

Warszawa, 26.01.2017 r.

Informacja prasowa

Projekty inwestycyjne w Kolejach Mazowieckich

Wśród najważniejszych zadań, jakie stoją przed spółką w najbliższych miesiącach, a także w kolejnych latach działalności, znajduje się unowocześnianie parku taborowego oraz inwestycje związane z rozwojem usług. Koleje Mazowieckie to dziś najnowocześniejszy regionalny kolejowy przewoźnik pasażerski w Polsce i tę pozycję spółka zamierza utrzymać w przyszłości.

Rozbudowa bazy utrzymania na terenie Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru Sochaczew

Przedmiotem przedsięwzięcia jest zaprojektowanie, sfinansowanie i wybudowanie (wraz z wyposażeniem) oraz eksploatacja wolnostojącej hali napraw pojazdów dla poziomu utrzymania P4, w tym świadczenie usług utrzymania w poziomie P4 na rzecz Spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. w zakresie jej taboru. Przedsięwzięcie zostanie zrealizowane w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego na podstawie ustawy z dnia 19 grudnia 2008 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym w ramach umowy z partnerem prywatnym wybranym w trybie ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi. Podstawową funkcją projektowanej hali ma być umożliwienie dokonywania napraw pojazdów różnych typów, składających się na tabor własny podmiotu publicznego, w tym: pojazdów elektrycznych – zespołów trakcyjnych (pięcicoślonych, czterocślonych, trójcślonych i dwucślonych) i lokomotyw oraz wagonów piętrowych: pojazdów spalinowych: dwu- i jednocślonych. Umowa zostanie zawarta na minimum 14 lat. Obecnie przygotowywana jest procedura zamówienia publicznego na wybór partnera prywatnego do realizacji inwestycji. Inwestor prywatny, w ramach prowadzonej działalności, będzie mógł wykonywać naprawy taboru dla innych przewoźników kolejowych.

Nowa inwestycja będzie przyległa do istniejącej Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie i będzie składała się z: hali napraw nadwozi wraz z malarnią, przesuwni wraz z przesuwnicą, specjalistycznych warsztatów naprawczych i przeglądowych, powierzchni magazynowych, całopociągowej myjni taboru i torów postojowych. Zadania z zakresu napraw P4 po stronie inwestora

prywatnego obejmą między innymi demontaż i montaż urządzeń, malaturę pojazdów oraz czynności naprawcze wynikające z Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU).

Atutem wybranej dla inwestycji lokalizacji jest bezpośrednie sąsiedztwo z linią kolejową E-20 Warszawa – Poznań – Terespol. W niewielkiej odległości znajduje się również dworzec kolejowy Sochaczew oraz autostrada A2. Usytuowanie nowej bazy w Sochaczewie jest także korzystne z punktu widzenia odległości od Warszawy, która wynosi niewiele ponad 50 km.

Głównym celem realizacji projektu w Sochaczewie jest obniżenie kosztów napraw okresowych taboru, szczególnie napraw w poziomie utrzymania P4. Realizacja założeń projektu pozwoli na dalszą poprawę jakości świadczonych usług przewozowych, a także poprawę bezpieczeństwa. Szacunkowa wartość inwestycji może wynieść około ćwierć miliarda złotych.

Spółka „Koleje Mazowieckie - KM” jako osoba prawna, w której Samorząd Województwa Mazowieckiego posiada 100 proc. udziałów kapitału zakładowego, może współrealizować przedsięwzięcie w ramach Platformy PPP zgodnie z ustawą o Partnerstwie Publiczno-Prawnym. Jako partner publiczny w ramach otwartej procedury przetargowej spółka liczy na znalezienie partnera prywatnego - najlepiej z branży kolejowej, który w ramach wieloletniej umowy PPP, wybuduje bazę utrzymaniowo naprawczą w Sochaczewie, zapewni w niej wieloletnie utrzymanie w poziomie P4 taboru Kolei Mazowieckich, mając również możliwość prowadzenia własnej działalności zarobkowej na zasadach komercyjnych. Takie rozwiązanie niesie za sobą także ogromne korzyści dla regionu powiatu sochaczewskiego i okolic, sprzyjąc będzie innowacyjności i rozwojowi nowych technologii. Powstanie około 200 nowych miejsc pracy. Spółka Koleje Mazowieckie zyska gwarancję priorytetowego dostępu do usług utrzymania, co będzie miało bardzo duże znaczenie przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na naprawy, w związku z zakupem nowych pojazdów kolejowych.

Budowa punktu utrzymania pojazdów kolejowych w Radomiu

Podstawowym założeniem technicznym dla budowy punktu utrzymania pojazdów kolejowych w Radomiu jest wykonywanie przeglądów pojazdów – ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów trakcyjnych dwuczłonowych – w poziomach utrzymania P1 oraz P2 bez konieczności ich rozłączania. Planowane zaplecze będzie zlokalizowane na działkach dzierżawionych przez KM od Urzędu Miasta w Radomiu na podstawie umowy długoletniej dzierżawy – 40 lat – oraz wydzielonej przez PKP S.A. działki stanowiącej część działki nr 3/35. Powiadomienie o zamiarze dokonania podziału, wyłączenia z ewidencji terenów zamkniętych i obrotu nieruchomości zostało wystosowane przez PKP S.A.

w maju ub.r. W listopadzie 2016 r. odbyło się spotkanie w terenie związane z podziałem, a planowany termin zakończenia podziału to koniec I kwartału 2017 r.

Zaplecze będzie wyposażone m.in. w:

- halę przeglądowo-naprawczą posiadającą dwa tory z kanałem (jeden tor do wykonywania przeglądów oraz drugi tor do wykonywania napraw) wraz z niezbędnym zapleczem warsztatowym wraz z wyposażeniem;
- nowoczesną myjnię przejazdową;
- zaplecze socjalne dla pracowników;
- tory postojowe;
- magazyn.

W nowym punkcie utrzymania pojazdów kolejowych utrzymywane będą pojazdy przeznaczone do obsługi ruchu regionalnego w tym połączeń:

- Radom-Dęblin,
- Radom – Drzewica,
- Radom – Skarżysko Kamienna

oraz ruchu aglomeracyjnego w godzinach pozaszczytowych Radom – Warszawa – Radom.

Szacunkowa liczba nowych miejsc pracy dla ok. 40 osób.

Polityka taborowa Kolei Mazowieckich

Koleje Mazowieckie, rozpoczynając swoją działalność w 2005 r., dysponowały 184 ezt EN57, które były dzierżawione od PKP „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. w ramach umowy dzierżawy zorganizowanej części przedsiębiorstwa. Do 2006 r. do eksploatacji włączono 11 spalinowych autobusów szynowych VT627 (7 sztuk) i VT628 (4 sztuki), udostępnionych przez samorząd województwa mazowieckiego. Rok później do posiadanych przez spółkę pojazdów dołączyły dzierżawione od samorządu województwa mazowieckiego 2 ezt serii EW60, które przed włączeniem do eksploatacji przeszły gruntowną modernizację. W 2008 r. samorząd województwa mazowieckiego zakupił dla spółki 10 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 rok 2011, kiedy to park taborowy powiększył się o 16 elektrycznych zespołów trakcyjnych EN76 „Elf”, które zostały zakupione przy wsparciu środków unijnych 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 rozładowują poranny i popołudniowy tłok w szczytach komunikacyjnych także na linii do Skierniewic.

Kolejny zakup to 12 pięcioczęłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych 45WE „Impuls” produkcji NEWAG S.A., które dołączyły do parku taborowego przewoźnika w 2015 r. Pojazdy te kursują na linii Warszawa - Skierniewice - jednej z najbardziej zatłoczonych pod względem liczby podróży. „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 osiągnął prędkość 226 km/h.

Krótko po zakupie „Impulsów” spółka zakupiła 22 wagony piętrowe i 2 lokomotywy GAMA- tym razem polskiego producenta, PESA Bydgoszcz S.A. Pojazdy te wykorzystywane są - podobnie jak pojazdy Bombardier - do obsługi pociągów przyspieszonych.

Oprócz ww. pojazdów spółka eksploatuje 9 nowych szynobusów serii SA (dwa dwuczłonowe produkcji NEWAG S.A. i siedem jednoczłonowych produkcji PESA Bydgoszcz S.A.), zakupionych przez samorząd województwa mazowieckiego. Obsługują one linie niezelektryfikowane lub te o mniejszych potokach podróży, np. Tłuszcz – Nasielsk – Sierpc – Płock czy Tłuszcz – Ostrołęka.

Zakup nowych pojazdów był realizowany równoległe z projektami modernizacji starszego taboru, co umożliwia jego dalszą eksploatację, zapewniając prawidłowy komfort podróży. Część pojazdów EN57 została zmodernizowana do standardu EN57AKM - 71 sztuk. Obecnie trwa realizacja ostatniej fazy modernizacji starszych pojazdów - do standardu EN57AL (obecnie jest ich 51, a docelowo będzie 68). Zakończenie planowane jest w maju. Pojazdy EN57AL kursują m.in. na linii nr 6, gdzie niedawno zakończył się remont infrastruktury.

Polityka taborowa spółki zakłada odchodzenie od modernizacji na rzecz zakupu wyłącznie nowego taboru, a także stopniowe wycofywanie z eksploatacji starszych pojazdów, co będzie miało zdecydowany wpływ na poprawę komfortu podróży.

W latach 2017 - 2019 spółka planuje wycofanie z eksploatacji starszych pojazdów (przed naprawami P4):

- w 2017 r. - sprzedaż 15 ezt,
- w 2018 r. - sprzedaż kolejnych 10 ezt,

- w 2019 r. - sprzedaż kolejnych 14 ezt.

Odnosnie realizacji projektów związanych z zakupem nowoczesnych pojazdów to w kolejnych latach zaplanowane są następujące inwestycje taborowe:

- do 2018 r. - 6 nowych pięciocłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, które przewidziano do obsługi relacji Warszawa – Działdowo,

- do 2019 r. zakup 10 nowych dwuczłonowych ezt, przewidzianych do obsługi relacji: Radom – Dęblin, Radom – Skarżysko-Kamienna, Radom – Drzewica, Radom - Warka, zadanie to wiąże się z budową punktu utrzymania pojazdów kolejowych w Radomiu,

- w latach 2019 - 2022 zakup 55 sztuk pięciocłonowych ezt przewidzianych do obsługi relacji leżących w Warszawskim Obszarze Funkcjonalnym (Warszawa i 39 ościennych gmin), tj.:

a) Warszawa - Tłuszcz - 16 ezt (2019),

b) Góra Kalwaria – Czachówek - Warszawa - Modlin - 15 ezt (2020),

c) Sochaczew - Warszawa - Celestynów - 12 ezt (2021),

d) Skierniewice - Warszawa – Mińsk Mazowiecki - 12 ezt (2022).

Obecnie Koleje Mazowieckie są pod względem posiadanego taboru najnowocześniejszym regionalnym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym w Polsce. Park taborowy spółki to w 38 proc. pojazdy nowe (119 sztuk), pozostałe 62 proc. stanowią pojazdy w mniejszym i większym stopniu zmodernizowane (197 sztuk). W kolejnych latach spółka zamierza utrzymać pozycję lidera, a poprzez pionierskie projekty w dalszym ciągu wyznaczać standardy dla pasażerskiego transportu kolejowego.

Informacje dla mediów:

Donata Nowakowska - Rzecznik Prasowy „Kolei Mazowieckich – KM”

e-mail: d.nowakowska@mazowieckie.com.pl, tel. 661 929 207

Koleje Mazowieckie – informacje o spółce

„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. została powołana 29.07.2004 r. przez Samorząd Województwa Mazowieckiego (51 proc. udziałów) i „PKP Przewozy Regionalne” sp. z o.o. (49 proc. udziałów). Od 2008 r., po odkupieniu udziałów od „PKP Przewozy Regionalne”, jedynym właścicielem spółki jest Samorząd Województwa. Obecnie Koleje Mazowieckie to najnowocześniejszy regionalny przewoźnik kolejowy w kraju i spółka z ponad 21 proc. udziałem w rynku przewozów pasażerskich. W 2015 r. z usług Kolei Mazowieckich skorzystało ponad 63 mln osób. W ciągu doby spółka uruchamia około 730 pociągów.

Prezesem Zarządu KM jest Artur Radwan.

Przewodniczącym Rady Nadzorczej KM jest Waldemar Kuliński.