

# Od drewna po tramwaj z klocków

JESZCZE kilkanaście lat temu na szczecińskich torach można było ujrzeć tramwaje z rodziny N – małe, kanciaste, z wysokimi stopniami i drewnianymi siedzeniami. Kilkdziesięcioletnie polskie wagony wycofano, sprowadzając „tymczasowo” równie wiekowe niemieckie GT6, szybko ochrzczone przez pasażerów „helmutami”. Tymczasowość trwała 13 lat, ale wagony pozwoliły przetrwać najcięższe czasy, w których w tabor praktycznie nie inwestowano.

## Mamy sporo...

Dzisiaj pojedyncze egzemplarze obu typów można ujrzeć tylko w Muzeum Techniki i Komunikacji przy ul. Niemierzyńskiej. Ale choć na torach nadal można spotkać konstrukcje z lat 70. ub. wieku, to wbrew powszechnej opinii wiele się zmieniło. I to na lepsze.

– Na stanie mamy ok. 220 wagonów, w codziennej eksploatacji jest ok. 160, zestawionych w 96 pociągów – wlicza Zbigniew Dąbrowski, dyrektor ds. eksploatacji w spółce „Tramwaje Szczecińskie”. – Najnowsze to oczywiście niskopodłogowe swingi – jest już ich 26, a do końca marca dojadą ostatnie dwa z zamówionych w bydgoskiej „Pesie”.

Ten kontrakt wart jest 241 354 735,49 zł. Zakup 28 niskopodłogowych tramwajów współfinansowany jest ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko kwotą ok. 116 milionów złotych. Dofinansowanie stanowi 59 proc. tzw. środków kwalifikowanych.

Jednak „Tramwaje Szczecińskie” już kilka lat temu postanowiły pójść trzema drogami. Zakup 28 swingów jest bowiem kroplą w morzu potrzeb, a wielomilionowe inwestycje w odnowę całego taboru, nawet przy unijnym dofinansowaniu, pozostają w sferze marzeń. Dlatego równolegle sprowadzono kolejne używane tramwaje z Niemiec i rozpoczęto modernizację.

– Obecnie mamy w sumie 125 tatr. Są to wagony spro-



Tatry z Berlina przyjeżdżały na specjalnych lawetach.

Fot. Ryszard PAKIESER

waliśmy nowe doświadczenia, dzięki czemu mamy zajęcie dla ok. 70 osób w naszych warsztatach, ale poszerzamy też zakres działalności – tłumaczy dyr. Dąbrowski.

## Budowa od podstaw

Pierwsze modernizacje taboru przeprowadzono w 2001 r. Na bazie starych tramwajów z rodziny 105N powstało 12 wagonów 105Ng/S. Nowe pudła przyjechały z Poznania, a ingerencja w konstrukcję była tak duża, że można powiedzieć o zbudowaniu całkiem nowych wagonów. Po latach powrócono do tej koncepcji: w 2010 r. wyjechał na tory skład 105N/S/HF/09, stworzony przy współpracy z poznańskim Modertranssem. Tramwaj zasilany prądem stałym powstał dzięki środkom spółki „TS”. Kolejne 12 wagonów, z oznaczeniem 105N/S/HF10AC, zasila prąd zmienny, a ich budowa była możliwa dzięki unijnemu wsparciu.



Zajezdnia Pogodno, w której stacjonuje większość szczecińskich tramwajów, wkrótce zostanie gruntownie zmodernizowana.

Fot. Dariusz GORAJSKI

wadzone z Berlina, ale wyprodukowane jeszcze w Czechosłowacji – tłumaczy Zbigniew Dąbrowski. – Zakupiliśmy zarówno wagony przegubowe – KT4Dt, jak i pojedyncze, oznaczone jako T6A2D.

W latach 2006-2013 sprowadzono 73 przegubowe wagony. Krótszych jest mniej i z pewnością szybciej znikną z naszych torów. Ich zakup – jak tłumaczy dyrektor Dąbrowski, był nieodzowny: firmie zależało na poprawie komfortu podróży, poza tym coraz częstsze naprawy i bieżąca eksploatacja starszych wagonów pochłaniały zbyt wiele środków.

Tymczasem większe remonty i modernizacje wagonów polskiej produkcji – z rodziny 105N, zaczęły przynosić wymierne efekty. Tych najstarszych – z lat 1976-78 zostało jeszcze sześć. Nieco młodszych – 105Na, zostało 38 szt.

– Zaden nie jest już zachowany w oryginale, każdy przeszedł większy lub mniejszy remont. Z czasem zdoby-

Przeszkolenie personelu, udane projekty i przede wszystkim nawiązane kontakty z krajowymi producentami pozwoliły także na modernizację przegubowych tatr. Pierwsze dwie przebudowy również „TS” sfinansowały samodzielnie, kolejne 18 – korzystając z unijnego wsparcia.

– Te modernizacje też przynoszą wymierne korzyści. Przegubowe tatry pochodzą z lat 80. ub. w., a w latach 90. przeszły już w Niemczech modernizację, nie są zatem ani mocno wiekowe, ani wyeksploatowane. Ale niektóre części pochodzą jeszcze z czeskiej fabryki, inne dostępne są tylko na Zachodzie, w strefie euro – tłumaczy Zbigniew Dąbrowski. – Dzięki przeprowadzonym modernizacjom stosujemy części krajowych producentów. Są łatwiej i szybciej dostępne, a płacimy za nie w złotychkach.

Modernizacja obejmuje tylko wagony przegubowe. Z krótszych tatr „TS” chce zrezygnować tak szybko, jak



Pocziwe stare N-ki przez dziesięciolecia służyły pasażerom. Z eksploatacji Szczecin wycofał je w 1996 r.

Fot. Robert STACHNIK

będzie to możliwe. Firma stawia na dłuższe wagony, tzw. jednoprzestrzenne. To właśnie przegubowe tatry i niskopodłogowe swingi.

– Modernizacja taboru z unijnym dofinansowaniem to projekt, który rozpoczął się w maju 2011 r. i właśnie dobiega końca – mówi Krystyna Gawrońska, dyrektor ds. inwestycji. Łączna kwota, jaką wydaliśmy na poprawę stanu taboru, to ponad 22 mln zł, z czego unijne dofinansowanie wyniosło 72,4 proc.

W tym czasie spółka przeprowadziła 15 postępowań. Niektóre przetargi udawało się rozstrzygnąć w krótkim czasie, inne ciągnęły się miesiącami lub wręcz trzeba je było powtarzać. Dzięki temu zakupiono jednak (zarówno do polskich 105, jak i ponemieckich tatr) nowe pudła do wagonów z rodziny 105N, nowe wózki napędowe, drzwi i ich mechanizmy, siedzenia, systemy ogrzewania, system elektronicznej informacji pasażerskiej czy wreszcie monitoring.

– Założeniem modernizacji obu typów wagonów była przede wszystkim poprawa jakości usług świadczonych przez nas na rzecz pasażerów, zwiększenie komfortu pracy motorniczych, poprawa bezpieczeństwa i zmniejszenie awaryjności – wlicza Krystyna Gawrońska. – Te cele udało się osiągnąć, a efekty są zadowalające. Dlatego w miarę posiadanych środków nie wykluczamy w przyszłości prowadzenia kolejnych modernizacji.

## Pierwsi w kraju

„TS” zaskakuje jednak dalej. Jeszcze w tym roku na szczecińskie tory wyjedzie tramwaj z częściowo obniżoną podłogą. Co więcej – tramwaj przyjedzie do Szczecina w częściach i dopiero w warsztatach przy ul. Klonowica zostanie zmontowany. Przewoźnik jako jedyny w kraju zdecydował się na takie rozwiązanie. Wagon będzie miał 28 m długości i podobnie jak swing pomieści 206 pasażerów. Ale w przeciwieństwie do swinga będzie mógł kursować na każdej trasie.

– Stan szczecińskich torowisk jest daleki od ideału, choć i w tym zakresie w ostatnich latach wiele się zmienia na lepsze – przypominał podczas podpisania umowy na tramwaj w częściach prezydent Szczecina Piotr Krzystek. – Ponieważ tramwaje niskopodłogowe nie wszędzie mogą kursować, zdecydowaliśmy się na taki krok. Tramwaj z częściowo obniżoną podłogą poprawi dostępność do tego typu taboru osobom niepełnosprawnym wszędzie tam, gdzie są tory.

Miasto i „Tramwaje Szczecińskie” będą czekać na opinie pasażerów. Jest szansa, że będą one pochlebne – tak jest np. w Poznaniu, gdzie tego typu tabor nikogo nie dziwi. Jeśli tak się stanie, w kolejnej unijnej perspektywie finansowania Szczecin chciałby dokupić 10 tramwajów w pełni niskopodłogowych i postarać się o środki na montaż ok. 30-40 z jednym niskopodłogowym członem.

Równoległe będą prowadzone modernizacje torowisk, co zresztą już dzieje i jest widoczne. Dzięki temu bardziej komfortowy i nowoczesny tabor będzie mógł się pojawiać na kolejnych liniach. Jak dotąd niskopodłogowe swingi można spotkać na liniach 5, 7, 8 i 10. Remonty jednak trwają w ramach kolejnego projektu – „Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie”. Wartość tego projektu wynosi 273 443 215,80 zł, z czego dofinansowanie wynosi 131 170 000 zł. Kwota dofinansowania stanowi 59 proc. tzw. kosztów kwalifikowanych.

Obecnie trwające prace obejmują remont w al. Piastów (od pl. Szarych Szeregów do ronda im. Jana Szyrockiego), na ul. Wawrzyniaka oraz na skrzyżowaniu al. Bohaterów Warszawy i ul. Jagiellońskiej. W ramach tego projektu w 2012 roku przebudowany został także cały układ torowy na Bramie Portowej. Wtedy też powstał nowy skręt z al. Niepodległości w ul. Krzywoustego. Dzięki temu można było uruchomić nową linię. „Dziesiątka” połączyła Las Arkoński z Gumieńcami i cieszy się sporym powodzeniem. Skręt przydał się także po zamknięciu al. Piastów – na objazdowe trasy można było skierować linie 11 i 12 oraz uruchomić tymczasową linię 13. Także podczas prac zaplanowanych na najbliższe tygodnie powstanie nowy skręt: umożliwi przejazd z ul. Jagiellońskiej w lewo, w al. Bohaterów Warszawy w kierunku Turzyna.

W planach jest także przebudowa torowisk na ul. Energetyków i Gdańskiej. Przetarg jest w trakcie rozstrzygnięcia.

Tomaz TOKARZEWSKI



Jeden ze zmodernizowanych w Szczecinie wagonów z rodziny 105 – w praktyce tramwaj zbudowany od podstaw – w al. Piastów, która właśnie jest przebudowywana.

Fot. Ryszard PAKIESER



Niskopodłogowe swingi wożą pasażerów od ponad 3 lat. Jak dotąd można je spotkać na liniach 5, 7, 8 i 10.

Fot. Ryszard PAKIESER