

DRUGIE PODEJŚCIE DO LINII 133 I 134

EBI UDZIELIŁ KREDYTU W WYSOKOŚCI 268 MLN EURO PKP POLSKIM LINIOM KOLEJOWYM NA MODERNIZACJĘ LINII KOLEJOWEJ E 30 Z KATOWIC DO KRAKOWA.

Modernizacja 58-kilometrowego odcinka magistrali E 30 (a konkretnie linii nr 133 i 134) z Krakowa do Katowic to jedna z najbardziej opóźnionych inwestycji PKP Polskich Linii Kolejowych. Prace związane z przebudową linii pierwotnie miały się zakończyć w 2014 r. i miały być dofinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013. Tymczasem dziś nie są zaawansowane nawet w połowie. Dlatego też środki unijne zostały przesunięte na inny cel, a PKP PLK postarały się o inne źródła finansowania rozpoczętej jeszcze w 2011 r. inwestycji. Dzięki kredytowi z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) w wysokości 268 mln euro przebudowa linii ma się rozpocząć jeszcze w tym roku, a prace potrwać do końca 2016 r.

To nie pierwszy kredyt z EBI dla PKP PLK. Łączna suma 10 kredytów Europejskiego Banku Inwestycyjnego na modernizację kolei w całej Polsce wynosi 1,9 mld euro.

W 2013 r. wysokość wsparcia finansowego udzielonego Polsce przez EBI wyniosła 5,7 mld euro, z czego 18 proc. było przeznaczone na projekty dotyczące transportu kolejowego i komunikacji miejskiej. Europejski Bank Inwestycyjny wspiera inwestycje kolejowe w Polsce już od 24 lat – modernizowana jest infrastruktura kolejowa, a także kupowany jest nowoczesny tabor kolejowy. (red) 

DLACZEGO ZWIERZĘTA NIE BOJĄ SIĘ POCIĄGU?



CO DRUGA KOLIZJA POJAZDU KOLEJOWEGO ZE ZWIERZĘCIEM KOŃCZY SIĘ USZKODZENIEM TABORU, A 60 PROC. TAKICH WYPADKÓW SKUTKUJE POWAŻNYMI OPÓŹNIENIAMI W RUCHU POCIĄGÓW. POZNANIE ZACHOWAŃ ZWIERZĄT POZWALA ZAPOBIEGAĆ WYPADKOM.

Przejeżdżający pociąg ma duże gabaryty i hałasuje, ale zwierzęta nie boją się go, gdyż pociąg nie przypomina im drapieżnika – jeździ dużo szybciej niż obiekt stanowiący zagrożenie. Dlatego zwierzęta żyjące blisko linii, które przecinają ich naturalne środowisko, przyzwyczajają się do jadących składów i zaczynają je ignorować. W efekcie wchodzą na tory nawet tuż przez przejazdem pociągu.

– Zwierzęta zwracają uwagę na wielkość, kształt, zapach i zachowanie obiektu. Na inne zwierzęta reagują instynktownie, nie przyzwyczajają się np. do zwierząt poruszających się szybko i gwałtownie. Ale z pociągami jest niestety inaczej – opowiada Joanna Żyłkowska z firmy Neel. Nieznane są dokładne statystyki dotyczące wypadków ze zwierzętami na torach. Firma Neel sprawdziła wiele źródeł. Przewozy Regionalne posiadają dane za 2012 r. Wynika z nich, że w całej Polsce (nie uwzględnia-

jąc Mazowsza) zarejestrowano 276 kolizji. Dane z PKP Polskich Linii Kolejowych mówią z kolei o 780 kolizjach zarejestrowanych w ciągu pięciu lat. Jeśli podzielić tę liczbę przez pięć, okaże się, że w całym kraju jest dużo mniej wypadków w ciągu roku, niż zarejestrowały same Przewozy Regionalne.

– Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego prowadziła monitoring wypadków na trasie Mińsk Mazowiecki – Siedlce i okazało się, że posiadane dotąd liczby należy pomnożyć przez dziesięć, aby urealnić dane o zwierzętach ginących na torach – informuje Joanna Żyłkowska. Według informacji firmy Neel, najwięcej kolizji z udziałem zwierząt jest na Mazowszu, a niewiele mniej jest w północno-wschodniej Polsce i na Górnym Śląsku. W miejscach, gdzie ryzyko wystąpienia wypadku jest duże, należy wprowadzić środki zapobiegawcze, do których należą m.in.: budowa ogrodzeń połączo-



UOZ-1 - urządzenie odstrasza zwierzęta, gdy nadjeżdża pociąg

na z budową przejść dla zwierząt (metoda najbardziej kosztowna), metoda optyczna, w tym reflektory działające po zmierzchu (metoda mało skuteczna), i metoda akustyczna, czyli urządzenie UOZ-1, emitujące ostrzegawcze krzyki zwierząt, wyprodukowane przez firmę Neel. Jeden egzemplarz UOZ-1 został przekazany do laboratorium srk na Uniwersytecie Technologiczno-Humanistycznym w Radomiu. Spółka Neel udostępniła urządzenie, aby studenci poznali nowoczesną technikę odstraszenia zwierząt. (ab) 