudnia 2014 r. o pozwolenie na budowę dla odcinka od km 57,500 do km 60,270 wydana przez Wojewodę Mazowieckiego



LEGENDA:

- proj. układ torowy
- istn. układ torowy
- przebieg proj. wiaduktów drogowych
- proj. wiadukty drogowe
- proj. tunele drogowe
- istn. most kolejowy do przebudowy
- proj. przejście podziemne
- istn wiadukt kolejowy do przebudowy
- proj. wiadukt kolejowy
- istn. kładka pieszych do likwidacji
- przejazdy kolejowe do likwidacji
- podział odcinków do pozwoleń na budowę
- p.o. Dobczyn km 27+750 — przystanek osobowy
- st. Zielonka km 14+700 — przystanek osobowy
- ekrany akustyczne
- przekładki podszynowe, podkładki wibroizolacyjne, maty podtłuczniowe
- drogi równoległe
- drogi asfaltowe
- 59,202 1P — przepust pod torem
- 59,202 1P — przepust pod drogą
- 59,202 1P — przejście dla płazów

Rys. Odcinek V, Zakres rzeczowy (odcinek V od km. 57,500 – do 71,800 linii kolejowej nr 6);

Zakres robót:

- km 57,915 – modernizacja przejazdu kat. A (DK 62, w ciągu ul. Wyszkowska/Al. Węgrowska),
- km 58,435 – likwidacja kładki dla pieszych, w miejscu likwidowanej kładki budowa przejścia pod torami z wyjściem na perony (zabudowa wind) oraz łączące obie strony miasta,
- km 58,479 – w obszarze stacji Łochów budowa dwóch peronów – wyspowy i jednokrawędziowy z wyposażeniem,
- km 58,667 – likwidacja przejścia kat. E oraz budowa przejścia pod torami (na wysokości ul. Armii Krajowej),
- km 59,638 – modernizacja przejazdu kolejowego kat. A (w ciągu ul. Żeromskiego/Buczkowska) jako tymczasowego przejazdu do czasu wybudowania przejścia podziemnego do 2020 r.,
- km 60,332 – modernizacja przejazdu kolejowego do kat. B (w ciągu ul. Polna – Jasiorówka), planowana budowa wiaduktu drogowego w kolejnej perspektywie do 2020 r.,
- km 61,002 – modernizacja mostu kolejowego,
- km 62,765 – modernizacja przejazdu kolejowego do kat. B (Łojew),
- km 63,622 i 63,839 – likwidacja przejść dla pieszych kat. E i budowa przejścia pod torami,
- km 63,689 – w obszarze p.o. Ostrówek Węgrowski budowa dwóch przeciwległych jednokrawędziowych peronów z wyposażeniem i małą architekturą,
- km 65,633 – modernizacja przejazdu kolejowego kat. D na B (Ogrodniki),
- km 66,696 – likwidacja przejazdu kolejowego kat. D (Zagrodniki),
- km 67,556 – modernizacja mostu kolejowego,
- km 68,500 – w obszarze p.o. Topór budowa dwóch przeciwległych jednokrawędziowych peronów z wyposażeniem ,
- km 68,719 – modernizacja przejazdu kolejowego kat. B, budowa wiaduktu drogowego (w ciągu DK 50) w kolejnej perspektywie do 2020 r.,
- km 70,419 – modernizacja mostu kolejowego,
- km 71,397 – modernizacja przejazdu kolejowego kat. D na B (Zielenice),
- budowa dróg równoległych,
- zabudowa ekranów akustycznych.

Zakres wykonanych robót na dzień 31 marca 2015 r.
- demontaż toru nr 1 – 11,590 km;
- demontaż toru nr 2 – 11,100 km;
- demontaż torów nr 3,3a,4,5,6,7,9,11,15 w stacji Łochów o łącznej długości – 13,200 km;
- demontaż sieci trakcyjnej przy torze nr 1 – 11,520 km;
- demontaż sieci trakcyjnej przy torze nr 2 – 11,530 km;
- demontaż sieci trakcyjnej w stacji Łochów – 11,180 km;
- demontaż peronów w miejscowościach: Ostrówek Węgrowski, Topór, Łochów;
- demontaż rozjazdów – 30 szt;
- układanie podkładów – 7,200 km;
- montaż torów w torze nr 1 – 7,800 km;
- montaż słupów trakcyjnych przy torze nr 1 – 7,980 km;
- montaż słupów trakcyjnych przy torze nr 2 – 8,480 km;
- zabudowa warstwy ochronnej w torze nr 1 – 7,980 km;
- zabudowa warstwy ochronnej w torze nr 2 – 7,750 km;
- zabudowa warstwy ochronnej w torach na st. Łochów – 3,500 km;
- zabudowa subwarstwy tłucznia w torze nr 1 – 7,800;
- zabudowa subwarstwy tłucznia w torze nr 2 – 7,630;
- zabudowa subwarstwy tłucznia w st. Łochów – 1,300;
- budowa peronów na przystanku osobowym Ostrówek Węgrowski;
- budowa rurociągu kablowego przy torze nr 1 – 13,095 km;
- budowa rurociągu kablowego przy torze nr 2 – 13,535 km;
- budowa kanalizacji teletechnicznej przy torze nr 1 – 3,600 km;
- budowa kanalizacji teletechnicznej przy torze nr 2 – 8,450 km;
- budowa napowietrznej LPN – 5,020 km;
- budowa kablowej LPN – 2,230 km;
- budowa budynku nastawni w Łochowie;
- budowa przejścia podziemnego w Łochowie;
- budowa peronu w Ostrówku Węgrowskim;
- zabudowa słupów oświetleniowych.

Do 31 maja 2015 r. zrealizowane prace o wartości 72 817 075,01 PLN, co daje 33,48 % zaawansowania robót na tym odcinku.

Widok z przejścia podziemnego w Łochowie w kierunku przejazdu km 57,915

St. Łochów – nowe perony

Widok z przejazdu ul. Żeromskiego w stację Łochów (w kierunku Warszawy)

Odcinek V, Łochów – Sadowne Węgrowskie- budowa mostu kolejowego w km 61.002

Odcinek V, Łochów – Sadowne Węgrowskie – km 62.765 w szlak (w kierunku Warszawy)

Perony w Ostrówku Węgrowskim od strony Warszawy

Pozostały zakres do realizacji.

- demontaż toru nr 1 – 2,710 km;
- demontaż toru nr 2 – 3,200 km;
- demontaż torów stacyjnych;
- demontaż sieci trakcyjnej przy torze nr 1 – 2,780 km;
- demontaż sieci trakcyjnej przy torze nr 2 – 14,300km;
- demontaż peronów w miejscowościach: Ostrówek Węgrowski, Topór, Łochów;
- montaż toru nr 1 – 6,500 km;
- montaż toru nr 2 – 14,300 km;
- montaż słupów trakcyjnych przy torze nr 1 – 6,350 km;
- montaż słupów trakcyjnych przy torze nr 2 – 14,300 km;
- budowa peronów na przystanku osobowym Ostrówek Węgrowski, Topór i stacji Łochów ;
- zabudowa warstwy ochronnej w torze nr 1 – 6,290 km;
- zabudowa warstwy ochronnej w torze nr 2 – 5,820 km;
- zabudowa subwarstwy tłucznia w torze nr 1 – 6,500;
- zabudowa subwarstwy tłucznia w torze nr 2 – 5,870;

Więcej informacji na stronie www.plk-sa.pl w zakładce „Kolej na wschód, modernizacja linii E 75"