Poznań, 21 marca 2025 r.

# **Rośnie pierwszy nowy przystanek na TOP-ie**

**Ruszamy z budową nowych peronów na towarowej obwodnicy Poznania (TOP). Pierwszy z nich, Poznań Suchy Las, powstaje już przy granicy Poznania i Suchego Lasu. Łącznie mieszkańcy zyskają lepszy dostęp do kolei z siedmiu nowych i jednego przebudowanego przystanku. Wszystkie prace, za ok. 1,4 mld zł ze środków budżetowych, przeprowadzimy do końca 2027 r. Efektem będą jeszcze lepsze przejazdy koleją w aglomeracji.**

**Dla wygodnych podróży** ruszyła budowa nowych przystanków na kolejowej obwodnicy Poznania – na pierwszym z nich, Poznań Suchy Las (przy ul. Sucholeskiej, w okolicy przejazdu kolejowo-drogowego) widać już konstrukcję peronu. Ustawione są ścianki peronowe, tzw. „elki”. Ciężki sprzęt tworzy teraz korpus platformy. Ułożymy na niej antypoślizgową nawierzchnię, na której zamontujemy wiaty, ławki, jasne oświetlenie i czytelne informacje – wszystkie elementy, zapewniające wysoki komfort podróży. Przygotujemy wygodne dojścia, a docelowo ustawimy stojaki rowerowe, które zachęcą do ekologicznych podróży, rowerami i koleją.

W podobnym standardzie, już w II kw. br., rozpocznie się budowa kolejnych peronów. Łącznie mieszkańcy zyskają siedem nowych i jeden przebudowany przystanek. Kolej „zbliży się” do mieszkańców także w okolicy ul. Starachowickiej (p.o. Poznań Zieliniec), przy ul. Gdyńskiej (p.o. Poznań Koziegłowy), w rejonie ul. Naramowickiej (p.o. Poznań Naramowice), przy kampusie uniwersyteckim w pobliżu ul. Stróżyńskiego (p.o. Poznań Piątkowo), w rejonie ul. Folwarcznej (p.o. Poznań Franowo), ul. Kobylepole (p.o. Poznań Kobylepole) oraz w okolicy ul. Szumana w Nowej Wsi (p.o. Swarzędz Nowa Wieś). Wszystkie perony zapewnią wygodne korzystanie z kolei. Będą przystosowane do potrzeb osób mających trudności z poruszaniem się. Dzięki pracom samorządu, w ramach odrębnych inwestycji, przy przystankach powstaną węzły przesiadkowe, co ułatwi podróże i zintegruje transport kolejowy z systemem komunikacji miejskiej.

**Dla sprawnych przejazdów** pociągów modernizujemy tory – już wzmocniliśmy podłoże, ułożyliśmy podkłady, podsypkę i szyny, a także przebudowaliśmy sieć trakcyjną na odcinku Kiekrz – Piątkowo. Obecnie prace postępują na linii łączącej Swarzędz ze Starym Młynem i Kiekrzem. Zabudowujemy nowe rozjazdy, które umożliwiają zmianę toru, w Koziegłowach i na Piątkowie. Sukcesywnie montujemy urządzenia sterowania ruchem. Do prac wykorzystujemy specjalistyczny sprzęt, m.in. podbijarki i pociągi sieciowe, co skraca czas pracy i gwarantuje najwyższą jakość wykonania robót.

Prace nie wpływają istotnie na przejazdy pociągów. Prowadzimy je naprzemiennie, najpierw na jednym, a następnie na sąsiednim torze. Dzięki temu, przy zachowaniu wymogów bezpieczeństwa, składy przejeżdżają obok realizowanych robót. W ten sposób zmodernizujemy łącznie kilkadziesiąt kilometrów torów.

**Dla większego bezpieczeństwa** wymienimy nawierzchnię na przejazdach kolejowo-drogowych, a na części z nich zamontujemy nowe zabezpieczenia, które wspomogą kierowców i do określonego przepisami minimum ograniczą czas zamknięcia zapór. Działanie urządzeń oraz przejazdy pociągów trasą obwodową będą nadzorowane z nowego Lokalnego Centrum Sterowania (LCS). Przy ul. Kolejowej przygotowujemy już grunt pod budowę budynku. Będzie on mieć ok. 1800 m 2 i niejednolity kształt: częściowo z 4, a częściowo z 10 kondygnacjami o maksymalnej wysokości ok. 40 m. Przeszklona elewacja dobrze wpisze się w otoczenie. Poza monitorowaniem parametrów przejazdów pociągów w budynku znajdzie się także część administracyjno-biurowa.

**Modernizacja kolejowej obwodnicy Poznania stworzy nowy, sprawny system komunikacji**, który pozwoli mieszkańcom aglomeracji poznańskiej wygodnie podróżować pociągami w obrębie miasta i przyległych miejscowości. Pociągi pojadą trasą z prędkością do 120 km/h, nawet kilkukrotnie szybciej niż obecnie (obecnie prędkość na kolejowej obwodnicy Poznania, w zależności od odcinka, wynosi 20-09 km/h). Szacujemy, że przejazd całym obwodem (od Poznania Głównego, przez m.in. Franowo, Koziegłowy i Piątkowo do Poznania Głównego), przy zatrzymaniach pociągów na wszystkich przystankach, zajmie ok. 50 min.

Na przystosowanie kolejowej obwodnicy Poznania do przejazdów pociągów pasażerskich przeznaczyliśmy ok. 1,4 mld zł (netto). Inwestycję prowadzimy ze środków budżetowych. Realizuje je konsorcjum Zakładu Robót Komunalnych DOM Sp. z o.o. (lider), Alusta S.A. (partner) i Intop Warszawa Sp. z o.o. (partner). Zasadnicze prace planujemy zakończyć w IV kw. 2027 r.

**Kolejową obwodnicę Poznania**, umożliwiającą przejazdy wokół miasta,tworzą odcinki linii: 272 (Kluczbork – Poznań Główny), 352 (Swarzędz – Poznań Starołęka), 354 (Poznań Główny POD – Piła Główna), 394 (Poznań Krzesiny – Kobylnica), 395 (Zieliniec – Kiekrz), 853 (nowa łącznica Poznań Strzeszyn – Poznań Piątkowo). Obecnie z trasy korzysta ok. 40 pociągów w ciągu doby, głównie są to składy towarowe.

**Kontakt dla mediów:**

Radosław Śledziński

zespół prasowy

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

rzecznik@plk-sa.pl

T: +48 501 613 495