

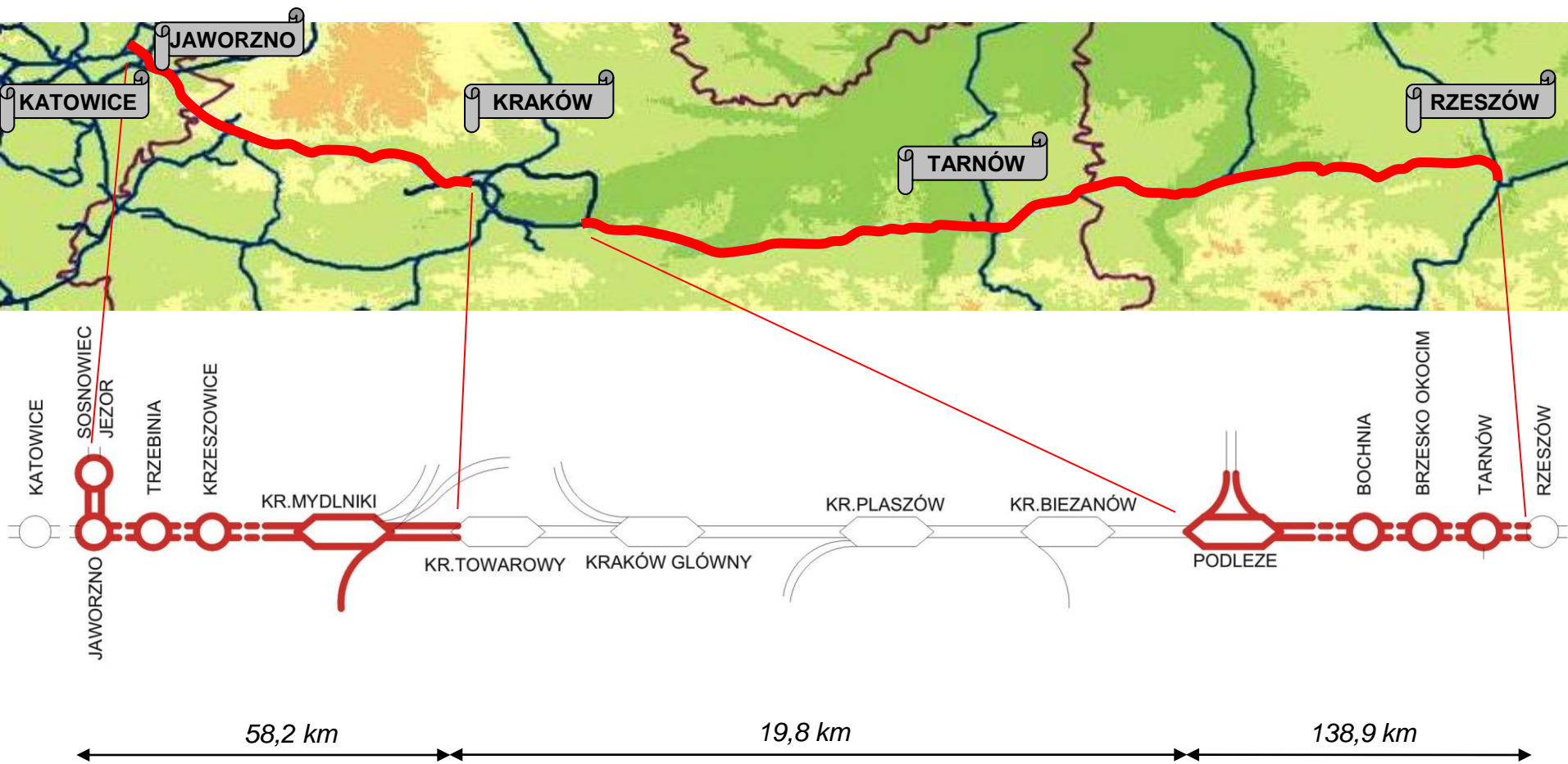


**PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**

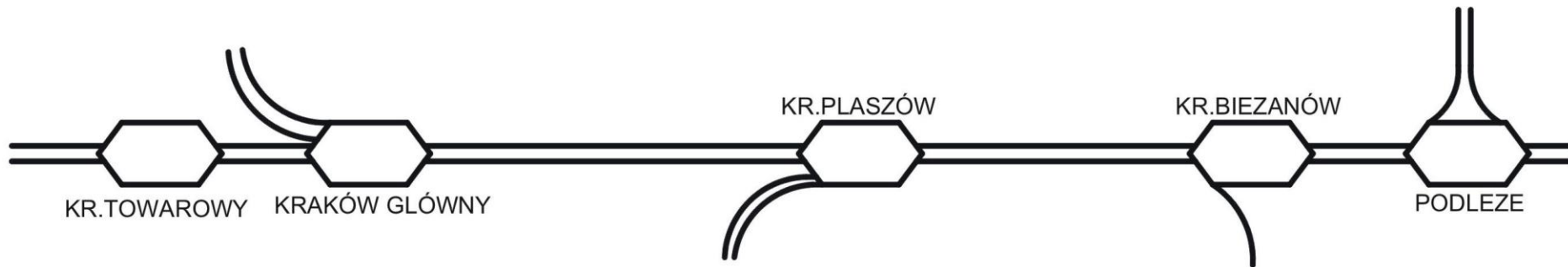
**BUDOWA DODATKOWYCH TORÓW KOLEJOWYCH MIĘDZY  
KRAKOWEM GŁÓWNYM A KRAKOWEM BIEŻANOWEM  
ORAZ  
ŁĄCZNICY KRAKÓW ZABŁOCIE – KRAKÓW KRZEMIONKI**

Kraków, 12 czerwiec 2012 r.

# REALIZACJA MODERNIZACJI LINII E30 W BIEŻĄCEJ PERSPEKTYWIE



## Obecny przebieg linii kolejowej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów



Linia przebiega przez centrum Krakowa na wysokim nasypie (6-10 m).

Linia dzieli miasto na dwa obszary komunikacyjne połączone ze sobą w niewielu miejscach (ul.Kopernika, ul.Grzegórzecka, ul.Miodowa, ul.Podgórska).

Wiadukty nad ul. Kopernika i ul. Grzegórzecką są w złym stanie technicznym.

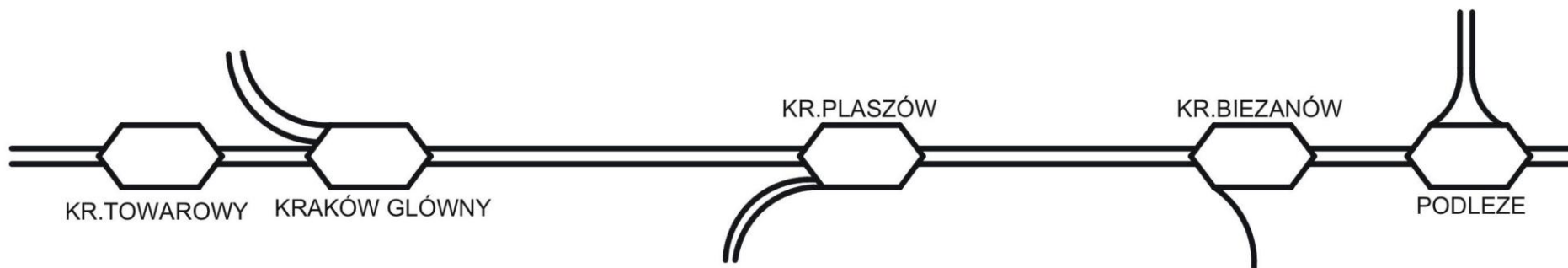
## Wiadukt nad ulicą Kopernika



## Wiadukt nad ulicą Grzegórzecką



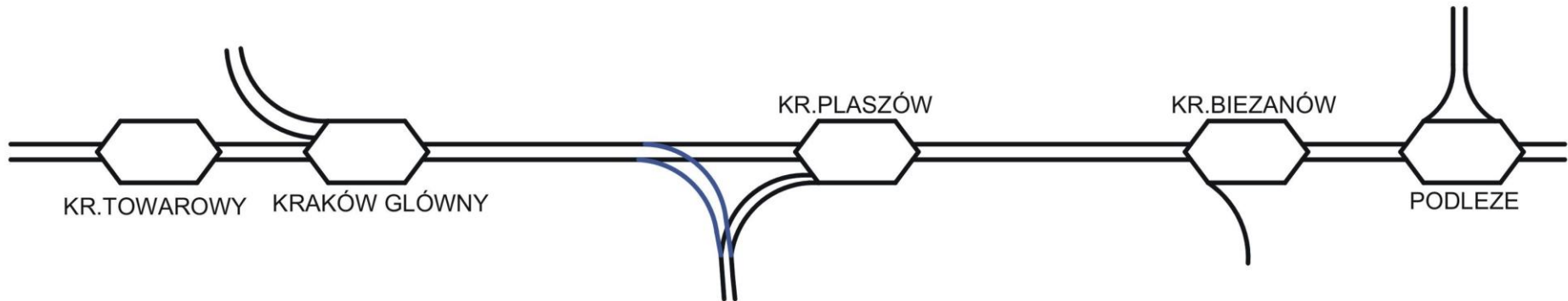
## Obecna przepustowość na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów



odcinek	zdolność	wykorzystanie	% wykorzystania
Kraków Gł. – Kraków Płaszów	132	116	88 %

dane na podstawie rozkładu jazdy 2011/2012, w godz. 5-23

## Przepustowość odcinka Kraków Główny – Kraków Płaszów po uruchomieniu SKA



odcinek	zdolność	wykorzystanie	% wykorzystania
Kraków Gł. – Kraków Płaszów	133	156	117 %

dane na podstawie „Aktualizacji Wstępnego Studium Wykonalności Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej (SKA) w Aglomeracji Krakowskiej”, w godz. 5-23

## Konieczność zwiększenia przepustowości przez budowę dodatkowej pary torów na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów



Źródło: materiały konferencyjne dr inż. Karol Ryż „Kreowanie nowych przestrzeni miejskich w obrębie istniejących nasypów kolejowych”, czerwiec 2010

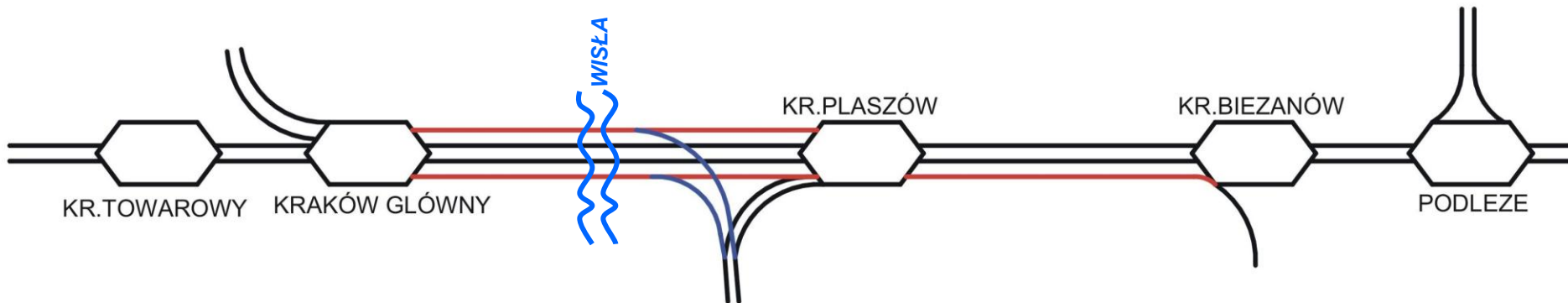


## Konieczność zwiększenia przepustowości przez budowę dodatkowej pary torów na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów



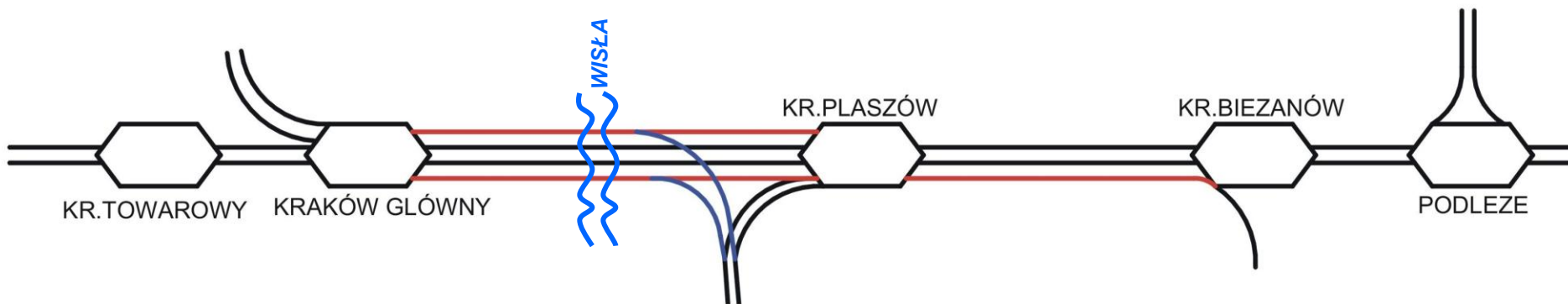
Źródło: materiały konferencyjne dr inż. Karol Ryż „Kreowanie nowych przestrzeni miejskich w obrębie istniejących nasypów kolejowych”, czerwiec 2010

## Zalety budowy nowego odcinka na estakadzie pomiędzy ul. Kopernika a mostem na rzece Wiśle



- wybudowanie dodatkowej i obecnej pary torów bez zajmowania dodatkowego terenu
- uwolnienie przestrzeni publicznej pod estakadami na m.in. rozwiązania komunikacyjne (drogi, ścieżki rowerowe, parkingi, chodniki), a przez to scalenie komunikacyjne miasta
- zastąpienie wyeksploatowanej infrastruktury kolejowej nowoczesnymi rozwiązaniami technicznymi pod względem hałasu i wibracji

## Zalety budowy nowego odcinka na etakadzie pomiędzy ul.Kopernika a mostem na rzece Wiśle



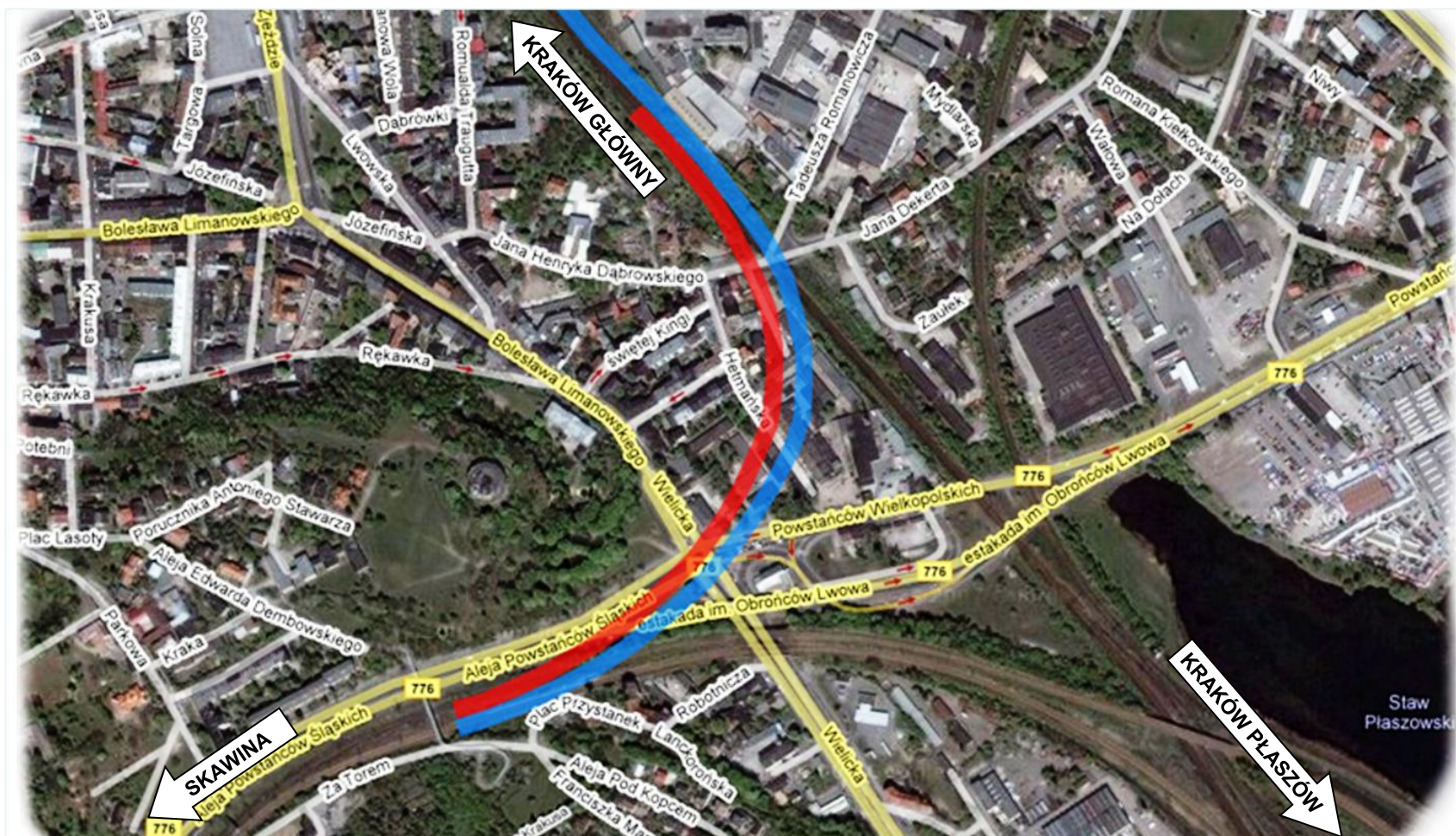
- minimalizacja zamknięć torów na czas budowy na bardzo obciążonym eksploatacyjnie odcinku
- zastosowanie rozwiązań chroniących zabytki w tym wiadukt nad ul. Grzegórzecką, kościół św. Mikołaja

## Wizualizacja wiaduktu nad ulicą Grzegórzecką

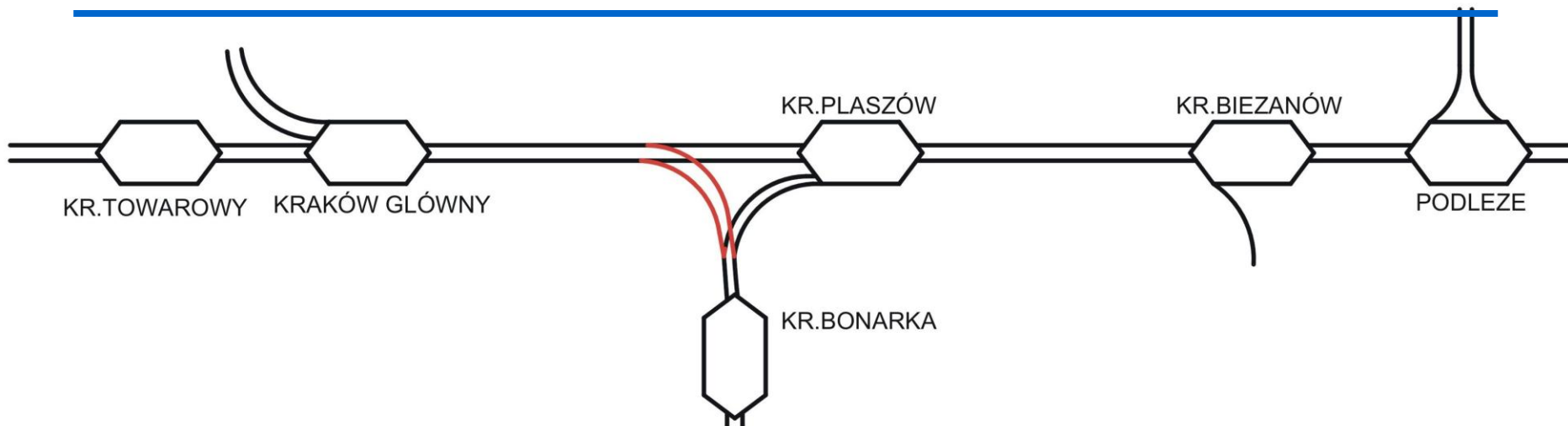


Źródło: materiały konferencyjne dr inż. Karol Ryż „Kreowanie nowych przestrzeni miejskich w obrębie istniejących nasypów kolejowych”, czerwiec 2010

## Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki



## Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki



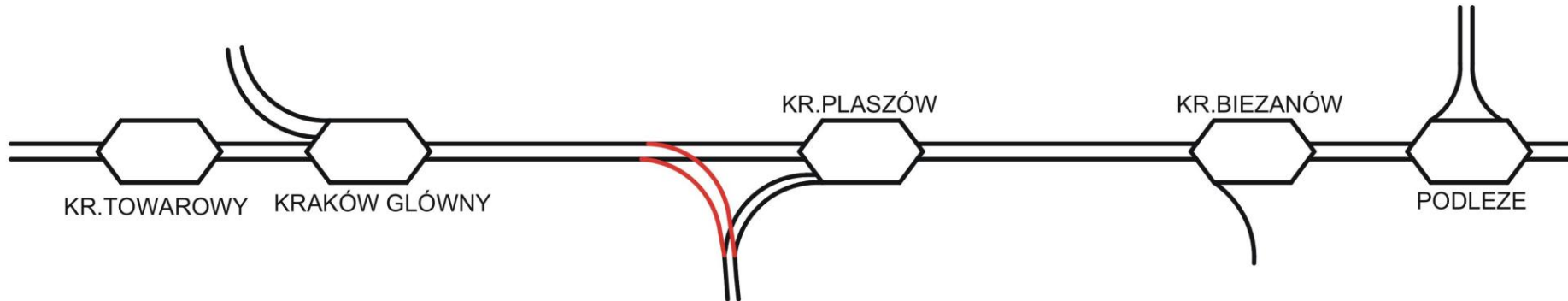
Projekt „Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki”  
umieszczony na liście rezerwowej POLiŚ pod numerem POLiŚ 7.1-55

2007 - 2010 - opracowanie studium wykonalności finansowane po 50% przez  
Miasto Kraków i PKP PLK S.A.

grudzień 2011 - umowa na opracowanie dokumentacji projektowej  
z terminem zakończenia w listopadzie 2012 roku

2013 - 2014 - prognozowane wykonanie robót

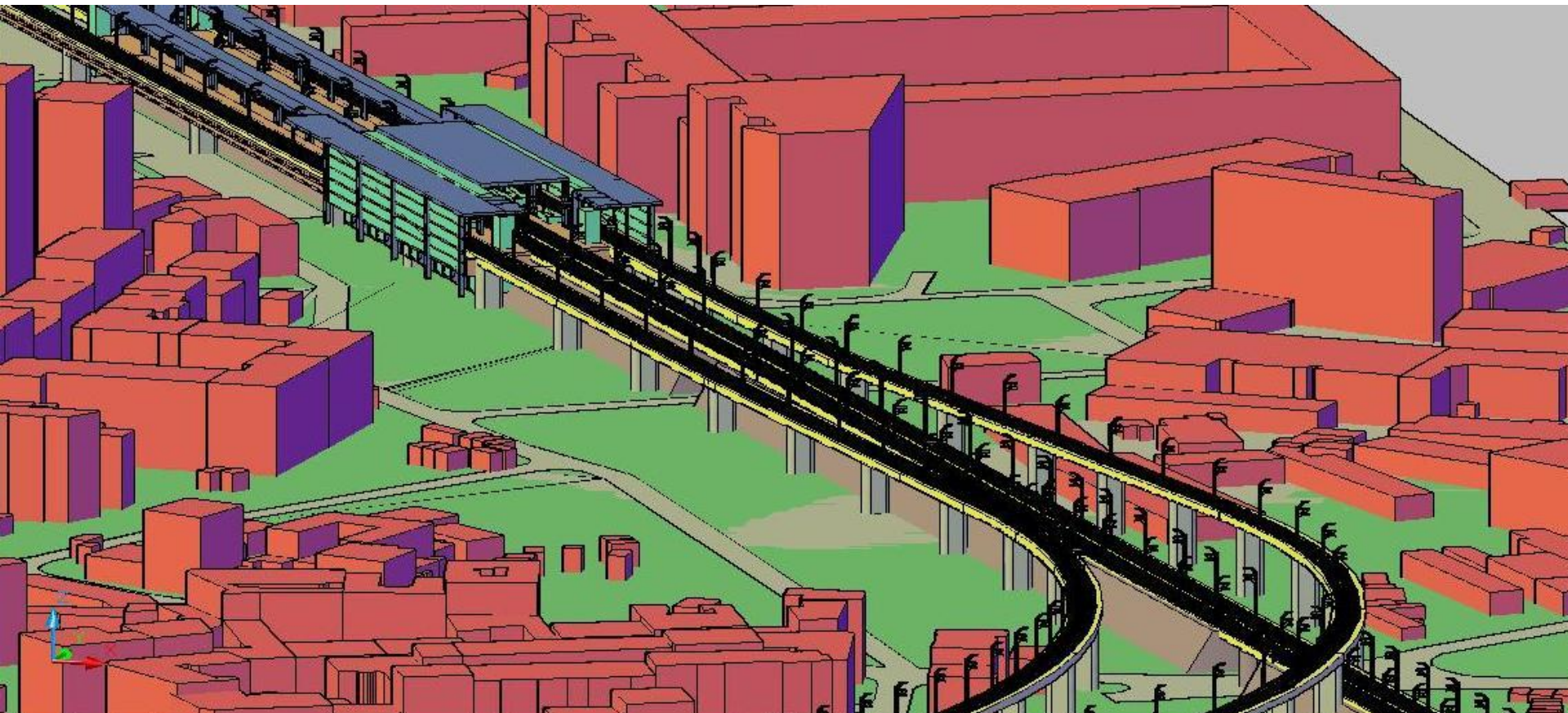
## Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki



### CHARAKTERYSTYKA ŁĄCZNICZY:

1. Dwa tory, każdy na osobnej estakadzie,
2. Długość toru na estakadzie - łącznie 1588 m,
3. Długość toru na nasypie - łącznie 950 m,
4. Wysokość estakady w najwyższym punkcie - 14,5 m,
5. Wysokość estakady w najniższym punkcie - 7,51 m,
6. Nawierzchnia kolejowa na estakadzie - bezстыkowa na podkładach typu „Y”.

## Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki







PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**DZIĘKUJĘ**