

Dwukierunkowe tramwaje w Szczecinie. Na razie dwa

Marek Jaszczyński
marek.jaszczynski@
polskappress.pl



Szczecin

To pierwszy tego typu tabor w naszej spółce tramwajowej. Wagony mają się pojawić w przyszłym roku. Ich użycie pozwoli na elastyczne planowanie remontów torowisk, a w przyszłości mogą być wykorzystane na planowanej linii przez ulicę 26 Kwietnia i Santocką i to bez klasycznej pętli.

To całkowity zwrot w stosunku do tego, co jeszcze dwa miesiące temu mówili urzędnicy. Na początku października usłyszeliśmy, że nie ma planów związanych z zakupem tramwajów dwukierunkowych. Teraz mamy nowe informacje.

- W planach na przyszły rok jest zakup dwóch tramwajów dwukierunkowych. Spółka uzyskała na ten cel od miasta sześć milionów złotych - mówi Hanna Pieczyńska, przedstawicielka Tramwajów Szczecińskich. - Koszt zakupu jednego tramwaju dwukierunkowego częściowo niskopodłogowego, w pełni klimatyzowanego szacujemy na ok. 4,5 mln zł. Brakującą kwotę zamierzamy dołożyć ze środków własnych.

Tramwaj dwukierunkowy ma kabiny motorniczego na obu końcach składu oraz drzwi dla



Na osiedlu Kaliny zaplanowano przystanek z krańcówką dla tramwajów dwukierunkowych. Całkowita długość planowanego odcinka torowiska przez ul. 26 Kwietnia i Santocką wynosi 2,2 km

Z początkiem nowego roku rozpocznie się przygotowywanie dokumentacji przetargowej.

Hanna Pieczyńska, spółka TS

pasażerów po obu stronach. Dlatego nie potrzebuje pętli nawrotnych. Wystarczy krańcówka, która zamiast zawracania tramwaju umożliwi zmianę kierunku jazdy, a tym samym wymaga mniej miejsca w terenie. Wśród minusów tego taboru jest większa masa, na przykład 32-metrowy skład waży więcej

o dwie tony od wagonu jednokierunkowego. Wyższe są też koszty zakupu, średnio od 8 do 15 procent. W wagonie jest mniej miejsc siedzących.

- Aktualnie jesteśmy na etapie analizy rynku dostawców, a z początkiem nowego roku rozpocznie się przygotowywanie dokumentacji przetargowej - zapewnia Pieczyńska.

Jakie są korzyści z tramwaju dwukierunkowego? Można etapować inwestycje, bo tabor umożliwi obsługę pasażerów na skróconej trasie. W Poznaniu wykorzystuje się tzw. nakładkę na tor wybudowany i przy każdym remoncie sieci trwającym ponad dwa tygodnie uruchamia się tabor dwukierunkowy.

- Nakładkę montuje się w jedną noc na jezdni. Zamykamy odcinek do remontu i tramwaj kursuje do pewnego fragmentu torowiska. To element bardzo przydatny i szybki do montażu - wyjaśnia Wojciech Tulibacki, prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego w Poznaniu.

Rozjazd nakładkowy jest zabudowywany bezpośrednio na istniejących torach, a wjazd na niego, czyli nieznaczne wzniesienie się pojazdów szynowych nad poziom gruntu, umożliwiają specjalne tory najezdowe. Konieczne jest tylko precyzyjne przytwierdzenie do podłoża. ©P