

Realizacja Projektu
„Zakup taboru kolejowego dwunapędowego do przewozów regionalnych – opcja druga”
Nr RPZP.05.06.00-32-0001/22-00 w ramach
Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego 2014-2020
Oś Priorytetowa 5 Zrównoważony transport
Działanie 5.6. Zakup i modernizacja taboru kolejowego na potrzeby przewozów regionalnych

1. Finansowanie Projektu.

W dniu 28.11.2022 r uchwałą Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego nr 1853/22 została wydana „Decyzja” o dofinansowaniu Projektu „Zakup taboru kolejowego dwunapędowego do przewozów regionalnych – opcja druga” pod nr RPZP.05.06.00-32-0001/22.

Całkowite wydatki Projektu –	176.146.585,58 zł
Całkowite wydatki kwalifikowalne –	143.208.606,16 zł.
Wydatki niekwalifikowalne –	32.937.979,42 zł
Poziom dofinansowania – 85%	
Całkowite dofinansowanie –	121.727.315,24 zł
Wkład własny –	54.419.270,34 zł

Projekt jest zgodny z zapisami Szczegółowego Opisu Osi Priorytetowych Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 Oś priorytetowa V Zrównoważony transport Działanie 5.6 Zakup i modernizacja taboru kolejowego na potrzeby przewozów regionalnych. Typ – zakup taboru kolejowego na potrzeby przewozów regionalnych.

2. Cele Projektu.

Realizacja Projektu ma spełnić następujące cele:

1. Społeczny – polegający na poprawie jakości życia poprzez zaspokojenie potrzeb społecznych, mentalnych i kulturalnych w sposób gwarantujący bezpieczeństwo ochronę zdrowia i życia z wykorzystaniem warunków uczciwej konkurencji, poprzez:
 - a) minimalizacja bezpośrednich i pośrednich negatywnych wpływów na ludzkie zdrowie poprzez: wzrost bezpieczeństwa (pasażerów, użytkowników infrastruktury transportu), obniżania zanieczyszczeń powietrza emitowanych przez transport i mających wpływ na ludzkie zdrowie, zmniejszanie zagrożeń toksycznych i rakotwórczych pochodzących od materiałów produkcyjnych i eksploatacyjnych, obniżanie poziomu hałasu i drgań emitowanych przez transport.
 - b) poprawa jakości podróżowania poprzez: poprawę jakości transportowych przestrzeni publicznych i taboru, tworzenie stref transportowych (korytarze transportowe, strefy ruchu uspokojonego), dostępność miejsc pracy, usług, rekreacji (określona odległością i czasem dostępu), możliwość wyboru środka transportu.
2. Środowiskowy – polegający na poprawie jakości świadczonych usług poprzez:
 - a) minimalizację szkodliwego oddziaływania transportu, w tym: redukcja zużycia zasobów zwłaszcza nieodnawialnych, zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza, zmniejszenie degradacji gleb i wód, ograniczenie degradacji ekosystemów.
 - b) zmniejszenie energochłonności środków transportu.
 - c) zmniejszenie zużycia paliwa
3. Ekonomiczny, poprzez:
 - a) ustalenie racjonalnego sposobu wyceny poszczególnych kosztów transportu jako składnika cen produkcji, produktów i usług poprzez: ustalenie prawidłowych cen, egzekwowania zasady ‘zanieczyszczający płaci’, wprowadzanie częstych innowacji w transporcie.
 - b) zwiększenie efektywności systemu transportowego: rozwiązania organizacyjno-logistyczne, pozabudżetowe źródła finansowania modernizacji i rozwoju systemu.

3. Planowane efekty.

Realizacja niniejszej inwestycji przyczyni się do znacznego ograniczenia obecnie występujących problemów podmiotów zainteresowanych realizacją Projektu:

1. Zrealizowanie celu Projektu i usprawnienie transportu kolejowego na terenie województw przyczyni się do zwiększenia aktywności gospodarczej mieszkańców oraz zatrudnienia. Mieszkańcy województw otrzymają możliwość skorzystania z alternatywnego, nowego i konkurencyjnego środka transportu jakim będzie kolej. Zwiększenie stopnia mobilności przyczyni się do zmniejszenia bezrobocia w szczególności z obszarów podmiejskich województw.
2. Szybki sprawny i komfortowy sposób przemieszczania się pasażerów przyczyni się do znacznej poprawy atrakcyjności turystycznej oraz inwestycyjnej województw. Instytucje społeczne i rządowe zwiększą szansę na przyciągnięcie potencjalnych inwestorów przedstawiając atut dobrze zorganizowanego i funkcjonującego transportu kolejowego.
3. Zniwelowane zostaną bariery istniejące dla osób o ograniczonej mobilności, zwiększona zostanie dostępność transportu kolejowego dla kolejnych grup osób z niepełnosprawnościami.
4. Poprawie ulegnie dostępność sieci tras rowerowych, oraz możliwość korzystania własnych rowerów przez mieszkańców metropolii szczecińskiej.
5. Nastąpi poprawa bezpieczeństwa transportu na terenie województw, zmniejszenie wypadków i kolizji transportu kołowego.
6. Zmniejszone zostaną obciążenia środowiska naturalnego ze strony transportu kolejowego.

4. Informacje ogólne



Na koniec roku 2020 Województwo Zachodniopomorskie dysponowało flotą 72 pojazdów kolejowych, pokrywających zapotrzebowanie na realizowane przez województwo regionalne kolejowe przewozy pasażerskie. Składał się na nią tabor spalinowy i elektryczny, w większości nowy oraz nowo zakupione dwunapędowe trzyczłonowe zespoły trakcyjne. Część floty stanowiły jednak ponad 40-letnie pojazdy, gruntownie zmodernizowane w latach 2013-2015. Z uwagi na wiek nieuchronnie zbliżały się one do końca okresu eksploatacji. Jednocześnie stosowane rozwiązania konstrukcyjne (konstrukcja z końca lat pięćdziesiątych ubiegłego wieku) powodują szereg ograniczeń, które nawet w przypadku głębokiej modernizacji nie pozwalają w pełni wykorzystać parametrów modernizowanych linii kolejowych. Ograniczenia odnoszą się w szczególności do dostępności pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami (wysoka podłoga), prędkość maksymalna (po modernizacji 120 km/h, niemożliwe osiągnięcie prędkości 160km/h) oraz przyspieszenie (szczególnie ważne w ruchu aglomeracyjnym – duża liczba przystanków położonych często w niewielkiej odległości od siebie), krótkie okresy/przebiegi międzyobsługowe, niewielka liczba miejsc dla rowerów, brak możliwości spełnienia aktualnych norm Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności w tym montażu systemu ETCS, a w zakresie bezpieczeństwa biernego brak możliwości spełnienia obecnie obowiązujących norm zderzeniowych. Ważną cechą sieci kolejowej województwa zachodniopomorskiego jest znaczny udział linii niezelektryfikowanych, które odgrywają szczególną rolę w obsłudze pasażerów zamieszkujących obszary o najwyższych wskaźnikach wykluczenia. Aktualna struktura taboru, na którą

Postanowienia Umowy zapewniły Województwu Zachodniopomorskiemu możliwość skorzystania z prawa opcji i zakup kolejnych dziesięciu dwunapędowych pojazdów szynowych. Oba pojazdy z zamówienia podstawowego zostały odebrane od producenta w dniu 10.12.2020 r.

[illegible]



Pierwszy pojazd EN63H-001 w bursztynowych barwach.

Województwo Zachodniopomorskie od 2013 roku konsekwentnie wymienia stary tabor kolejowy na nowy. Większość starych pojazdów elektrycznych zostało już zastąpionych nowoczesnym zapewniającym zwiększone bezpieczeństwo taboru wyposażonym w urządzenia ERMTS i spełniającym wymagania czterech scenariuszy zdarzeniowych. Jednak około 30% czynnych linii kolejowych na Pomorzu Zachodnim to linie niezelektryfikowane – w większości przebiegające przez obszary o wysokim wskaźniku wykluczenia. Ciągłość regionalnych przewozów pasażerskich na tych liniach została utrzymana (lub przywrócona) dzięki działaniom Województwa obejmującym nie tylko dofinansowanie przewozów, ale również:

- zakup niezbędnego taboru (od 2010 roku ponad 1,2 mld zł),
- uwzględnienie w programach regionalnych środków europejskich na szczególnie ważne dla regionu inwestycje liniowe (niezelektryfikowane linie 402, 403 i 210).

Oferta przewozów zawierających relacje ograniczające się do odcinków niezelektryfikowanych, wymuszające przesiadkę w celu kontynuowania podróży na odcinkach zelektryfikowanych, nie jest akceptowana przez pasażerów. Wcześniej akceptowane przez pasażerów relacje obejmujące odcinki niezelektryfikowane musiały być realizowane na całej długości pojazdami spalinowymi, emitującymi spaliny również na odcinkach zelektryfikowanych. Sytuację diametralnie zmienia wprowadzenie do eksploatacji pierwszych pojazdów dwunapędowych 36WEh - innowacyjnych zespołów trakcyjnych produkcji NEWAG S.A. Dzięki temu diametralnie wzrasta funkcjonalność i zakres zastosowania pojazdu przy jednoczesnym wyeliminowaniu emisji spalin na odcinkach zelektryfikowanych. Ograniczenie emisji szkodliwych substancji emitowanych do atmosfery dzięki zastąpieniu jednego pojazdu spalinowego pojazdem dwunapędowym:

- a) dwutlenku węgla CO₂ o 338 ton przez 1 pojazd w skali roku,
- b) tlenu azotu NO₂ o około 650 kg przez 1 pojazd w skali roku,
- c) produkcji sadzy o około 130 kg przez 1 pojazd w skali roku.
- d) tlenu węgla CO o około 52 kg przez jeden pojazd w skali roku.*

Oszacowanie wykonano dla pojazdu o średnim rocznym przebiegu 150.000 km, z czego około 40,7% przypada na odcinki zelektryfikowane. **(Obliczenia na podstawie Zestawienia wzorów i wskaźników emisji substancji zanieczyszczających wprowadzanych do powietrza.)*

Pierwsze doświadczenia z eksploatacji pojazdów dwunapędowych wykazały ich dużą przydatność w realizowanych przewozach pasażerskich na terenie województwa. W dniu 15.06.2021 r. Zarząd Województwa skorzystał z pierwszej części prawa opcji na zakup trzech dodatkowych pojazdów przy wydatnym dofinansowaniu ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego. Przekazanie pierwszego pojazdu o oznaczeniu EN63H-003 nastąpiło 14.07.2021 roku w Kołobrzegu.



Uroczyste przekazanie pojazdu pod latarnią morską w Kołobrzegu.

W dniu 02.02.2022 r Zarząd Województwa Uchwałą nr 104/22 podjął decyzję o skorzystaniu z prawa opcji drugiej w wyniku czego ogólna liczba dwunapędowych zespołów trakcyjnych wzrosła do dwunastu. Stosowne Oświadczenie o skorzystaniu z prawa opcji drugiej złożono w dniu 02.02.2022 r.w ramach Działania RPZP.05.06.00 „Zakup i modernizacja taboru kolejowego na potrzeby przewozów regionalnych” celu tematycznego „Promowanie zrównoważonego transportu i usuwanie niedoborów przepustowości w działaniu najważniejszej infrastruktury sieciowej” Umowę na dofinansowanie zakupu dwunapędowych pojazdów szynowych.

LP.	Oznaczenie wg PKP	Typ wg producenta	Rok produkcji	Dopuszczenie do eksploatacji typu (zezwozenie)		Zakup realizowany
				Nr identyfikacji	Deklaracja zgodności	
1	EN63H-001	36WEh-007	10.12.2020	PL5120200209	BR/PS/219/10/20	Zamówienie podstawowe
2	EN63H-002	36WEh-008	10.12.2020	PL5120200210	BR/PS/220/10/20	Zamówienie podstawowe
3	EN63H-003	36WEh-009	08.07.2021	PL8120210990	BR/PS/69/06/21	Opcja pierwsza
4	EN63H-004	36WEh-010	08.07.2021	PL8120210990	BR/PS/70/06/21	Opcja pierwsza
5	EN63H-005	36WEh-011	02.12.2021	PL8120210990	BR/PS/71/06/21	Opcja druga
6	EN63H-006	36WEh-018	02.12.2021	PL8120211827	BR/PS/133/10/21	Opcja druga
7	EN63H-007	36WEh-019	15.12.2021	PL8120211827	BR/PS/134/10/21	Opcja pierwsza
8	EN63H-008	36WEh-020	13.06.2022	PL812022720	BR/PS/62/04/22	Opcja druga
9	EN63H-009	36WEh-021	16.11.2022	PL8120221585	BR/PS/126/08/22	Opcja druga
10	EN63H-010	36WEh-022	16.11.2022	PL8120221585	BR/PS/127/08/22	Opcja druga
11	EN63H-011	36WEh-023	07.12.2022	PL8120221585	BR/PS/128/08/22	Opcja druga
12	EN63H-012	36WEh-024	07.12.2022	PL8120221585	BR/PS/129/08/22	Opcja druga

Bimodalny Zespół Trakcyjny typu 36WEh to pierwszy w Polsce, innowacyjny dwunapędowy zespół trakcyjny produkcji NEWAG S.A., który dzięki nowoczesnym rozwiązaniom zastosowanym w pojeździe pozwala na przejazd po odcinkach zelektryfikowanych jak i pozbawionych sieci trakcyjnej. Pojazd wyposażono w silniki trakcyjne, które

mogą być zasilane z sieci elektrycznej za pomocą odbieraka prądu jak również za pomocą jednostki napędowej Newag-Pack wyposażonej w silnik spalinowy i generator prądu. Takie rozwiązanie sprawia, że diametralnie wzrasta funkcjonalność i zakres zastosowania pojazdu. W przypadku tras, na których występuje częściowy brak sieci trakcyjnej, przewoźnicy nie muszą organizować innego pojazdu aby pokonać niezelektryfikowany odcinek trasy lub eksploatować spalinowe zespoły trakcyjne na zelektryfikowanym odcinku trasy.. W łatwy sposób pojazd umożliwia zmianę sposobu zasilania silników elektrycznych i kontynuację jazdy. Zaopatrzenie się przewoźnika w dwunapędowe zespoły trakcyjne 36WEh, pozytywnie wpływa na aspekt finansowy – nie ma potrzeby zakupu dodatkowych spalinowych czy elektrycznych zespołów trakcyjnych, jak i ekologiczny – pozwala zredukować ilość taboru, a pojazd 36WEh wyposażony jest w silnik spalinowy spełniający normę emisji spalin „Stage 3B”. Dwunapędowy zespół trakcyjny pozytywnie wpływa też na podróżnych. Dzięki zastosowanym rozwiązaniom, pasażerowie mogą komfortowo, szybciej i bez przesiadek do różnego rodzaju pojazdów dotrzeć do planowanego miejsca. Pojazd został wyposażony automatyczny system ogrzewania i klimatyzacji, dzięki któremu szybko zapewniona jest komfortowa temperatura w przestrzeni pasażerskiej jak i w kabinach maszynistów. Wyznaczone miejsca w pojeździe, odpowiedniej wielkości, dobrze wyposażona kabina WC jak również rozkładane rampy umiejscowione przy drzwiach wejściowych zapewniają komfortową podróż również dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się jak i dla tych poruszających się na wózkach inwalidzkich. Osoby lubiące aktywność fizyczną również mogą znaleźć coś dla siebie. Pojazd został wyposażony w specjalne wsporniki rowerowe, dzięki czemu cykliści mogą w bezpieczny sposób dotrzeć na ulubione ścieżki rowerowe wraz ze swoim sprzętem.



Pojazd EN63H-006

W 36WEh znajduje się system monitoringu wizyjnego umożliwiający rejestrację i podgląd obrazu z przestrzeni pasażerskiej jak i z zewnątrz pojazdu, nowoczesny system informacji pasażerskiej umożliwiający podróżnym łatwo odnaleźć się w pojeździe oraz stale informujący ich za pomocą tablic LED oraz monitorów LCD o przebiegu jazdy. Dodatkowo w pojeździe znajduje się system rozgłoszeniowy, który umożliwia przekazywanie wyraźnych komunikatów dźwiękowych informujących o aktualnym położeniu pociągu, następnym przystanku, czy docelowej stacji. System ten umożliwia również przekazywanie komunikatów przez drużynę pociągową. Pojazd wyposażony jest również w system liczenia pasażerów służący do informowania drużyny pociągowej o liczbie pasażerów znajdujących się w pojeździe. Ważnym aspektem jest również bezpieczeństwo. W zespole trakcyjnym podróżni znajdą również system interkomu umożliwiający komunikację z maszynistą w sytuacjach awaryjnych. Pojazd został wyposażony w nowoczesne urządzenia i systemy zabezpieczenia ruchu, które kontrolują pracę maszynisty i jego prawidłowe zachowania, a w razie jego zaśnięcia czy zaślabnięcia, w bezpieczny sposób zatrzymają pojazd. Ponadto zespół trakcyjny wyposażony jest w Europejski System Sterowania Pociągami – ETCS – poziomu drugiego, który jest kompatybilny pomiędzy różnymi krajami Europy i umożliwia poruszanie się pojazdów kolejowych pomiędzy Państwami, bez konieczności zatrzymywania się na granicach. Pojazd wyposażony jest również w system przeciwpożarowy wykrywający wystąpienie zagrożenia pożarowego takiego jak obecność dymu czy wzrost temperatury. Dodatkowo w dwunapędowym zespole trakcyjnym 36WEh został umieszczony również defibrylator AED, którego użycie znacząco zwiększa szansę przeżycia osoby znajdującej się w sytuacji zagrożenia życia i zdrowia podczas nieszczęśliwych zdarzeń nagłego zatrzymania krążenia. Dwunapędowy zespół trakcyjny jest idealnym rozwiązaniem dla każdego przewoźnika poruszającego się po różnych typach sieci. Dzięki niemu istnieje możliwość

zoptymalizowania rozkładu jazdy zarówno dla podróżnych jak i przewoźnika, a zarazem pozwala szybko, w bezpieczny sposób dotrzeć do celu. Bez wątpienia przyszłość należy do takich pojazdów.

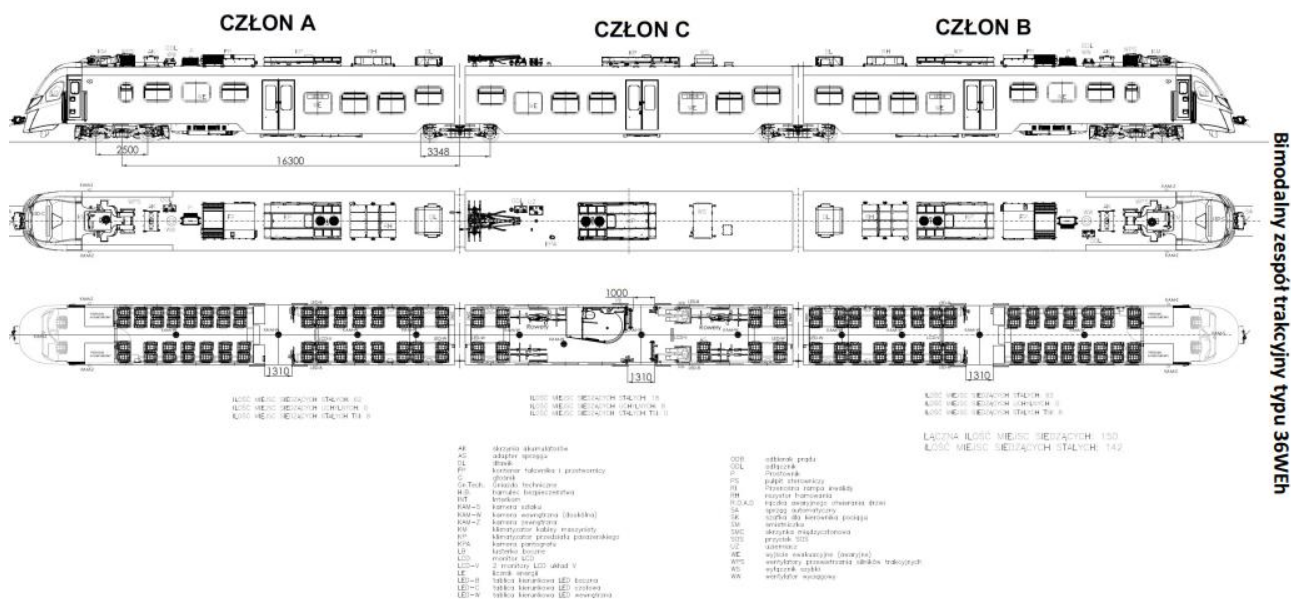


Pojazd EN63H-008 na targach Inno Trans w Berlinie

Kolejną nowatorską innowacją wprowadzaną we flocie pojazdów szynowych Województwa jest wprowadzenie na pojazdach dwunapędowych tzw. superkondensatora. Jest to zlokalizowana na dachu pojazdu ogromna bateria, której ładowanie odbywa się w trakcie hamowania pojazdu. Zgromadzona w zasobniku energia pozwala na rozruch pojazdu do prędkości 50 km/h i pokonanie odcinka o długości do 500 metrów. To pozwala znacząco zmniejszyć hałas podczas postoju oraz odjazdu ze stacji, a przede wszystkim zredukować zużycie paliwa i emisję do atmosfery szkodliwych substancji. Z analiz przeprowadzonych dla niezelektryfikowanego odcinka Goleniów - Kołobrzeg (95 km, 34 stacje) wynika, że dzięki superkondensatorowi oszczędność paliwa osiągnie poziom 17 procent (około 45 litrów). Przyjmując że pojazd dwunapędowy 36WEh z superkondensatorowym zasobnikiem energii wykona na tej trasie siedem pełnych obiegów dziennie - zużycie oleju napędowego tylko na jednym pojeździe zmniejszy się o około 115 000 litrów rocznie. A emisja CO₂ zostanie zredukowana o kolejnych 299 ton w roku! Województwo Zachodniopomorskie dodatkowo zmniejsza ilość taboru spalinowego poprzez ogłoszenie sprzedaży redukując jednocześnie ilość emitowanych substancji szkodliwych do atmosfery.



Pojazd EN63H-009 w trakcie prac odbiorowych w Nowym Sączu



Układ przestrzenny i podstawowe dane techniczne pojazdów EN63H (36WEh)

- | | |
|---|---|
| 1. Długość pojazdu | 59300 mm |
| 2. Szerokość pojazdu..... | 2841 mm |
| 3. Wysokość pojazdu | 4210 mm (ze złożonymi pantografami) |
| 4. Układ osi | Bo2'22'Bo |
| 5. Masa własna pojazdu..... | 119,5 |
| 6. Maksymalna masa brutto | 138 ± 3% t |
| 7. Maksymalny nacisk osi na tor..... | 152 ± 3% t |
| 8. Maksymalny nacisk na oś | <180kN/oś |
| 9. Drzwi wejściowe ilość/szerokość..... | 6 (3 na stronę)/1300 mm |
| 10. Wysokość podłogi w strefie wejść..... | 760 ± 40 mm ponad pgs |
| 11. Zakres temperatur eksploatacyjny..... | od - 25°C do + 40° C |
| 12. Fotele..... | szeregowe i naprzeciwległe, produkcja Growag Visio, |
| 13. Układ miejsc | w członach skrajnych rzędowo, uchylnie w układzie metro, w środkowym naprzeciwległy |
| 14. Układ pojazdu | tylko 2 klasa, jednoprzestrzenny |
| 15. Liczba miejsc siedzących | 142 (8 uchylnych) |
| 16. Liczba miejsc stojących..... | 160 |
| 17. Liczba miejsc ogółem..... | 302 |
| 18. Przystosowanie dla osób z ograniczoną mobilnością.. | w członie C dwa miejsca |
| 19. Ilość miejsc dla rowerów | 10 szt. |
| 20. Liczba toalet | 1 szt TSI |
| 21. Prędkość max. | 160 km/h elektr/ 120 km/h spalinowa |
| 22. Zmienność napięcie | 2000– 3600 V |
| 23. Silniki typ/moc/ilość ...spalinowe | TSA GMK 2-55-495C/ 2 x 390 kW |
| 24. Silniki typ/moc/ilość ...elektryczne..... | TMF 50-29-4/ 4 x 400 kW |
| 25. Przyspieszenie | elektr ≥1,0 m/s2 / spalin. ≥0,4 m/s2 |
| 26. Opóźnienie | ≥0,9 do 1,1 m/s2 |
| 27. Typ wózka (napędowy/toczny)..... | 72RSTea / 70 RSNea |
| 28. Średnica kół zestawów kołowych | 840/790 mm |
| 29. ETCS | Bombardier EBI Cab 2000 |
| 30. Sprzęg czołowy | Dellner typ 10 |
| 31. Pantograf | Styman Technik GmbH 300.10.2001 |
| 32. Falownik..... | 2x FT 800-3 KLQC |
| 33. Przetwornica | PSM 82 LQC |
| 34. Przekładnia osiowa | TSA GMK 2-55-495C |
| 35. Wyłącznik Szybki | UR 26-64 SE Seheron |
| 36. Sprężarka główna | 2 x SL6 - 102 |
| 37. Sprężarka pomocnicza | V 10 T |

Zakup pojazdów dwunapędowych pozwolił na:

1. Możliwość dalszego rozwoju Województwa w kierunku zero emisyjności poprzez przyszłościowe zastosowanie baterii w postaci superkondensatora i wyeliminowanie silników spalinowych bez konieczności ponownego zakupu pojazdów.
2. Zwiększenie ilości posiadanego taboru zgodnego z normami TSI, ETCS;
3. Uniwersalność taboru – zdolność do prowadzenia pociągów na trasach mieszanych bez konieczności zatrudniania dodatkowego pojazdu (odcinki z siecią trakcyjną i bez sieci).
4. Zwiększenie zdolności przewozowej dla turystyki rowerowej.
5. Zwiększenie dostępności do taboru dla osób z niepełnosprawnościami (np. obniżona podłoga)
6. Zwiększenie korzyści ekonomicznych i ekologicznych przy eksploatacji pojazdów dwunapędowych poprzez spadek emisyjności substancji szkodliwych do środowiska a co za tym idzie zmniejszenie zużycia paliwa. Zmniejszenie poziomu hałasu emitowanego przez silniki pojazdów spalinowych.
7. Zwiększenie komfortu podróżowania bez konieczności przesiadki podróżnych na stacjach.
8. Odmłodzenie floty poprzez sprzedaż modernizowanego taboru. Pomimo przeprowadzonej modernizacji to i tak jest to tabor stary poddany odmłodzeniu (SA103 rok produkcji 2005, SA136 rok produkcji 2010).
9. Zmniejszenie kosztów napraw wynikających z eksploatacji starego taboru. Duże koszty odtworzenia przy wykonywaniu przeglądów P4 dla starego taboru.
10. Zmniejszenie awaryjności taboru – pojazdy dwunapędowe nie obciążają silników spalinowych przez co są one trwalsze w eksploatacji.
11. Poprawa wizerunku Województwa
12. Wspieranie nowych technologii w transporcie publicznym.



Pojazd EN63H-010

Z uwagi na dużą frekwencję podróżnych jedynym rozwiązaniem był zakup pojazdów o minimalnej liczbie miejsc siedzących (około 150) i przystosowanych do przewozu minimum 10 rowerów. Projekt umożliwi wzmocnienie obsługi nowoczesnym taborem bezpośrednich połączeń realizowanych częściowo na liniach niezelektryfikowanych, takich jak Szczecin-Szczecinek (przez Runowo Pomorskie) czy połączeń głównych miast północnej części województwa Kołobrzegu, Koszalina i Białogardu ze Szczecinkiem i Szczecinem. Nie mniej ważnym połączeniem realizowanym w ramach niniejszego projektu jest zapewnienie obsługi linii kolejowej Sławno – Darłowo nowoczesnym niskoemisyjnym taborem kolejowym. Projekt przyczyni się do zmniejszenia niekorzystnego wpływu środków transportu na środowisko, a tym samym do poprawy warunków życia osób zamieszkających wzdłuż analizowanych korytarzy transportowych. Spowoduje poprawę dostępności komunikacyjnej w regionach północno-wschodniej części Województwa Zachodniopomorskiego oraz poprawę warunków i skrócenie czasu dojazdu do miejsc pracy i edukacji. Bardzo ważnym aspektem jest fakt, iż realizacja Projektu przyczyni się do zmniejszenia barier utrudniających przemieszczanie się osobom o ograniczonej mobilności i otworzy przed nimi nowe perspektywy turystyczne.



EN63H-011 na stacji Szczecin Główny

Projekt był zgodny z politykami horyzontalnymi Unii Europejskiej tj.:

- 1) Zrównoważonego rozwoju,
- 2) Równości szans:
 - a) poprzez równe traktowanie kobiet i mężczyzn,
 - b) nie dyskryminowanie ze względu na niepełnosprawność,
 - c) pochodzenie, religie czy wiek,
- 3) Rozwój społeczeństwa informacyjnego.

Pojazdy zakupione w ramach niniejszego projektu zaprojektowane zostały zgodnie z zasadami uniwersalnego projektowania. Dostęp do nich nie został ograniczony ze względu na płeć, religię, wiek czy niepełnosprawność. Zastosowane w pojazdach rozwiązania zawierają szereg udogodnień dla osób z niepełnosprawnościami. Szeroko pojętej równości szans służyć będzie poprawa dostępności komunikacyjnej, jaka będzie miała miejsce po realizacji projektu. Zasada zrównoważonego rozwoju zachowana zostanie poprzez zastosowanie parametrów i rozwiązań pozwalających na znaczne ograniczenie negatywnego oddziaływania projektu na środowisko. Zastosowane warianty informacji pasażerskiej upowszechniają nowoczesne technologie informacyjne a szeroki dostęp do pokładowych systemów WiFi czyni je przyjaznymi dla potencjalnego kręgu użytkowników. W pojazdach zostały zastosowane wszystkie wytyczne wynikające z:

- 1) Rozporządzenie Komisji Nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/WE.
- 2) Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 30 października 2003 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku oraz sposobów sprawdzania dotrzymania tych poziomów (Dz. U. Nr 192 poz. 1883).
- 3) Decyzja Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. zmieniająca decyzje 2006/861/WE, 2008/163/WE, 2008/164/WE, 2008/217/WE, 2008/231/WE, 2008/232/ WE, 2008/284/WE, 2011/229/UE, 2011/274/UE, 2011/275/UE, 2011/291/UE i 2011/314/UE, dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności.
4. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 2 maja 2012 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei.
- 5) Konwencja Sztokholmska w sprawie trwałych zanieczyszczeń organicznych (POPs) - trudne do usunięcia organiczne substancje szkodliwe.
- 6) Rozporządzenie Komisji Nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r., odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej.
- 7) Rozporządzenie Komisji Nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r., w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach” systemu kolei w Unii Europejskiej.
- 8) Rozporządzenie Komisji Nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r., w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- 9) Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej.



Przekazanie ostatniego pojazdu EN63H-012 przez Prezesa Newag SA Zbigniewa Konieczka Marszałkowi Województwa Zachodniopomorskiego Olgierdowi Geblewiczowi w barwach Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy odbyło się 17.12.2022 r w obecności Jerzego Owsiaaka na peronie pierwszym stacji Szczecin Główny.

