

PRZYWRÓCIĆ PESIE ŚWIETNOŚĆ

” PRZED WSZYSTKIM CHCEMY PRZYWRÓCIĆ FIRMIE JEJ DAWNĄ ŚWIETNOŚĆ - PRODUKOWAĆ NA CZAS, OFEROWAĆ POJAZDY NOWOCZESNE

Wywiad z prezesem Pesy Krzysztofem Zdziarskim, o wyzwaniach jakie stoją przed bydgoską spółką oraz 3-letniej perspektywie rozwoju.



Tabor

Ekologiczna i jedna z najnowocześniejszych w Europie. Jak funkcjonuje myjnia taboru KM w Tłuszczu?

13 maja 2020

Michał Ciechowski

0 Comments



Fot. Koleje Mazowieckie

Pod względem zaawansowania technologicznego i ochrony środowiska, jest jednym z najnowocześniejszym tego typu obiektów w Europie. Zaglądamy do myjni taboru Kolei Mazowieckich w Tłuszczu, sprawdzając, jak obecnie funkcjonuje i jakie rozwiązania wpłynęły na jej europejską renomę.

Myjnia taboru KM w Tłuszczu otwarta została w październiku 2015 r. Oprócz hali, w której myte są pojazdy, posiada niezbędną infrastrukturę techniczną, wraz z zapleczem socjalno-gospodarczym. Funkcjonuje przez cały rok, co wpływa nie tylko na utrzymanie taboru w należytej czystości, ale znacznie usprawnia pracę.

“ Budynek myjni może pomieścić wszystkie rodzaje składów użytkowanych przez Koleje Mazowieckie, w tym pięciocłonowe elektryczne zespoły trakcyjne – mówi Donata Nowakowska, dyrektor biura prasowego rzecznika spółki KM. – Możliwe jest również mycie dłuższych składów z ich przesuwaniami. Szczotki zamontowane na panelu myjącym dostosowują się do rodzaju mytego taboru: wysuwają się i zmieniają kąt nachylenia w zależności od kształtu mytego pojazdu. Aby skutecznie umyć powierzchnię na dachu, zostały zamontowane specjalne, elektrycznie wysuwane podesty. Na górze, tuż pod dachem, został zamontowany specjalny łańcuch służący do doprowadzenia prądu i wody. Można go zwijać na odcinku 100 metrów. Jest to pierwsza taka aplikacja w Polsce.

Popularne

Najnowsze

Ciężarówka wjechała w szynobus. Pojazd serii SA132 jest całkowicie zniszczony

Dwadzieścia lat minęło! Tak Polska Izba Kolei świętowała swój jubileusz [ZDJĘCIA]

Autonomiczny tramwaj przejechał po krakowskich torach

J. Oleszak: “W obliczu epidemii dyżurni ruchu stoją na posterunku”

Krośniewicka Kolej Wąskotorowa odzyskuje dawny blask [ZDJĘCIA]

Pracują w pełnej izolacji. Jak wygląda dzień 90 pracowników PKP Energetyka? [FILM]

Hakerzy zaatakowali serwery spółki Stadler. “Grozą publikacją danych”

Konsultacje SSL zakończone. Do CPK wpłynęło ponad 30 tys. wniosków

Pociąg towarowy na Kolei Wąskotorowej w Rudach [ZDJĘCIA]

COVID-19: Przedsiębiorstwo Bioearth z Nieszawy wspiera firmę Modus

[Następne](#)

Reklama



SUBSCRIBE

SUBSCRIBE

Co istotne, myjnia jest budynkiem niezależnym od miejskiego wodociągu oraz kanalizacji. Co to oznacza? Woda pozyskiwana jest z własnej studni oraz deszczówki dachowej.



Myjnia posiada zbiornik magazynowy na wodę deszczową o pojemności ok. 25 metrów sześciennych.

“ Zużycia deszczówki nie rejestrujemy, lecz jeśli tylko taka woda nam się zmagazynuje w podziemnym zbiorniku po opadach deszczu, to jest wykorzystywana przy każdym procesie mycia taboru – tłumaczy Donata Nowakowska.

Mycie jednego pojazdu trwa ok. godziny. Uzależnione jest to jednak od długości pociągu. Nie ma regularności w liczbie mytego taboru. Na to wpływa wiele czynników, m.in. intensywność zabrudzenia, panujące warunki atmosferyczne i dostępność czasowa, natomiast planowana przepustowość myjni to nawet 20 jednostek na dobę.

Od marca do października wodę użytkową w myjni ogrzewają panele słoneczne. W ten sposób spółka ogranicza zużycie oleju opałowego, który musiałby być stosowany do nagrzania wody.

Wszelkie ścieki uzyskane w procesie mycia, oczyszczane są w oczyszczalni należącej do myjni taboru KM.



Powstanie proekologicznej myjni taboru KM to nie jedyne działania przewoźnika na rzecz poprawy jakości środowiska.

“ Do istotnych rozwiązań proekologicznych należy Eco Driving – zaznacza Donata Nowakowska. – Projekt ten to przedsięwzięcie będące częścią wcześniej podjętych przez spółkę „Koleje Mazowieckie – KM” działań w kierunku optymalizacji zużycia energii trakcyjnej. Dzięki montażowi liczników zużywanej energii na pojazdach eksploatowanych przez przewoźnika spółka mogła zmienić sposób rozliczania zużycia energii na podstawie odczytów z liczników.

Eco Driving polega na wdrożeniu systemu teleinformatycznego, dzięki któremu możliwa jest realizacja efektywnego zarządzania energią w trzech obszarach:

- Eco jazda
- Eco hamowanie
- Eco parking

„**Eco jazda**” – ilość zużywanej energii w ruchu pojazdów w głównej mierze zależy od płynności ruchu. Płynność ruchu pojazdów zależy od dwóch czynników: sytuacji ruchowej oraz od maszynistów, czyli od stosowania bądź nie dobrych praktyk w prowadzeniu pojazdów. Różnice wynikające ze stylu jazdy maszynistów są znaczne, maszyniści z „ciężką nogą” zużywają do 50 proc. więcej energii niż maszyniści stosujący proste zabiegi oszczędnościowe. Używając trenera opartego na wirtualnej rzeczywistości, uczymy maszynistów optymalnych technik jazdy, które oprócz zmniejszonego zużycia energii mogą wpłynąć także na poprawę komfortu podróży. Założeniem projektu jest uświadamianie, rozwój oraz wsparcie motywacyjne maszynistów, jednocześnie podkreślając, że efektywna jazda jest czwartym priorytetem podczas prowadzenia pociągu, według poniższej kolejności:

1. Bezpieczeństwo
2. Komfort podróży
3. Punktualność
4. Eco Driving.

„**Eco hamowanie**” – hamowanie elektrodynamiczne, czyli rekuperacja. Można szacować, że poprzez pełny monitoring zużycia energii w odniesieniu do poszczególnych pojazdów i przebiegów możliwe jest osiągnięcie 20 proc. zmniejszenia zużycia energii. Taką możliwość monitorowania faktycznie zużywanej energii oraz efektywnego nią zarządzania daje wdrożony w spółce system.

„**Eco parking**” – ogrzewanie pojazdów na postojach – optymalizacja zasad gospodarki energią elektryczną na postoju oraz kontrola ich wypełniania przez pracowników. Na postoju zużywane jest około 10 proc. całości energii. Analiza okresu zimowego wykazała, że pojazdy są ogrzewane przez cały czas postoju lub ogrzewanie jest włączane dużo wcześniej niż normy zapisane w regulaminach – generuje to około 50 proc. dodatkowego zużycia energii, co daje 33 proc. potencjału do zaoszczędzenia. Globalnie daje to około 3 proc. możliwych oszczędności w skali roku.

“ W ramach kontynuacji projektu od 2019 r. zaplanowane zostały kolejne dwa etapy wdrożeniowe – dodaje przedstawicielka spółki Koleje Mazowieckie. – Głównym celem dalszych prac nad projektem jest opracowanie i wdrożenie rekomendacji dynamicznych dla maszynistów.

Etap pierwszy, przewidywał przygotowanie i wdrożenie rekomendacji statycznych, wskazujących maksymalne prędkości przejazdu na poszczególnych odcinkach. Obecnie Projekt jest na etapie drugim. Trwają prace na przygotowaniu rekomendacji dynamicznych w oparciu o aktualne położenie, prędkość oraz czas względem rozkładu jazdy. Jest to rozwiązanie dające najlepsze wyniki w uzyskiwaniu oszczędności energii przy zachowaniu priorytetów: bezpieczeństwa, komfortu podróżnych i punktualności. Ponadto pozwala kadrze zarządczej na monitorowanie pracy maszynistów i weryfikowanie przyczyn poszczególnych opóźnień pociągów lub wysokiego zużycia energii trakcyjnej. Wdrożenie dynamicznych rekomendacji, według szacunkowych wyliczeń pozwoli na uzyskanie oszczędności na poziomie do 7 proc. Zakładając analogiczne zużycie energii jak w roku 2018 r., to roczne przewidywane oszczędności wyniosą ok. 4 mln zł.

Dotychczasowe osiągnięcia projektu „Eco Driving” – od 1 kwietnia 2016 roku, czyli od momentu ustalenia z Wykonawcą początkowego punktu rozliczenia korzyści, do końca 2019 roku, to oszczędności z tytułu kosztów energii trakcyjnej w wysokości ok. 6 mln zł.



Michał Ciechowski

Powiązane artykuły



Konferencja



Inwestycje



Analizy Wydarzenia

SUBSCRIBE

SUBSCRIBE