



Stanisław Skalski

Zespoły Flirt dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

W marcu 2012 r. Łódzka Kolej Aglomeracyjna ogłosiła dwuczęściowy przetarg na 20 elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi aglomeracji łódzkiej, wraz ze świadczeniem usług ich utrzymania technicznego przez okres 15 lat oraz na budowę hali na Widzewie, w której odbywać się będzie techniczne utrzymanie pojazdów ŁKA. Przetarg poprzedziły konsultacje ŁKA z potencjalnymi wykonawcami pojazdów, którzy zaproszeni byli jesienią 2011 r. do zaopiniowania proponowanych wymagań technicznych. Również firma Stadler Polska wzięła udział w tych konsultacjach.

Sam pomysł konsultowania wymagań technicznych z producentem taboru jest ze wszech miar pozytywny. Producenci mają zwykle dużo większy przegląd aktualnego stanu techniki, ponieważ na bieżąco produkują pojazdy dla różnych przewoźników w różnych krajach. Z kolei przewoźnicy, przede wszystkim regionalni, kupują tabor czasem raz na parę lat, przez co ich doświadczenie jest mniejsze. Konsultacje te świadczą poza tym o poważnym traktowaniu producentów jako równouprawnionych partnerów w przetargu publicznym.

Firma Stadler zaopiniowała wymagania techniczne, wskazując na potencjalnie bardziej korzystne rozwiązania techniczne pojazdów dla ŁKA. Nie wszystkie sugestie naszej firmy zostały przyjęte. Dla przykładu sugerowaliśmy, aby kupić pojazdy przynajmniej 3-członowe, kierując się przekonaniem, że nowa, atrakcyjna oferta kolei aglomeracyjnej szybko pozyska wielu pasażerów. Mimo wszystko to zamawiający decyduje co chce kupić.

Najważniejszym nowum w przetargu ŁKA było jednak utrzymanie techniczne pojazdów przez 15 lat przez wykonawcę. Łódz-

ka Kolej Aglomeracyjna jest drugim przewoźnikiem w Polsce (po PKP Intercity), który zlecił producentowi taboru długoletnie utrzymanie techniczne pojazdów. Z punktu widzenia przewoźnika jest to rozwiązanie jak najbardziej racjonalne. Naczelnym zadaniem przewoźnika jest organizacja przewozów i na tym koncentruje się jego uwaga i kompetencje. Do prowadzenia przewozów potrzebne mu są pojazdy, gotowe do jazdy i czyste. Otrzymuje je na zasadzie umowy wieloletniej za cenę z góry określoną, ustaloną w trybie przetargu konkurencyjnego i na określonych warunkach. Z kolei producent pojazdu najlepiej zna swój pojazd i wie, jak prowadzić utrzymanie techniczne, aby osiągnąć możliwie największą niezawodność i gotowość pojazdu. To właśnie producent jest żywotnie zainteresowany tym, aby jego pojazdy wykazały się niezawodnością i gotowością.

Odpowiednio do przedmiotu przetargu – pojazdy i utrzymanie techniczne – kryteria wyboru najkorzystniejszej oferty uwzględniały:

- cenę brutto dostawy pojazdów – 50%,
- cenę brutto usługi utrzymania pojazdów – 30%,
- współczynnik masy pojazdu (masa służbowa pojazdu dzielona przez długość przedziału pasażerskiego) – 10%,
- liczbę siedzeń stałych powyżej 80 – 10%.

Współczynnik masy pojazdu determinuje w sposób decydujący zużycie energii. Wydatki na energię elektryczną są jedną z najbardziej znaczących pozycji w rachunku cyklu życia pojazdu (LCC). Wydatki te, w perspektywie 30 lat, przekraczają z reguły koszt zakupu pojazdu.

Podsumowując, przetarg Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej cechowało nowatorskie i racjonalne podejście, idące w kierunku uwzględnienia nie tylko ceny zakupu pojazdu, ale również znaczących kosztów jego eksploatacji.

Oferta

Oferta firmy Stadler była jedną z dwóch ofert złożonych w pierwszej części postępowania. W porównaniu do oferty firmy konkurencyjnej, cena pojazdu była o około 18% wyższa. Jednocześnie Stadler zaproponował 16 miejsc (17%) więcej, niż firma konkurencyjna. W odniesieniu do ceny usługi utrzymania technicznego, oferta Stadlera opiewała na sumę o ponad połowę niższą niż oferta konkurencyjna. W sumie Stadler wygrał przewagą 18,7% punktów.

Pojazd

Pojazd zaproponowany przez firmę Stadler pochodzi z najnowszej, trzeciej generacji pojazdów Flirt. Dla przypomnienia, pierw-



Zespół Flirt dla Kolei Śląskich



Zespół Flirt dla Kolei Mazowieckich

szy Flirt ujrzał światło dzienne w 2004 r. Zamówiły go Szwajcarskie Koleje Federalne (SBB) na potrzeby nowego systemu przewozów aglomeracyjnych w centralnej Szwajcarii. Od tego czasu wyprodukowano prawie 800 pojazdów Flirt dla około 30 przewoźników w 11 krajach. Są wśród nich pojazdy na każdy znany w Europie system zasilania, jak również dwusystemowe. W Polsce od 2008 r. 10 pojazdów Flirt jeździ w barwach Kolei Mazowieckich, a 4 – w Kolejach Śląskich.

Flirt dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej spełniać będzie wszystkie wymagane normy, zwłaszcza te z grupy TSI. Pojazdy będą wyposażone w system informacji pasażerów, windy i WC dla niepełnosprawnych oraz przedział na większy bagaż i rowery, siedzenia wyłącznie drugiej klasy w układzie naprzeciwległym i szeregowym.

Podstawowe parametry pojazdu Flirt dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej

Długość	45,7 m
Liczba członów	2
Pojemność pojazdu	254 osoby
w tym liczba stałych miejsc do siedzenia	96
Maksymalna prędkość eksploatacyjna	160 km/h
Maksymalne przyspieszenie	1,1 m/s ²

Należy nadmienić, że będzie to pierwszy w historii firmy Stadler Flirt dwuczłonowy. Również po raz pierwszy w Polsce seria pojazdów trakcyjnych wyposażona będzie w Europejski System Sterowania Pociągami ETCS 2, który w znaczącym stopniu poprawi bezpieczeństwo ruchu kolejowego, między innymi dzięki sygnalizacji kabinowej. Wskazania sygnatów na szlaku wyświetlane będą w kabinie maszynisty, co umożliwi pewne i wczesne rozpoznanie sygnatów przez maszynistę, bez względu na warunki atmosferyczne.

Stadler Polska

Producentem pojazdów będzie Stadler Polska Sp. z o.o. w Siedlcach. Zakład w Siedlcach powstał w 2007 r. na terenie i w hali wydzierżawionej od PKP SA. Celem powstania zakładu była i jest produkcja na rynek polski. Pierwszym zamówieniem w zakładzie było 14 pojazdów Flirt dla Mazowsza i Śląska. Po ich przekazaniu do eksploatacji w 2008 r. zakład, z braku zamówień na rynku polskim, produkował spalinowe i elektryczne zespoły trakcyjne dla przewoźników z Holandii, Niemiec, Austrii, Włoch, Estonii oraz Czech. Zwiększono zatrudnienie z 70 osób w 2007 r. do ponad 600 w chwili obecnej. Zakład był kilkakrotnie rozbudowywany, powiększał powierzchnie i moce produkcyjne. Załoga zdobywała coraz więcej doświadczeń na kontraktach zagranicznych. Po raz pierwszy od 2008 r. w Siedlcach powstawać będą pojazdy dla polskiego przewoźnika.

Stadler w Europie – rys historyczny

W 1942 r. Ernst Stadler założył biuro projektów taborowych w Zurychu, a w 1945 r. uruchomił produkcję małych lokomotyw akumulatorowych i spalinowych dla kopalni i bocznic przemysłowych.

W 1962 r. firmę przeniesiono do Bussnang we wschodniej Szwajcarii w Kantonie Thurgau. Od 1984 r. rozpoczęto produkcję szynowych pojazdów pasażerskich – już wtedy firma produkowała lekkie pojazdy ze stopów aluminium.



Zakłady w Siedlcach

W 1989 r. firmę przejął Peter Spuhler, obecny właściciel większości udziałów firmy i prezes Rady Nadzorczej Grupy Stadler Rail. W kilka lat po przejęciu firmy przez nowego właściciela, w 1995 r. zaprezentowano pierwszy pojazd przegubowy GTW 2/6. Jego unikalna konstrukcja odznacza się skupieniem części napędowej w środkowym członie pojazdu, przez co osiąga się bardzo dobrą dostępność urządzeń napędowych, jak również wyjątkowy komfort podróżowania.

W 1996 r. pojazd GTW2/6 prezentowano we Wrocławiu, Poznaniu, Gdyni i Krakowie w związku z planowanym przez PKP zakupem 400 autobusów szynowych. Przetarg w rezultacie został odwołany.

Od 1997 r. do dziś trwa nieprzerwana ekspansja firmy, dzięki przejęciom różnych zakładów produkcji taboru w Szwajcarii, Niemczech i innych krajach. Stadler Rail AG ma obecnie cztery zakłady produkcyjne w Szwajcarii, trzy w Niemczech, kolejne zakłady i spółki zależne na Węgrzech, w Czechach, we Włoszech, Austrii, Algierii, USA i Polsce (Stadler Polska). Grupa zatrudnia około 5000 pracowników.

Silnym motorem rozwoju Grupy Stadler Rail były zawsze innowacyjne produkty. W 2004 r. lansowana była rodzina pojazdów Flirt, a w 2011 r. bramy zakładu Stadlera w Altenrhein, Szwajca-



Zespół trakcyjny Flirt w wersji intercity dla czeskiego prywatnego przewoźnika LEO Express

ria, opuścił pierwszy elektryczny zespół trakcyjny KISS. Do dzisiaj sprzedano 133 składy do trzech krajów.

Stadler specjalizuje się również w pojazdach na koło zębate i jest praktycznie jedynym producentem tego typu pojazdów na świecie. Znane są również tramwaje Stadlera typu Tango i Vario-



Zespół trakcyjny w wersji intercity dla kolei norweskich NSB



Piętrowy zespół trakcyjny dla austriackiego prywatnego przewoźnika Westbahn

bahn, jak również cała plejada pojazdów wąskotorowych i lokomotyw manewrowych.

Motywnym przewodnim pojazdów tworzonych przez Stadlera jest zawsze lekka konstrukcja ze stopów aluminiowych i małe koszty cyklu życia pojazdów.



STADLER
Inteligentne Rozwiązania Na Torach

www.stadlerrail.com