

Nowoczesność na szynach

Rozmowa z **Dariuszem Konickim**, prezesem firmy Elester-PKP, wiceprezesem Polskiej Izby Producentów Urządzeń i Usług na Rzecz Kolei oraz wiceprezesem Railway Business Forum



Infrastruktura: *Panie prezesie, czy złoty okres w dziejach infrastruktury energetycznej polskich kolei już się rozpoczął czy może już się kończy?*

Dariusz Konicki: Złoty okres – ładnie powiedziane. Wiele urządzeń i obiektów zasilających trakcję kolejową i tramwajową pamięta jeszcze lata 60. XX w. Są one mocno przestarzałe i zawodne. Cyfrowe sterowniki, zdalne sterowanie obiektami i urządzeniami to obecnie europejska norma! W Polsce nadal bazujemy na elektromagnetycznych przekaźnikach oraz szybkości reakcji człowieka.

Modernizacja transportu szynowego jest wręcz niezbędna, po prostu nieunikniona, jeśli chcemy, aby stanowił on alternatywę dla transportu drogowego. Biorąc pod uwagę jakość urządzeń oraz stosowane na kolei i w tramwajach technologie, to złoty okres jest jeszcze

przed nami, gdyż stopień unowocześnienia w tych dziedzinach transportu jest ciągle niewielki.

Kiedy się bierze pod uwagę tylko wielkość inwestycji oraz liczbę rozpisanych przetargów, sytuacja może wyglądać nieco inaczej. Obserwując ogólny rozwój gospodarczy kraju, także w obszarze infrastruktury możemy zauważyć spore ożywienie. Jest to jednak w głównej mierze spowodowane realizacją wielu dużych inwestycji współfinansowanych ze środków unijnych.

Niestety, mimo iż w budżecie unijnym przewidziano dość pokaźną kwotę na infrastrukturę szynową, to administracja wciąż milczy w sprawie dużych zamówień. Tymczasem gwałtowne zawirowania w gospodarce światowej mogą mieć wpływ na naszą wewnętrzną sytuację, w tym na firmy, a przez to na stopień wykorzystania przyznanego środków.

– Jakie są największe trudności w dostosowaniu starych obiektów i systemów do nowej rzeczywistości?

– Problemów jest sporo, a ich usuwanie często stanowi wyzwanie, ponieważ wiele z wprowadzanych w Polsce rozwiązań to prace pionierskie. Wynika to głównie z odmienności naszego systemu zasilania opierającego się na prądzie stałym o mocy 3 kV i 660 V. Przykładem może być modernizacja pierwszej w kraju podstacji trakcyjnej (Huta Zawadzka) z jednostopniową transformacją 110/3 kV.

Dużym utrudnieniem jest konieczność prowadzenia modernizacji w ruchu ciągłym. Prace muszą być wykonywane w czynnych obiektach,

które na bieżąco zasilają jadące pociągi czy tramwaje. Nie można przecież wyłączyć na kilka tygodni jednej linii kolejowej czy miejskiej. Wymaga to od pracowników zwiększonej koncentracji i bezwzględności przestrzegania zasad bezpieczeństwa.

Trzeba również pamiętać, że nie ma jednej standardowej podstacji trakcyjnej dla kolei czy tramwajów. Każdy obiekt energetyczny jest inny i działa w odmiennym otoczeniu. Każda modernizacja czy budowa wymaga indywidualnego podejścia, ale oczywiście spójnego dla całej sieci.

– Czy do 2012 r. możemy liczyć na szybki wzrost nakładów na infrastrukturę kolejową?

– Należałoby raczej zapytać, czy w ogóle zostaną rozpisane przetargi. Powoli zmierzamy w stronę europejskich standardów. Trzeba tylko zdawać sobie sprawę, że różne firmy wprowadzają różne systemy sterujące, które wcale nie muszą być kompatybilne z istniejącymi rozwiązaniami, a ponadto mogą być skonstruowane w sposób umożliwiający stosowanie wyłącznie urządzeń określonych producentów. Tymczasem należałoby wybierać urządzenia i systemy pozwalające na dalszą bezpieczną modernizację.

Warto również dokładnie rozplanować wszystkie prace związane z unowocześnianiem infrastruktury, gdyż rozpisanie wielu przetargów w krótkim okresie z pewnością spowoduje wzrost cen poszczególnych robót.

– Dziękuję za rozmowę. ■

Rozdzielnia prądu stałego z automatyką CZAT 3000plus

