

PKP Intercity ogłosiło trzy przetargi na zakup i modernizację pociągów

W ramach wartej ponad 7 mld zł strategii taborowej na lata 2016-2020, z perspektywą do 2023 roku, PKP Intercity rozpoczęło postępowanie na zakup 12 elektrycznych zespołów trakcyjnych, modernizację 14 jednostek ED74 oraz 10 wagonów. Wszystkie pojazdy mają być wyposażone w wygodne fotele, gniazdka elektryczne czy bezprzewodowy internet.

12 nowych EZT-ów

PKP Intercity ogłosiło przetarg na zakup 12 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Przewoźnik zastosował w nim innowacyjny model zakupowy. Dostawa dwóch pierwszych jednostek ma nastąpić w ciągu 18 miesięcy od dnia wejścia w życie umowy. Kolejne mają trafić do przewoźnika w ciągu 48 miesięcy od podpisania kontraktu, lecz nie wcześniej, niż po zakończeniu sześciomiesięcznej eksploatacji pierwszych dwóch pojazdów. Zwycięzca przetargu będzie również odpowiedzialny za utrzymanie jednostek do poziomu P4* w specjalistycznym warsztacie, gdzie prowadzone będą naprawy i czyszczenie. Oferty można składać do 20 lutego 2018 roku.

Nowoczesne EZT-y mają być dostosowane do prędkości nie mniejszej niż 160 km/h i wyposażone m.in. w wygodne fotele, klimatyzację, gniazdka, bezprzewodowy internet, monitoring, wzmacniacze sygnału GSM/LTE. Ponadto w pociągach znajdzie się część gastronomiczna, udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami i przestrzeń dla rowerów. W toaletach zamontowane zostaną przewijaki dla niemowląt. Pojazdy powinny posiadać co najmniej 294 miejsca klasy drugiej oraz 60 pierwszej i być wyposażone w system ETCS poziomu 1 i 2. Flota nowych EZT-ów rozbuduje park taborowy do obsługi połączeń komfortowej kategorii InterCity (IC).

Modernizacja ED74

PKP Intercity rozpoczęło postępowanie na naprawy poziomu P5 wraz z modernizacją wszystkich 14 posiadanych pojazdów serii ED74. Przetarg zostanie podzielony na kilka etapów. W pierwszej fazie zainteresowani wykonawcy muszą złożyć wniosek o dopuszczenie do udziału w postępowaniu. Jeśli będą spełniali określone warunki, zostaną zaproszeni do dialogu technicznego, a następnie do złożenia oferty. Wybór wykonawcy ma nastąpić w drugiej połowie 2018 roku. Po podpisaniu umowy wykonawca będzie miał 48 miesięcy na realizację całego zamówienia. Pierwsze jednostki mają wyjechać w trasy z pasażerami na pokładzie już w rozkładzie jazdy 2020/21. Wnioski o dopuszczenie do postępowania można składać do 25 stycznia 2018 roku.

Po modernizacji pojazdy serii ED74 wyposażone będą w szereg udogodnień dla pasażerów. Zostaną wymienione w nich siedzenia oraz zamontowane gniazdka i urządzenia zapewniające bezprzewodowy internet. Pojawią się udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami i pasażerów z rowerami. Dodatkowo modernizacja ma na celu poprawę sprawności pojazdów, a więc zastosowanie takich rozwiązań technicznych, które wyeliminują awarie jednostek.

Plan PKP Intercity zakłada, że w wariantie podstawowym pociągi obsługiwane ED74 pojadą trasami: Wrocław – Lublin przez Lubliniec, Częstochowę, Piotrków Trybunalski, Tomaszów Mazowiecki, Radom i Dęblin oraz z Wrocławia do Kielc przez Lubliniec i Częstochowę. Ponadto ED74 obsłużą relację Kraków – Lublin przez Kielce, Radom i Dęblin (jedna para pociągów). Wszystkie składy kursować będą w ramach kategorii InterCity (IC). Serwisowane i czyszczone będą w stolicy woj. dolnośląskiego.

10 nowoczesnych wagonów

Przewoźnik opublikował również przetarg na wykonanie naprawy okresowej na poziomie utrzymania P5 wraz z modernizacją 10 wagonów 1 klasy typu 140A/112A oraz przeglądu na poziomie utrzymania P3. Po zakończeniu prac pojazdy wyposażone będą w wygodne fotele, gniazdko, klimatyzację, monitoring, bezprzewodowy internet i wzmacniacze sygnału GSM/LTE oraz udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami. Numery przedziałów oraz miejsc oznaczone będą alfabetem Braille'a. Wszystkie fotele zostaną wyposażone w indywidualne stoliki oraz oświetlenie. Zwycięzca przetargu będzie miał 13 miesięcy, od momentu podpisania umowy, na przeprowadzenie naprawy P5 wraz z modernizacją. Przegląd P3 będzie musiał się odbyć po 18 miesiącach po modernizacji. Oferty można składać do 13 lutego 2018 roku.

Największy program taborowy w historii PKP Intercity

PKP Intercity realizuje największy w swojej historii program taborowy na łączną kwotę ponad 7 mld zł, którego częścią jest m.in. zakup Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych oraz modernizacja jednostek ED74. Do końca 2023 roku przewoźnik planuje modernizację ponad 700 wagonów i zakup 185. W planach jest także zakup 19 elektrycznych zespołów trakcyjnych (12 plus 7 z NCBiR), a także modernizacja 14 posiadanych już EZT (ED74). Dodatkowo przewoźnik zakupi 118 nowych lokomotyw, a blisko 200 skieruje na modernizację. Część tych inwestycji zostanie zrealizowana na zasadzie partnerstwa innowacyjnego, w ramach współpracy z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, producentami oraz instytutami badawczymi. Rezultatem mają być pojazdy najlepiej dostosowane do potrzeb przewoźnika dalekobieżnego. Do końca roku 2023 PKP Intercity planuje zrealizowanie dostaw: 25 lokomotyw elektrycznych, 7 elektrycznych zespołów trakcyjnych oraz 2 składy typu push-pull. Pojazdy mają być przystosowane do prędkości 160 - 230 km/h. PKP Intercity będzie kupować je etapami. Najpierw kilka jednostek testowych a następnie, po ewentualnym wyeliminowaniu usterek, spółka zakupi pozostałe pojazdy. Docelowo, w ramach tego modelu, przewoźnik zamierza w sumie pozyskać: 38 EZT (7 do 2023 roku), 52 lokomotywy elektryczne (25 do 2023 roku), oraz 15 składów typu push-pull (2 do 2023 roku).

Dzięki przeprowadzonym inwestycjom, po zakończeniu programu, pociągi kursujące po Polsce będą zestawiane w blisko 80 proc. z nowego lub zmodernizowanego taboru. Ponadto około 80 proc. składów pasażerskich będzie wyposażonych w gniazdko elektryczne, około 98 proc. w toalety z zamkniętym systemem, a 94 proc. będzie posiadało klimatyzację. W co najmniej w 77 proc. pociągów uruchamianych przez PKP Intercity znajdzie się bezprzewodowy Internet.

***Pięć poziomów utrzymania pojazdów kolejowych**

Pojazdy kolejowe w Polsce serwisowane są na pięciu poziomach utrzymania od P1 do P5, które określone zostały w Dokumentacji Systemu Utrzymania [DSU] indywidualnie dla każdego typu pojazdu. Utrzymanie na poziomach P1-P3 najczęściej wykonywane jest w regularnych odstępach czasowych lub kilometrowych przewidzianych w DSU (w zależności od tego, który parametr wystąpi wcześniej). W ramach tych poziomów odbywają się: kontrola, naprawa lub wymiana części związana ze zużyciem eksploatacyjnym. Naprawy poziomu P4 odbywają się w cyklach najczęściej co 3-5 lat lub po uzyskaniu przebiegu kilometrowego określonego w DSU, także w zależności od tego, który parametr wystąpił wcześniej. Sprawdzany jest wówczas dokładnie stan techniczny pojazdu, następuje planowa wymiana podzespołów oraz zespołów. Natomiast naprawy najwyższego poziomu P5 wykonywane są najczęściej co 12-30 lat lub po przekroczeniu maksymalnego przebiegu zawartego w DSU mają na celu przywrócenie wszystkich parametrów technicznych i eksploatacyjnych, tak jak dla pojazdu nowego i dodatkowo, w miarę potrzeb, modernizację pojazdu. Wymieniane lub naprawiane są praktycznie wszystkie podzespoły, gruntownie naprawiane i malowane jest pudło pojazdu oraz w ramach modernizacji podwyższane są parametry techniczne, np. prędkość maksymalna oraz standard wyposażenia, m.in. poprzez zabudowę układów klimatyzacji, nowych siedzeń, gniazdek elektrycznych czy toalet z zamkniętym obiegiem.

