



Przegląd prasy 26.09-03.10.2017r.

**Lubelskie: Wykolejenie pociągu na stacji Stawy [zdjęcia] [aktualizacja]**

**Kolej dostanie zastrzyk z Brukseli. Miliardy na tory**

**Małopolska Zachodnia czeka na kolej. Będą remonty na torach**

**Blisko miliard złotych kolej inwestuje na Śląsku**

**W tym roku więcej wypadków na kolei**

**Kolej: pół setki nowych pociągów Polregio na tory**

**Perspektywa modernizacji taboru PKP Intercity nie zachwyca producentów**

**Centymetry od tragedii. Wjechał na tory  
i machał do maszynisty pendolino**

**Po incydencie w Tłuszczu: Warszawscy maszyniści IC zapoznają szlak na Białystok**

**Strzeżony przejazd kolejowy?!**

**Koleje Dolnośląskie wynajęły SZT-y z Pesy i Arrivy. Muszą uzupełnić niedobory**

**STK rozważa inwestycje we własne lokomotywy**

**PKP Intercity z umową na elektryczno-spalinową lokomotywę Pesy**

**Lubelskie: Wykolejenie pociągu na stacji Stawy [zdjęcia] [aktualizacja]**

Dzisiaj na stacji Stawy na granicy miejscowości Dęblin i Ryki (woj. lubelskie) doszło do wykolejenia pociągu towarowego. Spowodowało to przerwę w ruchu na linii nr 26 Łuków – Radom.

Zdjęcia i informację o wykolejeniu otrzymaliśmy od naszego Czytelnika. Ruch pociągów na odcinku Dęblin – Okrzeja linii nr 26 został wstrzymany i wprowadzono komunikację zastępczą. Najbliższy planowany pociąg pasażerski przez tę stację to Regio 12306/7 relacji Terespol – Dęblin o 13:52.

Aktualizacja: Jak poinformowała "RK" Joanna Kubiak z zespołu prasowego PLK, do wypadku doszło dziś po godz. 8.00 na wyjeździe ze stacji Stawy na szlaku Łuków – Dęblin. Wykoleił się pociąg towarowy PKP Cargo relacji Jaszczów – Świerże Górne przewożący

węgiel. –Nikommu nic się nie stało, nie ma zagrożenia dla środowiska. Wykolejeniu uległo sześć wagonów załadowanych węglem – informuje Kubiak. Na miejscu pracują służby techniczne PLK, trwa ocena sytuacji i zniszczeń. Sprawę wykolejenia szczegółowo wyjaśni i zbada specjalna komisja.

– Trasa z Łukowa do Dębłina jest w tej chwili nieprzejezdna. Przewozy Regionalne uruchomiły komunikację zastępczą na odcinku Dęblin – Stawy – Okrzeja. Na stacjach i przystankach wygłaszane są komunikaty na temat zmian w rozkładzie jazdy – informuje przedstawicielka PLK.

<http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wykolejenie-pociagu-na-stacji-stawy-w-deblinie-zdjecia-83748.html>

### **Kolej dostanie zastrzyk z Brukseli. Miliardy na tory**

PKP Polskie Linie Kolejowe wreszcie zaczynają wykorzystywać unijne fundusze. W tym roku mogą liczyć na refundację inwestycji za 3 mld - czytamy w czwartkowym "Pulsie Biznesu".

25 mld zł - na tyle Arnold Bresch, członek zarządu PKP PLK, szacuje wartość niedawno podpisanych oraz już będących w realizacji kontraktów. Zakłada, że do końca roku kwota ta wzrośnie do 30 mld zł. W tym roku kolej ma także szansę otrzymać wreszcie pierwsze unijne refundacje.

- Spodziewamy się, że w tym roku płatności dla PKP PLK sięgną 3 mld zł - powiedział "Pulsowi Biznesu" podczas targów TRAKO Przemysław Gorgol, prezes Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT).

- Do tej pory byłem ostrożnym pesymistą, jeśli chodzi o realizację inwestycji i wykorzystanie środków unijnych funduszy przez PKP PLK. Teraz jestem ostrożnym optymistą, a ostrożny optymistą to dobrze poinformowany pesymista - stwierdził Andrzej Bittel, wiceminister infrastruktury, zapewniając jednocześnie, że inwestycje na torach nabierają tempa.

<https://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artvku/kolej-dostanie-zastrzyk-z-brukseli-miliardy,57,0,2370361.html>

### **Małopolska Zachodnia czeka na kolej. Będą remonty na torach**

Za niecałe cztery lata pociągi pomkną po nowych torach między Trzebiną a Oświęcimiem. PKP PLK podpisało właśnie umowę na remont łączącej miasta trasy kolejowej. Trwa też przetarg na modernizację linii między Oświęcimiem a Czechowicami-Dziedzicami.

Po wykonaniu remontu trasy między Trzebiną a Oświęcimiem pociągi pomkną po niej z prędkością 120 km na godz., co przełoży się nawet na kilkunastominutowe skrócenie czasu jazdy. Przebudowa i remont obiektów inżynierskich, w tym 21 wiaduktów w Trzebini, [Chrzanowie](#), Chełmku i Oświęcimiu, umożliwi płynną jazdę pociągów oraz dodatkowo zwiększy [poziom bezpieczeństwa](#) ruchu kolejowego i samochodowego.

Inwestycja obejmie też stacje i przystanki kolejowe: [Chrzanów](#), Chrzanów [Śródmieście](#), Chełmek Fabryka i Gorzów Chrzanowski. Zyskają one udogodnienia dla osób

niepełnosprawnych, wiaty, ławki i lepsze oświetlenie. Pojawi się też nowe nagłośnienie i tablice informacyjne.

Kontrakt, który zrealizuje firma ZUE, opiewa na 303 mln zł i ma być ukończony w ciągu 44 miesięcy.

Ok. 219 mln zł ma natomiast kosztować inna inwestycja kolejowa w Małopolsce Zachodniej, także na linii nr 93, która powstała w II poł. XIX wieku. Tym razem chodzi o odcinek Oświęcim – [Czechowice Dziedzice](#), na którego modernizację przetarg wciąż trwa.

Linia nr 93 wykorzystywana jest obecnie nie tylko do przewozów pasażerskich, ale też m.in do transportu węgla ze Śląska na południe Europy. Jest trasą międzynarodową, łączącą stację Trzebinia ze stacją Zebrzydowice, przebiegającą przez województwo małopolskie i śląskie.

– Modernizacje tras kolejowych stwarzają nowe, lepsze możliwości podróży w aglomeracjach oraz między regionami i miastami. Dzięki realizowanym projektom Krajowego Programu Kolejowego powstaje spójna sieć kolejowa, zyskują pasażerowie pociągów, mieszkańcy, tworzą się także lepsze możliwości dla przewozów towarów – powiedział Andrzej Adamczyk, minister infrastruktury i budownictwa podczas podpisania umowy.

<http://krakow.wyborcza.pl/krakow/7,44425,22456809,malopolska-zachodnia-czeka-na-kolej-beda-remonty-na-torach.html>

## **Blisko miliard złotych kolej inwestuje na Śląsku**

Dwie umowy warte łącznie ponad 900 milionów złotych podpisały w poniedziałek Polskie Linie Kolejowe.

Zarządzająca infrastruktura spółka zainwestuje w modernizację odcinka z Trzebini do Krzeszowic na trasie Katowice-Kraków, a także odcinka pomiędzy Trzebiną a Oświęcimiem, stanowiącym fragment linii Trzebinia-Zebrzydowice. Obie inwestycje przyniosą skrócenie czasu przejazdu pociągów, zwiększenie bezpieczeństwa na torach oraz usprawnią ruch towarowy w kierunku południowej granicy.

Remont odcinka Trzebinia-Krzeszowice pochłonie 600 mln złotych. Prócz poprawy warunków podróżowania, polepszy się standard obsługi pasażerów na stacjach w Trzebini, Dulowej, Woli Filipowskiej oraz w Krzeszowicach. Perony zostaną podwyższone, lepiej oświetlone i oznakowane. Na perony przechodzić się będzie przejściami pod torami, wyposażonymi w windy lub pochylnie. Na trasie między Trzebiną a Krzeszowicami wybudowanych zostanie takich 8 przejść, a na stacji w Krzeszowicach pojawi się nowa kładka.

Na trasie zostaną wybudowane trzy nowe wiadukty drogowe. Maja zastąpić istniejące przejazdy w Trzebini, Woli Filipowskiej oraz w Krzeszowicach. Przebudowane zostaną także 2 istniejące wiadukty w Trzebini. Trzy inne przejazdy kolejowo-drogowe zostaną zmodernizowane.

Jak podaje PLK, pomiędzy Trzebiną a Krzeszowicami zostanie przebudowanych 47 kilometrów torów i sieci trakcyjnej, a także 45 wiaduktów, mostów, przejść i przepustów. W Trzebini powstanie nowe centrum sterowania. W ramach działań zwiększających bezpieczeństwo i sprawność ruchu pociągów, do wymiany zakwalifikowano przeszło sto rozjazdów.

- Efektem prac między stolicami województwa małopolskiego i śląskiego będzie krótszy o około godzinę czas przejazdu pociągów, oczekiwany komfort obsługi podróżnych, a także wyższy poziom bezpieczeństwa – zapowiedział minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk.

Druga podpisana w poniedziałek umowa, na modernizację linii Trzebinia-Oświęcim na trasie do Zebrzydowic, warta jest 303 mln zł. Efektem prac ma być zwiększenie prędkości pociągów do 120 kilometrów na godzinę. Wyremontowane będą stacje i przystanki: Chrzanów, Chrzanów Śródmieście, Chełmek Fabryka i Gorzów Chrzanowski. Inwestycja obejmie wymianę toru i sieci trakcyjnej na 20 kilometrach linii. Przebudowane lub wyremontowane zostaną 33 obiekty inżynierskie, m.in. wiadukty w Trzebini, Chrzanowie, Chełmku i Oświęcimiu.

Linia Trzebinia–Oświęcim–Czechowice Dziedzice-Zebrzydowice wykorzystywana jest w ruchu pasażerskim oraz towarowym. Szczególnie ważna jest dla transportu węgla ze śląskich kopalń do Czech i na południe Europy. W trakcie jest przetarg szacowany na 219 mln zł na odcinek Oświęcim–Czechowice Dziedzice

<http://www.rp.pl/Koleje/310029928-Blisko-miliard-zlotych-kolej-inwestuje-na-Slasku.html#ap-1>

### **W tym roku więcej wypadków na kolei**

Ubiegły rok był najbezpieczniejszym rokiem na kolei od 7 lat. Doszło do 581 wypadków, czyli o 9 proc. mniej w porównaniu do 2015 roku i aż o 268 mniej niż w 2011 roku (o prawie 32 proc.).

- - **W tym roku może zostać przerwana kilkuletnia tendencja spadku liczby wypadków na kolei.**
- - **Nadal gros winy za wypadki nie leży po stronie systemu kolejowego, tym niemniej w br. wzrosła liczba błędów kolejarzy, skutkujących incydentami kolejowymi.**
- - **UTK wprowadza obowiązkowe szkolenia maszynistów na symulatorach.**
- - **Za pośrednictwem numeru 112 każdy będzie mógł wstrzymać ruch pociągów w sytuacji zagrożenia na przejeździe drogowo-kolejowym.**

W wypadkach kolejowych w ub. roku zginęło 169 osób, o ponad ¼ mniej niż w 2016 r., a kolejnych 190 zostało rannych.

W trzech na każde cztery przypadki były to ofiary zdarzeń niezależnych od kolei i kolejarzy – chodzi o wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych z winy poszkodowanych, przechodzenie przez tory w miejscach niedozwolonych, samobójstwa.

Niestety w tym roku może zostać przerwana kilkuletnia tendencja spadku liczby wypadków. Jak informuje Urząd Transportu Kolejowego, w okresie pierwszych ośmiu miesięcy było ich już 410, czyli o 10 proc. więcej w porównaniu do takiego okresu w 2016 roku (373).

Dane te przedstawił podczas targów Trako prezes Ignacy Góra.

Podkreślił on, że duży wpływ na bezpieczeństwo na kolei mają czynniki spoza systemu kolejowego. Przywołał przykład zdarzenia sprzed kilku dni w Nowym Dworze Mazowieckim. Autobus wjechał tam na przejazd kolejowy i doszło do kolizji z pociągiem Intercity (Pendolino).

W istocie, dotychczas w tym roku więcej było incydentów niezależnych od kolei, a określanych jako B 19-21 (zdarzenia z udziałem pojazdów drogowych na przejazdach) – 141 (rok temu 115), B-35 (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu) – 31 (odpowiednio: 13), a na tym samym poziomie – zdarzeń B-34 (przechodzenie torów w miejscach niedozwolnych lub samobójstwa) – po 116.

Ale zarazem w tym roku wzrosła też liczba niektórych incydentów zawinionych przez kolejarzy.

Np. UTK odnotował w okresie styczeń – sierpień br. 23 zdarzenia określane jako B-3 (wyprawienie, przyjęcie lub jazda po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu), podczas gdy rok temu było ich 16, czy sześć przypadków B-8 (zbiegnięcie pociągu; przed rokiem - pięć).

Na wysokim poziomie (choć mniejszy niż w ub. roku) utrzymuje się incydenty B44 (uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia) – 54 (stan na 20 września) i B-4 (niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać) – 13.

Ignacy Góra mówił o znaczeniu odpowiedniego wyszkolenia pracowników odpowiedzialnych za prowadzenie ruchu kolejowego. Zaznaczył, że pozytywną zmianą będzie obowiązek szkolenia maszynistów na symulatorach.

Poziom wyszkolenia ma - zdaniem prezesa UTK - ogromne znaczenie, ponieważ w Polsce nie funkcjonują jeszcze systemy zapobiegające popełnieniu błędu przez maszynistę – np. nie zapobiegają przejechaniu za semafor wskazujący sygnał: stój.

Obecne systemy to SHP i czuwak, które badają jedynie czujność pracownika oraz radiostop. Szkolenia na symulatorach powinny też znacznie usprawnić korzystanie z tego zabezpieczenia.

Zdaniem Ignacego Góry obecnie wśród maszynistów i dyżurnych ruchu często nie ma świadomości, w jakich sytuacjach powinno użyć się radiostopu.

Włodzimierz Kielczyński, odpowiedzialny w PKP PLK za bezpieczeństwo podkreślił, że poprawy wymaga przede wszystkim bezpieczeństwo na przejazdach.

Zarządca infrastruktury rozpoczął oznakowanie przejazdów tak, by za pośrednictwem numeru

112 każdy mógł wstrzymać ruch pociągów w sytuacji zagrożenia (np. gdy samochód zablokuje się na przejeździe). Dużą poprawę bezpieczeństwa mają przynieść też ogromne inwestycje budujące wiadukty czy tunele w miejsce klasycznych przejazdów, a istniejące zyskują nowe zabezpieczenia. Istotne jest też techniczne wsparcie człowieka - system wsparcia dyżurnego ruchu czy szkolenia na symulatorach.

[http://www.wnp.pl/transport-kolejowy/w-tym-roku-wiecej-wypadkow-na-kolei,307463\\_1\\_0\\_1.html](http://www.wnp.pl/transport-kolejowy/w-tym-roku-wiecej-wypadkow-na-kolei,307463_1_0_1.html)

## **Kolej: pół setki nowych pociągów Polregio na tory**

**Do końca 2018 r. Przewozy Regionalne oddadzą do użytku ponad 50 zmodernizowanych lub nowych pojazdów w barwach Polregio. Przewoźnik przewiduje, że w najbliższych latach spółka będzie potrzebować 238 fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych.**

Przewozy Regionalne, właściciel marki Polregio i największy przewoźnik w Polsce we wtorek (26 września) w Gdańsku, w pierwszym dniu TRAKO, największych w Polsce targów branży kolejowej, ogłosiły swoją długofalową strategię taborową. Spółka podała, że każdego dnia z usług Polregio korzysta ponad 220 tys. pasażerów. Zapewniono, że do 2023 r. średnia wieku składów przewoźnika spadnie ponad dwukrotnie.

### **Link z Pesy i Feniks od Cegielskiego**

Podczas TRAKO spółka zaprezentowała dwa swoje najnowocześniejsze składy: Link wyprodukowany przez Pesę Bydgoszcz oraz pociąg Feniks, zmodernizowany przez H. Cegielskiego - Fabrykę Pojazdów Szynowych.

Przewoźnik poinformował podczas konferencji prasowej w Gdańsku, że wymiana taboru rozpoczęła się w tym roku. W kwietniu na tory wyjechał pierwszy z pięciu kupionych nowych pociągów Link.

- To w pełni nowoczesne pociągi z wieloma udogodnieniami dla podróżnych, są wyposażone w wygodne fotele, klimatyzację, bezprzewodowy internet, udogodnienia dla niepełnosprawnych, gniazdka elektryczne czy przewijaki dla niemowląt - mówił prezes PR Krzysztof Zgorzelski.

- To jest standard, którego oczekują pasażerowie - dodał.

### **Pół setki nowych pociągów za rok**

Do końca przyszłego roku na tory ma trafić ponad 50 zmodernizowanych lub nowych pojazdów w barwach Polregio. Spółka przewiduje, że w najbliższych latach będzie potrzebowała 238 fabrycznie nowych EZT (elektrycznych zespołów trakcyjnych). Na razie nie wiadomo, kiedy spółka kupi te pojazdy.

- Na pewno nie będzie to przed końcem restrukturyzacji, czyli przed końcem 2018 r., najpóźniej powinno to być do roku 2030, tak żebyśmy mogli odnowić swój tabor i konkurować na tym trudnym rynku - powiedział dziennikarzom członek zarządu, dyrektor ds. techniczno-eksploatacyjnych spółki Przewozy Regionalne Artur Kowalczyk.

### **Składy z napędem hybrydowym**

Kowalczyk powiedział dziennikarzom, że firma podpisała niedawno list intencyjny i chce pozyskać pojazdy z napędem hybrydowym. W Polsce nie ma jeszcze w użytku takich pojazdów.

- Do 2030 roku w planach mamy pozyskanie co najmniej 30 pojazdów z napędem hybrydowym - powiedział.

- Nasza strategia zakłada również pozyskanie dziewięciu lokomotyw spalinowych i 11 elektrycznych - dodał Kowalczyk.

Powiedział, że na zakup taboru spółka pozyskała komercyjny kredyt w wysokości ponad 600 mln zł udzielony przez konsorcjum trzech banków.

### **ARP postawiła bankruta na nogi**

Prezes Zgorzelski zaznaczył podczas konferencji, że jeszcze dwa lata temu "sytuacja przewoźnika była na tyle zła, że realne było widmo likwidacji". Poinformował, że strata za 2015 rok wyniosła 88,4 mln zł. Powiedział, że po wejściu Przewozów Regionalnych do grupy Agencji Rozwoju Przemysłu spółka rozpoczęła realizować plan restrukturyzacji.

- W 2016 r. spółka - to także wydarzenie, które nie miało do tej pory miejsca - osiągnęła zysk na poziomie 51,2 mln zł - podkreślił prezes.

Przewozy Regionalne, właściciel marki Polregio, powstały w 2001 r. Są największym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym w Polsce. Każdego dnia na tory w całym kraju wyjeżdża ok. 1800 pociągów zamawianych i finansowanych przez samorządy wojewódzkie

<http://nettg.pl/news/145267/kolej-pol-setki-nowych-pociagow-polregio-na-tory>

### **Perspektywa modernizacji taboru PKP Intercity nie zachwyca producentów**

– Jeśli chodzi o produkcję taboru, perspektywa PKP Intercity nie jest dla nas perspektywą marzeń. Wolelibyśmy budować nowe, zespolone pojazdy. Mamy natomiast przekonanie, że jesteśmy partnerem narodowego przewoźnika, do którego strategii musimy się dostosować – powiedział Robert Świechowicz, prezes Pesy.

Ze Świechowiczem zgodził się prezes Newagu, Zbigniew Konieczek. – Bardzo się cieszę z planów PKP Intercity, ale z naszego punktu widzenia 2,5 mld zł, które zamierzacie wydać na inwestycje, to, jak na 6 lat, niewiele. Producentów przy jednym stole jest trzech [w tym momencie zwrócił się do siedzącego obok prezesa Pesy i FPS H. Cegielski – red.], ten tort nie jest więc wcale duży. Mamy nadzieję, że to się zmieni – powiedział.

Pesa, która lobbuje na rzecz zakupu jednostek trakcyjnych przez PKP Intercity, może być zadowolona z faktu, że, zgodnie z zapowiedziami przewoźnika, jeszcze w tym roku [poszuka on dostawców 12 takich pociągów](#). Ale większość wartego 2,5 mld planu inwestycyjnego, to modernizacje.

– Nie podzielam zdania PKP Intercity, że EU07 warto modernizować. Moim zdaniem ich

miejsce nie jest już na torach PLK. Na dodatek niewiele drożej będą kosztowały nowe lokomotywy – ocenił Konieczek, podkreślając, że rozwój nowych konstrukcji to także wsparcie polskiego przemysłu w stopniu znacznie większym niż modernizacje.

– Działalność modernizacyjna będzie istotnym elementem naszej pracy, ze względu na to, że taką drogę wybrało PKP Intercity. Część z tych prac na pewno wykonywać będzie nasz zakład w Mińsku Mazowieckim, który specjalizuje się w takiej działalności – powiedział prezes Pesy.

<http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/perspektywa-modernizacji-taboru-pkp-intercity-nie-zachwyca-producentow-83735.html>

### **Centymetry od tragedii. Wjechał na tory i machał do maszynisty pendolino**

**Film, który publikujemy, pokazuje, jak niewiele brakowało do tragedii. Kierowca autobusu zignorował migające czerwone światło na przejeździe kolejowym. Niedługo potem rozpędzony pociąg uderzył w tył autobusu.**

Nagranie z kamer monitoringu na rogatkach w Nowym Dworze Mazowieckim publikujemy jako przestrożę. Pokazuje ono, jak może skończyć się ignorowanie sygnalizacji świetlnej. [We wtorek po południu pociąg pendolino uderzył tam w autobus uwieczony między szlabanami.](#)

### **Machał, krzyczał...**

We wtorek pociąg pendolino zderzył się z autobusem na przejeździe kolejowym przy ulicy Mieszka I w Nowym Dworze Mazowieckim. W zdarzeniu nikt nie został... [WIĘCEJ »](#)

Zdarzenie zarejestrowały kamery umieszczone po obu stronach przejazdu kolejowego. Na nagraniu widać wyraźnie, że czerwone pulsujące światło ostrzegające o tym, że wkrótce zostaną opuszczone szlabany, pali się przed tym, jak autobus dociera do przejazdu.

Mimo to kierowca nie zatrzymuje się. Szlabany opadają, jeden tuż za autobusem, a drugi tuż przed nim. Kierowca nie ma jak odjechać.

Podjeżdża więc blisko szlabanu. Jednak tył autobusu wciąż wystaje nad torowiskiem, gdzie lada moment pojawi się pociąg.

Kierowca przez kilkadziesiąt sekund próbuje stanąć tak, żeby autobus nie mógł zderzyć się z pociągiem, chwilę później wychodzi na zewnątrz. Rozgląda się i wraca do środka, po raz kolejny próbuje stanąć inaczej. Bezskutecznie.

Znów wychodzi, mija kolejna minuta. Sprawdza, czy szlaban można "samodzielnie podnieść". Pasażerowie czekają w środku zakleszczonego pojazdu. Mężczyzna bezradnie chodzi po przejeździe. Wreszcie orientuje się, że nadjeżdża pociąg.



Wówczas próbuje zwrócić uwagę maszynisty. Skacze, nerwowo macha rękami. Część pasażerów wybiega z autobusu. Maszynista nie ma jednak żadnych szans, by zatrzymać ciężki pociąg na tak krótkim odcinku. Pendolino uderza w tył autobusu, a ten - przesuwał się - łamie szlaban.

Od momentu zamknięcia rogatki do uderzenia pociągu w autobus mijają cztery minuty.

### Śledztwo prokuratorskie

W pociągu było 210 pasażerów, w autobusie 40. Nikt nie został ranny. Sprawę bada prokuratura. [W środe kierowca został przesłuchany.](#)

- Kierowca usłyszał zarzut bezpośredniego spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym. Przyznał się do winy, złożył wyjaśnienia - powiedział nam Michał Saduś, rzecznik Prokuratury Okręgowej Warszawa-Praga.

Jak dodał, w trakcie przesłuchania mężczyzna "wyraził skruchę i przyznał się do winy". Okazało się, że jako kierowca pracował trzy tygodnie.

Prokuratura nie wystąpiła z wnioskiem o areszt wobec niego. 48-latek został jednak objęty dozorem policyjnym.

Prokuratura jeszcze we wtorek zdecydowała o wszczęciu śledztwa w kierunku spowodowania bezpośredniego niebezpieczeństwa katastrofy w ruchu lądowym, za co grozi od 6 miesięcy do ośmiu lat więzienia.

<https://tvnwarszawa.tvn24.pl/informacje,news,centymetry-od-tragedii-wjechal-na-tory-br-i-machal-do-maszynisty-pendolino,242291.html>

### Po incydencie w Tłuszczu: Warszawscy maszyniści IC zapoznają szlak na Białystok

Przed miesiącem doszło do nieprzyjemnej dla pasażerów sytuacji na stacji Tłuszcz. Maszynista pociągu TLK Podlasiak 81102 nie wznowił jazdy, bo skończył mu się czas pracy. PKP Intercity zapewnia, że wyciągnęło wnioski z tego zdarzenia.

Do zdarzenia doszło 1 września. Pociąg TLK Podlasiak 81102, relacji Szczecin Główny – Suwałki zatrzymał się w Tłuszczu i nie ruszył przed kolejne trzy godziny. Prowadzącego pociąg powinien standardowo zmienić inny maszynista, ale go nie było. Wyznaczona w zastępstwie osoba pojawiła się na stacji dopiero po trzech godzinach. [Więcej pisaliśmy o tym tutaj.](#) – Działanie maszynisty było oczywiście poprawne – skomentował prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Leszek Miętek.

Jak informuje "Rynek Kolejowy" rzeczniczka PKP Intercity Agnieszka Serbeńska, postępowanie wyjaśniające zdarzenie potwierdziło brak winy maszynisty za zaistniałą sytuację – zatrzymanie pociągu w Tłuszczu nastąpiło w wyniku zakończenia przez niego czasu pracy. –Wdrożone postępowanie wyjaśniające wykazało, że można było uniknąć

postoiu pociągu z powodu braku podmienniej obsługi trakcyjnej. PKP Intercity wyciągnęło konsekwencje wobec pracownika, który nie dopełnił obowiązków służbowych – zapewnia rzeczniczka, która przypomina też, że PKP Intercity podjęło decyzję o przyznaniu w ramach rekompensaty zwrotu 100% opłaty uiszczonej za przejazd dla podróżnych pociągu TLK Podlasiak, którzy 1 września oczekiwali na stacji Tłuszcz na kontynuowanie podróży.

W całej sytuacji najbardziej zaskakujący był czas oczekiwania na zastępstwo dla nieobecnego maszynisty. Dlaczego trwało to trzy godziny, skoro z Warszawy, gdzie maszynistów nie brakuje, jedzie się dużo krócej? – Obsługa trakcyjna na trasach pociągów jest podzielona na odcinki przydzielone do Sekcji Eksploatacji Pojazdów Trakcyjnych w poszczególnych Zakładach spółki PKP Intercity. Na takiej podstawie tworzony jest harmonogram obsługi danego pociągu przez poszczególne sekcje z podziałem na pracowników. W sytuacji jaka miała miejsce w Tłuszczu nie można było zadysponować do obsługi pociągu maszynisty z Sekcji w Zakładzie w Warszawie ze względu na brak znajomości szlaku – informuje Agnieszka Serbeńska.

PKP Intercity zapewnia, że odpowiednie przygotowanie maszynistów warszawskiego Zakładu, a więc zapoznanie ich ze szlakiem na Białystok, jest już planowane.

<http://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/po-incydencie-w-tluszczu-warszawscy-maszynisci-ic-zapoznaja-szlak-na-bialystok-83762.html>

### [Strzeżony przejazd kolejowy?!](#)

#### **Film**

<https://polskiedrogi-tv.pl/strzezony-przejazd-kolejowy/>

### **Koleje Dolnośląskie wynajęły SZT-y z Pesy i Arrivy. Muszą uzupełnić niedobory**

Dwa Spalinowe Zespoły Trakcyjne wynajęły Koleje Dolnośląskie od partnerów biznesowych. Jak tłumaczy przewoźnik, decyzja jest spowodowana uszczupleniem taboru spalinowego spółki w ostatnim czasie.

Dwa SZT należące do bydgoskiej firmy Pesa oraz niemieckiej spółki Arriva zaczęły już wozić pasażerów samorządowego przewoźnika. Decyzja zarządu Kolei Dolnośląskich o dzierżawie pojazdów jest spowodowana uszczupleniem taboru spalinowego spółki w ostatnim czasie. Dwa nowoczesne Spalinowe Zespoły Trakcyjne uczestniczyły w wypadkach spowodowanych przez kierowców, którzy wjechali pod koła pociągów na niestrzeżonych przejazdach kolejowych. Dodatkowo sześć z wykorzystywanych przez Koleje Dolnośląskie pociągów spalinowych musi przejść do końca roku zaplanowane wcześniej okresowe przeglądy techniczne. Bez takich przeglądów pojazdy nie mogłyby przewozić pasażerów – tłumaczy przewoźnik.

– Zdajemy sobie sprawę z oczekiwań naszych pasażerów, dlatego zdecydowaliśmy się w trybie pilnym na dzierżawę dwóch pojazdów, ponieważ komfort podróżnych jest dla nas priorytetem. W najbliższym czasie Urząd Transportu Kolejowego w porozumieniu z producentem naszych pociągów wypowie się na temat składów uszkodzonych podczas kolizji drogowych. Mamy nadzieję, że oba pociągi jak najszybciej wrócą na dolnośląskie tory – zapowiedział Bogusław Godlewski, rzecznik prasowy Kolei Dolnośląskich.

Koleje Dolnośląskie dysponują 25 Spalinowymi Zespołami Trakcyjnymi, wyprodukowanymi głównie przez bydgoską firmę Pesa. Koszt dzierżawy dwóch spalinowych składów przez spółkę wynosi 6 000 zł dziennie. Tabor samorządowego przewoźnika do końca roku zwiększy się również o 11 nowoczesnych pięcioczlonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych. Każdy z nowych pociągów będzie mógł jednorazowo przewieźć nawet 500 osób. Pierwsze dwa składy zaczną wozić pasażerów już od 3 października na trasie Wrocław Główny – Jelenia Góra – Szklarska Poręba.

<http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/koleje-dolnoslaskie-wynajely-szty-z-pesy-i-arrivy-musza-uzupelnic-niedobory-83747.html>

## **STK rozważa inwestycje we własne lokomotywy**

Dzięki wejściu w skład Grupy OT Logistics STK stała się częścią łańcucha logistycznego, co poprawiło jej pozycję na rynku. Przewoźnik kolejowy ma odegrać ważną rolę w międzynarodowej ekspansji grupy. Z myślą o niej są prowadzone przygotowania do zakupu taboru, w tym elektrycznych lokomotyw wielosystemowych – mówi w rozmowie z „Rynkiem Kolejowym” prezes STK, Adrian Gierczak.

**Łukasz Malinowski, Rynek Kolejowy: Jak po zmianach właścicielskich wygląda sytuacja w STK. Przed przejęciem firmy przez OT Logistics sprzedano większość taboru. Czym teraz dysponujecie?**

**Adrian Gierczak, prezes STK:** Praktycznie wszystkie lokomotywy, które wykorzystujemy, przeszły naprawy główne w latach 2015-2016. Ich sprawność techniczna, mimo nie najnowszej konstrukcji, jest satysfakcjonująca. Z tego powodu zawarliśmy długoterminowe, wykraczające poza rok 2020 kontrakty na ich dzierżawę. Dzięki długiemu terminowi mieliśmy możliwość wynegocjowania dosyć dobrych warunków, w tym także cenowych.

Głównym partnerem jest Industrial Division. Jednostkowo uzupełnialiśmy tabor na okres zwiększonych przewozów także od innych kontrahentów, jednakże obowiązywanie tych umów już się skończyło.

**Czy obecnie STK posiada jakiegokolwiek lokomotywy na własność, czy całość taboru jest dzierżawiona?**

Poza pojedynczymi przypadkami posiadamy tabor dzierżawiony: udział taboru własnego jest nieduży w skali całego taboru, którym dysponujemy. Opiaramy się na taborze dzierżawionym.

**Jaki to tabor?**

Dla uproszczenia i lepszego zobrazowania można powiedzieć, że we wspólnym poolu taborowym ze szczecińską Koleją Bałtycką mamy 40 lokomotyw elektrycznych i spalinowych. Akcenty w podziale pracy są rozłożone tak, że STK głównie przewozi, a Kolej Bałtycka obsługuje bocznice, na czym w przyszłości skoncentruje się jeszcze mocniej – od dwóch miesięcy obsługuje np. port w Świnoujściu. Odpowiada temu podział taboru: STK ma 20 lokomotyw elektrycznych i 10 spalinowych, a Kolej Bałtycka – pojazdy spalinowe. Istnieje oczywiście fluktuacja, jednak na ogół ilostan taboru utrzymuje się na takim właśnie poziomie.

### **Taki model funkcjonowania przedsiębiorstwa jest rozwiązaniem docelowym, czy może jednak będziecie rozważać zakup nowych lokomotyw i wagonów?**

W przypadku lokomotyw dzierżawa to stan obecny, ale naszym zdaniem nie jest programem docelowym. Przygotowujemy plany inwestycyjne, które mogą przynieść korzyść Grupie. Postawienie na tabor własny – lokomotywy i wagony – jest w dłuższej perspektywie koniecznym kierunkiem rozwoju. Powinien być to tabor nowocześniejszy, wielosystemowy, umożliwiający pracę bez wymiany maszyny na granicy. To standardy, które chcemy osiągnąć. W naszej ocenie tego będzie wymagał rynek i te standardy będą w przyszłości powszechnie obowiązywać.

### **Czy strategia OT Logistics zakłada utrzymanie dwóch osobnych spółek?**

Tak, przy czym ich kompetencje kolejowe będą się nawzajem uzupełniać. STK będzie realizowała swój biznes w przewozach kolejowych, a Kolej Bałtycka – w obsłudze bocznic i przewozach okołobocznicowych. Przewozy pociągowe obsługiwane lokomotywami elektrycznymi w kontekście Kolei Bałtyckiej praktycznie nie wchodzi w rachubę. Strategia dla spółek musi uwzględniać rentowność przedsiębiorstw. W związku z powyższym rozważamy scenariusz łączenia spółek przy zachowaniu ich odrębności kompetencyjnej i strukturalnej.

Zupełnie redefiniowano funkcję handlową – obecnie jest ona prowadzona w Grupie przez dział handlu OTL. Spółki kolejowe natomiast sprzedają swoją ofertę w ramach procedury wewnętrznej do działu handlu, który negocjuje warunki współpracy między nami a partnerami z zewnątrz. Osoby odpowiedzialne za poszczególne rynki prowadzą odpowiednie projekty handlowe.

### **Największym wyzwaniem dla polskich przewoźników kolejowych pozostaje infrastruktura. Jej stan pozostawia wiele do życzenia, a prowadzone prace modernizacyjne to często niewygodne objazdy. Jak sobie z tym radzicie?**

Poprawa parametrów infrastruktury bez wątpienia była konieczna. Jest ona szansą, która wpłynie na działalność przewoźników. Z efektów będzie jednak można korzystać dopiero za kilka lat, a przez ten czas nie można przecież zawiesić firmy na kołku. Perturbacje wynikające z zamknięć są niejednokrotnie dla przewoźników w trakcie wykonywania zadania przewozowego bardziej dotkliwe, niż wynikałoby to z ich charakterystyki planistycznej. Utrudnia to kalkulacje ofert, a i tak potem kongestia na szlakach i przestoje z powodu utrudnień w ruchu komplikują nam nieraz wykonanie zobowiązań. Z jednej strony chcemy być rzetelni, z drugiej – atrakcyjni dla klienta, a na końcu i tak zderzamy się z rzeczywistością: słabo się jeździ po tym, co mamy.

Trudno mi w tej chwili ocenić, czy dynamika zamknięć jest odpowiednia. Oczywiście trzeba brać pod uwagę wiele czynników, w tym bardzo ważny finansowy, tj. dostępność środków unijnych. W infrastrukturę inwestuje jednak nie tylko PKP PLK, ale także my, przewoźnicy. Niestety naszych kosztów nie bierze się pod uwagę.

### **Pomimo tych wszystkich problemów w ramach Grupy OTL działa się łatwiej?**

Teraz STK jest bezpośrednio wpisane w strukturę korporacyjną, a to oznacza, że działalność prowadzona jest inaczej niż dotychczas. Przede wszystkim, przedstawiając ofertę, występujemy teraz pod marką OTL. Czyni to naszą ofertę znacznie atrakcyjniejszą. Poza tym sprzedajemy też ofertę w ramach pełnego łańcucha logistycznego – spajamy różne elementy logistyki drogowej, kolejowej i morskiej w zależności od potrzeb klienta. Jesteśmy zaangażowani w transporty do i z polskich portów.

Jest wiele dostrzegalnych korzyści – firma rośnie razem z rynkiem, nie mamy problemów z pozyskiwaniem kontrahentów. Rośniemy wraz z całą Grupą.

### **Prezes OTL, Zbigniew Nowik, wspominał w swoim czasie, że przejęcie przez OTL będzie dla STK szansą, by zaistnieć na całym korytarzu Bałtyk – Adriatyk. Czy spółka przygotowuje się do intensywnej działalności poza granicami Polski?**

Intensywnie pracujemy nad takimi projektami. Na niedawnym spotkaniu z wiceprezesem zarządu grupy Richardem Jenningsem, odpowiadającym za rozwój potencjału na rynkach międzynarodowych, rozmawialiśmy o różnych możliwych projektach. Na razie jest chyba zbyt wcześnie na dyskusje o szczegółach. Niemniej jednak uważamy, że projekty są jak najbardziej realne.

<http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/stk-rozwaza-inwestycje-we-wlasne-lokomotywy-83742.html>

### **PKP Intercity z umową na elektryczno-spalinową lokomotywę Pesy**

Podpisanie umowy pomiędzy Pesą a PKP Intercity oznacza, że program budowy lekkiej lokomotywy z dwoma napędami – elektrycznym i spalinowym – właśnie wystartował. – Po udanej implementacji w PKP Intercity lokomotywa będzie dobrą ofertą dla intermodalu – mówi Robert Świechowicz, prezes bydgoskiej Pesy.

Teraz Pesa zabierze się za projektowanie pojazdu. Kwestią zasadniczą będzie wybór i zabudowanie napędu lokomotywy, który ma zapewnić uniwersalne wykorzystanie go przez PKP Intercity. Nie będzie to łatwe, bo dotąd żadna z polskich firm nie ma doświadczenia w budowie lokomotywy, która także w ruchu liniowym rozpędzi się do minimum 120 km/h na szlakach nieelektryfikowanych. Wiadomo natomiast, że łatwiej pójdzie Pesie z budową pudła, konstrukcja będzie bowiem bazować na istniejącej już platformie Gama.

– Dla nas ten projekt jest konieczny, dotąd nigdy nie udało nam się zrealizować projektu wspólnie z przewoźnikiem. Proces badawczy jest długi i budowa zupełnie nowych pojazdów wysoko wyspecjalizowanych dużo kosztuje. Dlatego bardzo cieszymy się, że wspomóż nas Narodowe Centrum Badań i Rozwoju. Chcemy, by produkt był dokładnie taki, jakiego przewoźnik potrzebuje – powiedział Robert Świechowicz, prezes bydgoskiej Pesy.

– Chcemy by mogła też wykonywać manewry, by mogła przejechać w przypadku braku prądu w sieci trakcyjnej i dowieźć pasażerów bezpiecznie do stacji przeznaczenia. Zakładamy, że po udanej implementacji w PKP Intercity lokomotywa będzie dobrą ofertą dla intermodalu. Razem z poznańskim instytutem Pojazdów Szynowych mamy odpowiednie kompetencje, by pojazd zbudować – dodał Świechowicz.

Zaprojektowanie i zbudowanie prototypu „Gamy Duo” zakłada roczne testy wyprodukowanego sprzętu i, po spełnieniu parametrów produktu, zakup jego przez PKP Intercity. Nie będzie potrzeba specjalnego przetargu w tym względzie. Termin „Partnerstwo innowacyjne” zakłada zwolnienie z przetargu w przypadku udziału w projekcie. Prawdopodobnie, niezależnie od dzisiejszej umowy, PKP Intercity rozpisze przetarg na 10 lokomotyw o charakterystyce podobnej do obecnie opisanej.

<http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/pkp-intercity-z-umowa-na-elektrycznospalinowa-lokomotywe-pesy-83692.html>