



## raport

**w układzie push-pull. Dostawy ich są jednak nieco opóźnione. Istnieje zagrożenie, że Pesa nie dostarczy wam tych pociągów na czas?**

Trudno mówić w tej chwili o zagrożeniu. Mamy obietnicę zarządu Pesy Bydgoszcz, że umowa zostanie zrealizowana do końca roku. Wiem, że produkcja pociągów, która absorbuje środki unijne, ma tam priorytet. Patrząc na to optymistycznie, bo często bywam w Bydgoszczy i dostrzegam postęp w produkcji. Przekonują mnie też testy, które właśnie trwają na torze doświadczalnym w Żmigrodzie. Rokowania są dobre. Dodatkowy termin dostaw wszystkich pojazdów to 7 grudnia.

**Uda się wprowadzić te składy na tory od nowego rozkładu jazdy, który zacznie obowiązywać w połowie grudnia?**

Myszę, że będzie to raczej początek 2016 r., nie później jednak niż pierwszy kwartał. Kwestia przeszkolenia obsługi, maszynistów i osób, które będą się zajmowały składami, to maksymalnie 2-3 tygodnie.

**O jakich planach zakupu taboru w następnych latach możemy już powiedzieć czytelnikom?**

To, o czym na razie mogę mówić, to plan, aby w Radomiu wybudować nową halę utrzymania oraz kupić 10 nowych pojazdów. Jesteśmy w kontakcie z prezydentem Radomia, mamy już umowę na 40-letnią dzierżawę terenu, gdzie miałyby powstać nowa hala. Można więc powiedzieć kolokwialnie, że maszyna poszła w ruch.

**W jaki sposób zamierzacie finansować tę inwestycję i o jakie pojazdy chodzi?**

Sprawdzamy różne możliwości finansowania inwestycji. Powstały już na ten temat stosowne analizy. Wybudowanie bazy wraz z zakupem taboru wstępnie oszacowaliśmy na 140 do 150 mln zł. Myślimy o zakupie dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Takich pojazdów w Kolejach Mazowieckich jeszcze nie było.

**Skąd wziął się pomysł zakupu krótkich pojazdów? Do tej pory spółka szukała raczej możliwości zwiększenia pojemności taboru, czego przykładem są inwestycje w wagony piętrowe czy 5-członowe Impulsy.**

W tej chwili na kilku liniach tabor wielkości EN57 jest za duży i z tytułu eksploatacji tych pojazdów ponosimy za duże koszty, zarówno za dostęp do infrastruktury kolejowej, jak i za energię trakcyjną. Na przykład wysyłanie do Skarżyska-Kamiennej pociągu z 212 miejscami siedzącymi to zdecydowanie przesada. Dwuczłonowe EZT mogłyby jeździć z Radomia w kierunku Warszawy, Skarżyska-Kamiennej, do Drzewicy i dalej, a także do Dębłina. Z drugiej strony liczymy też, że nowe EZT przyciągną nowych podróżnych. Nasze obserwacje są takie, że po wprowadzeniu na tory nowoczesnych składów zawsze rosły nam potoki pasażerskie. Jeśli weźmiemy pod uwagę plany remontowe PKP PLK, należy się spodziewać, że kolej będzie zyskiwać na atrakcyjności. W razie potrzeby takie dwuczłonowe EZT będziemy wypuszczać na trasy w trakcji wielokrotnej.

**A co z najstarszymi pojazdami serii EN57?**

Właśnie ogłosiliśmy przetarg na naprawę w poziomie utrzymania P4 dla EZT serii EN57 i AKM oraz naprawę w poziomie utrzymania P5 połączoną z modernizacją aż 39 pojazdów. Cały proces chcemy zakończyć do 31 maja 2017 r. Na tym zakończymy modernizację EN57 w poziomie P5. Zakładamy, że najstarsze pojazdy tej serii będą wycofywane z eksploatacji w latach 2017-2018. Wkroczyliśmy więc w erę wyłącznie nowych i zmodernizowanych pociągów w Kolejach Mazowieckich.

# Czesław Sulima: W Kolejach Mazowieckich kończy się era EN57

Jedna z największych spółek kolejowych w kraju, Koleje Mazowieckie, przygotowuje się do kolejnego etapu odnowy taboru. O najbliższych założonych przez przewoźnika inwestycjach rozmawialiśmy podczas targów Trako z Czesławem Sulimą, członkiem zarządu Kolei Mazowieckich, dyrektorem eksploatacyjnym tej firmy.

**Michał Szymajda, „Rynek Kolejowy”:** Jesteśmy właśnie w jednym z 12 zamówionych przez pana spółkę Impulsów. Czy nie boi się pan o terminowość dostaw i jak ocenia pan pierwsze miesiące ich eksploatacji?

**Czesław Sulima, członek zarządu Kolei Mazowieckich:** Proces dostaw przebiega bardzo płynnie. Nie mamy co do tego żadnych zastrzeżeń. Jesteśmy teraz w dziewiątym wyprodukowanym dla KM przez Newag Impulsie. Dziesiąty pojazd odbierzemy w ciągu tygodnia. Liczymy na to, że ostatnie zamówione pociągi dotrą do nas na początku listopada. Pozyskane dotąd składy spisują się znakomicie. Poza naprawę drobnymi usterkami są w zasadzie bezawaryjne. Co prawda na razie jeżdżą u nas zaledwie od początku czerwca, ale taki stan rzeczy niezwykle buduje zaufanie do tego produktu. Wiem, że pasażerowie korzystający z Impulsów na linii Warszawa – Skierniewice są bardzo zadowoleni. Po zakończeniu modernizacji tej linii przez PKP PLK, co powinno nastąpić w grudniu tego roku, będziemy dysponować doskonałym taborem na szlaku o dobrych parametrach, co z pewnością poprawi komfort podróżowania i przełoży się na wzrost liczby pasażerów.

**Tuż obok pociągu, w którym rozmawiamy, stoi jeden z 22 zamówionych przez was wagonów piętrowych, a także jedna z dwóch elektrycznych lokomotyw do ciągnięcia i pchania tych składów**