

W Polsce budują lokomotywę na wodór

2 marca 2020

W 2021 roku ma być gotowa lokomotywa wodorowa, nad którą wspólnie pracują bydgoska PESA i PKN Orlen. Pojazd ma być wyposażony w autonomiczne sterowanie, a obie spółki są już na zaawansowanym etapie przygotowywania pełnej specyfikacji, po której ruszy faza projektu i budowy. Docelowo nowa technologia ma zostać wdrożona komercyjnie na dużą skalę, również w pojazdach do przewozu osób.

„Konfigurujemy pojazd wodorowy – konkretnie lokomotywę manewrową – i jesteśmy już na zaawansowanym etapie prac. Poznajemy wymagania, zarówno techniczne, jak i organizacyjne, i staramy się od razu wpleść do tego projektu prace nad autonomicznym sterowaniem. Mogę więc powiedzieć, że idziemy do przodu. Kiedy domkniemy już kwestie specyfikacji, zaczniemy projektowanie i budowę. Chcemy widzieć lokomotywę wodorową przy pracy w 2021 roku” – zapowiada w rozmowie z agencją Newseria Biznes Krzysztof Zdziarski, prezes zarządu PESA Bydgoszcz SA.

W ocenie Orlenu i bydgoskiej Pesy ogniwa wodorowe są jedną z najbardziej obiecujących technologii w transporcie kolejowym. Stąd w grudniu ub.r. obie spółki podpisały list intencyjny dotyczący współpracy przy stworzeniu pojazdu szynowego zasilanego wodorem. Na początek ma to być lokomotywa towarowa, a następnie całkowicie bezemisyjny zespół trakcyjny przeznaczony do obsługi ruchu pasażerskiego. Jego zaletą będzie m.in. stosunkowo duży zasięg, jak i krótki czas tankowania, dlatego wodór ma być idealnym paliwem dla ciężkich pojazdów szynowych. Nowa technologia ma pojawić się na rynku w przyszłym roku i docelowo zostać wdrożona komercyjnie na dużą skalę.

Wodór to jedno z kluczowych źródeł czystej energii, wspieranych na poziomie UE jako element gospodarki zeroemisyjnej. Ta technologia staje się coraz popularniejsza – m.in. właśnie w sektorze transportu szynowego. Pojazdy tego typu zamówili niedawno niemieccy przewoźnicy, a tamtejszy rząd zobowiązał się pokryć 40 proc. kosztów paliwa wodorowego. Technologia wodorowych ogniw paliwowych jest też coraz bardziej rozpowszechniona m.in. w Japonii i Kalifornii.

Polska to z kolei jeden z największych producentów wodoru na świecie, m.in. właśnie za sprawą PKN Orlen, który w ramach grupy kapitałowej w procesie produkcyjnym wytwarza blisko 45 ton wodoru na godzinę. „Orlen pracuje z wodorem na co dzień. Ropa naftowa to węglowodory, więc spółka jest doświadczona przede wszystkim w produkcji i magazynowaniu wodoru, co do tej pory było ogromnym wyzwaniem dla napędów wodorowych. Orlen zapewnia tę część, w której my się nie specjalizujemy. My natomiast jesteśmy w stanie ten pojazd zbudować” – mówi Krzysztof Zdziarski.

Jak zapowiada, PESA planuje dywersyfikację swoich rynków eksportowych. W tej chwili ok. 35 proc. zamówień realizuje w eksporcie, głównie do krajów Europy Środkowej i Zachodniej, w tym przede wszystkim Niemiec i Włoch. Na nich przede wszystkim skupia się bydgoski producent, pracując nad zakończeniem dotychczas rozpoczętych zamówień, ale w nowej strategii przedstawi plany rozszerzenia działalności o kolejne rynki. Z tym – jak podkreśla prezes spółki – będą wiązać się kolejne wyzwania. „Mowa o różnego rodzaju specyfikacjach, wymaganiach lokalnych, chociaż nowa unifikacja prawa kolejowego przewiduje, że więcej elementów powinno być do siebie podobnych. Są to wyzwania przede wszystkim certyfikacyjne, homologacyjne, techniczne, ale trzeba je pokonać. Oczekiwania pasażerów są natomiast wszędzie podobne” – mówi prezes zarządu PESA Bydgoszcz.

Źródło: [Newseria.pl](https://www.newseria.pl)