

KOŃCZY SIĘ ERA EN57

Z Prezesem Zarządu Robertem Stępnem w rozmowie o Zielonej Kolei i przyszłości taboru oraz planach spółki.

W trakcie Targów TRAKO Koleje Mazowieckie podpisały z PKP Energetyka list intencyjny, na mocy którego przewoźnik zadeklarował zamiast podmioty te zadeklarowały dołączenie do Programu Zielona Kolej. To jasna deklaracja dotycząca kierunku zmian w Spółce?

Podpisanie listu intencyjnego to jasny sygnał związany nie tylko z promocją działań w zakresie dążenia do neutralności klimatycznej w ramach branży, ale przede wszystkim zobowiązaniem do wdrażania proekologicznych przedsięwzięć w naszej działalności, co czynimy już teraz. Już kilka lat temu rozpoczęliśmy działania związane z oszczędnością energii trakcyjnej poprzez wdrożenie projektu Eco Driving. Priorytetem jest oszczędność energetyczna, ale także działanie, które przekłada się na realne oszczędności

finansowe, co w perspektywie idących w górę cen za energię ma niebagatelne znaczenie. Energia jest w naszym budżecie jedną z kluczowych pozycji.



Koleje
Mazowieckie

W związku z tym obniżenie kosztów eksploatacji oznacza zwiększenie puli środków, jakie możemy uzyskać na nasze inne działania, jak choćby zakup ekologicznego taboru. Za wartość dodaną uznajemy także kształtowanie właściwych postaw wśród pracowników Drużyn Trakcyjnych, którzy

w codziennej pracy wykorzystują zasady oszczędnego gospodarowania energią. To działanie pionierskie, choć wiemy, że także inni przewoźnicy już teraz stosują podobne rozwiązania. Przykładem jest Szybka Kolej Miejska w Warszawie. Cieszymy się, że jako przewoźnicy dajemy dobry przykład. Wierzę także, że z czasem tego rodzaju działania staną się normą. Bez tego założenia polityki unijnej związanej z redukcją śladu węglowego nie będą mogły zaistnieć w branży kolejowej, a kolej nie stanie się konkurencyjną i atrakcyjną - także jako przewoźnik towarowy - gałęzią transportu.

Potwierdzeniem tego kierunku są Wasze zakupy - na torach coraz więcej nowych pojazdów kosztem klasycznych EN57?

Era ezt EN57 zwyczajnie się kończy. I nie chodzi tu już wyłącznie o względy ekologiczne, ale też o standard, jakiego oczekują podróżni. Oni są coraz bardziej świadomi, także ekologicznie. I to dobrze, bo ich postawy są dla nas motywującym wyzwaniem. Na torach Mazowsza pojawiają się więc nowe pojazdy, lżejsze, o mniejszym zapotrzebowaniu na energię. To

Elektryczne zespoły trakcyjne serii **ER160 to niezwykle ekonomiczne pojazdy kolejowe**





także wyzwanie dla producentów, bo to przecież oni będą dążyć do wychodzenia naprzeciw potrzebom klienta – zarówno przewoźnika, jak i podróżnego.

Nowe pojazdy FLIRT od Stadlera to najbardziej widoczny przejaw tych zmian. Ile już macie na stanie i jak zmieniło to jakość połączeń?

Obecnie w naszej flocie są 21 pojazdy, a więc ponad 1/3 całego zamówienia. Myślę, że pojazdy FLIRT są nie tyle przejawem zmian, ile konsekwentną ewolucją na torach, jaką zaczęliśmy wraz z naszymi pierwszymi poważnymi zakupami taborowymi. Teraz nie ma już odwrotu. Naszym celem jest sukcesywna wymiana starszego taboru na nowy, coraz bardziej ekologiczny, o coraz wyższym standardzie. Tego się oczywiście nie zrobi w rok, czy dwa, ale trudno nie zauważyć, że standard podróży na wielu liniach, i mówię tu nie tylko o tych, gdzie jeżdżą nowe

pojazdy FLIRT, z roku na rok się poprawia. Dość wolno, ale jednak, zmienia się także infrastruktura, po której poruszają się coraz nowocześniejsze pojazdy. Rozwój to nasz cel i będziemy go konsekwentnie realizować w naszych kolejnych decyzjach związanych z zakupem taboru.

Sądzę, że warto tutaj powiedzieć o tym, czego nie widzą nasi podróżni, a co jest ważne w procesie eksploatacji tych pojazdów. A więc trochę fachowej wiedzy; elektryczne zespoły trakcyjne serii ER160 to niezwykle ekonomiczne pojazdy kolejowe. Zastosowane przez producenta najnowocześniejsze rozwiązania w zakresie zasilania i sterowania napędem, w tym trójpoziomowe falowniki trakcyjne, przyczyniły się do uzyskania bardzo niskiego współczynnika zużycia energii elektrycznej w przeliczeniu na 1 kilometr, kształ-

tującego się na poziomie około 7 kWh. Pojazdy te wyposażone są również w odzyskowy hamulec elektrodynamiczny, co umożliwia oddawanie do sieci trakcyjnej energii odzyskanej w procesie hamowania. Do osiągnięcia tak niskiej energochłonności przyczyniły się również zaawansowane technologie izolacji cieplnej nadwozia, co zmniejszyło zapotrzebowanie na energię potrzebną na ogrzewanie i chłodzenie pojazdów. W pojazdach zastosowano też nowoczesne oświetlenie LED o niskim zapotrzebowaniu energetycznym. Powyższe efekty udało się uzyskać bez jakiegokolwiek uszczerbku dla komfortu podróżowania.

Innowacyjne rozwiązania dla taboru to nie tylko zmiany w pojazdach. To także serwis. To wyposażenie zaplecza. Co jest standardem? Co może nim być? Myślę, że mogę o takie kwestie zapytać ponieważ Stadler Service Polska rozpoczęła budowę zaplecza dla ekt Kolej Mazowieckich.

Dla właściwego utrzymania pojazdów niezbędna jest odpowiednia hala z kanałami, która jest dostosowana do



długości pojazdów i rozwiązań technicznych zastosowanych w danym typie pojazdu. Chodzi więc o to, by długość i rodzaj kanału umożliwiła wykonanie kompletnych prac we wszystkich założonych poziomach utrzymania, a wynikających z dokumentacji systemu utrzymania pojazdu przy zapewnieniu wymaganej ergonomii pracy i zasad BHP. W procesach tych niezbędne są również pomosty stałe umożliwiające swobodny dostęp do aparatów i urządzeń umieszczonych na dachu pojazdu, które w większości w nowoczesnych pojazdach są tam montowane. Ponadto niezbędne są pomosty ruchome, suwnica, mobilne podnośniki kutruffa, waga do pomiaru nacisków, tokarnia podtorowa, automatyczne urządzenia do pomiaru zestawów kołowych oraz cały szereg innych drobnych urządzeń, tj. klucze pneumatyczne i inne narzędzia wspomagające pracę personelu oraz zapewniające sprawne i niezawodne utrzymanie pojazdów. Niezbędne w procesie utrzymania jest również odpowiednie zaplecze magazynowe z regałami wysokiego składowania, a także zaplecze biurowo-socjalne, które umożliwi właściwe przygotowanie logistyczne wykonywanych prac zarówno w zakresie dostępności przeszkolonego personelu, jak też prowadzonej na rzecz wykonywanych czynności dokumentacji.

W kontekście zakupu taboru i tego jakie rozwiązanie jest lepsze czy wygodniejsze. Chciałbym zahaczyć o temat tzw. pooli- taborowych. Jeden z przedstawicieli firmy, która prowadzi takie usługi powiedział, że dla niego najlepsza lokomotywa to taka nuda, która jeździ bez problemów. Czy zatem dla KM outsourcing usług i nadzieja na taką nudę w taborze nie jest lepszym rozwiązaniem niż zakup nowego taboru? Albo odwrotnie – pool taborowy nie jest rozwiązaniem korzystnym dla tak dużego przewoźnika?

Trudno odpowiedzieć jednoznacznie, jednak biorąc pod uwagę możliwości finansowe przewoźników pasażerskich – i tu trzeba uwzględnić fakt, że przewozy są z założenia deficytowe – forma ta, choć bardzo wygodna, jest kosztowna. Przy

możliwości korzystania z różnych programów pomocowych znacznie bardziej przystępny jest zakup pojazdów z dofinansowaniem, które w zrealizowanych do tej pory przez spółkę KM projektach wynosiło od 50 do nawet 80 proc. kosztu zakupu pojazdów czy też jego modernizacji. Gdyby nie te programy to przewoźnicy pasażerscy nie mogliby się rozwijać, albo rekompensata im przyznawana przez organizatora przewozów musiałaby być znacząco wyższa.



JUŻ KILKA LAT TEMU ROZPOCZĘLIŚMY DZIAŁANIA ZWIĄZANE Z OSZCZĘDNOŚCIĄ ENERGII TRAKCYJNEJ POPRZEZ WDROŻENIE PROJEKTU ECO DRIVING

Oczywiście, realizując taki model, trzeba wziąć pod uwagę też inne problemy, jak np. te związane z bieżącym utrzymaniem pojazdów, wykonywanymi naprawami w poziomach utrzymania P4 i P5, co generuje posiadanie niezbędnej rezerwy taborowej. Jednak przy uwzględnieniu i przewidzeniu tych aspektów możliwe jest takie przygotowanie postępowania przetargowego na zakup pojazdów, aby te niedogodności znacząco ograniczyć, czego przykładem jest przetarg spółki KM na dostawę 61 sztuk 5-członowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w którym przewidziano 18-letni serwis utrzymaniowy w poziomach P1 do P3 oraz w opcji naprawy w poziomie utrzymania P4. Reasumując, model zakupu z dofinansowaniem jest ekonomicznie korzystniejszy dla przewoźników pasażerskich.

Reagujecie również na uwagi pasażerów czego przykładem są zmiany dotyczące taboru, który kursuje po linii radomskiej?

Linia radomska przeszła w ostatnich latach sporo perturbacji i mam tu na myśli głównie prace modernizacyjne

infrastruktury. Dla nas tego rodzaju zmiany związane z jakością i parametrami technicznymi linii są kluczowe dla wprowadzenia nowszego taboru. Mieliliśmy na to dobry przykład po wznowieniu ruchu kolejowego 28 sierpnia tego roku. Technicznie nie zagrażało, trzeba było poprawić kilka kwestii w zakresie poprawnego działania urządzeń służących do zarządzania infrastrukturą, w związku z czym kwestia taboru dla końcowego efektu, jakim jest planowy przyjazd pociągu z punktu A do punktu B, była drugorzędna. W przypadku kolejowej ósemki wciąż zostało sporo do zrobienia. Ostatnim działaniem, jakie wdrożyliśmy było przesunięcie na tę linię kilku pojazdów „Impuls”. I to nie jest nasze ostatnie słowo, bo wiemy, że podróżni oczekują więcej. Jednak dla wdrożenia pewnych działań potrzeba czasu.

Na koniec pytanie- jak chcielibyście wykorzystać dostępne środki unijne w kontekście zakupu kolejnych partii taboru?

Mamy sporo planów. Obecnie realizujemy kontrakt, rekordowy w historii naszej spółki, ale też wyróżniający nas w całej branży. I tak jak w przypadku poprzednich zakupów, także w przyszłości zamierzamy konsekwentnie korzystać ze środków unijnych. Obecnie w naszych planach inwestycyjnych dotyczących nabycia taboru znajduje się zakup 122 sztuk pojazdów, a w tym:

- 10 dwuczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych,
- 20 piętrowych elektrycznych zespołów trakcyjnych,
- 32 pięcioczłonowe elektryczne zespoły trakcyjne,
- 30 wagonów piętrowych,
- 18 wodorowych zespołów trakcyjnych,
- 5 pojazdów elektryczno-akumulatorowych,
- 7 trójczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Wiem, że to ambitne plany. Ale jeśli jako przewoźnik chcemy równać do standardów europejskich, nie wyobrażam sobie innego kierunku działań.