



Pierwszy tramwaj Stadlera wkrótce w Krakowie

2019-12-05

Realizacja kontraktu, dzięki któremu mieszkańcy Krakowa zyskają 50 nowoczesnych tramwajów wkracza właśnie w decydującą fazę. Pierwszy z wagonów przechodzi już próbne jazdy na jednym z torów w fabryce w Siedlcach oraz testy działania systemów pojazdu, m.in. informacji pasażerskiej. Producent przetestował także proces załadunku tego ponad 33-metrowego tramwaju na specjalną lawetę. W najbliższych dniach wagon zostanie przetransportowany do jednej z zajezdni MPK SA w Krakowie.

Po przyjeździe do Krakowa rozpoczną się badania i przejazdy niezbędne do uzyskania homologacji. Będą to m.in. testy systemów napędu, hamowania oraz układów elektrycznych i innych elementów istotnych dla prawidłowej eksploatacji i bezpieczeństwa podróży. Po przeprowadzeniu przez uprawnioną instytucję niezbędnych badań i uzyskaniu pozytywnej opinii, tramwaj zostanie dopuszczony do ruchu. Wtedy będą mogły zostać przeprowadzone szkolenia motorniczych i mechaników przygotowujące ich do obsługi tego wagonu.

W zakładzie Stadlera w Siedlcach trwają obecnie intensywne prace nad wyposażeniem kolejnych czterech wagonów. Każdy z nich jest na różnym etapie produkcji. Z kolei w fabryce w Środzie Wielkopolskiej cały czas przygotowywane i spawane są pudła wagonów.

Przypomnijmy, że nowe niskopodłogowe tramwaje będą mieć długość 33,4 metra. Zostaną wyposażone w klimatyzację, monitoring, oświetlenie ledowe wnętrza oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej złożony z głosowego zapowiadania przystanków i tablic wyświetlających trasę przejazdu. W każdym z tramwajów zostanie zamontowana specjalna platforma, która ułatwi wsiadanie i wysiadanie osobom niepełnosprawnym poruszającym się na wózkach. W środku będą także zamontowane automaty biletowe, w których pasażerowie za bilet zapłacą nie tylko monetami, ale także kartą płatniczą. Z myślą o użytkownikach smartfonów w pojeździe do dyspozycji będą porty USB umożliwiające ładowanie urządzeń mobilnych oraz gniazdko elektryczne. W wyposażeniu wagonu nie zabraknie apteczki pierwszej pomocy. Tramwaje będą przyjazne dla środowiska. Zastosowany w nich system rekuperacji umożliwi wykorzystywanie energii hamowania. Ergonomiczna kabina i wygodny fotel zapewnią z kolei komfortowe warunki pracy motorniczym.

Warto także podkreślić, że dwa tramwaje z tej dostawy jako pierwsze w Krakowie będą wyposażone w innowacyjny system, który pozwoli na jazdę z opuszczonym pantografem, bez korzystania z sieci trakcyjnej na odcinku ok. 3 km (pozostałe wagony będą miały instalację umożliwiającą w przyszłości zamontowanie tego systemu). Takie rozwiązanie umożliwi jazdę tramwajom na odcinkach niezelektryfikowanych lub w przypadku awarii sieci trakcyjnej.

W Środzie Wielkopolskiej są produkowane stalowe pudła wagonów. Tam też odbywa się proces spawania. Obecnie producent jest na etapie uruchamiania własnej lakierni, która pozwoli na pomalowanie krakowskich tramwajów. Pudła ze Środy Wielkopolskiej są transportowane na specjalnych lawetach do zakładu w Siedlcach, a tam za pomocą suwnic podnoszone są z samochodów i ustawiane w hali. W hali w Siedlcach pierwszy z 50 tramwajów przechodzi już próbne jazdy. Zestawiony jest też drugi tramwaj, trwa jego skręcanie. Elektrycy wykonują w nim elektryczne połączenia członów. W przyszłym tygodniu zostanie przekazany do uruchomienia.



– Każdy z wagonów w hali stoi od 4 do 6 tygodni w jednym miejscu. W tym czasie pracownicy różnych grup montażowych zabudowują wagony, tzn. instalują w nich poszczególne komponenty, rozpoczynając od elementów podłogi, ścian i sufitu. Rozkładane jest także okablowanie, montowane są elementy sterujące, zabudowywany pulpit motorniczego, montowany fotel motorniczego oraz siedzenia – wyjaśnia Tomasz Prejs, członek zarządu Stadler Polska.

Wyposażone wagony są podnoszone za pomocą suwnic i ustawiane na wózkach jezdnych, a następnie skręcane. Wyposażenie pudeł wagonów rozpoczyna się od montażu podłogi. Wykorzystywany jest do tego specjalny materiał przymocowywany do konstrukcji stalowej pudła. Na to przyklejana jest specjalny materiał antypoślizgowy i łatwy do czyszczenia, po którym będą chodzić pasażerowie. Następnie do pudła wagonu w specjalnej technologii wklejane są szyby.

W innej części hali, w dziale montażu wstępnego elektrycznego, są z kolei przygotowywane tzw. szafy sterujące, czyli tablice z wyposażeniem elektrycznym. To bardzo ważny etap wyposażania tramwaju. Tylko w jednej z takich szaf może być nawet dwa tysiące połączeń elektrycznych, w sumie w jednym wagonie długość kabli to ok. 22 kilometry.

Wyposażony we wszystkie fotele, automaty, kasowniki i inne elementy w przestrzeni pasażerskiej i w kabinie motorniczego wagon jest gotowy do testów.

Co ważne, na każdym etapie jego produkcji prowadzona jest kontrola jakości.