

PKP Intercity. 7 mld zł na modernizację i zakup taboru

PKP Intercity zaktualizowało strategię taborową na lata 2016-2020 z perspektywą do 2023 roku. Spółka przeznaczy ponad 7 mld zł na modernizację i zakup taboru. Dzięki przeprowadzonym inwestycjom blisko 80 proc. połączeń uruchamianych przez przewoźnika będzie zestawianych z nowego lub zmodernizowanego taboru. Na programie skorzystają m.in. osoby z niepełnosprawnościami, rodziny czy rowerzyści. Dodatkowo w co najmniej 77 proc. pociągów dostępny będzie bezprzewodowy internet. Nowy i zmodernizowany tabor kursować będzie po całej Polsce i Europie.

Strategia z myślą o pasażerach

W grudniu br. PKP Intercity przyjęło nową strategię taborową na lata 2016 – 2020 z perspektywą do 2023 roku. Przewoźnik przeznaczy na nią ponad 7 mld zł. Środki na realizację będą pochodzić z różnych źródeł, m.in. spółka posłuży się swoimi zasobami finansowymi, pieniędzmi z dokapitalizowania z PKP SA oraz od instytucji zewnętrznych. PKP Intercity zamierza również pozyskać środki z UE - blisko 790 mln zł. Program obejmuje modernizację i zakup wagonów, lokomotyw oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT). Część z nich będzie przystosowana do prędkości 200 km/h lub wyższej.

Po zakończeniu programu pociągi PKP Intercity będą zestawiane w blisko 80 proc. z nowego lub zmodernizowanego taboru. Ponadto około 80 proc. taboru pasażerskiego będzie wyposażone w gniazda elektryczne, w 94 proc. pasażerowie skorzystają z klimatyzacji, natomiast w co najmniej 77 proc. taboru podróżni podłączą się do bezprzewodowego internetu. Dodatkowo w każdym pociągu ma być przestrzeń przystosowana dla osób poruszających się na wózkach oraz miejsce na rowery.

- W 2017 roku prognozujemy, że zysk spółki PKP Intercity wyniesie około 270 mln zł i przewieziemy ponad 40 mln pasażerów. To daje nam jeszcze większy impuls do działania. Do końca 2023 roku na podwyższenie komfortu podróży w naszych pociągach przeznaczymy ponad 7 mld zł. Jest to najwyższa w historii spółki kwota wydana na inwestycje w tabor. Z myślą o różnych grupach pasażerów wprowadzimy m.in. wielofunkcyjne wagony COMBI, a także wagony ze specjalnymi miejscami dla dzieci „Stefa Małego Podróżnika”. Będzie to jednak początek zmian. Nasze plany sięgają znacznie dalej poza rok 2023 – mówi Marek Chraniuk, Prezes Zarządu PKP Intercity.

Strategia z myślą o innowacjach

Spółka rozpoczęła współpracę z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju dotyczącą opracowania innowacyjnych projektów taborowych. W ramach partnerstwa innowacyjnego, wraz z producentami i instytucjami badawczymi, PKP Intercity planuje zrealizować trzy projekty taborowe. Rezultatem mają być pojazdy najlepiej dostosowane do potrzeb przewoźnika dalekobieżnego. Do końca roku 2023 PKP Intercity planuje zaprojektować i kupić: 25 lokomotyw elektrycznych, 7 elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz 2 składy typu push-pull. Pojazdy mają być przystosowane do prędkości 160 - 230 km/h. W ramach tego modelu przewoźnik zamierza docelowo

prędkości 100 – 200 km/h. W ramach tego modelu, przewoźnik zamierza docelowo pozyskać: 38 elektrycznych zespołów trakcyjnych, 52 lokomotywy elektryczne oraz 15 składów typu push-pull.

- Przy realizacji zaktualizowanej strategii PKP Intercity wprowadzi specjalny program zakupowy w przypadku prototypowych pojazdów stworzonych w ramach partnerstwa innowacyjnego. Najpierw zostaną dostarczone jednostki testowe, które przejdą procedurę sprawdzającą, w celu wyeliminowania tzw. chorób wieku dziecięcego. Po ich wykluczeniu nastąpi dostarczenie reszty pojazdów. Dzięki temu po torach kursować będą sprawdzone i niezawodne pojazdy – podkreśla Krzysztof Mamiński, Prezes Zarządu PKP SA.

Strategia z myślą o różnych potrzebach podróżnych

W sumie w ramach strategii do 2023 roku PKP Intercity zmodernizuje ponad 700 wagonów i kupi 185 nowych. Znajdą się wśród nich pojazdy przedziałowe i bezprzedziałowe, 1 i 2 klasy, gastronomiczne oraz do przewozu rowerów, wielofunkcyjne wagony COMBI oraz wagony ze „Strefą Małego Podróżnika”. Ponadto pasażerowie skorzystają z 19 nowych i 14 zmodernizowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz dwóch składów typu push-pull. Zarówno wagony jak i elektryczne zespoły trakcyjne wyposażone będą w WiFi, wygodne fotele, klimatyzację oraz udogodnienia dla rodzin czy rowerzystów. Pojazdy przystosowane będą do potrzeb osób z niepełnosprawnościami – poruszających się na wózkach czy osób niewidzących lub niedowidzących. Ponadto PKP Intercity kupi 118 lokomotyw elektrycznych (jedno- i wielosystemowych) oraz spalinowych, a także zmodernizuje blisko 200 lokomotyw elektrycznych i spalinowych (EU/EP07, EP08 oraz SM42). Część lokomotyw, wagonów i EZT-ów będzie przystosowana do prędkości 200 km/h lub wyższej. W ramach strategii planowana jest również modernizacja 16 stacji postojowych.

- Pasażerowie wracają na kolej, co potwierdzają wyniki przewozowe PKP Intercity. W okresie od stycznia do października wszyscy przewoźnicy przewieźli ponad 254 mln pasażerów, czyli o 10 mln więcej niż rok wcześniej. Udział PKP Intercity wynosi już ponad 14 proc. Przewoźnik zanotował awans z czwartego na trzecie miejsce pod względem przewiezionej liczby pasażerów w Polsce. Prognozy są również bardzo optymistyczne. Do 2020 roku, w porównaniu z 2015 rokiem, liczba pasażerów PKP Intercity wzrośnie

o 47 proc., a do 2030 roku o blisko 120 proc., czyli spółka planuje przewieźć 70 mln podróżnych. Potrzeby podróżnych są różne. Jedni wolą podróże pociągami zespolonymi, inni wagonami. Niektórzy czują większy komfort w przestrzeni przedziałowej a inni w bezprzedziałowej. Część pasażerów podróżuje z dziećmi, część porusza się na wózkach a jeszcze inni przemieszczają się z rowerem.

Ta strategia to odpowiedź na wszystkie te potrzeby – mówi Andrzej Bittel, Podsekretarz Stanu

w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa.

Tabor zakupiony w ramach strategii będzie wykorzystywany do obsługi połączeń w

Polsce i Europie, m.in. na trasach: Szczecin – Trójmiasto – Olsztyn – Białystok, Wrocław/Zielona Góra – Poznań – Gdynia, Przemyśl – Lublin – Warszawa – Bydgoszcz – Gdynia/Piła – Kołobrzeg/Gorzów Wlkp., Wrocław – Częstochowa – Kielce czy Warszawa – Poznań – Berlin oraz Warszawa - Katowice – Praga.

- W kolejnych latach zwiększy się liczba tras, po których będzie można podróżować z prędkością 160 km/h i większą. Ponad 70 proc. wagonów oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych PKP Intercity będzie na to gotowa. Dodatkowo wraz z oddawaniem kolejnych linii po modernizacji zwiększy się liczba połączeń krajowych i międzynarodowych, co podwyższy zapotrzebowanie na szybki tabor. Naszym celem jest kolej bezpieczna, komfortowa i punktualna. To kolejny krok do tego celu – dodaje Minister Andrzej Bittel.

Strategia z myślą o oszczędnościach i ochronie środowiska

Wprowadzenie nowego i zmodernizowanego taboru, który będzie w stanie rozwijać prędkość 160 km/h i większą, pozwoli na oszczędności. Wraz ze wzrostem prędkości spadają koszty

w przeliczeniu na jeden pasażerokilometr. Wiąże się to nie tylko ze zwiększeniem efektywności taboru przy rosnących przebiegach dobowych, ale także możliwością wykonania większej pracy przewozowej. Ponadto dzięki mniejszemu zużyciu energii elektrycznej i systemowi do odzyskiwania energii, poprawiona zostanie wydajność energetyczna lokomotyw. Odnowa parku taborowego jest również elementem działań związanych z ochroną środowiska poprzez ograniczenie emisji hałasu oraz zanieczyszczeń z silników spalinowych oraz urządzeń sanitarnych. Po zakończeniu programu około 98 proc. pociągów PKP Intercity będzie wyposażonych w toalety z zamkniętym systemem.

Strategie taborowe PKP Intercity

W 2015 r. PKP Intercity zakończyło program inwestycji w tabor na kwotę blisko 5,5 mld zł. W ramach projektów kupiono m.in. nowe pociągi Pendolino, FLIRT3 i PesaDART.

We wrześniu 2016 przewoźnik przygotował nową strategię taborową na lata 2016-2020, w ramach której planowano zainwestować ok. 2,5 mld zł w tabor i zaplecza techniczne.

W grudniu 2017 roku została przyjęta aktualizacja wspomnianej strategii na lata 2017-2020 z perspektywą do 2023 roku. Suma wydatków na jej realizację wyniesie ponad 7 mld zł.

