

Koleje będą jeszcze większe

TRANSPORT | Nowy tabor, a także nowa baza utrzymania pociągów w Sochaczewie. Takie plany rysują władze mazowieckiego przewoźnika.

MAREK KOZUBAL

Wśród najważniejszych zadań, jakie stoją przed spółką Koleje Mazowieckie w najbliższych miesiącach, a także w kolejnych latach, znajduje się unowocześnianie taboru. Spółka ta to jeden z poważniejszych regionalnych graczy kolejowych w Polsce. W poprzednim roku Przewozy Regionalne miały 79,5 mln pasażerów, czyli odnotowały ich wzrost w porównaniu z rokiem poprzednim o 3,4 proc. Z kolei drugie w całym kraju Koleje Mazowieckie przewiozły 60,9 mln pasażerów, o 3,7 proc. mniej rok do roku.

W tym roku dotacje samorządu mazowieckiego dla tej spółki wyniosą 255 mln zł. Przypomnijmy, że w spółce Koleje Mazowieckie – KM Samorząd Województwa Mazowieckiego posiada 100 proc. udziałów kapitału zakładowego.

50 km od stolicy

Spółka ta ma ambitne plany. Z informacji przekazanej przez Donatę Nowakowską, rzecznikę Kolei Mazowieckich wynika, że w planach jest zaprojektowanie, sfinansowanie i wybudowanie (wraz z wyposażeniem) oraz eksploatacja wolno stojącej hali napraw pojazdów w Sochaczewie. Przedsięwzięcie zostanie zrealizowane w według modelu partnerstwa publiczno-prywatnego.

Podstawową funkcją hali ma być umożliwienie dokonywania napraw pojazdów różnych typów. Umowa zostanie zawarta na minimum 14 lat. Inwestor prywatny będzie mógł wykonywać naprawy taboru także dla innych przewoźników kolejowych.

Nowa inwestycja będzie przyległa do istniejącej Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie i będzie się składała z: hali napraw nadwozi wraz z malarnią, tzw. przesuwni, warsztatów naprawczych i przeglądowych, magazynów, myjni taboru i torów postojowych.

Atutem wybranej dla inwestycji lokalizacji jest bezpośrednie sąsiedztwo z linią kolejową E-20 Warszawa–Poznań–Terespol. W niewielkiej odległości znajdują się również dworzec kolejowy Sochaczew oraz autostrada A2. Sochaczew leży zaledwie 50 km na zachód od Warszawy. Jak zapewniają przedstawiciele przewoźnika, usytuowanie zakładu w tym mieście wpłynie na rozwój powiatu sochaczewskiego, bo umożliwi zatrudnienie dodatkowo ok. 200 osób. Szacunkowa wartość inwestycji może wynieść około ćwierci miliarda złotych.

Warsztaty w Radomiu

Kolejną poważną inwestycją KM planowana jest w Radomiu. Ma tam powstać tzw. punkt utrzymania pojazdów kolejowych.



♦ **Koleje Mazowieckie** pod względem posiadanego taboru są najnowocześniejszym regionalnym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym w kraju

wych. Przeprowadzane będą tam przeglądy pojazdów – głównie trakcyjnych dwuczłonowych. Obiekt będzie zlokalizowany na działkach dzierżawionych przez KM od radomskiego samorządu na podstawie umowy dzierżawy na 40 lat oraz na

RZECZPOSPOLITA

PISALIŚMY O TYM:

Warszawska Kolej Dojazdowa wymienia tabor.
„Pociągi niczym z »Gwiezdnych wojen«”
26 kwietnia 2016 r.

zycieregionow.pl

wydzielonej przez PKP S.A. działce.

Radomskie zaplecze warsztatowe będzie wyposażone m.in. w halę przeglądowo-naprawczą posiadającą dwa tory z kanałem, myjnię przejazdową, tory postojowe, magazyn. W tym miejscu naprawiane i odnawiane będą pociągi kursujące na trasach: Radom–Dęblin, Radom–Drzewica, Radom–Skarżysko Kamienna oraz obsługujące tzw. ruchu pozaszczętowy na trasie Radom–Warszawa–Radom.

Władze spółki szacują, że w tym radomskim zakładzie

znajdzie pracę dodatkowo ok. 40 osób.

Nowe składy

Mazowiecki przewoźnik do 2022 r. planuje też zakupić 71 sztuk nowego taboru. Pula ta obejmuje dziesięć nowych dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz 61 pięcioczłonowych EZT. Spółka planuje ich zakup z wykorzystaniem środków unijnych.

Plany są takie, aby do 2018 r. do spółki trafiło sześć nowych pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT), które będą przeznaczone do obsługi trasy Warszawa–Działdowo, a do 2019 r. dodatkowo dziesięć nowych dwuczłonowych EZT do obsługi relacji: Radom–Dęblin, Radom–Skarżysko Kamienna, Radom–Drzewica, Radom–Warka. Pozostałe pociągi skierowane zostaną do obsługi tras kolejowych znajdujących się w Warszawie i 39 ościennych gminach, np. Warszawa–Tuszczy (16 EZT, planowany czas dostarczenia pojazdów 2019 r.), czy Góra Kalwaria–Czachówek–Warszawa–Modlin (15 EZT, 2020).

Obecnie Koleje Mazowieckie

pod względem posiadanego taboru są najnowocześniejszym regionalnym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym w Polsce. W 38 proc. to pojazdy nowe (119 sztuk), pozostałe 62 proc. stanowią pojazdy w mniejszym i większym stopniu zmodernizowane (197 sztuk).

W latach 2017–2019 spółka planuje wycofanie z eksploatacji i sprzedaż starszych maszyn. W tym roku będzie to 15 pociągów, w 2018 – 10, a w 2019 r. – sprzedaż kolejnych 14 EZT.

Dla porównania warto przypomnieć, że Koleje Mazowieckie, rozpoczynając swoją działalność w 2005 r., dysponowały 184 pociągami EN57, które były dzierżawione od PKP Przewozy Regionalne. W 2008 r. samorząd województwa mazowieckiego zakupił dla spółki dziesięć elektrycznych zespołów trakcyjnych ER75 Flirt wyprodukowanych przez firmę Stadler Bussnang AG, które obecnie kursują na linii Warszawa–Siedlce, a także 37 wagonów piętrowych firmy Bombardier Transportation GmbH.

Ważnym rokiem dla KM pod względem rozbudowy floty był 2011, kiedy to park taborowy powiększył się o 16 elektrycznych zespołów trakcyjnych

EN76 Elf, zakupionych z dofinansowaniem unijnym do obsługi pociągów lotniskowych. W tym samym roku spółka zakupiła 11 lokomotyw elektrycznych TRAXX produkcji Bombardiera. Dzięki temu Koleje Mazowieckie jako pierwszy przewoźnik w Polsce uruchomiły pociągi w systemie „push-pull”. Piętrusy najpierw kursowały na liniach w kierunku Radomia, Płocka, Łukowa i Działdowa, a dziś rozkładują poranny i popołudniowy tłok w szczytach komunikacyjnych także na linii do Skierniewic.

Od 2015 r. spółka ta posiada też 12 pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych 45WE Impuls produkcji NE-WAG S.A. Pojazdy te kursują na linii Warszawa–Skierniewice.

Impuls jest najszybszym pojazdem wyprodukowanym przez polską firmę, o czym można było się przekonać podczas testu prędkości, jaki odbył się 29 sierpnia 2015 r. na Centralnej Magistrali Kolejowej. Wówczas pojazd ten osiągnął prędkość 226 km/h. ©

@ masz pytanie, wyślij e-mail do autora

m.kozubal@rp.pl