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 IV b – szlak Tłuszcz – Łochów (gmina Tłuszcz, Jadów i Łochów)

Na odcinku Tłuszcz – Łochów planuje się wymianę ośmiu i budowę dwóch nowych obiektów inżynieryjnych. Są to dwa wiadukty kolejowe, dwa mosty kolejowe oraz sześć przepustów. Wiadukty powstają w miejscu likwidowanych przejazdów przez tory w poziomie szyn. Pozostałe przejazdy są kompleksowo modernizowane, a ich kategoria zostanie podwyższona do „B".
Modernizacją objęte jest pięć przystanków osobowych tj. Chrzęsne, Mokra Wieś, Szewnica, Urle i Barchów. Rozebrane zostały stare perony, a w ich miejsce powstają nowe z nowym estetycznymi wiatami i małą architekturą. Oprócz obiektów ujętych wcześniej w Programie Funkcjonalno-Użytkowym, planowana jest w nowej perspektywie finansowej likwidacja przejazdu przez tory w pobliżu przystanku Mokra Wieś i zastąpienie go wiaduktem drogowym. Jednocześnie przystanek zostanie przeniesiony o ok. 400 m w kierunku przejazdu. Na przystanku Szewnica planowana jest budowa tunelu drogowo-pieszego, który zastąpi zlikwidowany przejazd kolejowy, a sam przystanek ma być przeniesiony o ok. 700 m w rejon projektowanego obiektu. W celu skomunikowania tunelu z peronami, zaprojektowano dwa wyjścia schodami oraz pochylnie dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Podobne rozwiązanie planowane jest przy przystanku Urle.
Wzdłuż linii, na długości ponad 12 km, ustawione zostaną ekrany akustyczne chroniące mieszkańców przed hałasem wywoływanym przez jadące z dużą szybkością pociągi.

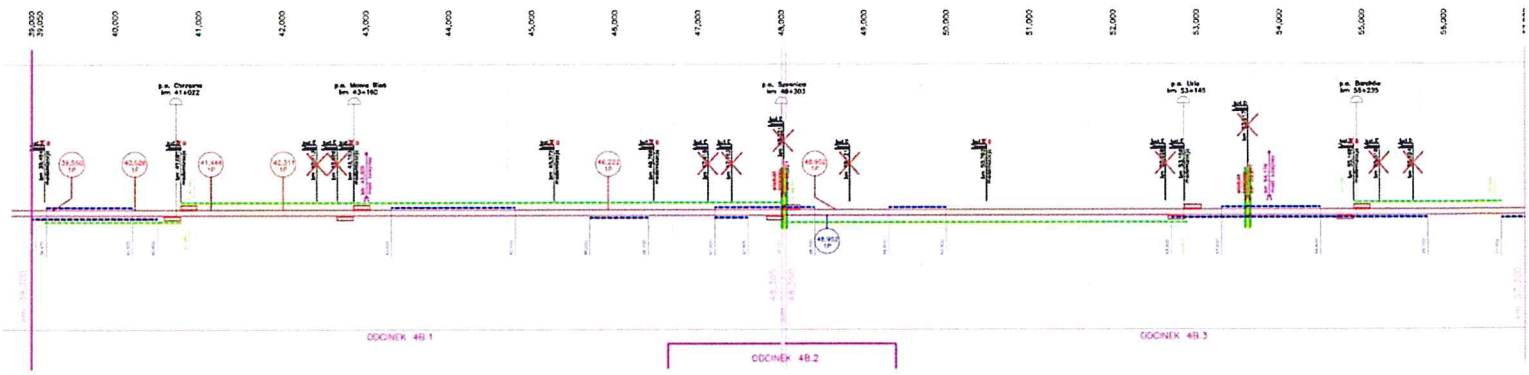
Posiadane decyzje administracyjne:
Decyzja środowiskowa:
- decyzja nr RDOŚ-14-WOOŚ-II-BP-6613-008/08 z dnia 6 października 2009 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na modernizacji linii kolejowej E75 na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

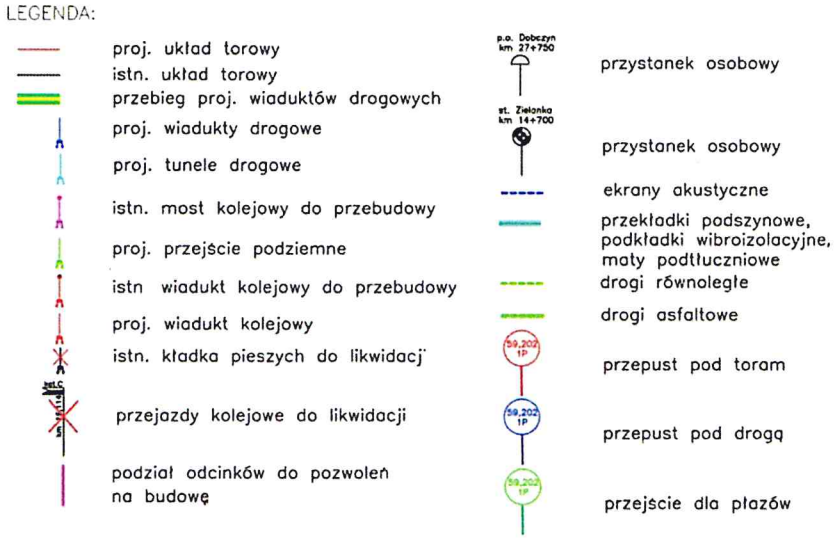
Decyzje o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej:
- decyzja nr 73/2013 z dnia 9 maja 2013 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ULLK) wydana przez Wojewodę Mazowieckiego dla odcinka 39,050 do 48,305;
- decyzja nr 74/2013 z dnia 9 maja 2013 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ULLK) wydana przez Wojewodę Mazowieckiego dla odcinka 48,350 do 57,500;
- decyzja nr 174/2014 z dnia 23 czerwca 2014 r. o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (ULLK) wydana przez Wojewodę Mazowieckiego dla odcinka 48,305 – 48,350 wiadukt w Szewnicy

Pozwolenie na rozbiórkę:
- decyzja nr 282/2013 z dnia 24 października 2014 r. o pozwolenie na rozbiórkę wydana przez Wojewodę Mazowieckiego dla odcinka 48,350 – 57,300;

Pozwolenia na budowę:
- decyzja Nr 64/III/2014 z dnia 17 marca 2014 r. o pozwoleniu na budowę wydana przez Wojewodę Mazowieckiego dla odcinka linii kolejowej nr 6 od km 39,050 do km 48,305;
- decyzja Nr 176/III/2014 z dnia 25 czerwca 2014 r. o pozwoleniu na budowę wydana przez Wojewodę Mazowieckiego dla odcinka linii kolejowej nr 6 od km 48,350 do km 57,300
- decyzja Nr 26/III/2015 z dnia 10 lutego 2015 r. o pozwoleniu na budowę wydana przez Wojewodę Mazowieckiego dla odcinka linii kolejowej nr 6 od km 48,305 do km 48,350

-





Rys. Odcinek IV b, Zakres rzeczowy (odcinek IV b od km. 39,050 – do 57,500 linii kolejowej nr 6);

Zakres robót:

- km 39,4754 – modernizacja przejazdu kat. C na B (w ciągu ul. Przemysłowa/Stylowa),
- km 41,022 – w obszarze przystanku kolejowego (p.o.) Chrzęsne budowa nowych dwóch przeciwległych jednokrawędziowych peronów z wyposażeniem i małą architekturą,
- km 41,081 – modernizacja przejazdu kat. D na B (w ciągu ul. Przystankowa/Wincenty Karskiej),
- km 42,713 i 42,956 – likwidacja przejść dla pieszych w poziomie szyn (kat. E),
- km 43,153 – modernizacja przejazdu kat. D na B (w ciągu ul. Zalesie),
- km 43,160 – w obszarze p.o. Mokra Wieś budowa nowych dwóch przeciwległych jednokrawędziowych peronów z wyposażeniem i małą architekturą,
- km 43,305 – modernizacja mostu kolejowego,
- km 45,572 – modernizacja przejazdu kat. D na B (na ciągu DW 636),
- km 46,768 – modernizacja przejazdu kat. D na B (w Szewnicy okolice ul. Działkowa),
- km 47,419 i 47,703 – likwidacja przejść dla pieszych w poziomie szyn (kat. E),
- km 48,303 – w obszarze p.o. Szewnica, budowa nowych dwóch przeciwległych jednokrawędziowych peronów z wyposażeniem i małą architekturą,
- km 48,321 – likwidacja przejazdu kat. D, w miejscu likwidowanego przejazdu budowa wiaduktu kolejowego z drogą pod torami (w ciągu ul. Mazowiecka),
- km 49,121 – likwidacja przejazdu kolejowego kat. D,
- km 50,782 – modernizacja przejazdu kolejowego kat. D na B (m. Dębe Małe),
- km 52,928 – likwidacja przejścia dla pieszych kat. E,
- km 53,145 – w obszarze p.o. Urle, budowa nowych dwóch przeciwległych jednokrawędziowych peronów z wyposażeniem i małą architekturą,
- km 53,156 – modernizacja przejścia dla pieszych kat. E
- km 53,917 – likwidacja przejazdu kat. D, w miejscu likwidowanego przejazdu budowa wiaduktu kolejowego z droga pod torami (w ciągu ul. St. A. Poniatowskiego/Kuracyjna),
- km 54,179 – modernizacja mostu kolejowego,
- km 55,198 – modernizacja przejazdu kolejowego kat. D na B (w ciągu ul. Barchówka),
- km 55,235 – w obszarze p.o. Barchów, budowa nowych dwóch przeciwległych jednokrawędziowych peronów z wyposażeniem i małą architekturą,
- km 55,510 – likwidacja przejścia kat. E,
- km 55,924 – likwidacja przejazdu kolejowego kat. D,
- budowa dróg równoległych,
- zabudowa ekranów akustycznych.

Zakres wykonanych robót na dzień 31 maja 2015 r.

- demontaż toru nr 1 – 18,225km;
- demontaż toru nr 2 – 18,250 km;
- demontaż sieci trakcyjnej przy torze nr 1 – 18,450 km;
- demontaż sieci trakcyjnej przy torze nr 2 – 18,450 km;

- wybrano tłuczeń w torze nr 1 na długości – 18,225 km;
- wybrano tłuczeń w torze nr 2 na długości – 18,250 km;
- demontaż i budowa nowych peronów wraz z oświetleniem w miejscowościach: Chrzęsne, Mokra Wieś, Szewnica, Urle i Barchów;
- demontaż mostu kolejowego na rzece Liwiec;
- zabudowa warstwy ochronnej w torze nr 1 – 18,000 km;
- zabudowa warstwy ochronnej w torze nr 2 – 17,900 km;
- zabudowa subwarstwy tłucznia w torze nr 1 – 18,000 km;
- zabudowa subwarstwy tłucznia w torze nr 2 – 17,760 km;
- ułożenie podkładów w torze nr 1 – 18,000 km;
- ułożenie podkładów w torze nr 2 – 16,000 km;
- ułożenie szyn w torze nr 1 – 17,400 km;
- ułożenie szyn w torze nr 2 – 17,760 km;
- montaż słupów trakcyjnych przy torze nr 1 na długości – 18,450 km;
- montaż słupów trakcyjnych przy torze nr 2 na długości – 18,000 km;
- montaż napowietrznej LPN przy torze nr 1 – 17,380 km;
- montaż kablowej LPN przy torze nr 1 – 1,480 km;
- budowa ul. Tłuszczańskiej łączącej Chrzęsne z Tłuszczem;
- budowa rowu otwartego przy torze nr 1 – 1,600 km;
- budowa rowu otwartego przy torze nr 1 – 1,250 km;
- budowa rurociągu kablowego przy torze nr 1 – 15,000 km;
- budowa kanalizacji teletechnicznej przy torze nr 1 i 2 o łącznej długości – 32,750 km;
- budowa mostu kolejowego;
- budowa przepustów – 9 szt.

Do 31 maja 2015 r. zrealizowane prace o wartości 130 690 358,92 PLN, co daje 58,78% zaawansowania robót na tym odcinku.

Odcinek IV b, szlak Tłuszcz – Łochów – nowy przepust

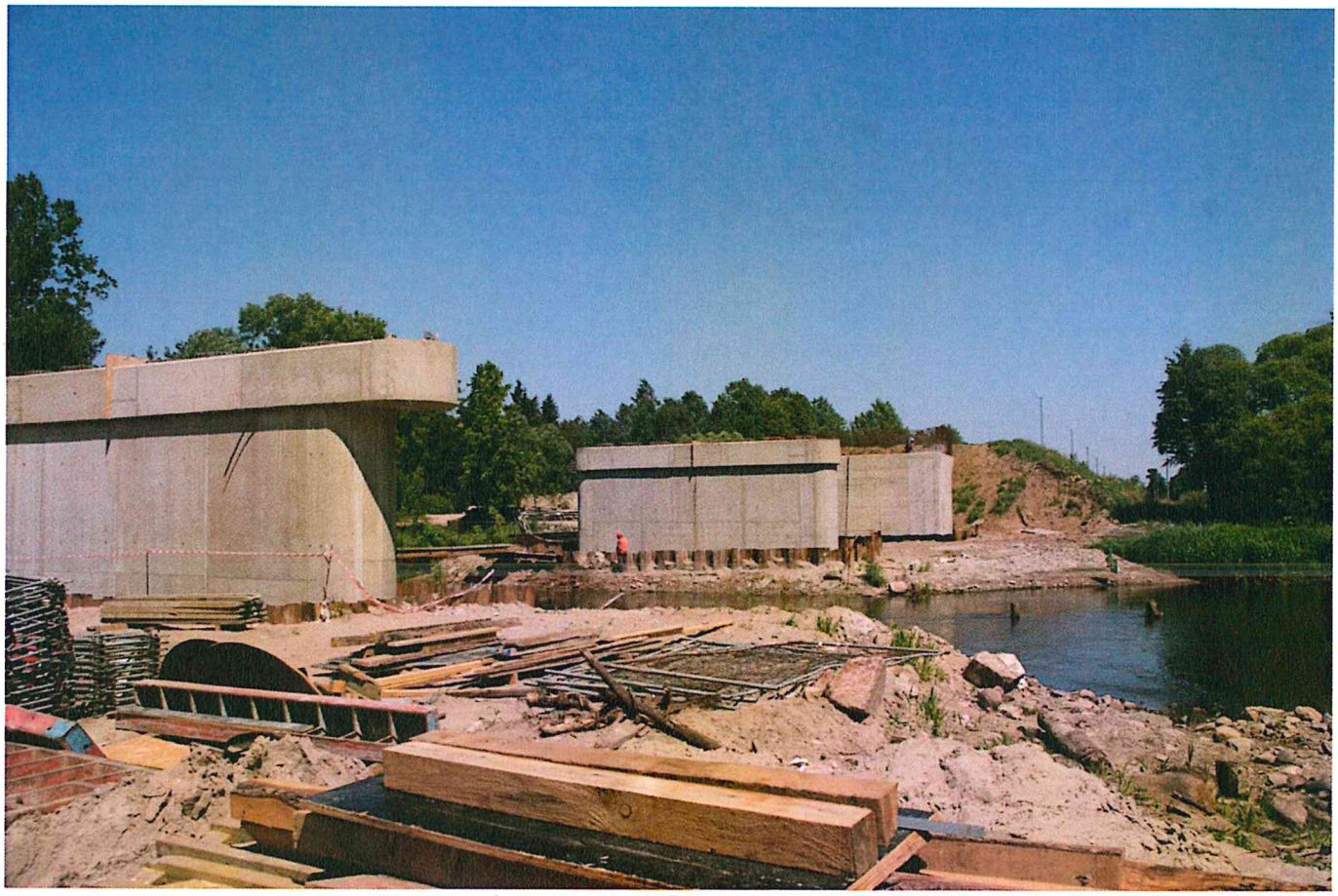
p.o. Chrzęsne – budowa nowego peronu

p.o. Szewnica – budowa nowego peronu

p.o. Szewnica – budowa tunelu w miejscu zlikwidowanego przejazdu kolejowego w ciągu ul. Mazowieckiej

p.o. Urle –modernizacja torów i budowa nowego peronu

p.o. Urle – budowa tunelu w miejscu zlikwidowanego przejazdu kolejowego w ciągu ul. Kuracyjnej



Nowe podpory mostu kolejowego na rzece Liwiec

Nowy przyczółek mostu kolejowego na rzece Liwiec

Widok od strony mostu na Liwcu w stronę Barchowa

p.o. Barchów – nowy peron od strony Warszawy

Pozostały zakres do realizacji.
- zabudowa toru nr 1 – 4,350 km;
- zabudowa toru nr 2 – 18,00 km;
- budowa peronów w miejscowościach: Chrzęsne, Mokra Wieś, Szewnica, Urle i Barchów;
- budowa mostów kolejowych w km: 43,305 i 54,179;
- budowa wiaduktów kolejowych w km: 48,321 i 53,917;

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