

Kategoria

[Komunikaty prasowe](#)

Koleje Mazowieckie startują z przetargiem na 71 ezt i budowę hali w Sochaczewie.

Koleje Mazowieckie ogłosiły przetarg na dostawę 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych. Wartość zamówienia to ponad 2 miliardy 271 milionów złotych (netto). Ponadto zostało wszczęte postępowanie na wybór partnera prywatnego na budowę hali napraw pojazdów dla poziomu utrzymania P4 w Sochaczewie.

Informacja w sprawie przeprowadzenia postępowania na dostawę 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych dla spółki „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o.

Koleje Mazowieckie eksploatują obecnie 316 pojazdów kolejowych, są to głównie elektryczne zespoły trakcyjne (eoz), wagony piętrowe do składów pus-pull i spalinowe autobusy szynowe. W dalszym ciągu większość pojazdów użytkowanych przez KM to pojazdy po modernizacjach, ale w dużym stopniu wyeksploatowane. Dlatego spółka zamierza wycofać z ruchu do 2022 roku 39 eoz i zastąpić je nowoczesnymi składami. W takiej sytuacji KM planuje zakupy nowego taboru, co zapewni zwiększenie potencjału przewozowego, a także podniesie jakość świadczonych usług i poziom bezpieczeństwa.

- Chcemy nabyć większą liczbę taboru jednego typu, co ma niebagatelne znaczenie przy jego eksploatacji. Pozyskanie nowych pojazdów przełoży się także na zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów po Mazowszu. Będziemy mogli również zwiększyć zestawienie pociągów, a równocześnie zapewnić większą rezerwę taborową, co wpłynie pozytywnie na realizację rozkładu jazdy pociągów – mówi Czesław Sulima, członek zarządu, dyrektor eksploatacyjny KM.

Przedmiotem zamówienia jest zawarcie umowy ramowej na dostawę 71 elektrycznych zespołów trakcyjnych w latach 2018 – 2022 wraz z pakietami naprawczo-pozderzeniowymi, szkoleniami pracowników w zakresie obsługi dostarczonych pojazdów i dostawą symulatora. W zakres zamówienia wchodzi także wieloletnie serwisowanie taboru przez producenta (wykonawcę).

Plan zakupu 71 nowych ezt obejmuje:

- 61 ezt pięcioczłonowych, które zostaną skierowane głównie do obsługi połączeń w relacjach: Warszawa - Działdowo (6 ezt), Sochaczew - Warszawa - Celestynów (12 ezt), Skierniewice - Warszawa - Mińsk Mazowiecki (12 ezt), Góra Kalwaria - Czachówek - Warszawa - Modlin (15 ezt), Warszawa - Tłuszcz (16 ezt).
- 10 ezt dwuczłonowych, które zostaną skierowane do obsługi połączeń Radom - Drzewica, Radom - Skarżysko-Kamienna, Radom - Dęblin czy Radom - Warka.

Podstawowe założenia techniczne dla pojazdów to:

- pełna zgodność ze wszystkimi technicznymi specyfikacjami interoperacyjności - pojazdy wyposażone w urządzenia ETCS (europejski system sterowania ruchem kolejowym),
- jednoprzestrzenne wnętrza wagonów,
- prędkość nie mniejsza niż 160 km/h
- nowoczesne drzwi wejściowe w systemie odskokowo-przesuwnym,
- klimatyzowane wnętrza,
- wyposażenie w urządzenia informacji wizualno-dźwiękowej oraz bezprzewodowego dostępu do Internetu,
- napęd z zastosowaniem silników asynchronicznych,
- wyposażenie w monitoring wewnętrzny i zewnętrzny,
- platforma dla osób niepełnosprawnych,
- możliwość mocowania wózków inwalidzkich, dziecięcych i rowerów,
- toalety z obiegiem zamkniętym, przystosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- wyposażenie w interkom umożliwiający kontakt pasażera z maszynistą w sytuacji awaryjnej,
- wyposażenie w defibrylatory AED.

- Wykonawca, z którym zostanie zawarta umowa, na dostawę ezt, zostanie wyłoniony w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie ustawy Prawo

zamówień publicznych. Umowa ramowa zostanie zawarta na osiem lat z jednym wykonawcą. Taka umowa będzie gwarancją dostawy taboru jednego typu, na czym najbardziej nam zależy – mówi Czesław Sulima.

Wartość zamówienia to ponad 2 miliardy 271 milionów złotych (netto). Zamówienie w części dotyczącej inwestycji, tj. zakupu pojazdów, szkolenia z dostawą symulatora oraz dostawa pakietów naprawczo-pozderzeniowych będzie współfinansowane ze środków unijnych. Szacowane dofinansowanie będzie na poziomie 50 proc. wydatków kwalifikowanych projektu. Koszty serwisu utrzymaniowego będą pokrywane w ramach bieżących wydatków spółki.

Informacja w sprawie Projektu pn. „Zaprojektowanie, sfinansowanie i wybudowanie oraz eksploatacja hali napraw pojazdów dla poziomu utrzymania P4 w Sochaczewie” (obejmująca świadczenie usług w poziomie utrzymania P4)”.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami każdy przewoźnik kolejowy ma obowiązek utrzymywać swoje pojazdy kolejowe we właściwym stanie technicznym, zapewniającym odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Utrzymanie pojazdów powinno być wykonywane przez podmioty posiadające wykwalifikowanych pracowników, spełniające określone warunki organizacyjne i techniczne dla realizacji koniecznych czynności wynikających z systemu utrzymania taboru dla każdego typu pojazdu. Cykl przeglądowo-naprawczy taboru składa się z 5 poziomów utrzymania, tj. P1, P2, P3, P4, P5, z czego spółka KM wykonuje przeglądy pojazdów kolejowych w poziomie P1 – P3 we własnym zakresie, a w poziomie P4 – P5 zleca na zewnątrz.

- Obecnie dysponujemy kilkunastoma różnymi typami taboru. Taka sytuacja stwarza spore problemy związane z ich utrzymaniem, szczególnie w poziomie utrzymania P4, planowaniem napraw, czasochłonnością postępowań przetargowych, cenami, terminowością czy jakością tych napraw – mówi Czesław Sulima, członek zarządu, dyrektor eksploatacyjny KM.

Z tych względów, a także w związku z faktem, że przeglądy taboru w poziomie P4 są z punktu widzenia eksploatacyjnego szczególnie istotne, zarząd spółki „Koleje Mazowieckie – KM” uznał za stosowne rozbudowę Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru w Sochaczewie. Zdecydowały o tym czynniki techniczne i własnościowe

(sekcja jest własnością spółki), a także położenie (niedaleko Warszawy, tuż przy linii kolejowej E20, niedaleko autostrady, blisko dworca kolejowego). W tym celu w sąsiedztwie obecnej Sekcji zostały dokupione grunty o powierzchni ponad 6,5 ha.

Przy tak dużym przedsięwzięciu jakim jest budowa bazy utrzymania taboru w Sochaczewie, spółka zdecydowała się na realizację tej inwestycji w formie partnerstwa publiczno-prywatnego /PPP/. Jego przedmiotem jest wspólna realizacja przedsięwzięcia oparta na podziale zadań, w ramach którego partner prywatny zobowiąże się do wybudowania bazy utrzymaniowo-naprawczej w Sochaczewie z własnych środków, eksploataowania jej i zarządzania nią. Ponadto zapewni wieloletnie utrzymanie taboru spółki KM w poziomie utrzymania P4 dla około 50 pojazdów rocznie, mając też możliwość prowadzenia tam przeglądów taboru na zasadach komercyjnych.

- Po wyborze partnera prywatnego, najlepiej branżowego, spółka KM zawrze z nim wieloletnią umowę o PPP, w której zagwarantuje przekazanie do napraw w poziomie P4 całego posiadanego taboru, czyli elektrycznych zespołów trakcyjnych, wagonów piętrowych, lokomotyw elektrycznych i szynobusów spalinowych. Umowa o PPP zostanie zawarta na 20 lat. Po zakończeniu umowy, baza utrzymaniowo - naprawcza zostanie przekazana spółce, ale w takim stanie, aby możliwe było dalsze utrzymywanie tam taboru KM w poziomie P4 - dodał Czesław Sulima.

Szacunkowa wartość projektu, tj. równowartość szacowanych kosztów napraw taboru KM w poziomie P4 wyniesie ponad 1,3 mld zł netto.

Rozpoczęcie budowy hali w Sochaczewie planowane jest w drugiej połowie 2018 r., a zakończenie w 2020 r.

Informacje dla mediów:

Donata Nowakowska - Rzecznik Prasowy „Kolei Mazowieckich - KM”

e-mail: d.nowakowska@mazowieckie.com.pl, tel. 661 929 207