



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

**PLANY INWESTYCYJNE PKP PLK S.A.  
ODDZIAŁ POŁUDNIOWY DO 2020 ROKU**

**DODATKOWA PARA TORÓW KOLEJOWYCH MIĘDZY  
KRAKOWEM GŁÓWNYM A KRAKOWEM PŁASZOWEM  
WARUNKIEM ROZWOJU SKA**

Kraków, 16 października 2012 r.

## Realizacja zadań inwestycyjnych w perspektywie 2007-2015



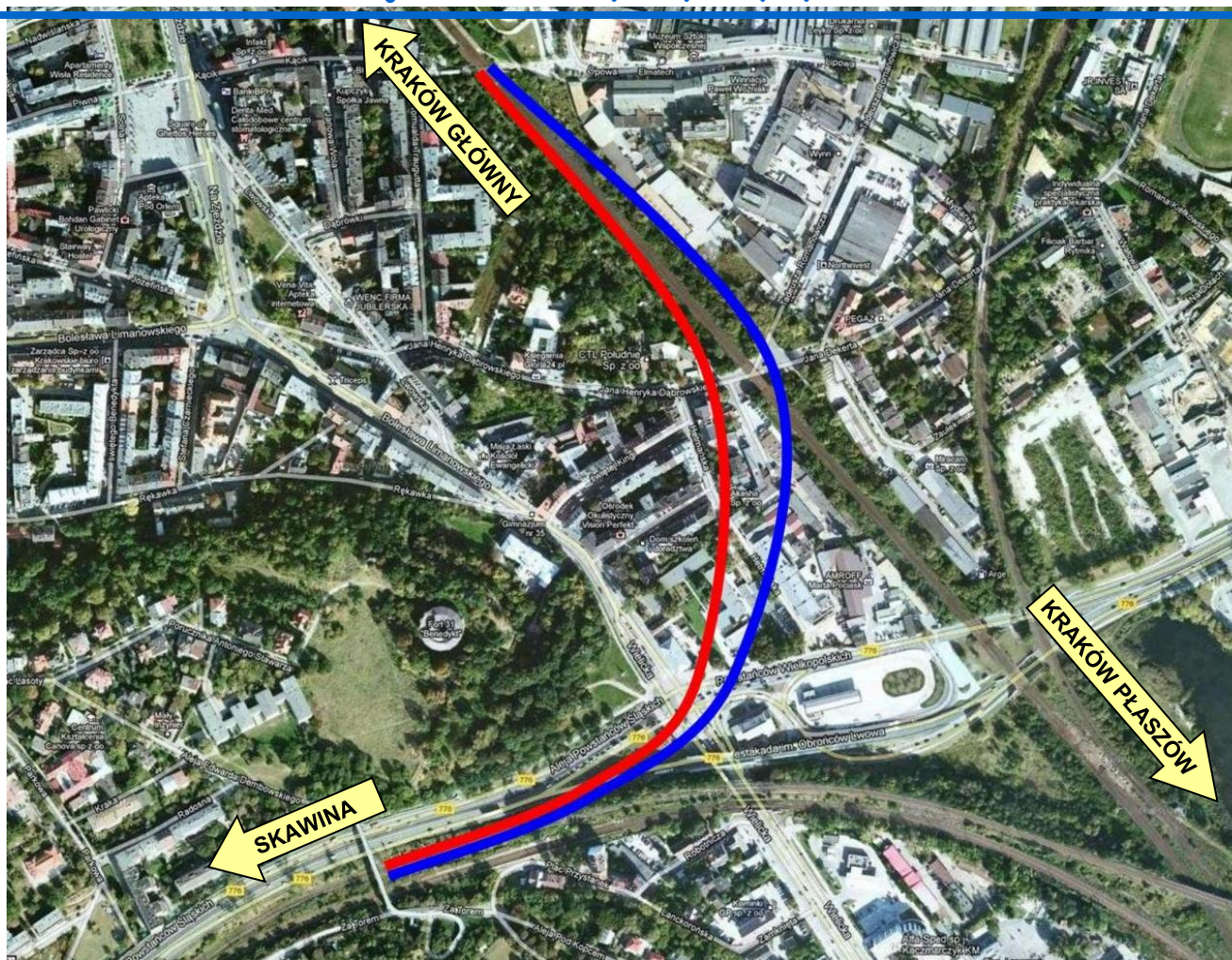
- 1 POLiŚ 7.1-11.1  
Jaworzno Jęzor – Kraków Towarowy E30
- 2 POLiŚ 7.1-30  
Podłęże (Rudzice) – Rzeszów E30
- 3 POLiŚ 7.1-21  
Kraków Główny – MPL Balice
- 4 POLiŚ 7.3-7  
Kraków Bieżanów – Wieliczka Kopalnia
- 5 POLiŚ 7.1-55  
Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki

- 6 RPO woj.małopolskiego  
Kraków Bonarka – Kraków Swoszowice
- 7 Tarnów – Stróże
- 8 Śr.budżet./śr.własne/Fundusz Kolejowy  
Kozłów - Kraków



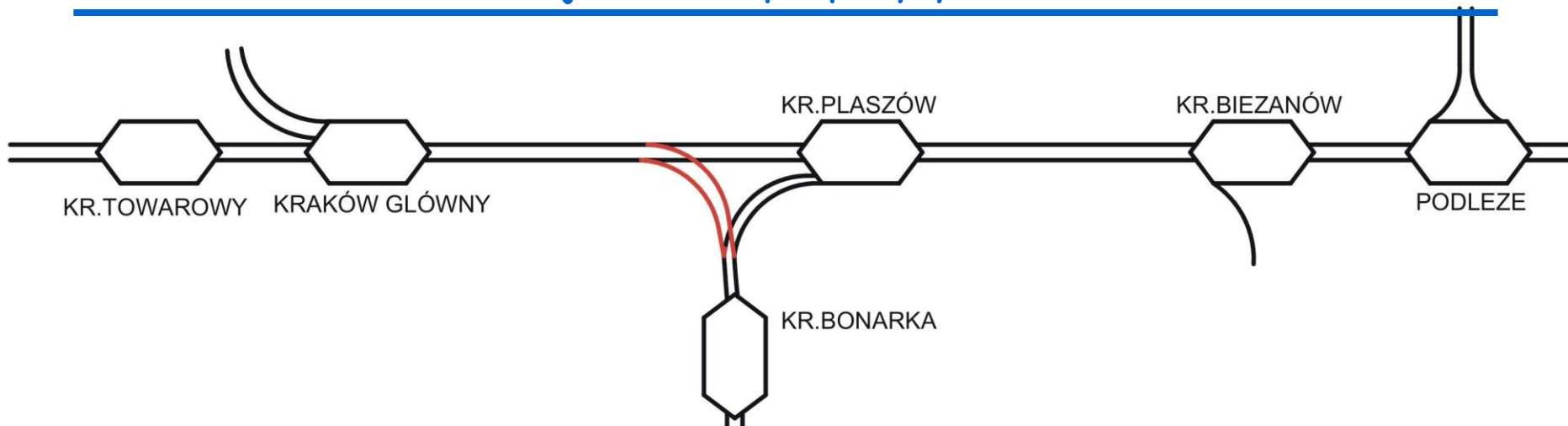
# Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki

Realizacja w ramach perspektywy 2007-2015



## Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki

Realizacja w ramach perspektywy 2007-2015



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.

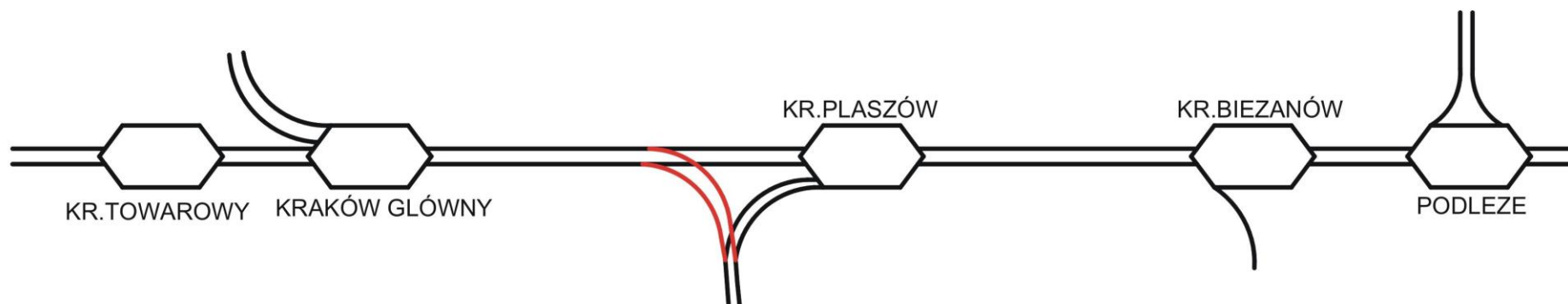
grudzień 2011 - umowa na opracowanie dokumentacji projektowej  
z terminem zakończenia w listopadzie 2012 roku

2013 - 2015 - prognozowane wykonanie robót



## Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki

Realizacja w ramach perspektywy 2007-2015

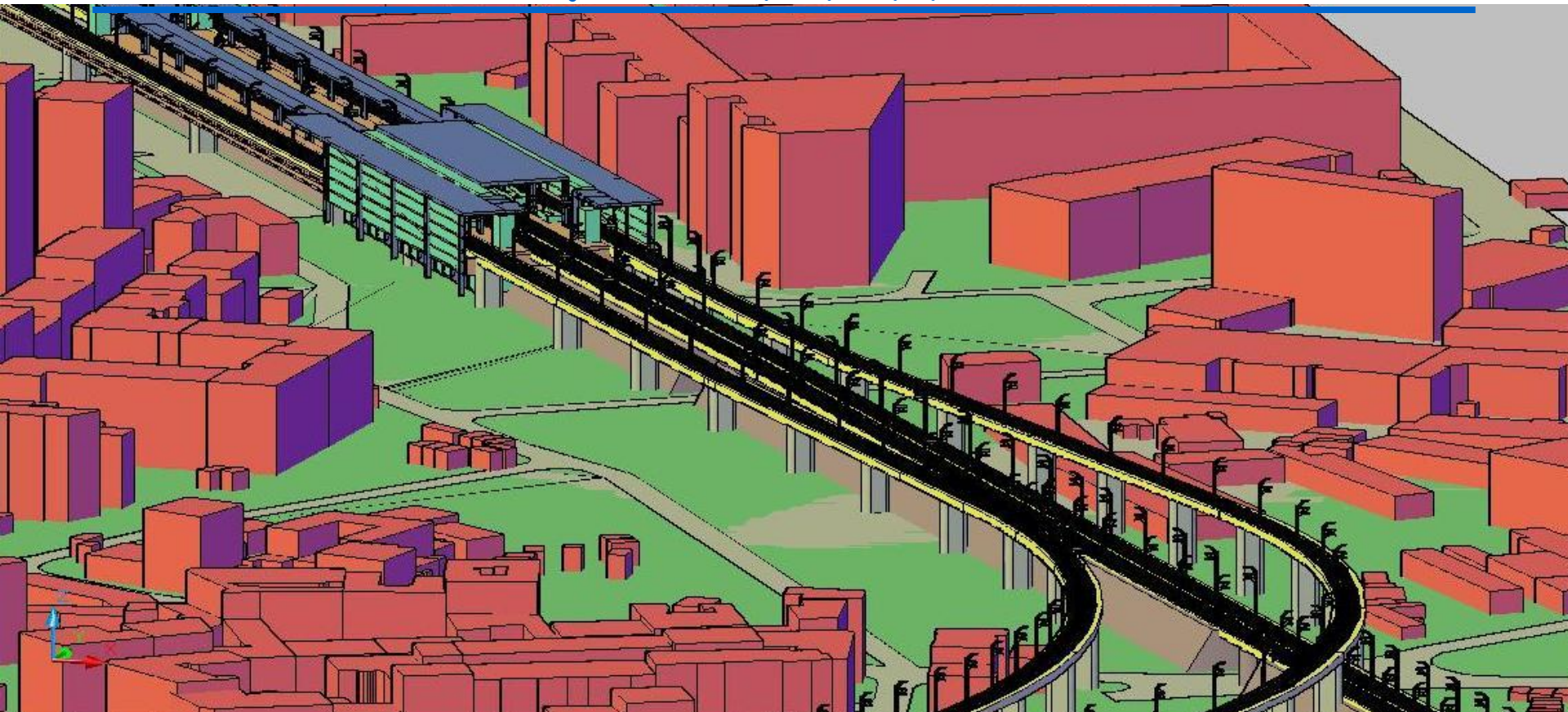


### CHARAKTERYSTYKA ŁĄCZNICY:

1. Długość łącznicy - 1352 m,
2. Dwa tory, każdy na osobnej estakadzie,
3. Długość toru na estakadzie - łącznie 1360 m,
4. Długość toru na nasypie - łącznie 1149 m,
5. Wysokość estakady w najwyższym punkcie - 14,5 m,
6. Wysokość estakady w najniższym punkcie - 7,51 m,
7. Nawierzchnia kolejowa na estakadzie - bezстыkowa na podkładach typu „Y”.

## Budowa łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie - Kraków Krzemionki

Realizacja w ramach perspektywy 2007-2015





## Planowana realizacja zadań inwestycyjnych w perspektywie 2014 - 2020



- 1 Kraków Zachodni - Podłęże
- 2 Trzebinia – Czechowice Dziedzice
- 3 Skawina – Sucha Besk. – Zakopane
- 4 Łącznica w Suchej Beskidzkiej
- 5 Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dol. oraz Chabówka – Nowy Sącz

**■** wykonane w perspektywie 2007-2015  
**■** planowane do wykonania w perspektywie 2014-2020

Planowana realizacja zadań inwestycyjnych w perspektywie 2014 - 2020

## Modernizacja linii kolejowej na odcinku Trzebinia - Czechowice Dziedzice



- 2012/13 – opracowanie studium wykonalności dla odc. Trzebinia-Oświęcim finansowane przez gminy Chrzanów, Libiąż, Chełmek
- 2014-2020 – opracowanie dokumentacji i realizacja robót
- podniesienie prędkości do  $V=100$  km/h
- szacowany koszt budowy 528 mln PLN
- finansowanie w ramach POIiŚ

zakres:

- modernizacja peronów, przejazdów kolejowych, podtorza i nawierzchni kolejowej, sieci trakcyjnej i urządzeń sterowania ruchem na długości 44,5 km linii



Planowana realizacja zadań inwestycyjnych w perspektywie 2014 - 2020

## Rewitalizacja linii kolejowej na odcinku Skawina-Sucha Besk.-Zakopane



- 2012 – opracowanie studium wykonalności na budowę łącznicy w Suchoj Besk.
- 2015-2017 – opracowanie dokumentacji
- 2018-2020 – realizacja robót
- szacowany koszt realizacji 616 mln PLN
- zakres:
  1. budowa łącznicy wraz z peronem w Suchoj Beskidzkiej
  2. modernizacja peronów, przejazdów kolejowych, podtorza i nawierzchni kolejowej, sieci trakcyjnej i urządzeń sterowania ruchem na długości 117,9 km

## Planowana realizacja zadań inwestycyjnych w perspektywie 2014 - 2020

### Budowa nowej linii kolejowej Podłęże - Szczyrzyc - Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja linii kolejowej Chabówka-Nowy Sącz

- 2013-2015 – opracowanie studium wykonalności
- 2016-2021 – realizacja robót
- szacowany koszt realizacji 6,0 mld PLN
- finansowanie w ramach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego
- zakres:
  - budowa nowej linii kolejowej Podłęże-Szczyrzyc-Tymbark/Mszana Dolna
  - modernizacja istniejącej linii kolejowej Chabówka-Nowy Sącz
  - budowa ok. 57 km nowej linii kolejowej (114 km torów)
  - modernizacja 76 km linii kolejowej (76 km torów)





Planowana realizacja zadań inwestycyjnych w perspektywie 2014 - 2020

## Modernizacja linii kolejowej Kraków Towarowy - Podtęże wraz z dobudową dodatkowych torów na odcinku Kraków Gł.-Kr. Płaszów-Kr. Bieżanów

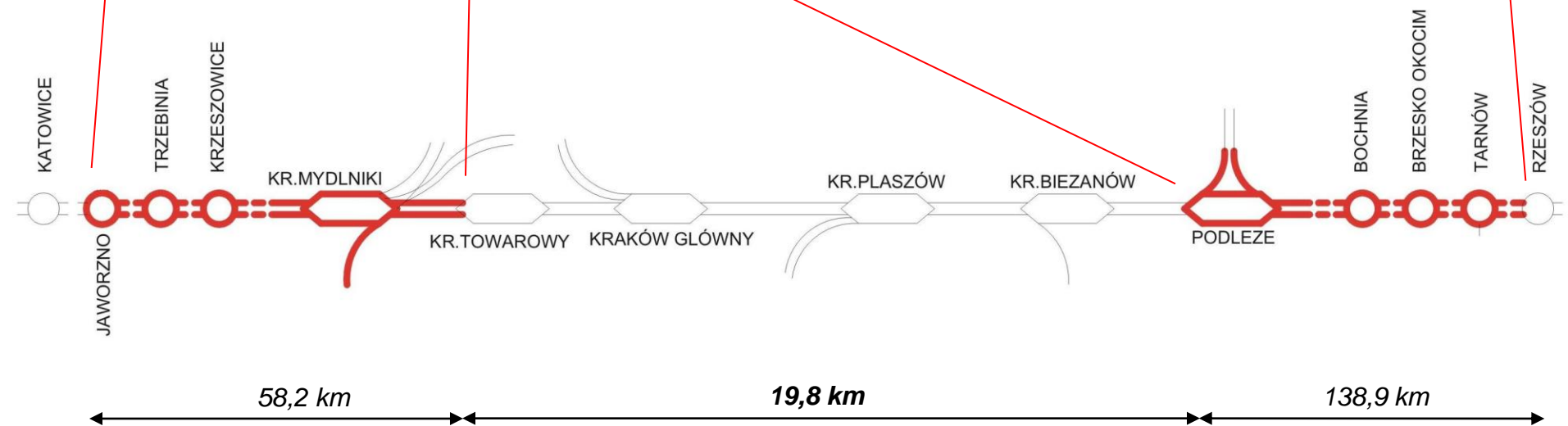


### zakres:

- 19,8 km linii, 49,2 km torów
- dobudowa dwóch dodatkowych torów na odcinku Kraków Główny-Kraków Płaszów oraz dobudowa jednego toru na odcinku Kraków Płaszów-Kraków Bieżanów
- modernizacja stacji i przystanków, podtorza i nawierzchni kolejowej, sieci trakcyjnej i urządzeń sterowania ruchem
- budowa nowych przystanków osobowych Kraków Grzegorzki i Złocień

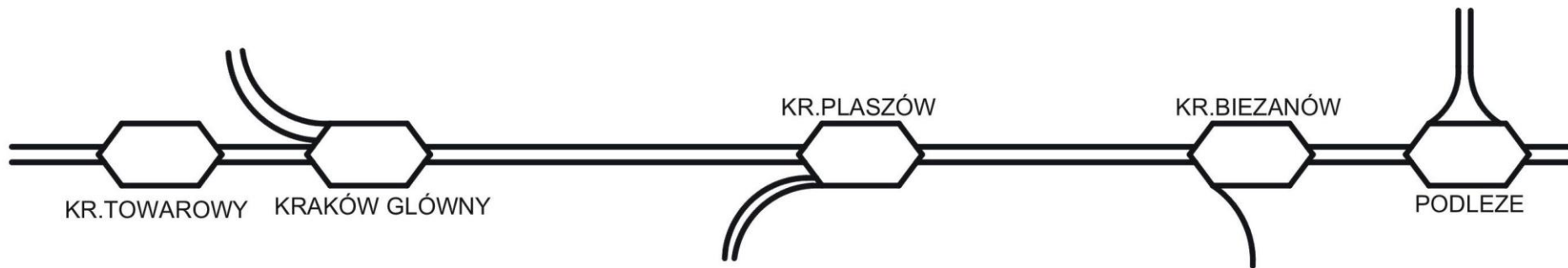
- 2008 – opracowanie studium wykonalności
- 2013 – opracowanie dokumentacji budowlanej
- 2017-2020 – realizacja robót
- szacowany koszt realizacji 1,8 mld PLN
- finansowanie w ramach POIiŚ

# 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

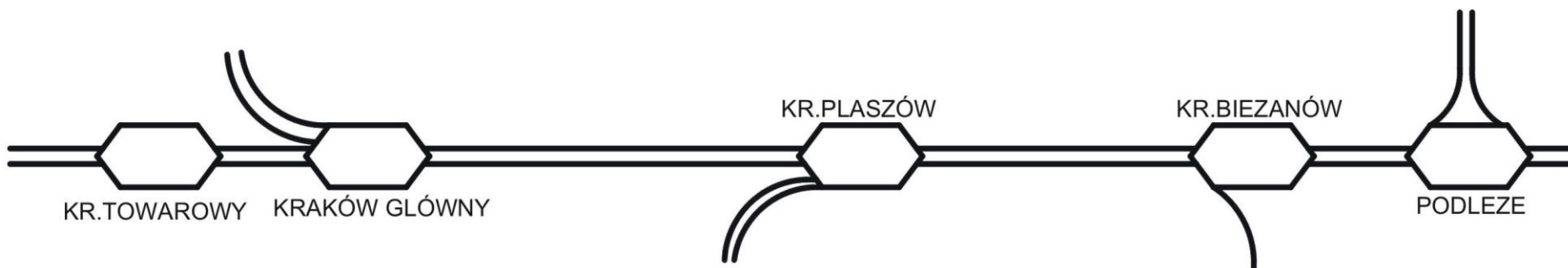




## Wiadukt nad ulicą Grzegórzecką



## Obecna przepustowość na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów

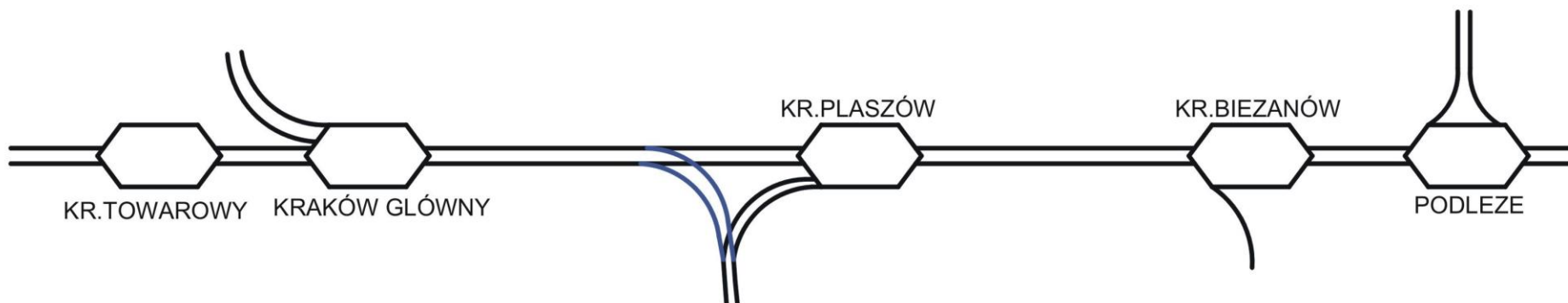


odcinek	zdolność	wykorzystanie	% wykorzystania
Kraków Gł. – Kraków Płaszów	132	116	88 %

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



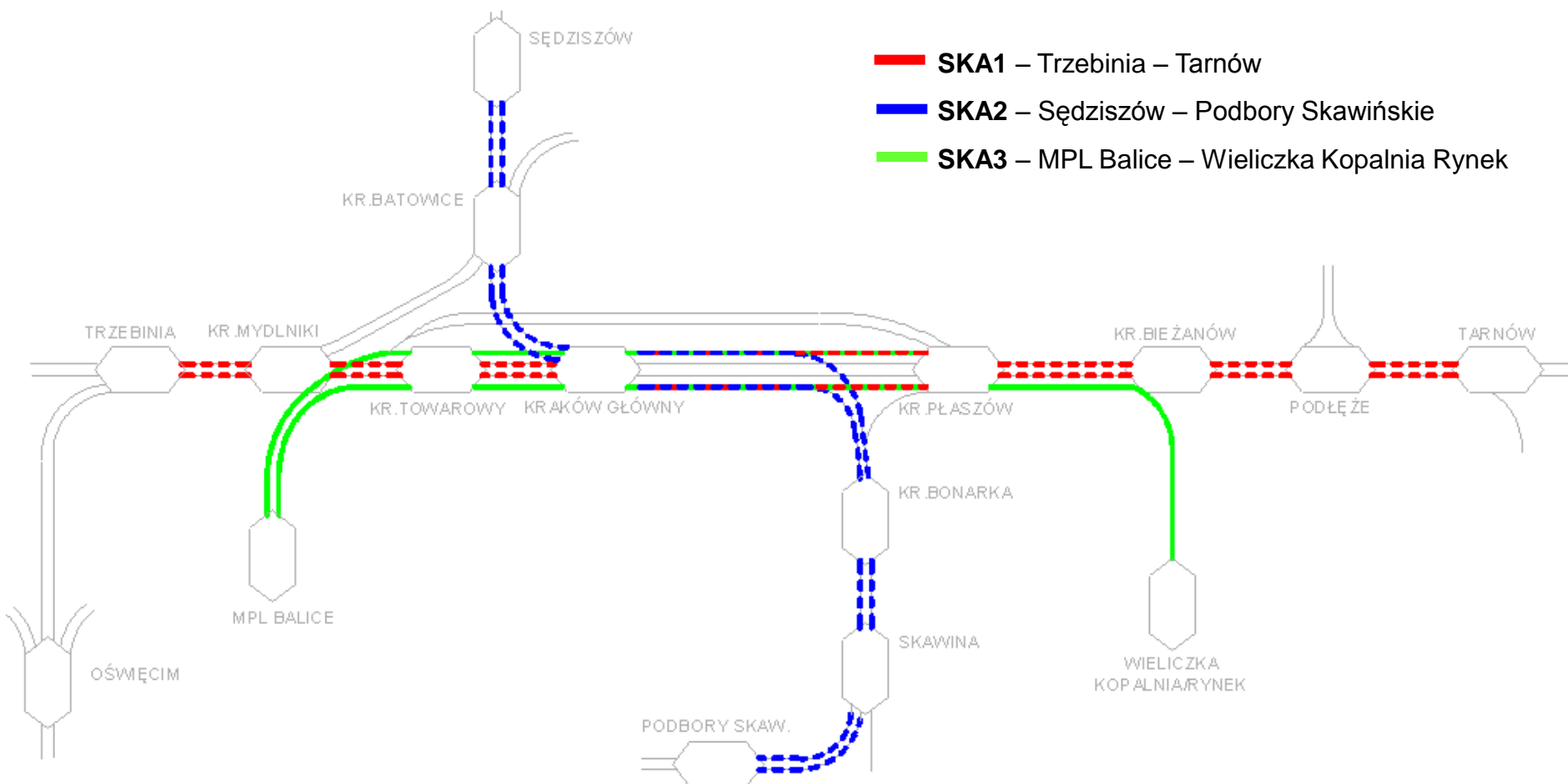
## Przepustowość odcinka Kraków Główny – Kraków Płaszów po uruchomieniu SKA



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*

## Trasy SKA w układzie torowym węzła krakowskiego





## 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

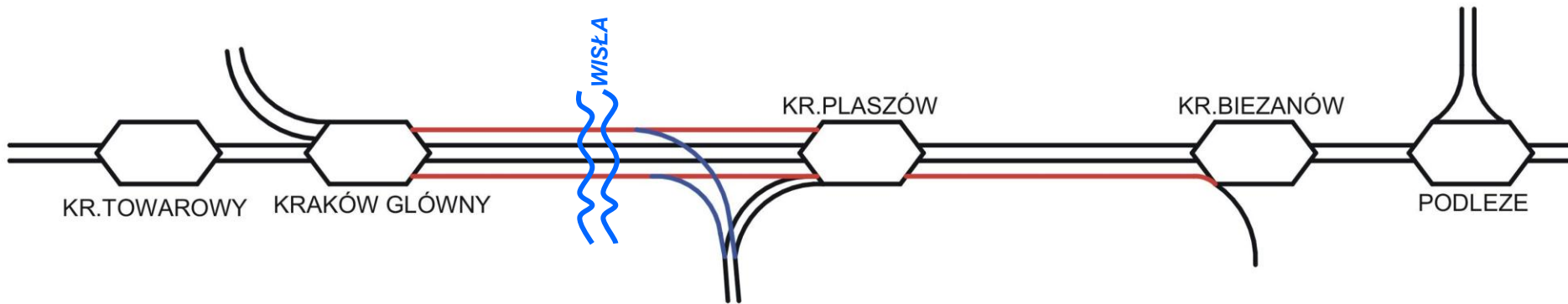
## Konieczność zwiększenia przepustowości przez budowę dodatkowej pary torów na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów



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

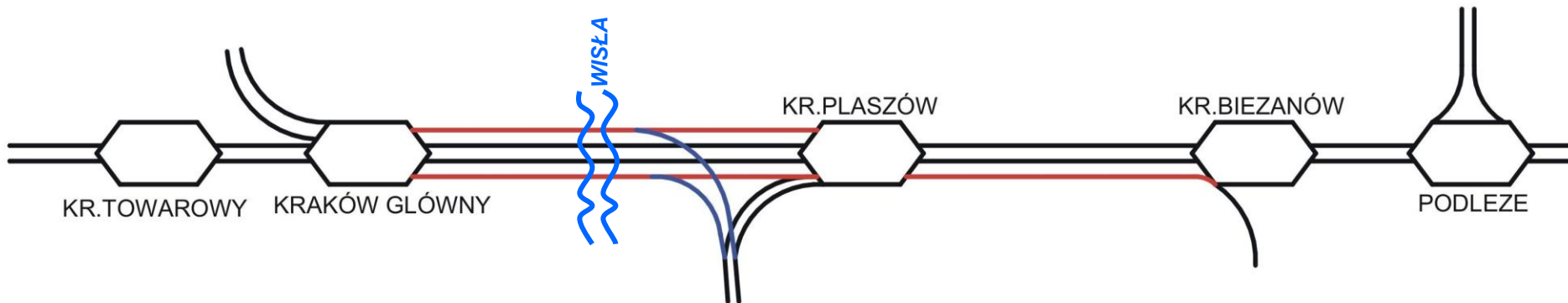


## Zalety budowy nowego odcinka na estakadzie pomiędzy ul. Kopernika a mostem na rzece Wiśle



- 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

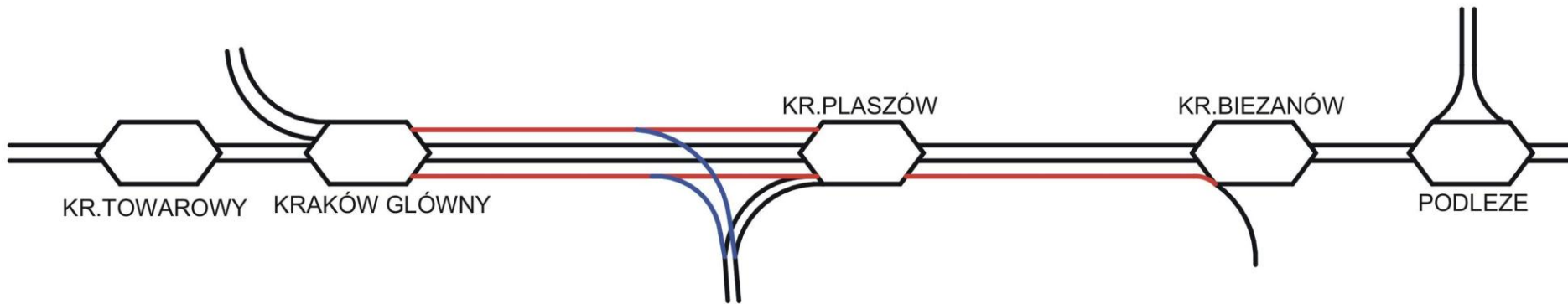
## Zalety budowy nowego odcinka na estakadzie pomiędzy ul. Kopernika a mostem na rzece Wiśle



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



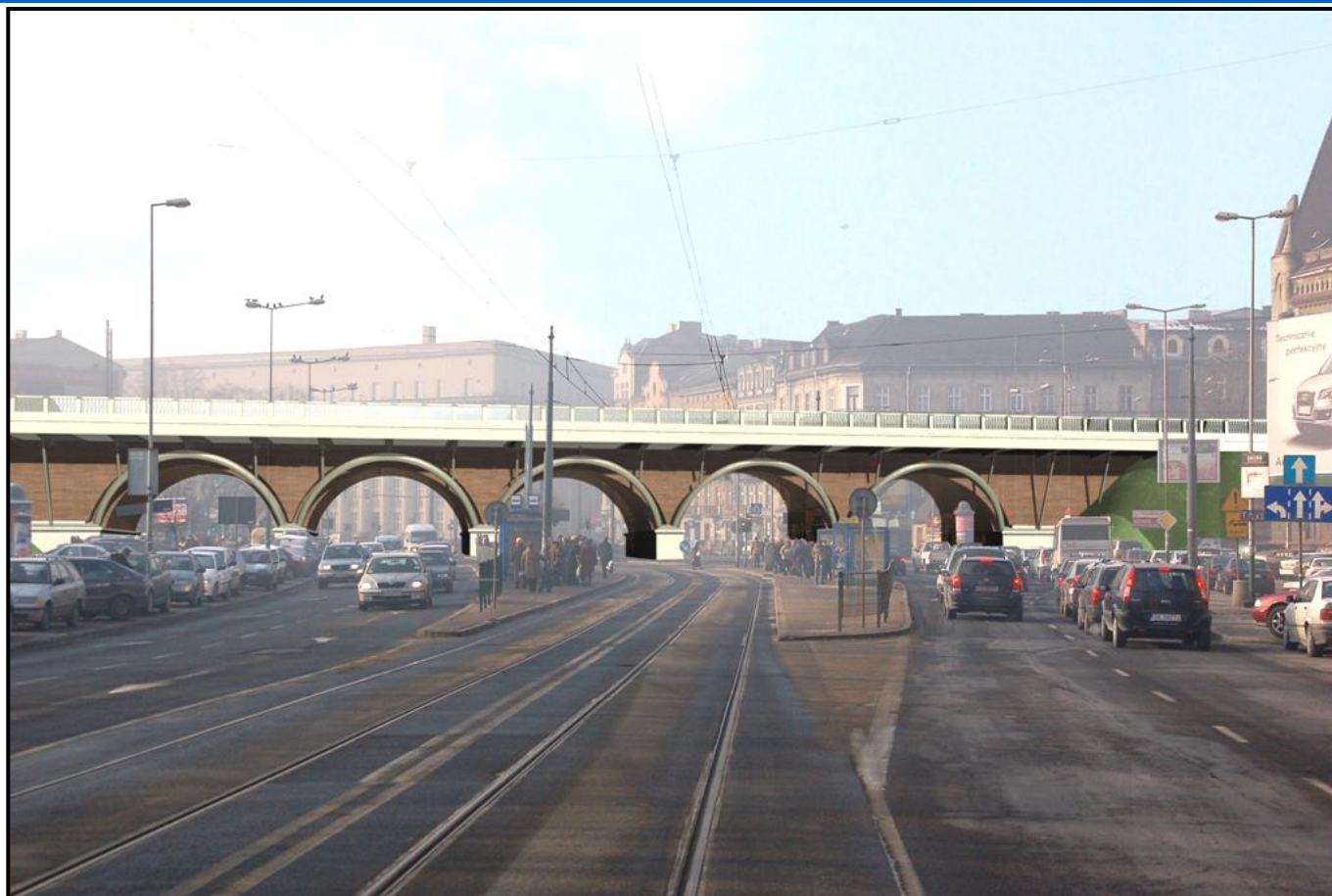
## Dobudowa dodatkowych torów na odcinku Kraków Główny - Kraków Płaszów



### CHARAKTERYSTYKA DOBUDOWY DODATKOWYCH TORÓW:

1. Długość linii na estakadzie - łącznie ok. 1700 m,
2. Długość linii na nasypie - łącznie ok. 3200 m,
3. Budowa dwóch dodatkowych mostów nad rzeką Wisła - łącznie 2x190 m.

## Wizualizacja wiaduktu nad ulicą Grzegórzecką po przystosowaniu dla czterech torów



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





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

**DZIĘKUJĘ**