

# Największa inwestycja kolejowa w Małopolsce i na Podkarpaciu

tekst i zdjęcia: **PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE SA**

Modernizacja linii kolejowej Kraków – Rzeszów to szansa na rozwój w całym regionie. Jej znaczenie odczują zarówno pasażerowie podróżujący na tej trasie, jak i przedsiębiorstwa eksportujące swoje towary za dwie (wschodnią i zachodnią) granice kraju. Prace umożliwią pociągom pasażerskim osiągnięcie prędkości 160 km/h, co przyczyni się do skrócenia czasu przejazdu aż o 71 minut. Dzięki tej inwestycji szybciej pojadą również pociągi towarowe – 120 km/h, co wpłynie na większą konkurencyjność transportu kolejowego.



Modernizacja peronu



Wzmacnianie torowiska

W 2012 r. udało się oddać do eksploatacji prawie 50 km torów na szlakach Tarnów – Wola Rzędzińska, Czarna Tarnowska – Grabiny, Dębica – Ropczyce i Trzciana – Ruda Wielka, a także w stacjach Bogumiłowice, Wola Rzędzińska i Dębica oraz na posterunku odstępowym Rudzice. Zmodernizowano również siedem mostów, 17 wiaduktów oraz sześć nowoczesnych peronów jednokrawędziowych, które zastępują starsze konstrukcje dwukrawędziowe o wysokości 30 cm.

W trakcie najbliższych trzech miesięcy planowana jest kontynuacja prac w lokalizacjach: Kłaj – Bochnia, Bochnia – Brzesko Okocim, Biadoliny – Bogumiłowice, Tarnów-Mościce – Tarnów, Tarnów – Wola Rzędzińska, Czarna Tarnowska – Grabiny, Dębica – Ropczyce oraz Rudna Wielka – Rzeszów Zachodni. Trwają również prace na stacjach: Kłaj, Bochnia, Biadoliny, Bogumiłowice, Wola Rzędzińska, Dębica, Ropczyce oraz Rudna Wielka.

Prowadzone prace modernizacyjne są przedsięwzięciem bardzo złożonym i wymagającym zastosowania wyspecjalizowanych maszyn i metod budowy. Projekt zakłada zwiększenie prędkości maksymalnej pociągów pasażerskich do 160 km/h i podwyższenie dopuszczalnego nacisku osiowego, co pozwoli na przejazd po linii najcięższych pociągów towarowych. Wiąże się to m.in. z koniecznością wzmocnienia podtorza przy wykorzystaniu specjalistycznych maszyn (palownic), które wykonują w wybranych lokalizacjach, określonych na podstawie badań geologicznych, kolumny do głębokości rzędu 4–8 m. Projekt modernizacji zakłada również podniesienie bezpieczeństwa na szlaku kolejowym zarówno dla podróżujących koleją pasażerów, jak i kierowców samochodów. Dzięki powstaniu i przebudowie licznych obiektów inżynierskich, takich jak wiadukty i mosty, oraz rozwiązań komunikacyjnych układów drogowych uda się zlikwidować 49 przejazdów w poziomie szyn, a tym samym zwiększyć bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego.

Modernizacja linii kolejowej E30, łączącej Kraków z Rzeszowem przez Bochnię, Tarnów i Dębicę jest jedną z największych inwestycji realizowanych obecnie przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Założono przebudowę ponad 138 km linii kolejowej wraz z zabudową nowego typu sieci trakcyjnej, komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym i telekomunikacji. Projekt modernizacji zakłada również przebudowę układów torowych na 16 stacjach. Wszystkie przystanki na tej trasie zostaną unowocześnione, podwyższone i dostosowane do

potrzeb niepełnosprawnych, rodziców z dziećmi w wózkach czy podróżnych z cięższym bagażem.

Modernizacja wiąże się również z przebudową i budową 138 wiaduktów, mostów i estakad. Zlikwidowanych zostanie 49 przejazdów w poziomie szyn, a na 11 zostaną zamontowane nowe urządzenia samoczynne sygnalizacji przejazdowej. Dodatkowo powstanie nowy przejazd. W ramach projektu założono też budowę przejść dla zwierząt oraz dostosowanie do ich potrzeb łącznie 44 mostów, wiaduktów i przepustów.

Modernizacja linii będzie przeprowadzana w ramach sześciu kontraktów:

- kontrakt 1.1, odcinek Podłęże – Bochnia, 22,800 km linii, trzy stacje;
- kontrakt 1.2, odcinek Bochnia – Biadolin, 22,300 km linii, dwie stacje;
- kontrakt 1.3, odcinek Biadolin – Tarnów, 18,900 km linii, trzy stacje;
- kontrakt 2.1, odcinek Tarnów – Dębica, 31,300 km linii, cztery stacje;
- kontrakt 2.2, odcinek Dębica – Sędziszów Małopolski, 22,100 km linii, dwie stacje;
- kontrakt 2.3, odcinek Sędziszów Małopolski.

Modernizowany odcinek stanowi część linii kolejowej E 30, która jest fragmentem międzynarodowego korytarza transportowego. Ma on swój początek w Dreźnie, dalej biegnie na wschód do przejścia granicznego Görlitz – Zgorzelec, a następnie przez najważniejsze ośrodki na południu Polski: Legnicę,



Wykop z zastosowaniem technologii bezwykopowej

Wrocław, Opole, Gliwice, Katowice, Kraków, Tarnów, Rzeszów, Przemysł na Ukrainę, do Lwowa i Kijowa. Podwyższenie jego parametrów będzie korzystne z punktu widzenia gospodarczego regionu.

Koszt modernizacji linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów – etap III POIiŚ 7.1-30, wyniesie ok. 3,4 mld zł, z czego kwota dofinansowania z funduszy Unii Europejskiej to ok. 1,9 mld zł. Zakończenie całej modernizacji przewidziane jest w 2015 r.

# AARSLEFF



## Roboty palowe

- Dostawa i instalacja pali prefabrykowanych wbijanych
- Pale formowane w gruncie
- Mikropale
- Pale stalowe wbijane i wwibrowywane
- Fundamenty palowe ekranów akustycznych i słupów sieci trakcyjnych
- Wzmacnianie gruntu - pale prefabrykowane, kolumny betonowe, kolumny DSM
- Badanie nośności pali – próbne obciążenia statyczne, dynamiczne testy nośności pali, badania ciągiłości pali

## Zabezpieczenia głębokich wykopów

- Stalowe ścianki szczelne – instalacja grodzic z zastosowaniem metod tradycyjnych oraz bezwibracyjnej metody wciskania
- Ścianki berlińskie
- Iniekcyjne kotwy gruntowe
- Roboty ziemne i odwodnieniowe
- Pomiarów wibracji

## Roboty hydrotechniczne

- Przesłony przeciwiłtracyjne
- Konstrukcje hydrotechniczne na wodach morskich i śródlądowych

## Projektowanie

- Prace projektowe dla potrzeb wykonywanych robót, realizowane we własnej pracowni projektowej