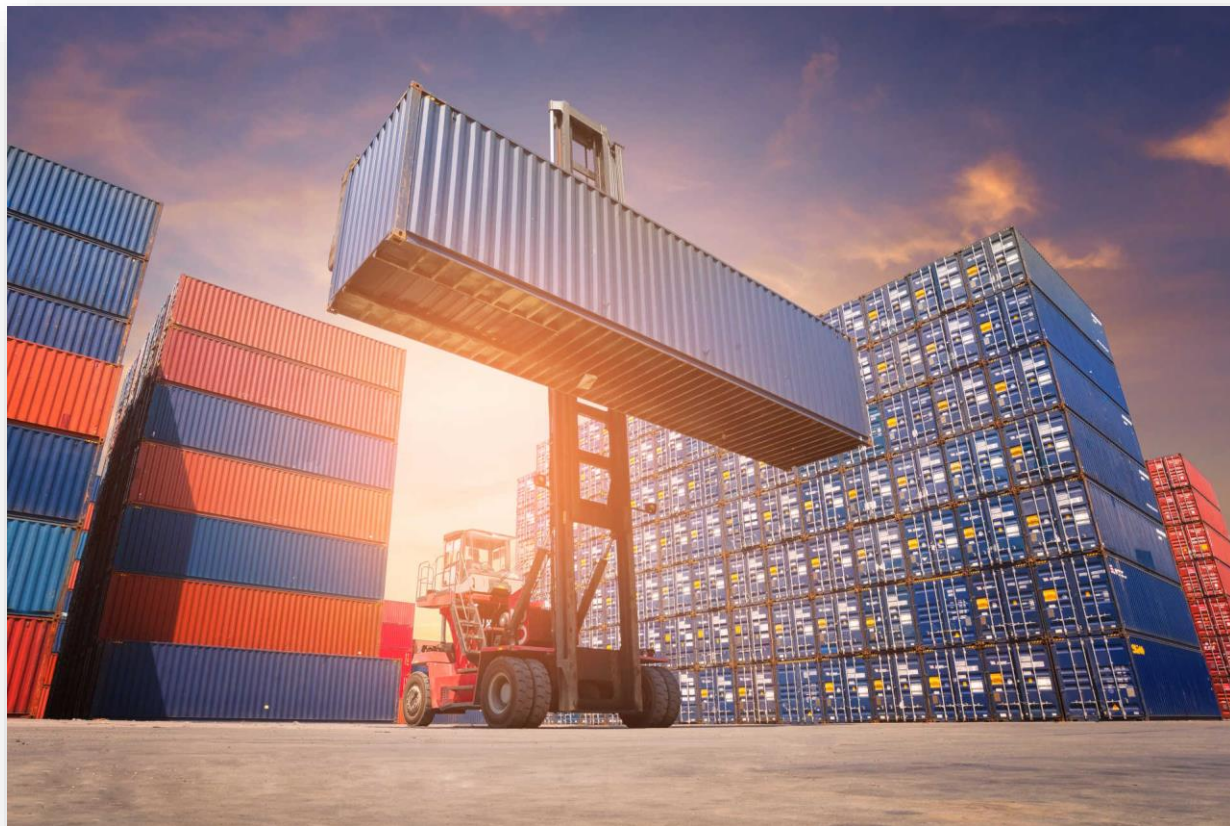


KONSULTACJE INWESTORSKIE

w ramach projektu:
*„Modernizacja infrastruktury
kolejowej w Rejonie
Przeładunkowym
Małaszewicze
korytarza 8 linii towarowych
na granicy UE z Białorusią –
prace studyjne”.*



Inwestor:  **cargotor**
GRUPA PKP CARGO

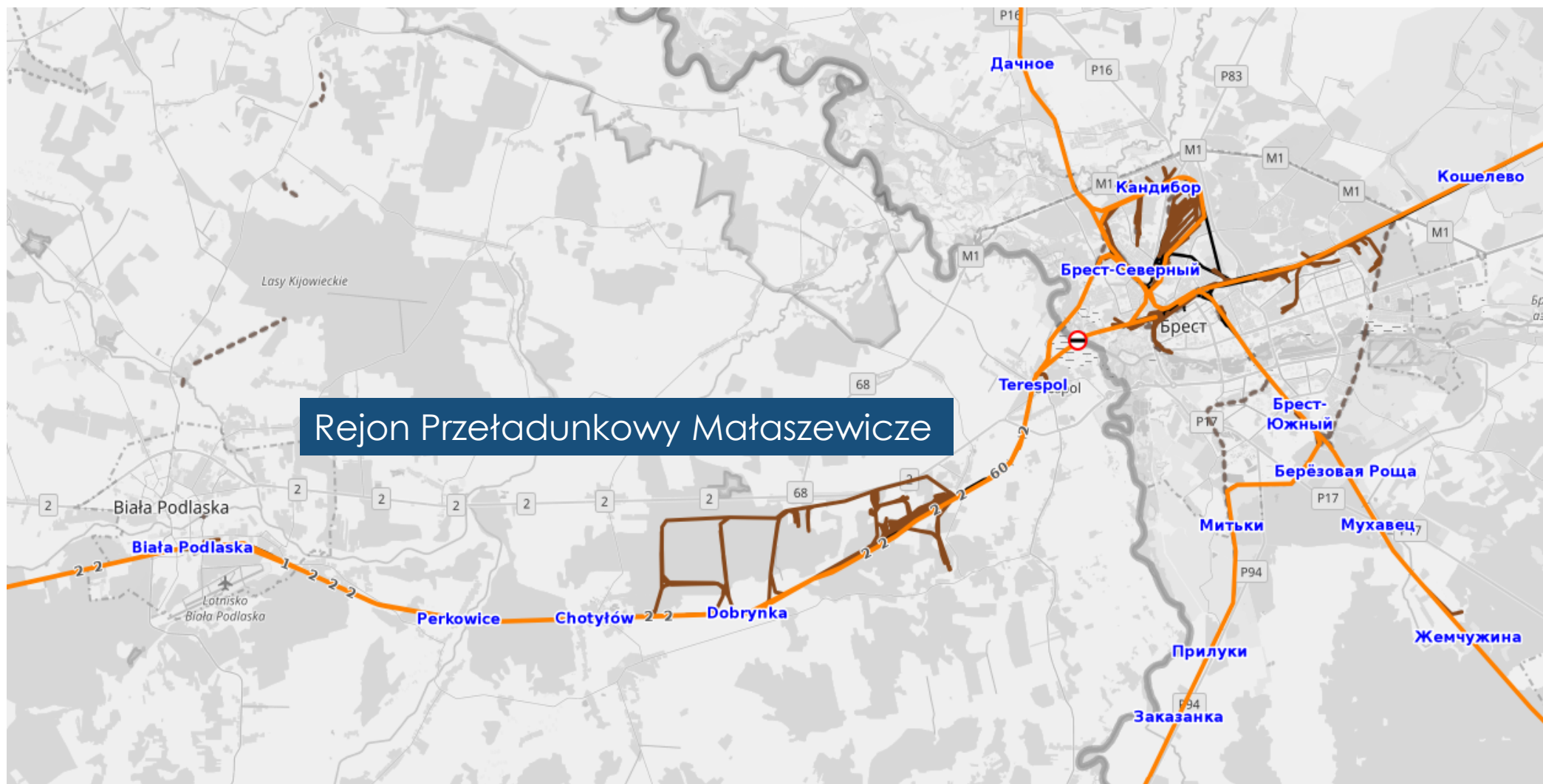
Jednostka projektowa: **SYSTRA** Systra SA Oddział w Polsce

GŁÓWNE PODMIOTY

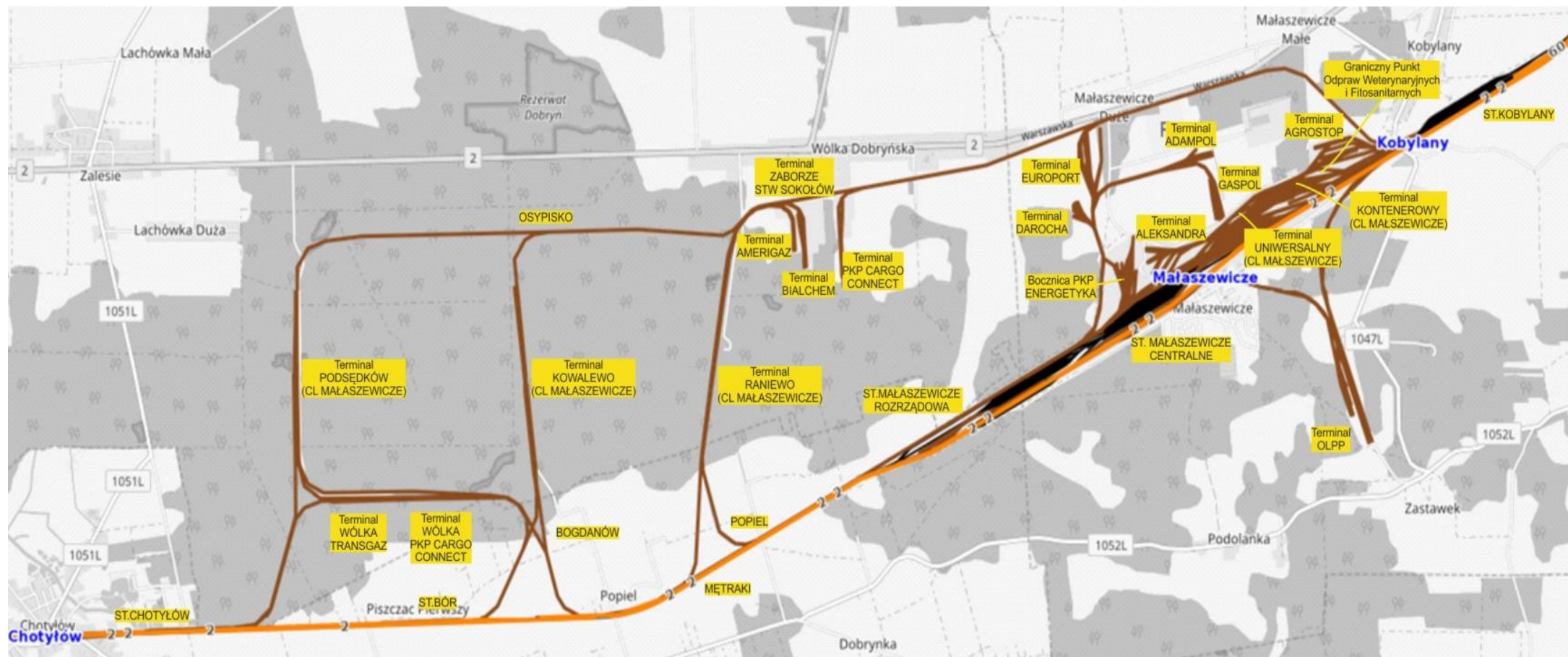
- **Inwestor:** CARGOTOR sp. z o.o. 03-802 Warszawa, ul. Lubelska 13
- **Jednostka projektowa:** SYSTRA S.A. Oddział w Polsce 50-022 Wrocław, ul. Komandorska 12
- **Analizy ekonomiczne:** Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu, 00-682 Warszawa, ul. Hoża 86
- **Analiza środowiskowa:** FPP Enviro Sp. z o.o., 00-679 Warszawa, ul. Wilcza 50/52
- **Analiza geotechniczna:** Pracownia Geologiczno-Inżynierska, ul. Obywatelska 102/104, 94-104 Łódź
- **Obsługa geodezyjna:** Biuro Geodezyjne GEOPOL, 21-500 Białą, Podlaska, pl. Szkolny Dwór 20/3



LOKALIZACJA



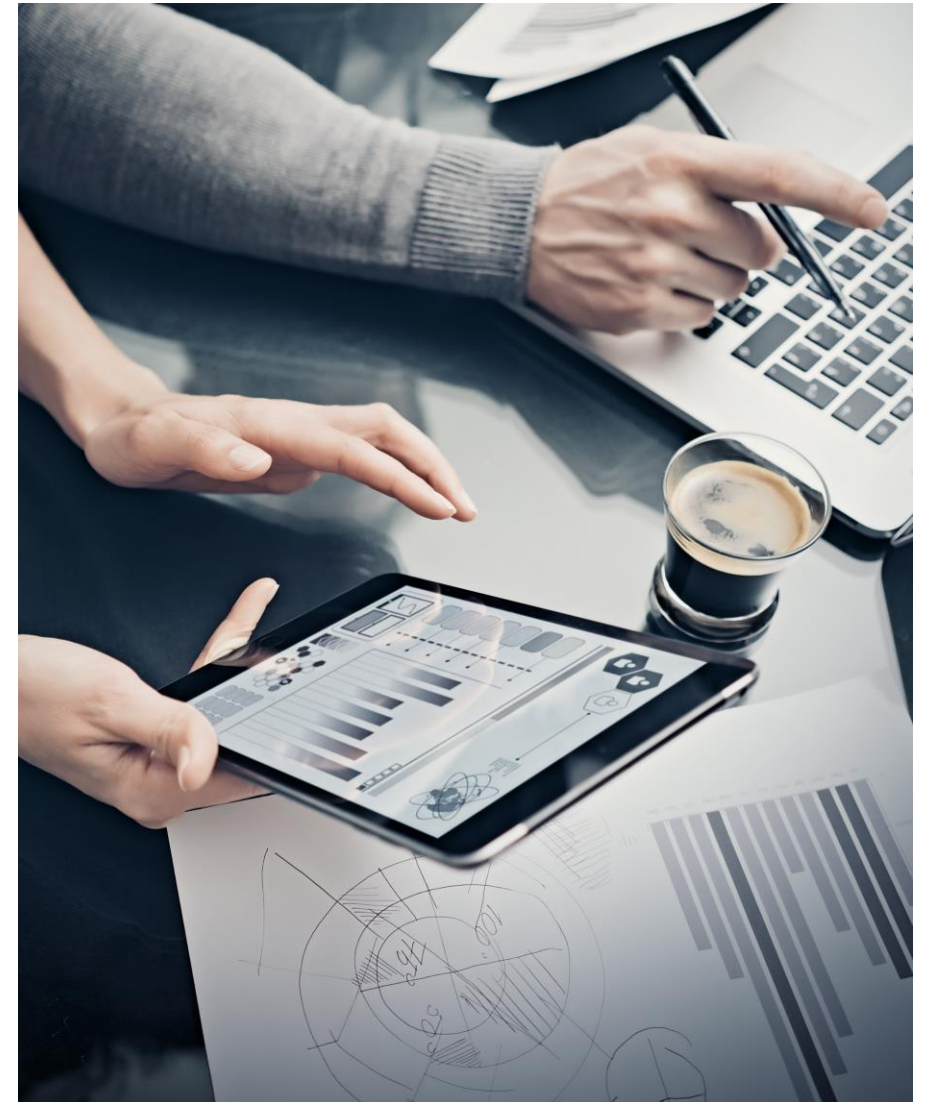
ZAKRES PROJEKTU



ZESPÓŁ PROJEKTOWY

Zespół projektowy (109 osób):

- zarządzanie i koordynacja – 12 osób
- zespół geodezyjny – 6 osób
- branża torowa – 9 osób
- branża mostowa – 4 osoby
- branża drogowa – 10 osób
- branża architektoniczna – 12 osób
- branża konstrukcyjna – 11 osób
- branża sieć trakcyjna – 5 osób
- branża sieci sanitarne – 15 osób
- branża sterowanie ruchem kolejowym – 3 osoby
- branża sieci teletechniczne – 2 osoby
- branża sieci elektroenergetyczne – 14 osób
- branża środowisko – 6 osób
- 21 podwykonawców



ZAKRES PROJEKTU

- modernizacja wszystkich istniejących stacji w RPM,
- budowa nowych stacji,
- modernizacja i przebudowa linii K-W-K (nr 450),
- instalacja nowoczesnego systemu SRK,
- budowa zintegrowanego Centrum Obsługi Technicznej w Małaszewiczach,
- budowa nowych nastawni z reorganizacją okręgów nastawczych,
- przebudowa dróg i przejazdów kolejowych,
- przebudowa przepustów i mostów,
- przebudowa sieci trakcyjnej na torach szerokości 1435 mm,
- wymiana całej sieci teletechnicznej,
- wymiana całej sieci elektroenergetycznej,
- przebudowa i budowa sieci sanitarnych,
- uporządkowanie gospodarki wodnej i odprowadzenia wód opadowych,
- budowa systemów oświetlenia i ogrzewania rozjazdów,
- budowa monitoringu wizyjnego.

CELE PROJEKTU

- podniesienie ogólnego stanu technicznego infrastruktury i zapewnienie większej trwałości,
- zwiększenie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym,
- zwiększenie uniwersalności całego systemu kolejowego,
- wydłużenie torów i zwiększenie ich liczby – zwiększenie pojemności układu torowego,
- zwiększenie przepustowości systemu kolejowego,
- uporządkowanie stosunków własnościowych w spółkach kolejowych i gestorów sieci,
- wyposażenie zarządcy infrastruktury w zaplecze utrzymaniowe, magazynowe i warsztatowe (COT),
- wybudowanie budynków administracyjnych.

MODERNIZACJA STACJI

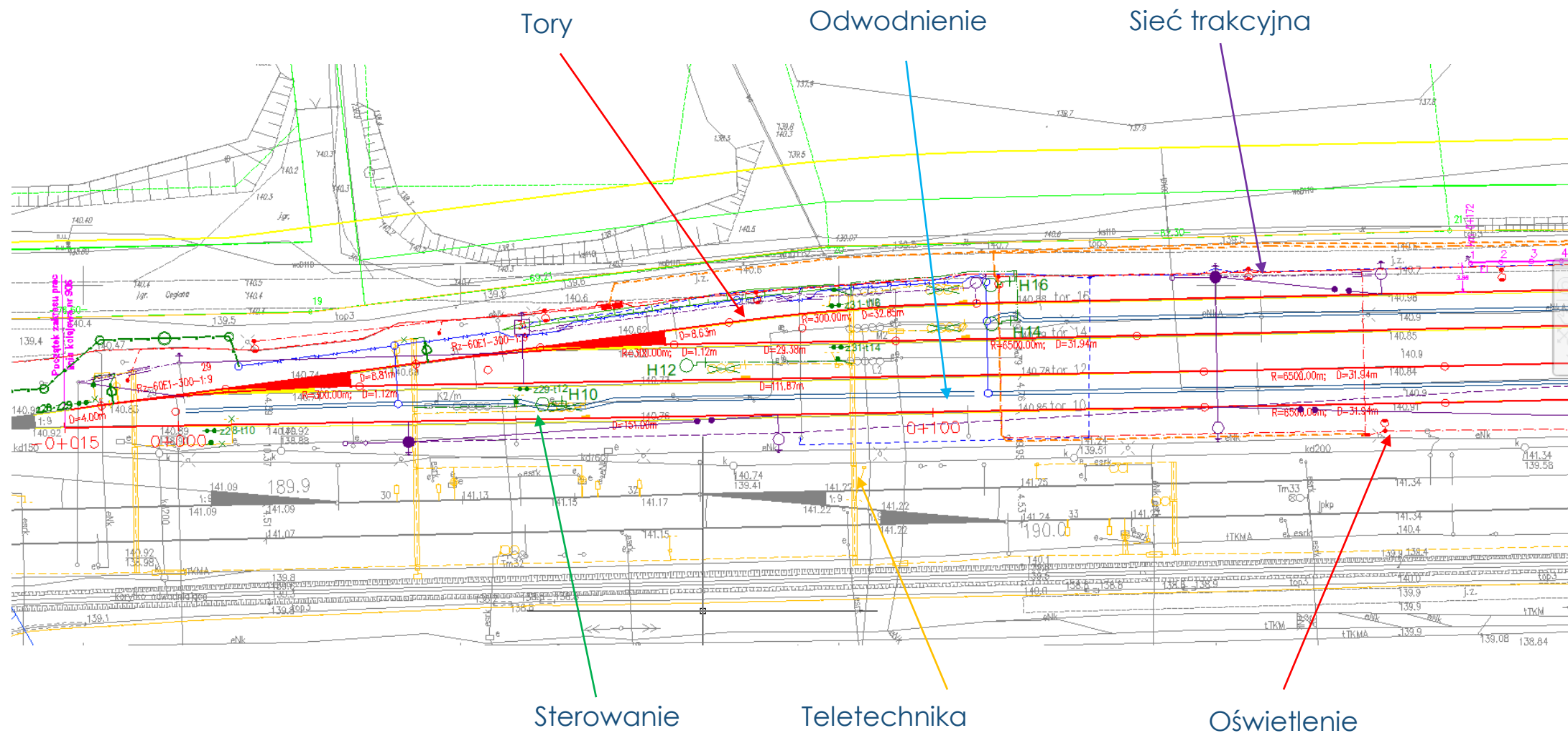
Modernizacja stacji obejmuje:

- stację Chotyłów
- stację Bór
- stację Małaszewicze (Centralne i Rozrządowa)
- stację Kobylany
- stację Zaborze

Zakres robót:

Kompleksowa naprawa podtorza, budowa odwodnienia, poprawienie funkcjonalności i uniwersalności wjazdów/wyjazdów, wymiana nawierzchni, sieci trakcyjnej (tory 1435 mm), sterowania, oświetlenia, EOR, zasilania elektroenergetycznego, teletechniki, przebudowa przejazdów, dróg wewnętrznych, obiektów inżynierskich, budowa nowych nastawni, budowa torów do odstawiania lokomotyw

MODERNIZACJA STACJI



NOWE STACJE

Zostaną zbudowane nowe stacje:

- rejon nastawczy Kobylany Zachodnie
- stacja Osypisko
- stację Karaczewo

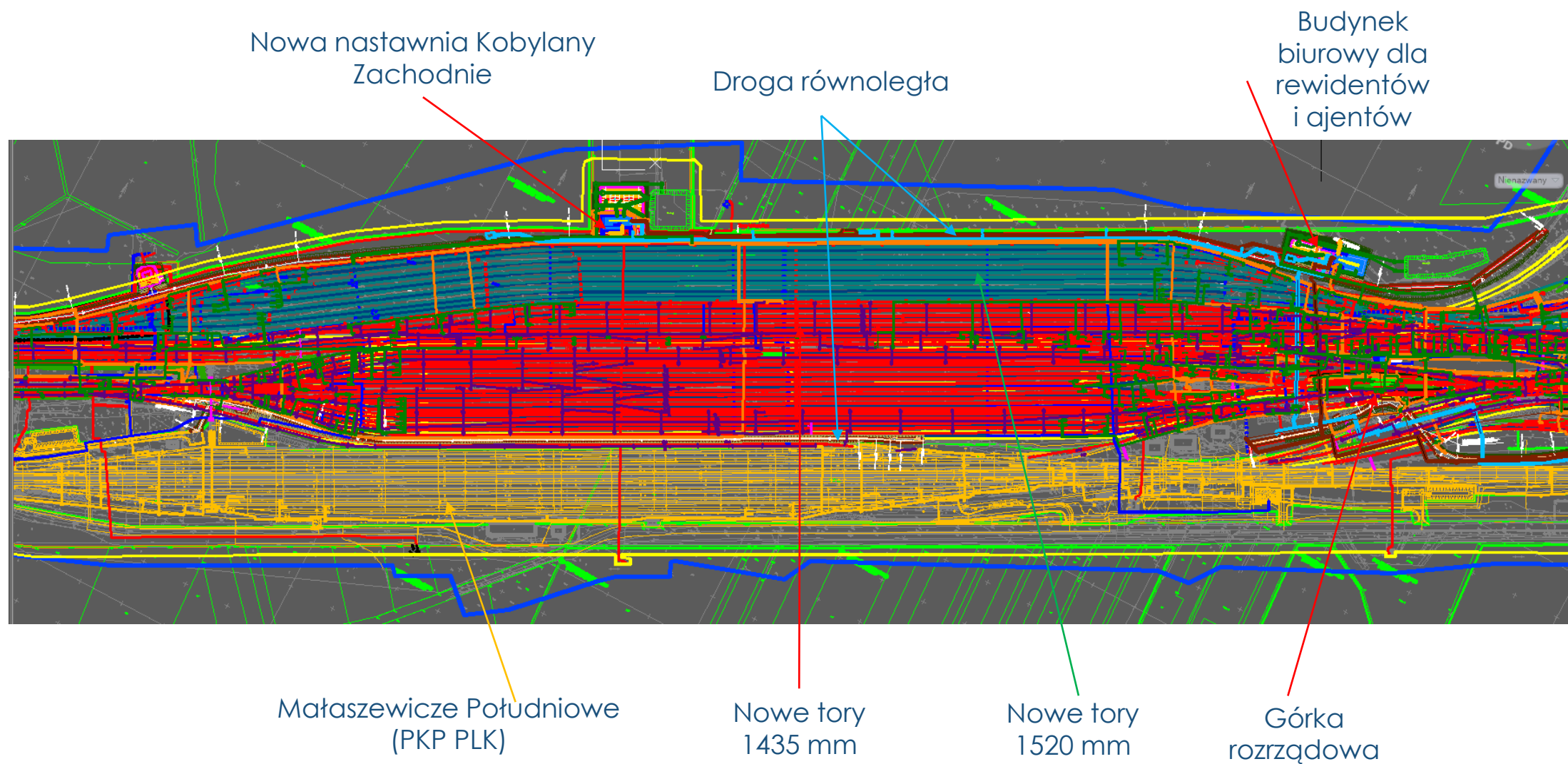
Zostaną połączone stacje:

- stacja Małaszewicze Centralne i Małaszewicze Rozrządowa z rejonem nastawczym Kobylany Zachodnie (stacja **Małaszewicze**)
- stacja Podsędków i Bór (stacja **Bór**)
- stacja Raniewo i Zaborze (stacja **Zaborze**)

Zakres robót:

Kompleksowa naprawa podtorza, budowa odwodnienia, wymiana nawierzchni, sieci trakcyjnej (tory 1435 mm), sterowania, oświetlenia, EOR, zasilania elektroenergetycznego, teletechniki, przebudowa przejazdów, dróg wewnętrznych, obiektów inżynierskich, budowa nowych nastawni

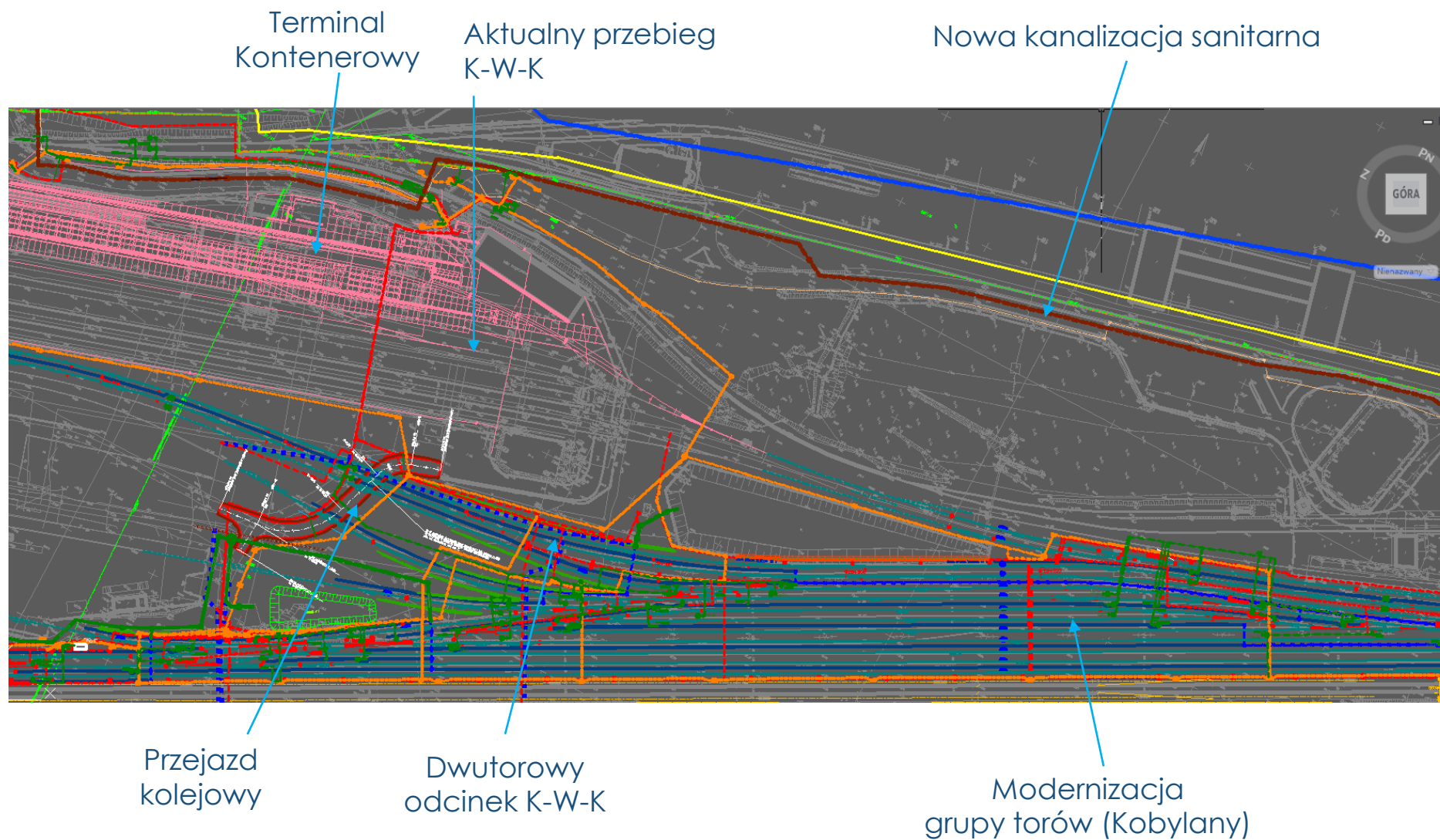
NOWA STACJA



PRZEBUDOWA LINII K-W-K (NR 450)

- Korekta geometrii na całej długości
- Wydłużenie linii w Kobylanach (w kierunku kilometracji -)
- Budowa stacji Mijanka WOC, Osypisko i Karaczewo
- Zmiana przebiegu – poza obszarem Terminala Kontenerowego
- Dobudowa drugiego toru na odcinku Kobylany – Kobylany Zachodnie
- Wyposażenie w nowe urządzenia sterowanie ruchem
- Poprawa odwodnienia
- Wymiana nawierzchni kolejowej
- Przebudowa wszystkich przejazdów kolejowych
- Przebudowa przepustów i mostów pod torem
- Budowa wiaduktów nad torem w Kobylanach i w Zaborzu
- Ekrany akustyczne w rejonie Małaszewicz Małych

PRZEBUDOWA LINII K-W-K (NR 450)

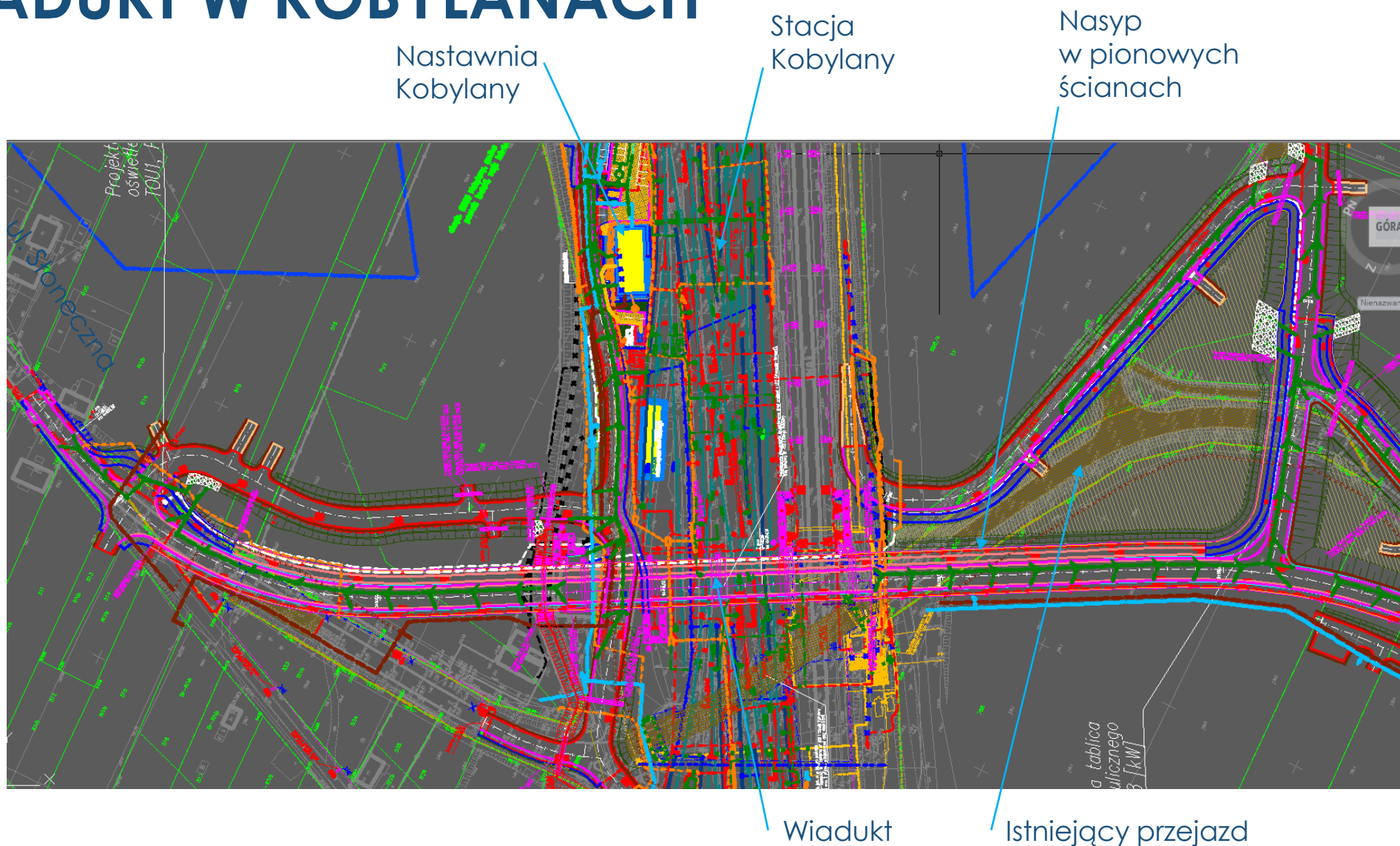


WIADUKT W KOBYLANACH

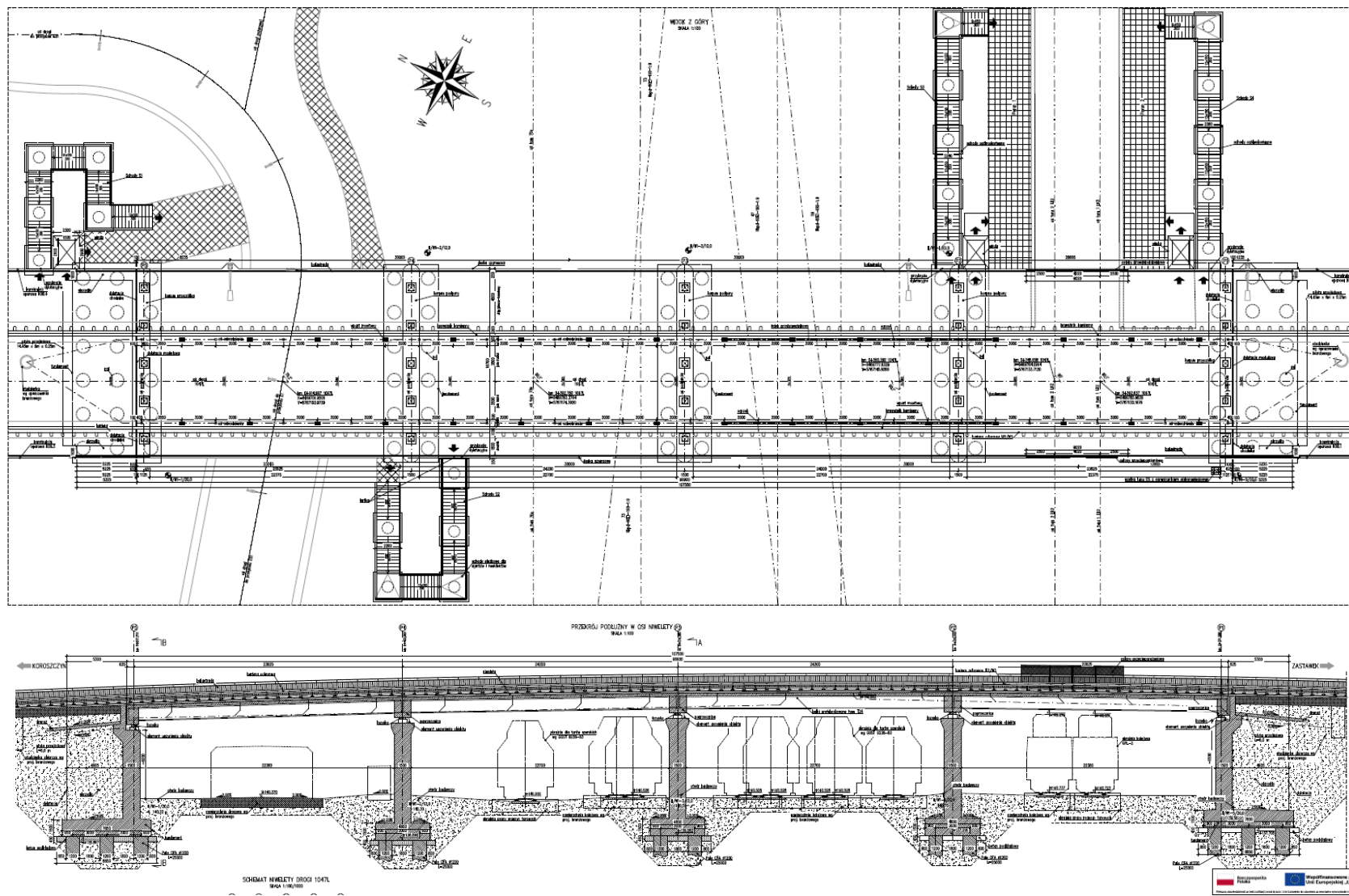
Założenia budowy wiaduktu w Kobylanach:

- zastąpienie często zamkniętego przejazdu w poziomie szyn skrzyżowaniem bezkolizyjnym,
- poprawa bezpieczeństwa i przepustowości w ruchu kolejowym i drogowym,
- skomunikowanie wszystkich dróg przyległych z drogą gminną,
- zapewnienie dostępu pieszych do peronów przystanku kolejowego Kobylany (schody i windy),
- minimalizacja zajętości gruntu przez nasyp o pionowych ścianach,
- konstrukcja wiaduktu umożliwi szybki montaż przęseł i skrócenie czasu zamknięcia przejazdu.

WIADUKT W KOBYLANACH



WIADUKT W KOBYLANACH

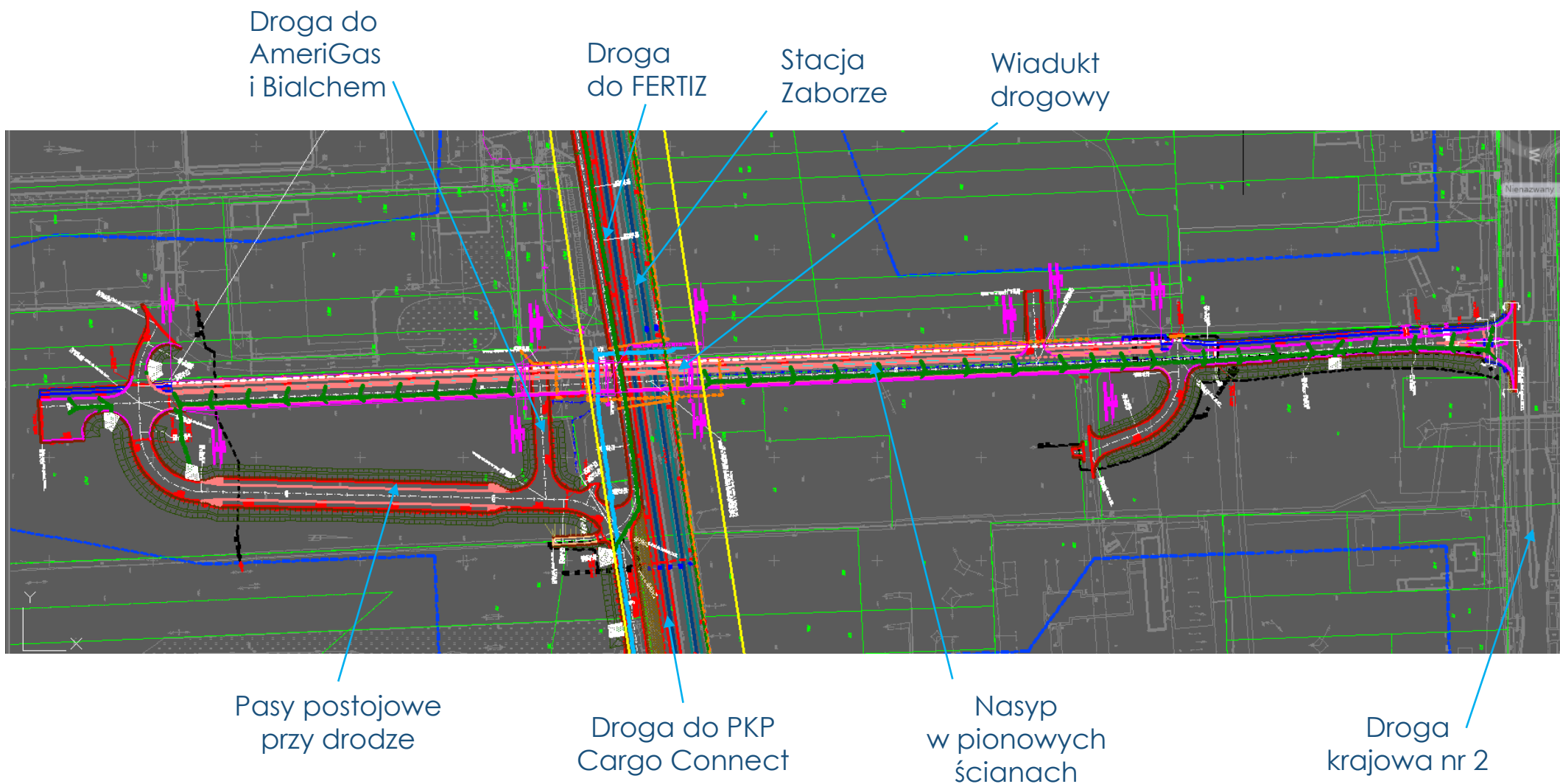


WIADUKT W ZABORZU

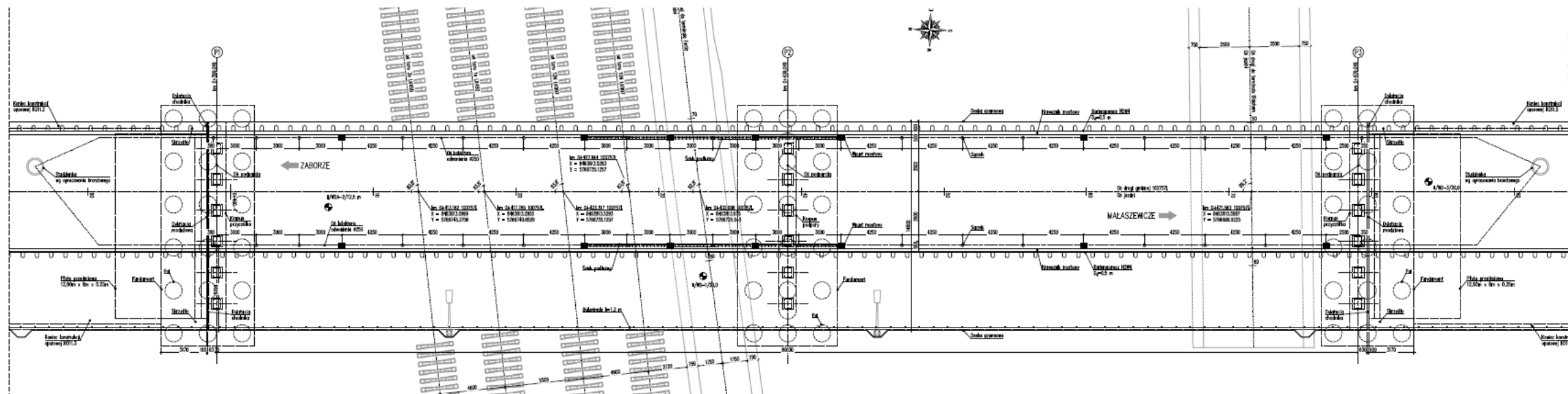
Założenia budowy wiaduktu w Zaborzu:

- Zastąpienie często zamkniętego przejazdu w poziomie szyn skrzyżowaniem bezkolizyjnym,
- Poprawa bezpieczeństwa i przepustowości w ruchu kolejowym i drogowym
- Skomunikowanie wszystkich dróg przyległych z drogą gminną
- Zapewnienie dostępu drogowego dla terminali przeładunkowych Bialchem, PKP CargoConnect, Fertiz
- Minimalizacja zajętości gruntu przez nasyp o pionowych ścianach
- Konstrukcja wiaduktu umożliwi szybki montaż przęseł i skrócenie czasu zamknięcia przejazdu

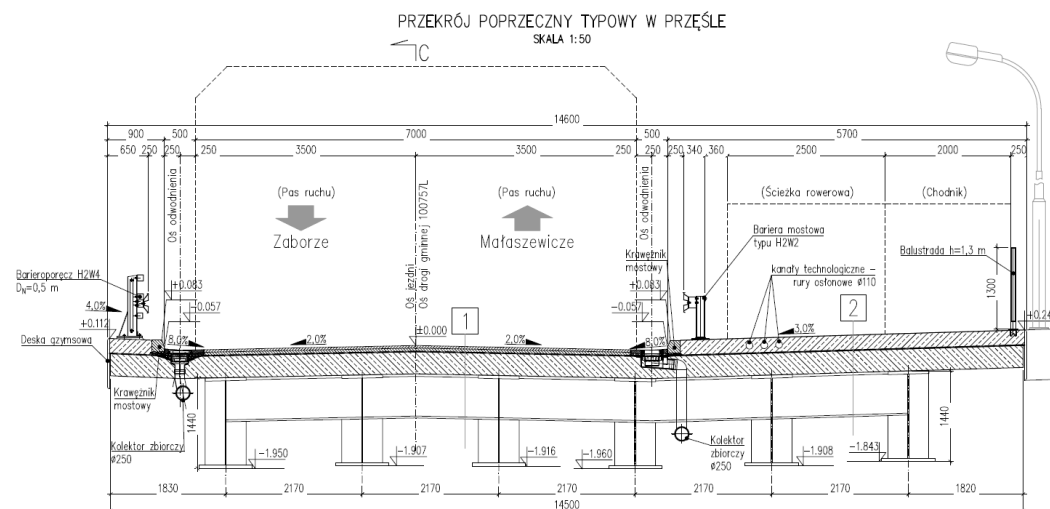
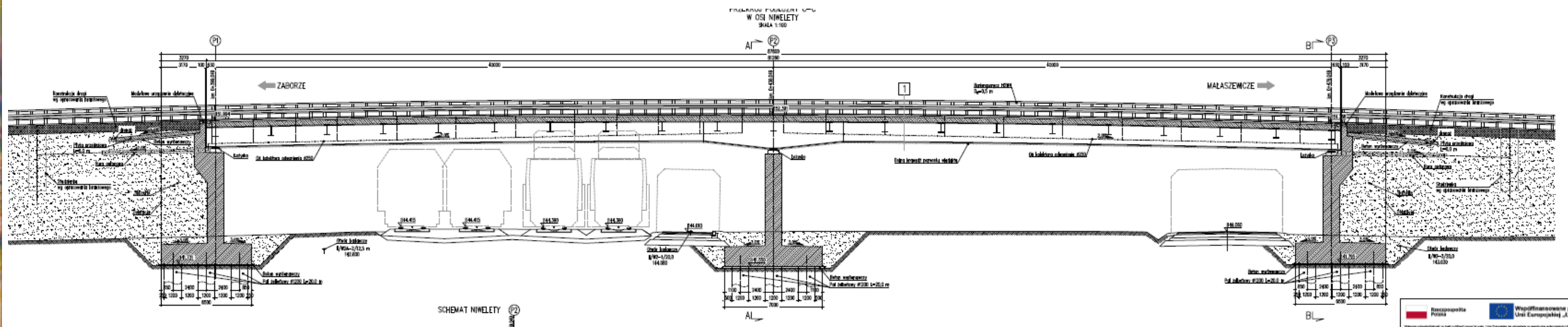
WIADUKT W ZABORZU



WIADUKT W ZABORZU



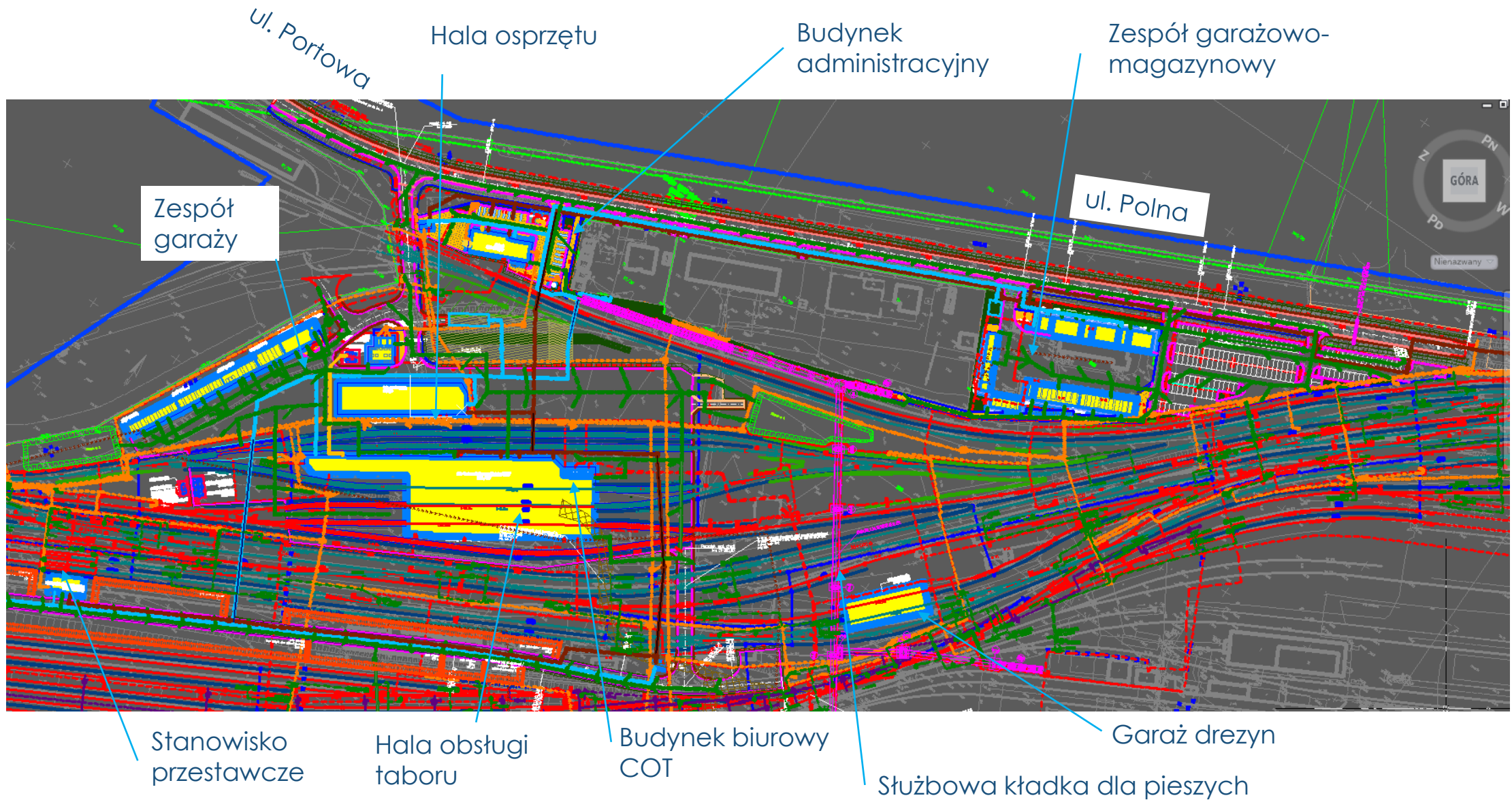
WIADUKT W ZABORZU



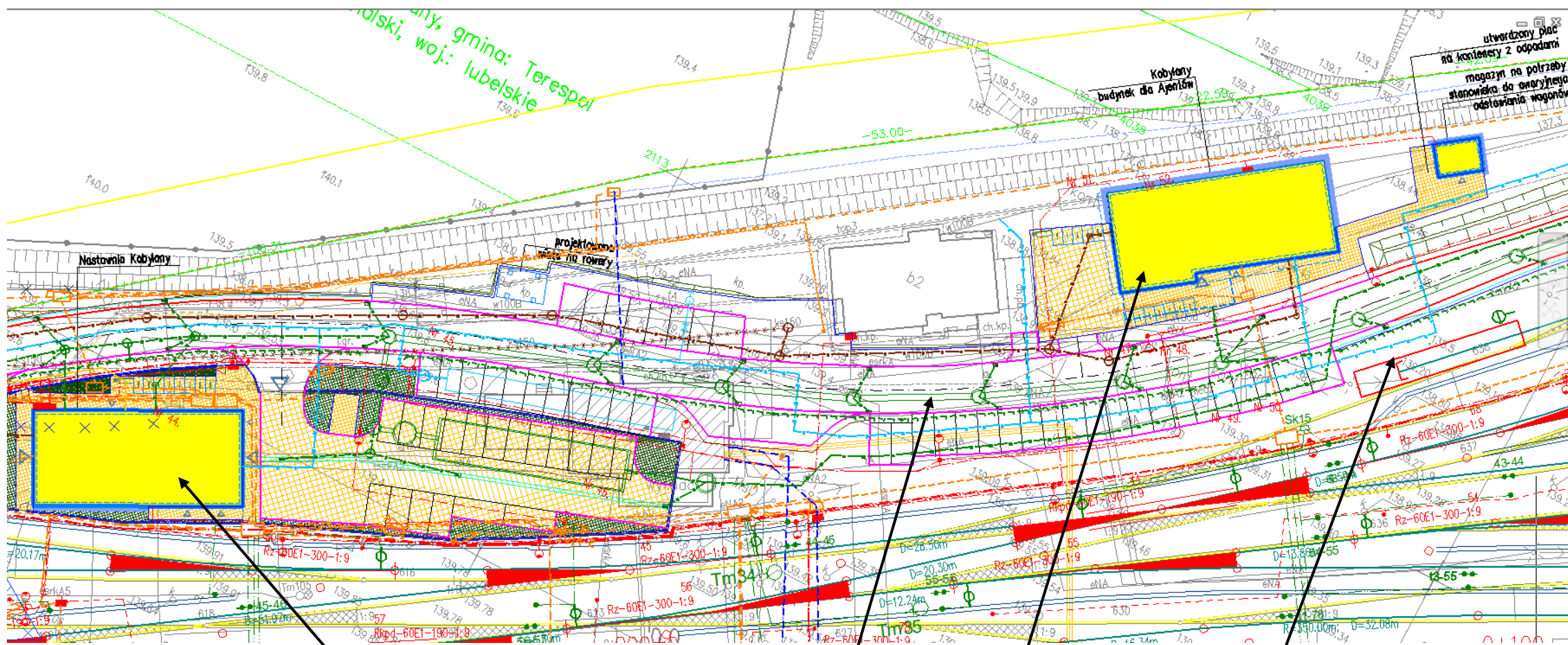
CENTRUM OBSŁUGI TECHNICZNEJ

- Zapewnienie bazy magazynowej, warsztatowej i socjalno-biurowej dla licznego personelu CARGOTOR,
- Zaplecze do utrzymania taboru kolejowego,
- Place składowe oraz wiaty garażowe i magazynowe,
- Dojazd kolejowy (1520 mm i 1435 mm) oraz drogowy,
- Stacja paliw na potrzeby CARGOTOR,
- Dostęp do PO Małaszewicze kładką służbową,
- Bliskość budynku administracyjnego CARGOTOR,
- Lokalizacja LCS/CUID w budynku biurowym COT,
- Lokalizacja nastawni.

CENTRUM OBSŁUGI TECHNICZNEJ



NOWOCZESNE NASTAWNIE

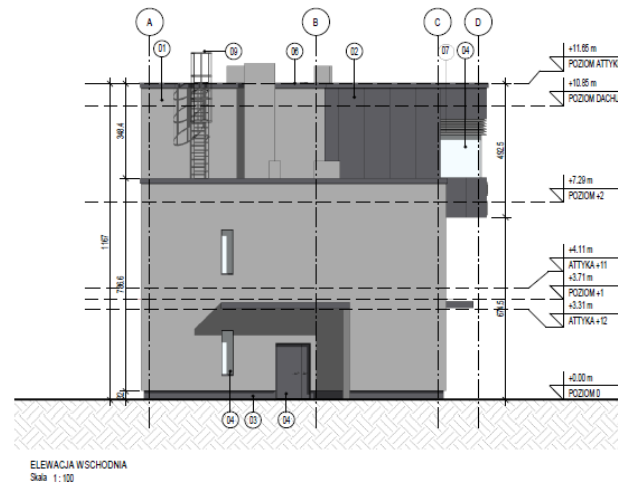


Nastawnia
Kobylany

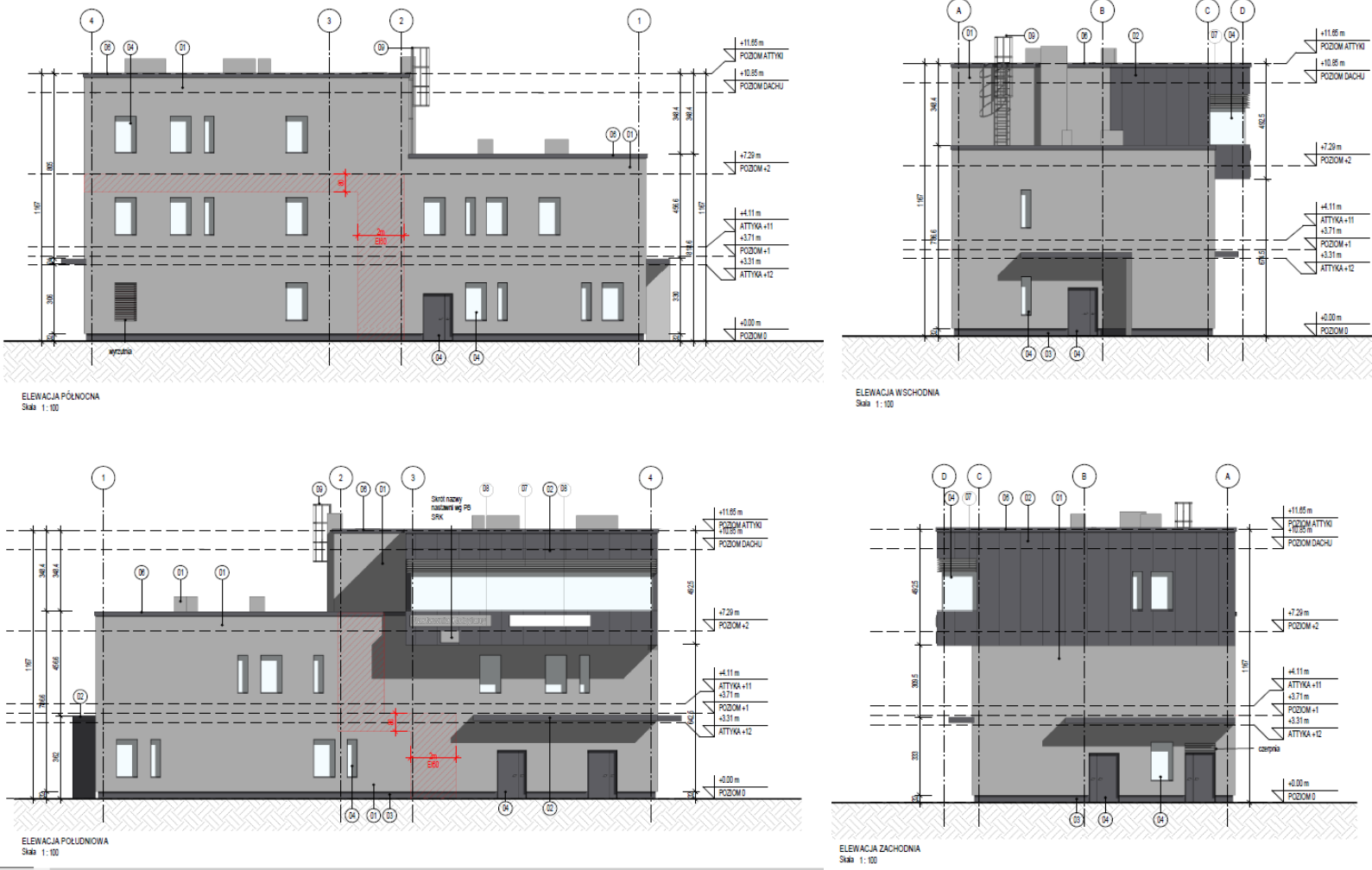
Droga pożarowa

Budynek
biurowy dla
rewidentów i
agentów

Stanowisko do
odstawiania
wagonów

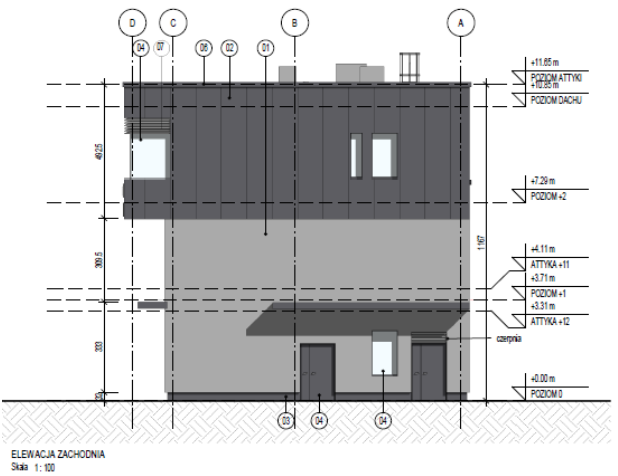


NOWOCZESNE NASTAWNIE



Nastawnia
Kobylany

26.01.2021 www.cargotor.com Projekt 2015-PL-TM-0037-S: „Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przetadunkowym Małaszewicze korytarza 8 linii towarowych na granicy UE z Białorusią – prace studyjne”. 24



DOJAZD DO STACJI PALIW PKP ENERGETYKA



Dojazd 1435 i 1520
mm od COT

Przebudowa
dróg/przejazdów

Dwa sploty 1435/1520
mm

Terminal
Aleksandra

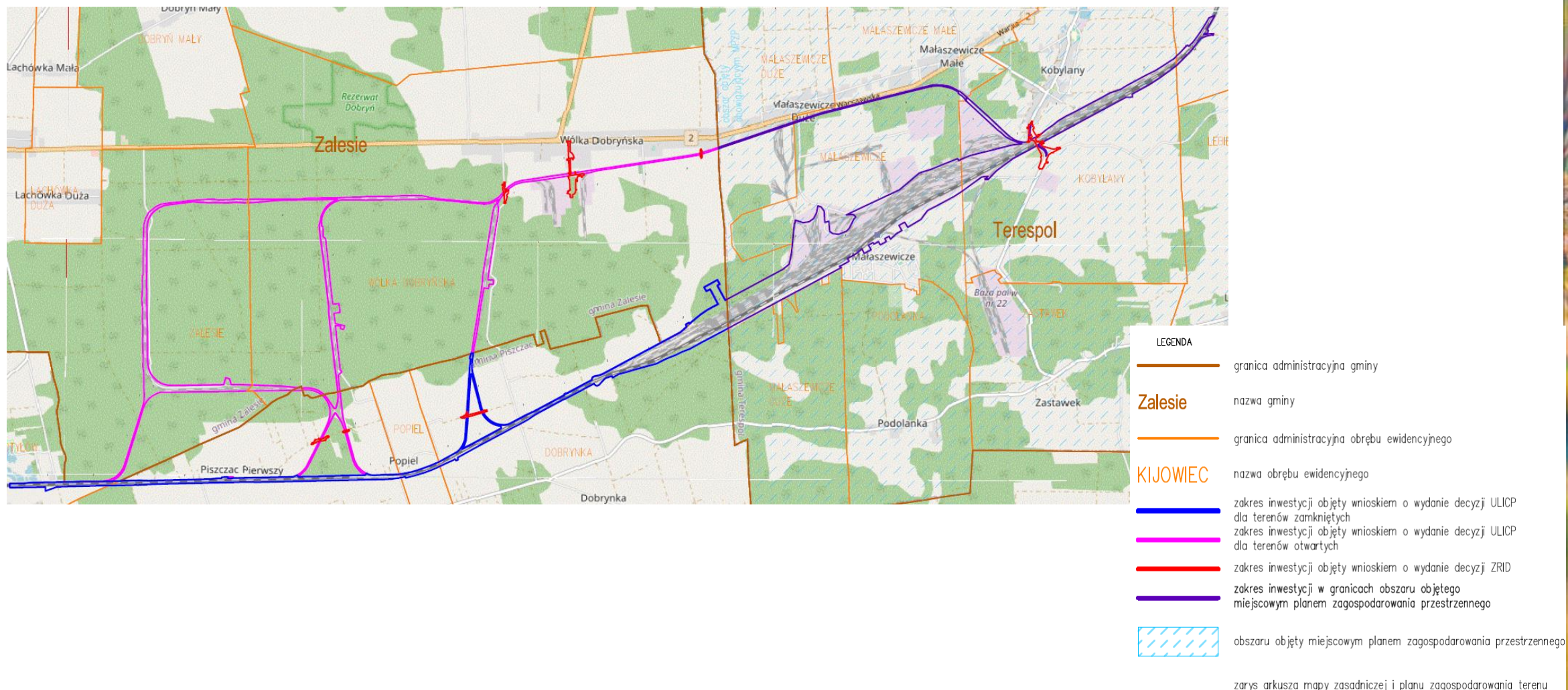
PROJEKT BUDOWLANY

Branża	Cecha	Wartość	Jedn.
Tory	Długość torów 1435 mm	93.97	km
	Długość torów 1520 mm	92.94	km
	Wagi wagonowe	3	szt.
	Liczba projektowanych skrzyżowań	48	szt.
	Liczba rozjazdów zwyczajnych	284	szt.
	Liczba rozjazdów krzyżowych	60	szt.
	Stanowisko do awaryjnego odstawiania wagonów	1	szt.
Drogi	Liczba przejazdów kolejowych	36	szt.
	Liczba likwidowanych przejazdów kolejowych	8	szt.
	Długość odcinków dróg	7.41	km
	Powierzchnia placów	40 320.00	m ²
Mosty	Liczba mostów	2	szt.
	Liczba przepustów kolejowych	22	szt.
	Liczba przepustów drogowych	19	szt.
	Liczba wiaduktów	2	szt.
	Liczba kładek dla pieszych	1	szt.
Konstrukcje	Długość ścian oporowych	1 872.00	m
	Długość ekranów akustycznych	1 820.30	m
Architektura	Liczba budynków nastawni	10	szt.
	Liczba pozostałych budynków	11	szt.
	Liczba wiat	5	szt.

PROJEKT BUDOWLANY

Branża	Cecha	Wartość	Jedn.
Sieci sanitarne	Długość sieci sanitarnych (łącznie)	124.00	km
	Długość sieci sanitarnych - kanalizacja sanitarna	23.32	km
	Długość sieci sanitarnych - kanalizacja deszczowa	15.75	km
	Długość sieci sanitarnych - drenaż francuski	75.70	km
	Długość sieci sanitarnych - wodociąg	9.07	km
	Długość sieci sanitarnych - gazociąg	0.18	km
	Podziemne zbiorniki wody p.poż.	7	szt.
	Liczba przepompowni	5	szt.
Sieci elektroenergetyczne	Liczba zbiorników retencyjno-rozsączających	10	szt.
	Długość sieci oświetleniowych	50.57	km
	Długość sieci zasilających SN	1.10	km
	Długość sieci EOR i pozostałych NN	99.99	km
Sieć trakcyjna	Liczba stacji transformatorowych	1	szt.
	Długość sieci trakcyjnej	78.40	km
Sieci telekomunikacyjne	Długość sieci teletechnicznej	90.00	km
Sterowanie ruchem kolejowym	Długość sieci SRK	64.99	km
	Liczba zabezpieczonych przejazdów kolejowych (kat. A, C, D i F)	44	szt.

PROCEDOWANIE DECYZJI



Dziękuję za uwagę.

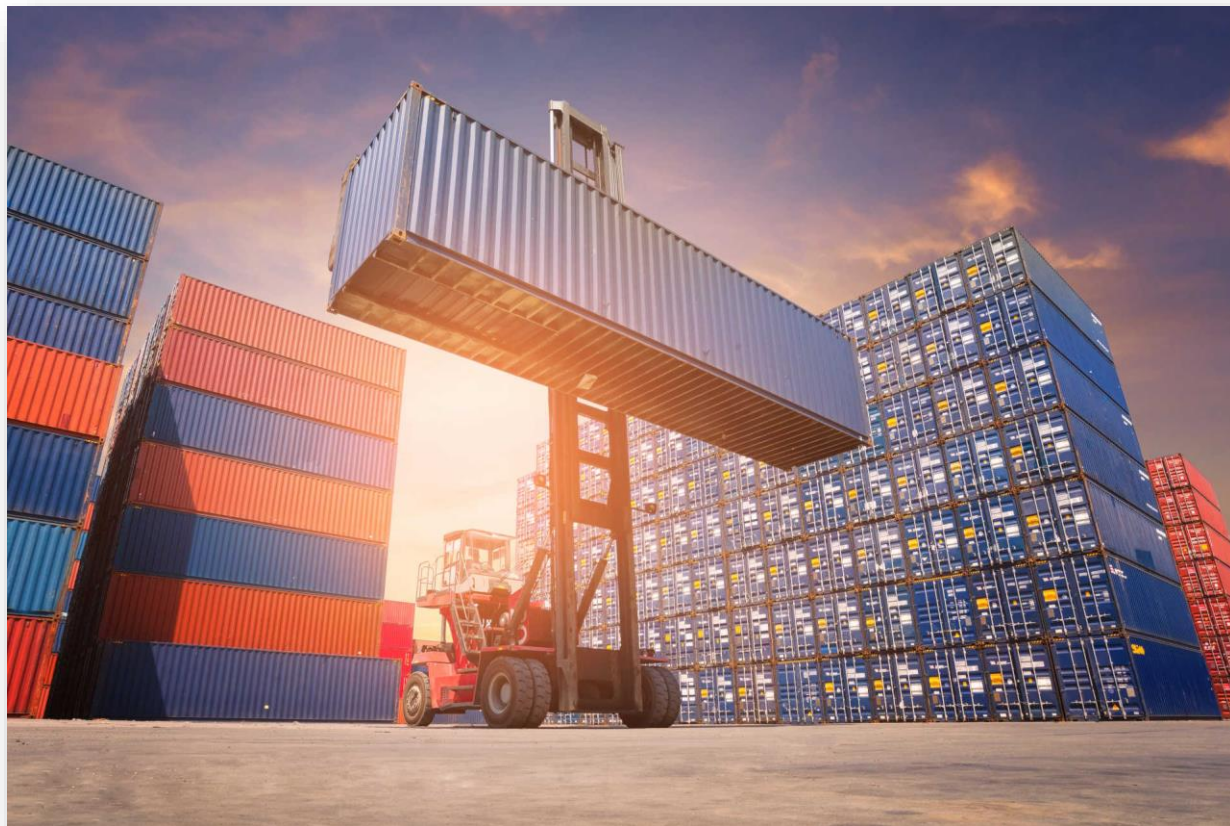
dr inż. Jarosław Zwolski
Inżynier ds. Kolejowych
Menadżer Projektu

SYSTRA

ul. Komandorska 12
50-022 Wrocław
+48 784 974 087
jzwolski@systra.com

KONSULTACJE INWESTORSKIE

w ramach projektu:
*„Modernizacja infrastruktury
kolejowej w Rejonie
Przeładunkowym
Małaszewicze
korytarza 8 linii towarowych
na granicy UE z Białorusią –
prace studyjne”.*



Inwestor:  **cargotor**
GRUPA PKP CARGO

Jednostka projektowa: **SYSTRA** Systra SA Oddział w Polsce

GŁÓWNI PARTNERZY:

URZĘDY:

- Ministerstwo Infrastruktury
- Lubelski Urząd Wojewódzki
- Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego
- Starostwo Powiatowe w Białej Podlaskiej
- Urząd Gminy Terespol
- Urząd Gminy Zalesie
- Urząd Gminy Piszczac
- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Lublinie
- Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie

ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY:

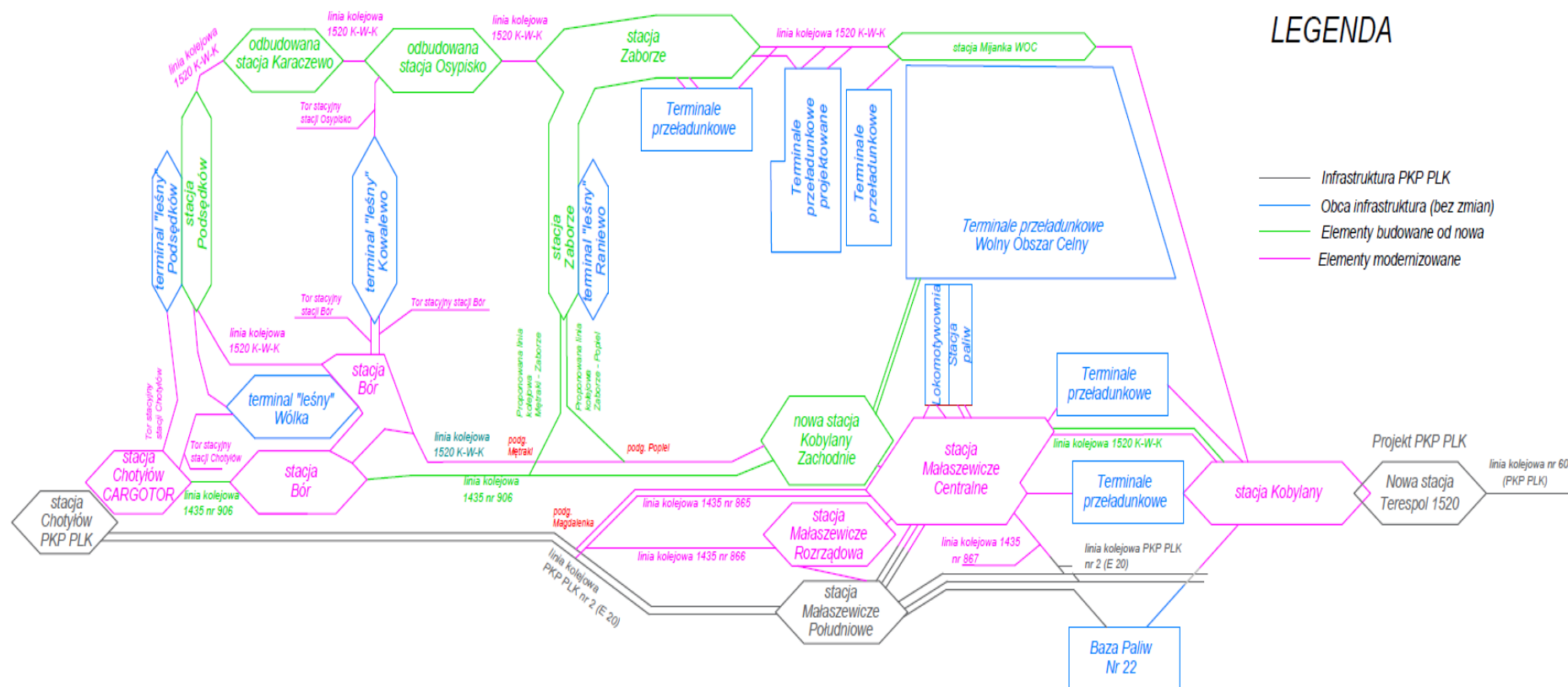
- PKP S.A. OGN w Krakowie
- PKP CARGO S.A. Centralny Zakład Spółki
- PKP PLK S.A. IZ Siedlce, IR Centralny
- Lasy Państwowe Nadleśnictwo Chotyłów
- Zarząd Dróg Publicznych w Białej Podlaskiej
- GDDKiA Oddział w Lublinie
- PKP Energetyka S.A. Obszar Serwisowy Wschodni
- PGE Dystrybucja S.A. Oddział w Lublinie Rejon Energetyczny Biała Podlaska

STAN DOCELOWY PARKU LOGISTYCZNEGO MAŁASZEWICZE

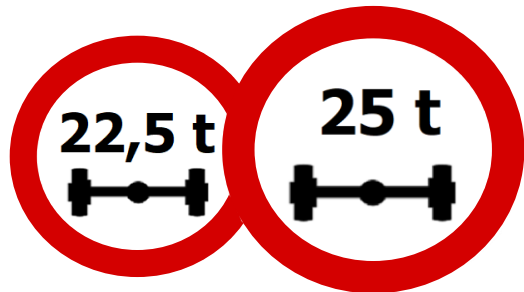


LEGENDA

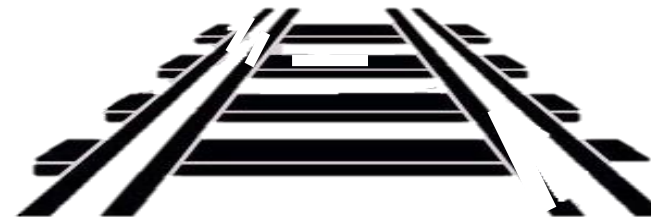
- Infrastruktura PKP PLK
- Obca infrastruktura (bez zmian)
- Elementy budowane od nowa
- Elementy modernizowane



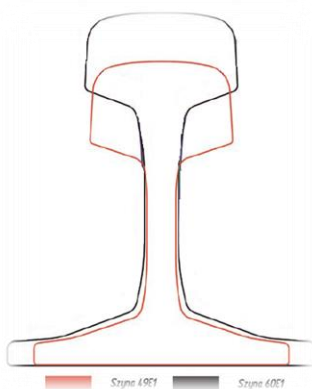
GŁÓWNE PARAMETRY PO MODERNIZACJI



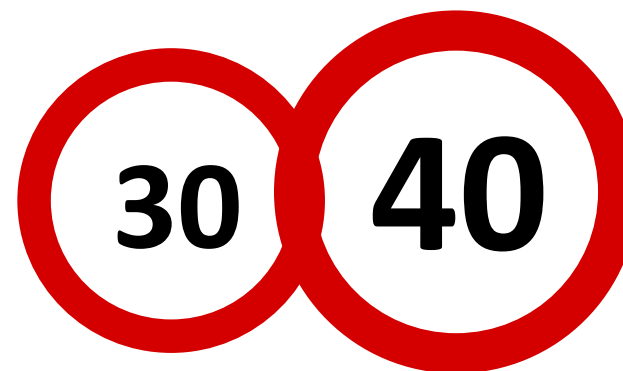
maks. nacisk na oś: z 22,5 do **25 t**



dł. użyteczna toru: z 750 do **1050 m**



standard szyny: z UIC49 na **UIC60**



maks. prędkość: z 30 do **40 km/h**

MAŁASZEWICZE – GŁÓWNA BRAMA NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU



Source: SCMO research

© SCMO

KOORDYNACJA DZIAŁAŃ W REJONIE PRZEŁADUNKOWANYM MAŁASZEWICZE

21.02.2019 r. Ministerstwo Infrastruktury powołało nieformalną grupę roboczą w celu koordynacji działań inwestycyjnych, w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze, realizowanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz CARGOTOR sp. z o.o.

Intencją Ministerstwa Infrastruktury jest doprowadzenie do osiągnięcia przepustowości KPG Brześć – Terespol do 55 par pociągów na dobę po torze 1520 mm.

KOORDYNACJA DZIAŁAŃ W REJONIE PRZEŁADUNKOWANYM MAŁASZEWICZE

Osiągnięcie tego celu ma być zrealizowane poprzez inwestycje:

1. „Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol – Brześć, etap 1 – Rozbudowa układu torów o prześwicie 1520 mm stacji Terespol” – inwestycja PKP PLK S.A.
2. „Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol – Brześć, etap 2 – Budowa nowego mostu na rzece Bug wraz z włączeniem do układu torowego o prześwicie 1520 mm i 1435 mm stacji Terespol” – inwestycja PKP PLK S.A.
3. „Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze korytarza 8 linii towarowych na granicy UE z Białorusią” – inwestycja CARGOTOR sp. z o.o.

Rozmiar zakładanych działań, zakładane finansowanie ze środków publicznych, położenie przy granicy państwowej oraz powiązanie z globalnymi zamierzeniami największych partnerów handlowych Polski implikowało objęcie nadzorem ww. przedsięwzięć przez Ministerstwo Infrastruktury.

KOORDYNACJA DZIAŁAŃ W REJONIE PRZEŁADUNKOWANYM MAŁASZEWICZE

PRZEWOŹNICY

- DOSTOSOWANIE ZASOBÓW DO SPEŁNIENIA OCZEKIWAŃ WŁAŚCICIELI TOWARÓW, NP. ZWIĘKSZENIE PRZEPUSTOWOŚCI,
- INFRASTRUKTURA DOSTOSOWANA DO ZWIĘKSZONEJ ILOŚCI PRZEŁADUNKÓW,
- OBECNIE ŚREDNIE PRZYGOTOWANIA POCIĄGU DO WYPRAWIENIA WAHA SIĘ OD 4 DO 8 H W ZALEŻNOŚCI OD TOWARU I PORY ROKU,
- OSIĄGNIĘCIE DOCELOWYCH ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWYCH UZALEŻNIONE JEST OD WYPEŁNIENIA POWYŻSZYCH ZAŁOŻEŃ.



SPEDYTORZY

- ZAANGAŻOWANIE W CODZIENNE ZATWIERDZANIE ŁADUNKÓW,
- DOSTOSOWANIE DO NOWEGO SYSTEMU TRANSPORTU,
- CODZIENNA KONTROLA NAD RELOKACJĄ TOWARÓW.

WSPÓLNE CELE DLA WSZYSTKICH:

- NOWE PROCEDURY PRZYPISANE DO NOWEGO SYSTEMU PRACY,
- NOWY SCHEMAT SYSTEMU PRACY,
- POPRAWA JAKOŚCI PRACY PRZEŁADUNKOWEJ,
- WDROŻENIE SYSTEMATYCZNEJ KOMUNIKACJI,
- SZEROKIE WYKORZYSTANIE SZTUCZNEJ INTELIGENCJI



WŁAŚCICIELE TERMINALI

- PRZYSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY DO ZNACZNEGO WZROSTU TOWARÓW I PRODUKTÓW DO PRZEŁADOWANIA,
- DOSTOSOWANIE INFRASTRUKTURY DO ZWIĘKSZONEJ ILOŚCI PRZEŁADUNKÓW,
- OBECNY ŚREDNI CZAS PRZEŁADUNKU WAHA SIĘ OD 6 DO 12 H W ZALEŻNOŚCI OD TOWARU I PORY ROKU,
- POWYŻSZE NALEŻY SPEŁNIĆ, ABY OSIĄGNĄĆ DOCELOWE ZDOLNOŚCI PRZEWOZOWE.

KONCEPCJA UKŁADU DRÓG WEWNĘTRZNYCH



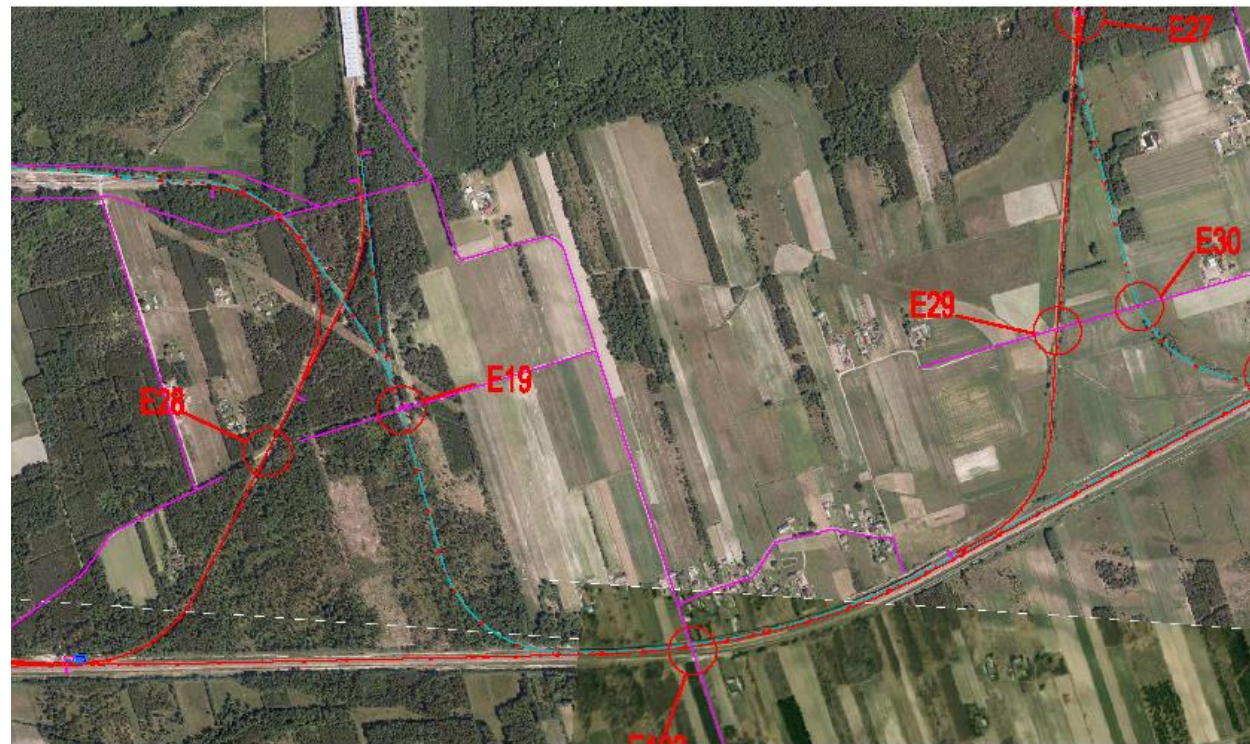
WSPÓŁPRACA Z SAMORZĄDEM

Ponieważ Spółka CARGOTOR jako zarządca infrastruktury kolejowej nie prowadzi działalności w zakresie zarządzania publiczną infrastrukturą drogową, w celu modernizacji i dostosowania układu drogowego do nowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa i przepustowości, nawiązano współpracę z władzami samorządowymi dotyczącą realizacji niezbędnych prac na podstawie na realizację inwestycji drogowej (ZRID):

- **Porozumienie z Gminą Piszczac;**
- **Umowa z Powiatem Bialskim;**
- **Umowa z Gminą Terespol** (wiadukt w Kobylanach);
- **Umowa z Gminą Terespol** (budowa nowych dróg);
- **Porozumienie z Gminą Zalesie.**

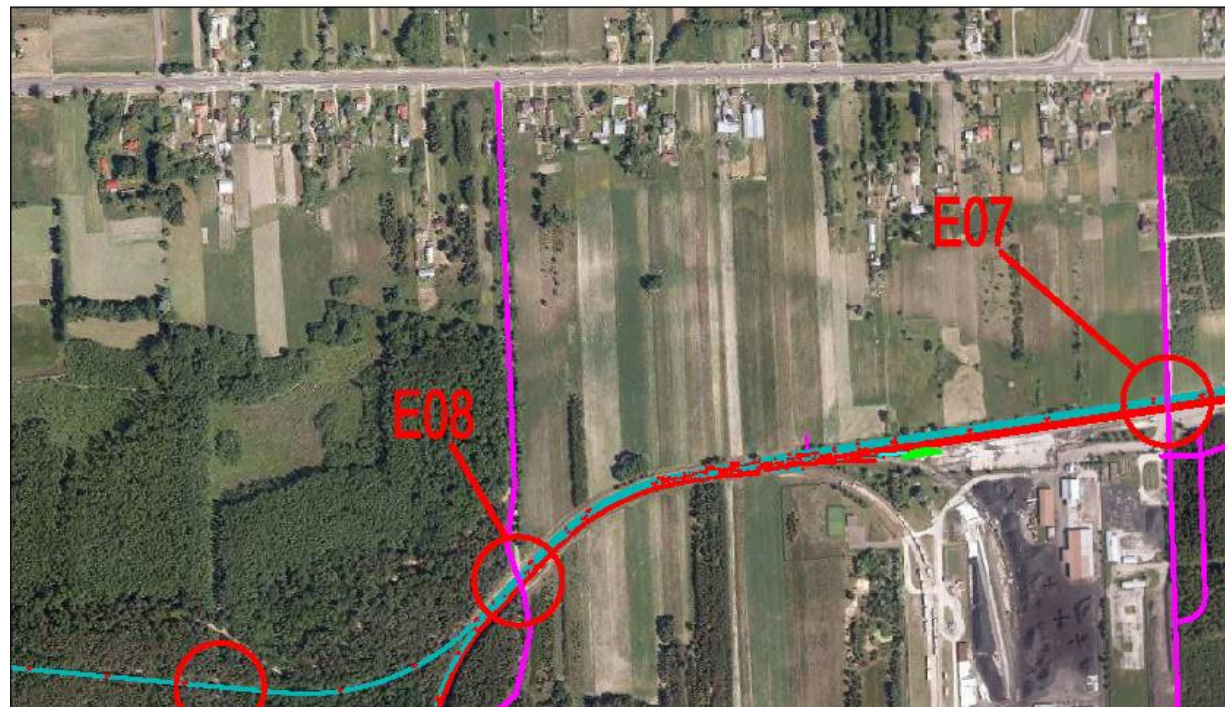
WSPÓŁPRACA Z SAMORZĄDEM

W dn. 31.07.2020 r. CARGOTOR zawarła **porozumienie z Gminą Piszczac** dotyczące współpracy przy przebudowie czterech przejazdów kolejowo-drogowych (ozn.: E19, E28, E29 i E30) z drogami gminnymi nr 100900L oraz 100898L.



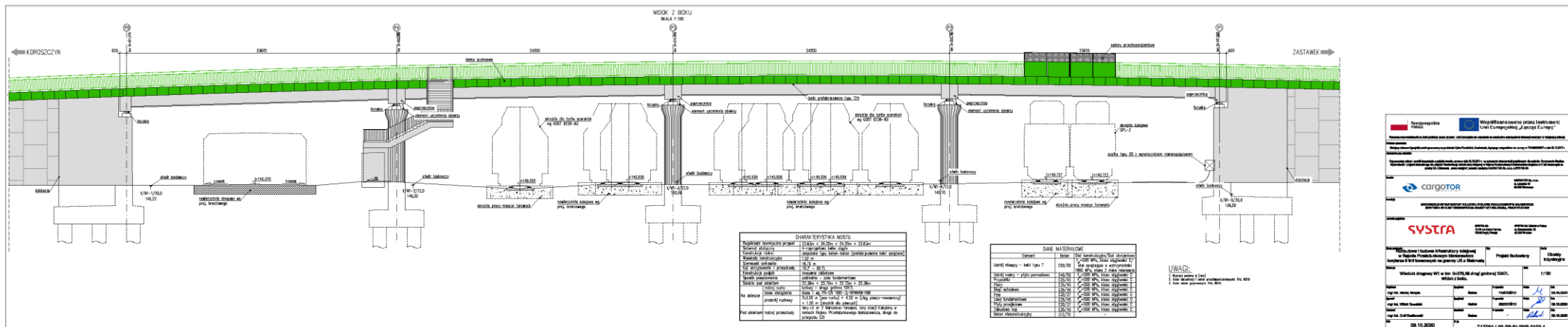
WSPÓŁPRACA Z SAMORZĄDEM

W dn. 20.08.2020 r. CARGOTOR zawarła **Umowę z Powiatem Białskim** dotyczącą współpracy przy przebudowie przejazdu kolejowo-drogowego (ozn. **E08**) w ciągu drogi powiatowej nr 1133L z torami wchodzącymi w skład Parku Logistycznego Małaszewicze.



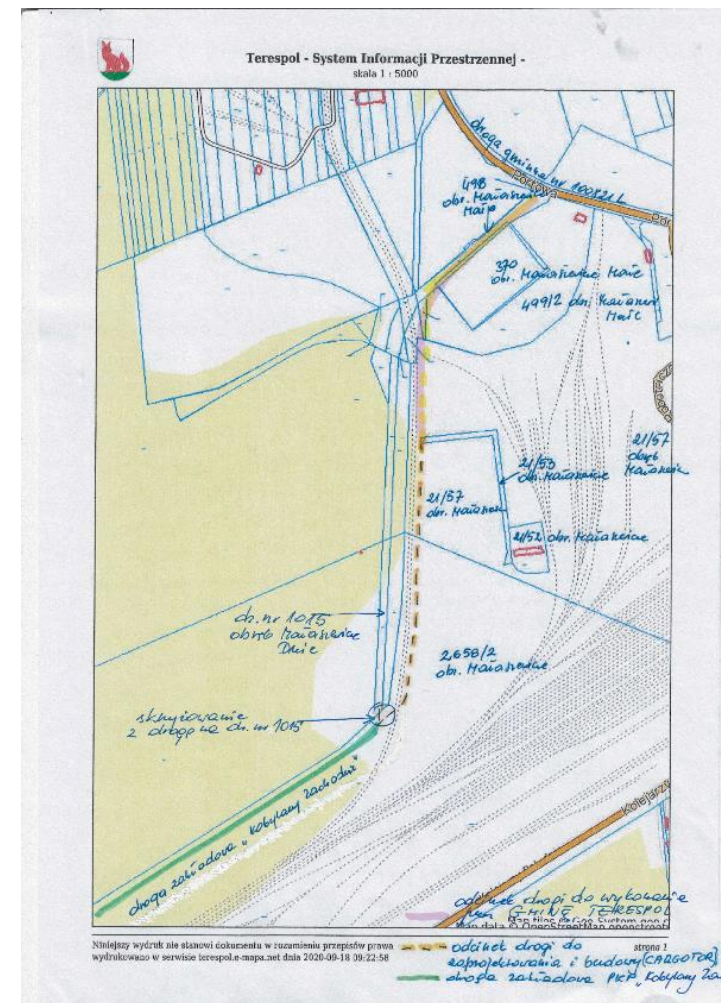
WSPÓŁPRACA Z SAMORZĄDEM

W dn. 17.11.2020 r. CARGOTOR zawarła **Umowę z Gminą Terespol** dotyczącą współpracy przy budowie wiaduktu drogowego w miejsce likwidowanego przejazdu kolejowo-drogowego (ozn.: E105) w ciągu drogi gminnej ul. Słonecznej w Kobylanach.



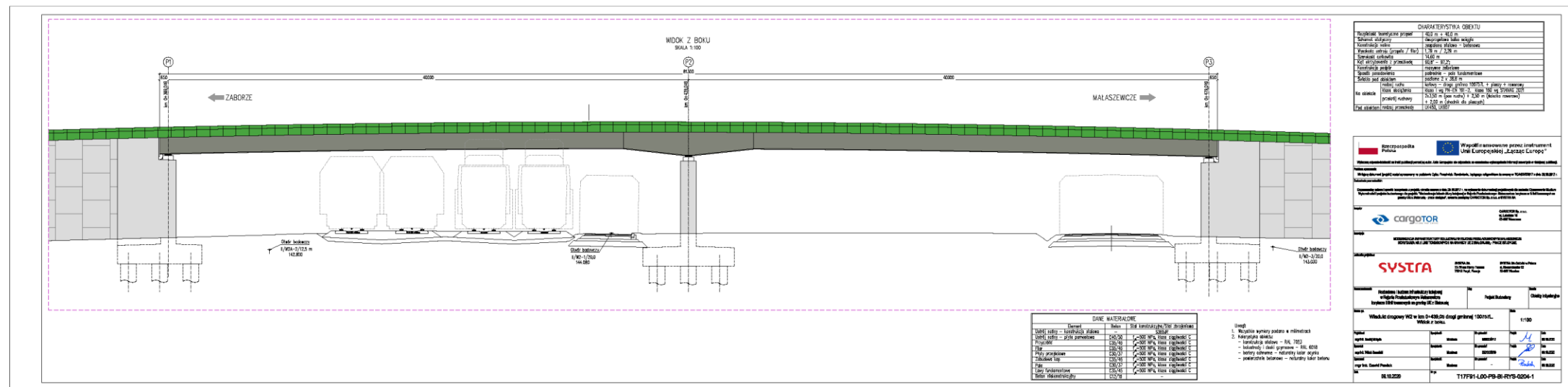
WSPÓŁPRACA Z SAMORZĄDEM

W dn. 17.11.2020 r. CARGOTOR zawarła **Umowę z Gminą Terespol** dotyczącą współpracy przy budowie nowego układu drogowego w rejonie obrębu Małaszewicze, po stronie wschodniej torów GASPOL, w tym także przebudowy włączenia do drogi publicznej nr 100821L.

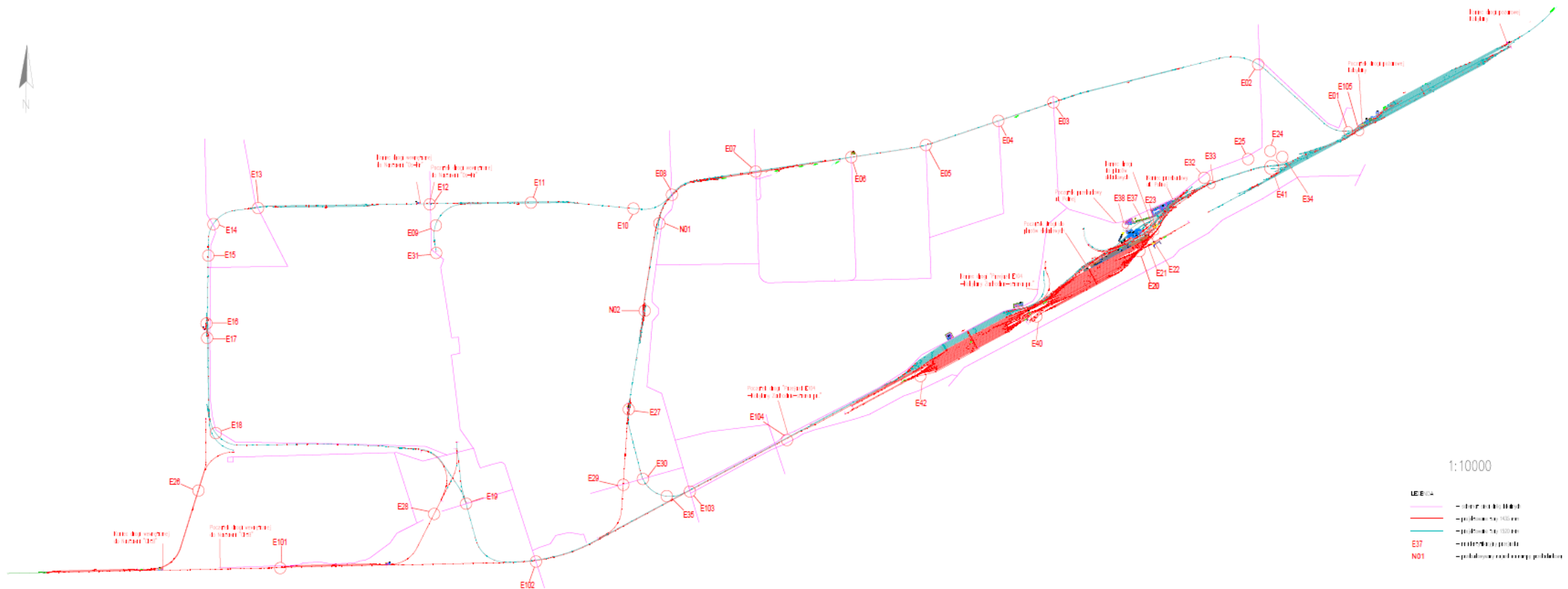


WSPÓŁPRACA Z SAMORZĄDEM

W dn. 18.12.2020 r. CARGOTOR zawarła **porozumienie z Gminą Zalesie** dotyczące współpracy przy budowie wiaduktu drogowego w miejsce likwidowanego przejazdu kolejowo-drogowego (ozn.: E07) w ciągu drogi gminnej nr 100757L z linią kolejową nr 450, oraz przebudowy skrzyżowania drogi gminnej nr 121087L również z linią kolejową nr 450, oznaczonego: E05.



WSPÓŁPRACA Z SAMORZĄDEM



STACJA PALIW PKP ENERGETYKA S.A.

W chwili obecnej, dostęp do jedynej stacji paliw obsługującej lokomotywy w rejonie Parku Logistycznego Małaszewicze, możliwy jest tylko przez teren będący w zarządzie PKP CARGO S.A., w sposób utrudniający eksploatację infrastruktury w rejonie lokomotywowni.

Jako rozwiązanie powyższej kwestii, zaprojektowano nową trasę dojazdu do stacji paliw, która zapewni wszystkim przewoźnikom nieskrępowany dostęp do stacji paliw PKP Energetyka S.A., zgodnie z przepisami nakładającymi na Zarządcę infrastruktury (CARGOTOR sp. z o.o.) obowiązek zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury.



UDOGODNIENIA DLA LOKALNEJ SPOŁECZNOŚCI

Realizacja inwestycji planowanej przez CARGOTOR, oprócz pozytywnych efektów dla transportu kolejowego będzie miała również pozytywny wpływ na lokalne społeczności m.in. przez zastosowanie pro-ekologicznego podejścia podczas prac projektowych:

- idea „wchłonięcia” transportu kołowego w „PLM” przez nowy układ drogowy który poprzez wiadukt drogowy nad torami stacji Zaborze i odprowadzi rosnący strumień ciężarówek do planowanej autostrady A2 (odcinek Siedlce - Kukuryki) – Umowy „ZRID” z gminami: Terespol oraz Zalesie;
- konieczność uwzględnienia modernizacji i rozbudowy dróg publicznych;
- budowa nowego kolektora oraz dodatkowego reaktora w oczyszczalni ścieków w Koroszczynie (ok. 1 mln €) – Umowa z Gminą Terespol z dnia 17.11.2020 r.



NOWE MIEJSCA PRACY

Modernizacja Parku Logistycznego Małaszewicze to nie tylko rozbudowa infrastruktury transportowej i przeładunkowej. Równie ważną częścią inwestycji jest zapewnienie odpowiednio licznego zespołu pracowników zajmujących się obsługą, utrzymaniem, diagnostyką i konserwacją urządzeń oraz maszyn.

Szacuje się, że realizacja projektu wykreuje ponad 300 nowych stanowisk pracy (w samej spółce CARGOTOR) obejmujących m.in.: średni personel techniczny, toromistrzów, nauczycieli jak również operatorów sprzętu specjalistycznego, spawaczy, mechaników oraz elektromechaników.

W ramach działań skierowanych na pozyskanie nowej wykwalifikowanej kadry, 6.03.2019 r. została podpisana umowa ramowa o współpracy z Zespołem Szkół im. W. S. Reymonta w Małaszewiczach, w skład którego wchodzi Technikum Kolejowe. Do dnia dzisiejszego szeregi CARGOTOR-u zasilili już dwu absolwentów Technikum a pięciu kolejnych uczniów ma ufundowane stypendia przez CARGOTOR.



HARMONOGRAM REALIZACJI BUDOWY

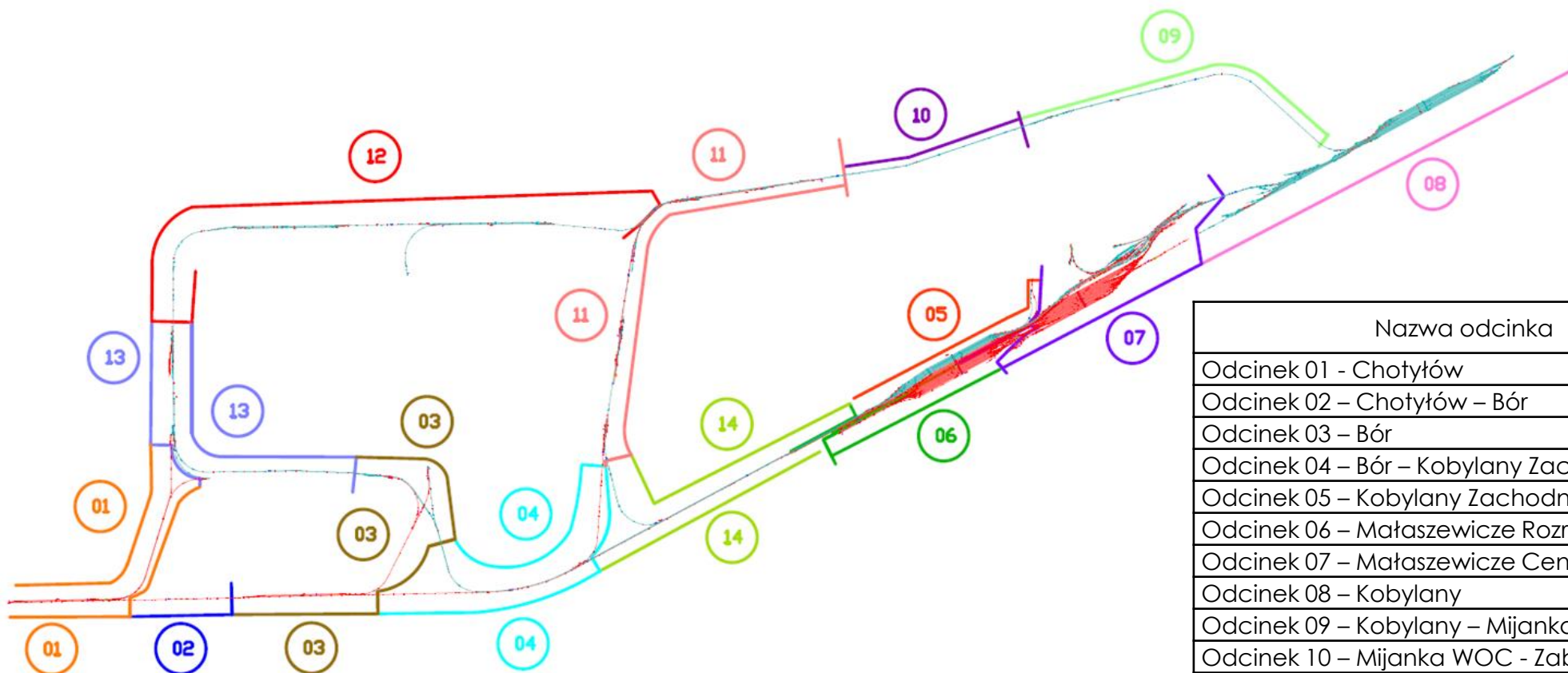
Projekt „Modernizacja infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze korytarza nr 8 linii towarowych na granicy UE z Białorusią” ma na celu przekształcić Rejon Przeładunkowy Małaszewicze w największy nowoczesny obszar przeładunku towarów (Park Logistyczny Małaszewicze) między systemami kolejowymi: szerokotorowym (1520 mm) i normalnotorowym (1435 mm) na wschodniej granicy Unii Europejskiej z Białorusią.

- Wniosek o pozwolenie na budowę - złożono 30.12.2020 r.
- Uzyskanie pozwolenia na budowę – I/II kw. 2021 r.
- Uzyskanie pełnego finansowania projektu: – III/IV kw. 2021 r.
- Wybór wykonawcy robót budowlanych – do końca roku 2022
- Rozpoczęcie realizacji robót budowlanych – I kw. 2023 r.
- Zakończenie realizacji robót budowlanych – II kw. 2026 r.

Szacowane koszty: 3,2 mld zł (netto)

Finansowanie: 100 % środki zewnętrzne (Unia Europejska + Budżet Państwa)

FAZOWANIE REALIZACJI BUDOWY



Nazwa odcinka
Odcinek 01 - Chotyłów
Odcinek 02 – Chotyłów – Bór
Odcinek 03 – Bór
Odcinek 04 – Bór – Kobylany Zachodnie
Odcinek 05 – Kobylany Zachodnie
Odcinek 06 – Małaszewicze Rozrządowa
Odcinek 07 – Małaszewicze Centralne
Odcinek 08 – Kobylany
Odcinek 09 – Kobylany – Mijanka WOC
Odcinek 10 – Mijanka WOC - Zaborze
Odcinek 11 – Zaborze
Odcinek 12 – Osypisko i Karaczewo
Odcinek 13 – Podsędków i Wólka
Odcinek 14 – Mętraki i Popiel

FAZOWANIE REALIZACJI BUDOWY

W branży torowej, jako wiodącej w inwestycji, wydzielono 7 głównych faz przebudowy i budowy infrastruktury kolejowej Parku Logistycznego Małaszewicze, dodatkowo, w fazach głównych nr: 1, 2, 3, 5, 6 i 7 wydzielono również pod-fazy mające na celu skierowanie potencjału Wykonawcy Robót na szczególne miejsca krytyczne dla zapewnienia przepustowości i minimalizacji ograniczeń dostępu do terminali przeładunkowych.

Nr Fazy	Realizowane odcinki
Faza 1	Odcinek 5 - Kobylany Zachodnie
	Odcinek 7 - Małaszewicze Centralne
	Odcinek 11 – Zaborze
	Odcinek 12 – Osypisko i Karaczewo
Faza 2	Odcinek 5 - Kobylany Zachodnie
	Odcinek 6 – Małaszewicze Rozrządowe
	Odcinek 7 – Małaszewicze Centralne
	Odcinek 11 – Zaborze
	Odcinek 12 – Osypisko i Karaczewo
Faza 3	Odcinek 3 - Bór
	Odcinek 4 – Bór - Mętraki
	Odcinek 5 - Kobylany Zachodnie
	Odcinek 6 – Małaszewicze Rozrządowe
	Odcinek 7 – Małaszewicze Centralne
	Odcinek 8 - Kobylany
	Odcinek 11 – Zaborze
	Odcinek 14 – Mętraki i Popiel

Nr Fazy	Realizowane odcinki
Faza 4	Odcinek 3 - Bór
	Odcinek 5 – Kobylany Zachodnie
	Odcinek 6 – Małaszewicze Rozrządowe
	Odcinek 7 – Małaszewicze Centralne
	Odcinek 14 – Mętraki i Popiel
Faza 5	Odcinek 1 - Chotyłów
	Odcinek 2 – Chotyłów - Bór
	Odcinek 3 - Bór
	Odcinek 5 – Kobylany Zachodnie
	Odcinek 7 – Małaszewicze Centralne
	Odcinek 8 - Kobylany
Faza 6	Odcinek 13 – Podsędków i Wólka
	Odcinek 1 - Chotyłów
	Odcinek 7 – Małaszewicze Centralne
	Odcinek 8 - Kobylany
	Odcinek 9 – Kobylany – Mijanka WOC
Faza 7	Odcinek 7 – Małaszewicze Centralne
	Odcinek 8 - Kobylany
	Odcinek 9 – Kobylany – Mijanka WOC
	Odcinek 10 – Mijanka WOC - Zaborze



WOJ. LUBELSKIE - WYKORZYSTAĆ SZANSĘ



- Wykorzystanie szans rozwojowych przypomina akcję afirmacyjną z lat 60. w USA. Bardzo liczymy na podobną jej skuteczność.
- Zamożność mieszkańców województwa lubelskiego stanowi zaledwie 48% średniej unijnej (wg danych opublikowanych przez Eurostat w 2019 r.),
- Wolne od społecznych, ekonomicznych i politycznych ryzyk towarzyszących pozostałym granicznym regionom poza UE.

Dziękuję za uwagę.

Cezary Mitrus
Kierownik Projektu

CARGOTOR sp. z o.o.
ul. Lubelska 13
03-802 Warszawa
+48 786 851 719
c.mitrus@acargotor.com

www.cargotor.com