

Z Robertem Stępnem,
prezesem Kolei
Mazowieckich,
rozmawia Jan Kucel



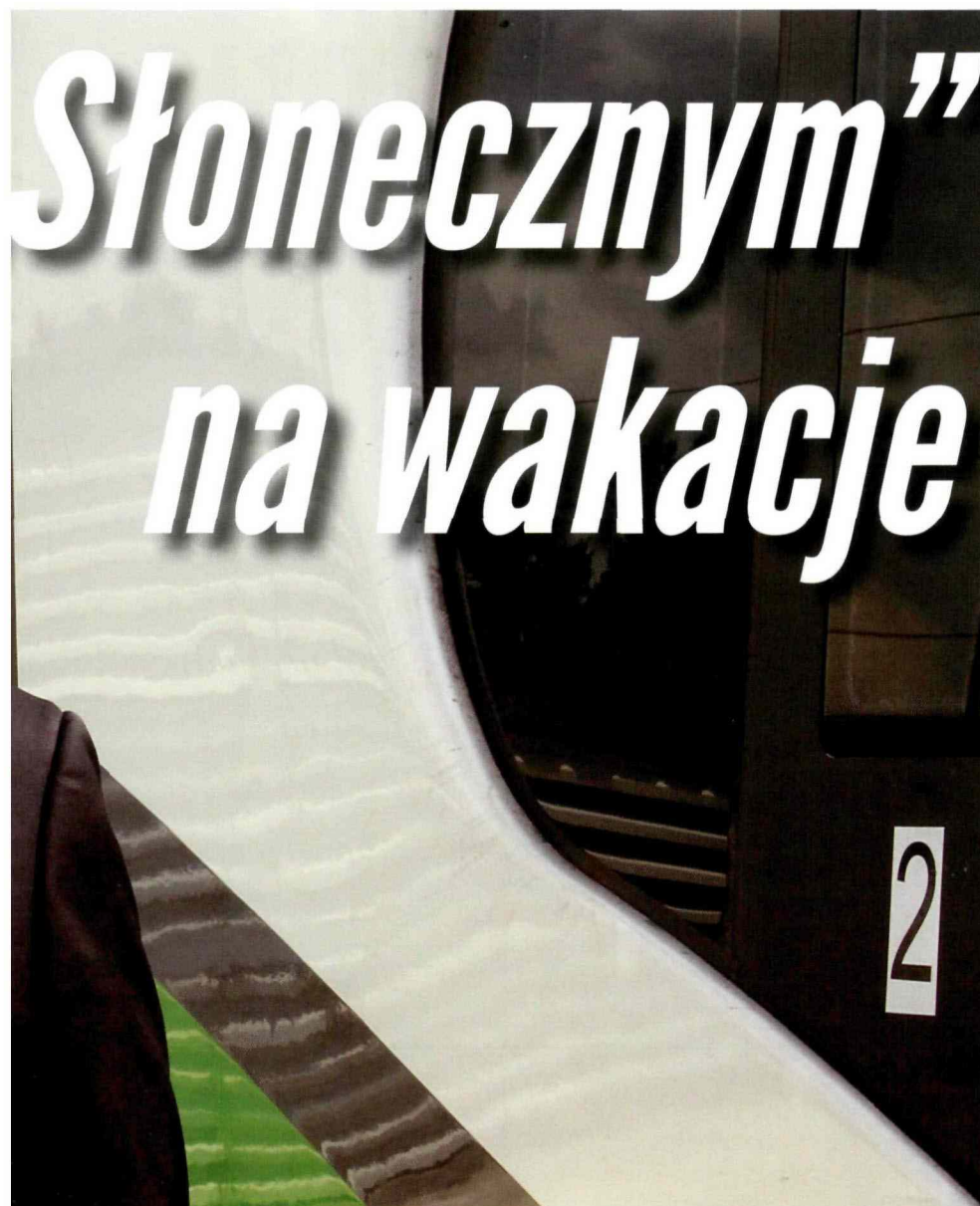
Panie Prezesie, wielkimi krokami zbliżają się wakacje. Wielu warszawiaków planuje urlopy i wyjazdy m.in. nad polskie morze. Koleje Mazowieckie po raz czternasty uruchamiają swoje wakacyjne połączenie stolicy z Pomorzem, czyli pociąg „Słoneczny”. Proszę opowiedzieć o szczegółach oferty.

Pociąg „Słoneczny” 23 czerwca ruszy na szlak Warszawa Zachodnia – Ustka. Start „Słonecznego” ze stacji Warszawa Zachodnia zaplanowany jest o godz. 6.29. „Słoneczny” do Gdańska dotrze w 3 h 12 minut, a do Ustki w 5 h 39 minut. Z powrotem „Słoneczny” wyjedzie z Ustki o godz. 12.42. Pociąg będzie kursować codziennie, a w podróż nim można za darmo zabrać czworonoga lub rower. Połączenie będzie obsługiwane nowoczesnymi, klimatyzowanymi wagonami piętrowymi, a na pokładzie pociągu będzie można skorzystać z cateringu. Ceny

biletów pozostają takie same, jak przed rokiem. Cena za przejazd na trasie Warszawa Zachodnia – Ustka wynosi 60 zł, a do Trójmiasta bilet normalny kosztuje – 45 zł. Od tych cen naliczane są zniżki ustawowe i handlowe, a bilety dostępne są we wszystkich kanałach dystrybucji. Warto pamiętać o tym, że podróżni, kupując bilety na pociąg „Słoneczny”, w ramach akcji „Słoneczny wysyp rabatowy” otrzymają kartę rabatową, na podstawie której będą mogli skorzystać ze zniżek w wybranych obiektach na terenie Trójmiasta i Ustki. Ponadto można skorzystać także z atrakcyjnych zniżek na spektakle, wystawy i inne wydarzenia kulturalne w ramach akcji „Koleją do Kultury”. Partnerami akcji są placówki kulturalne z Mazowsza, Lubelszczyzny, Pomorza i Krakowa. Każdy z 32 partnerów akcji przygotował atrakcyjne rabaty.

Pociąg „Słoneczny” będzie zestawiony z nowoczesnych, klimatyzowanych wagonów, ale przecież nie cały tabor Kolei Mazowieckich jest nowy.

Tak, to prawda. Chcę jednak podkreślić, że jesteśmy spółką, która od początku swojej działalności nieprzerwanie inwestuje w tabor i efekty tych inwestycji są widoczne. Zaczynając działalność, Koleje Mazowieckie dysponowały jedynie dzierżawionymi i dość wysłużonymi 184 elektrycznymi zespołami trakcyjnymi EN57. Obecnie, pod względem posiadanego taboru, jesteśmy najnowocześniejszym regionalnym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym w Polsce. Park taborowy spółki to w 38 proc. pojazdy nowe (119 sztuk), a pozostałe 62 proc. stanowią pojazdy w mniejszym lub większym stopniu zmodernizowane (198 sztuk). Do tego trzeba będzie już niebawem doliczyć 71 sztuk nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych,



które do 2022 roku wyjadą na mazowieckie tory. Nowoczesny tabor to nasza wizytówka i nowa jakość przewozów kolejowych na Mazowszu.

Równoległe z inwestycjami w nowoczesny tabor, Koleje Mazowieckie inwestują w rozwój kanałów sprzedaży biletów.

Podróż transportem zbiorowym wiąże się z koniecznością zakupu biletu. Jeszcze kilka lat temu było naturalne, że potrzebując biletu, pasażerowie udawali się do kasy lub kupowali go bezpośrednio u kierownika pociągu. To się jednak zmienia. Rozwój inteligentnych systemów transportowych i idea smart ticketingu rewolucjonizują dystrybucję biletów. Dziś bilety na przejazdy pociągami uruchamianymi przez Koleje Mazowieckie można kupić w kasie, w pociągu, w biletomacie, za pośrednictwem telefonu komórkowego,

przez internet oraz zakodować na „Karcie Mazowieckiej”. Jest to rodzaj nośnika biletu zapisanego w formie elektronicznej na karcie bezstykowej. Na „Karcie Mazowieckiej” można zapisać następujące bilety: sieciowe imienne, odcinkowe imienne, strefowe imienne KM, abonamentowe KM; wydawane wg ofert specjalnych obowiązujących w pociągach KM, jednorazowe KM. Oprócz biletów KM na „Karcie Mazowieckiej” jest możliwość kodowania jednocześnie biletów ZTM.

Zakup nowoczesnego taboru to na pewno zwiększenie potencjału przewozowego spółki, ale także walka z problemami natury ekologicznej.

Transport kolejowy należy do najbardziej ekologicznych, jednak wciąż trzeba pracować, by był jak najbardziej przyjazny dla środowi-

ska. Przewoźnicy kolejowi powinni dążyć do wprowadzania rozwiązań służących m.in. optymalizacji zużycia energii trakcyjnej.

Koleje Mazowieckie są pierwszym w kraju pasażerskim przewoźnikiem kolejowym, który wdrożył Eco Driving. Dzięki zamontowaniu układów pomiarowych zużywanej energii trakcyjnej na eksploatowanych pojazdach spółka mogła zmienić sposób jej rozliczania. Obecnie następuje to na podstawie rzeczywistego zużycia energii. Eco Driving polega na wdrożeniu odpowiednich procesów, systemu teleinformatycznego oraz regulaminów umożliwiających realizację efektywnego zarządzania energią w trzech obszarach: ilości zużywanej energii w ruchu pojazdów, ogrzewania/chłodzenia pojazdów na postojach, tzw. Eco Parking, oraz rekuperacji – hamowania elektrodynamicznego.

Jakie korzyści niesie za sobą wdrożenie takiego rozwiązania?

Ilość energii zużywanej w ruchu pojazdów w głównej mierze zależy od płynności ruchu pojazdów, a to uzależnione jest od dwóch czynników: sytuacji ruchowej oraz od maszynistów, czyli od stosowania przez nich różnych praktyk w prowadzeniu pojazdów. Używając trenera opartego na wirtualnej rzeczywistości, uczymy maszynistów optymalnych technik jazdy, które oprócz zmniejszonego zużycia energii mogą wpłynąć także na poprawę komfortu podróży. Poprawa w płynności ruchu generuje zmniejszenie ilości zużywanej energii.

Ogrzewanie/chłodzenie pojazdów na postojach, tzw. Eco Parking to optymalizacja zasad gospodarki energią elektryczną na postoju oraz kontrola ich wypełniania przez pracowników. Część pojazdów użytkowanych w spółce ma możliwość oddawania energii do sieci trakcyjnej (rekuperacji). W warunkach ruchowych Warszawskiego Węzła Kolejowego odsetek energii zwracanej w ramach hamowania elektrodynamicznego jest uzależniony od typu pojazdu kolejowego oraz od maszynisty. Obowiązek hamowania elektrodynamicznego prowadzi do obniżenia kosztów energii trakcyjnej poprzez zmniejszenie jej zużycia oraz do oszczędzania elementów mechanicznych w układzie hamulcowym pojazdów trakcyjnych.