

Szczecin ma już komplet nowych tramwajów dwukierunkowych. Są dalekie od ideału. Czy jest szansa na lepsze?

10.11.2023, Andrzej Kraśnicki jr

Szósty, częściowo niskopodłogowy tramwaj dwukierunkowy dotarł w nocy do zajezdni Pogodno w Szczecinie. To pojazd firmy Modertrans Poznań. Motorniczowie ich nie lubią, bo to bardzo hałaśliwe pojazdy.

Dwukierunkowy tramwaj firmy Modertrans Poznań to zmodyfikowana wersja częściowo niskopodłogowych tramwajów Moderus Beta tej firmy, które jeżdżą po Szczecinie od 2014 r. Były to pojazdy jednokierunkowe. Później Tramwaje Szczecińskie zamówiły te tramwaje w wersji dwukierunkowej. Było to zgodne z nową polityką miasta, które zdecydowało, że wszystkie nowe tramwaje, jakie będą kupowane dla Szczecina, mają być takiej właśnie konstrukcji.

Zalety tramwajów dwukierunkowych

Dwukierunkowe pojazdy są znacznie bardziej elastyczne w eksploatacji. Nie wymagają budowy pętli, które zajmują sporo miejsca i tym samym są kosztownym elementem tramwajowej infrastruktury. Świetnie spisują się w przypadku remontów i modernizacji torów. Przykład mamy teraz w Szczecinie. Tramwaje tego typu obsługują ruch na ulicy Żołnierskiej i Mickiewicza, mimo że wyburzona została pętla na Krzekowie. Tramwaje zmieniają kierunek jazdy dzięki tymczasowym nakładkom na torach.



Ul. Żołnierska. Tramwaj dwukierunkowy zaraz zmieni tor na ten w kierunku centrum Andrzej Kraśnicki jr

Pierwsze cztery tramwaje dwukierunkowe wyjechały na szczecińskie tory w 2022 r. Spółka Tramwaje Szczecińskie tak sformułowała przetarg, że w zasadzie jedynym dostawcą taboru mogła być spółka Modertrans Poznań. Oferuje ona tramwaje Moderus Beta z opcją końcowego montażu u odbiorcy. To oznaczało zajęcie dla pracowników warsztatów tramwajowych przy ul. Klonowica. Pierwsze dwa pojazdy kosztowały 12 588 300 zł, czyli nieco ponad 6 mln zł za sztukę. To tanio. Znacznie nowocześniejsza konstrukcja tej samej firmy, tyle że całkowicie niskopodłogowa i znacznie lepsza pod względem technicznym, kosztowała wówczas około 8 mln zł.

Tramwaje dwukierunkowe. Najtańsza wersja

Tramwaje Szczecińskie poszły za ciosem i na początku tego roku zamówiły kolejne dwie dwukierunkowe tramwaje Moderus Beta. Teraz cena była już jednak wyższa - 15 242 160 zł za oba pojazdy.

Pierwszy z zamówionych tramwajów już dołączył do eksploatowanej floty, drugi w nocy z czwartku na piątek przywieziony został na lawecie do zajezdni Pogodno.

Czekają go tylko niewielkie prace wyposażeniowe. Bardziej skomplikowany montaż w Szczecinie nie wchodził już w

rachubę, bo obecnie tramwajowe warsztaty przy ul. Klonowica są odcięte od sieci tramwajowej. To z powodu budowy ul. Sosabowskiego i torów na Krzekowie.

Moderusy beta mają 156 miejsc stojących i 40 siedzeń. Część niskopodłogowa znajduje się w środkowym członie. Motorniczowie nie lubią tych pojazdów, które są po prostu rozwinięciem już archaicznej konstrukcji tramwajów typu 105N z lat 70. XX w. Skarżą się przede wszystkim na hałas, co w przypadku wielogodzinnej służby jest uciążliwe. Hałas dokucza przy dużych prędkościach, czyli np. na trasie Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju. Kto z pasażerów miał okazję jechać takim tramwajem skierowanym na tę trasę, wie doskonale, że w tramwaju jadącym powyżej 50 km na godzinę trudno słyszeć rozmówcę stojącego obok.

Po wprowadzeniu do eksploatacji najnowszego dwukierunkowego pojazdu Tramwaje Szczecińskie będą miały ich w sumie sześć. Trzy obsługują obecnie linię 5 na wahadłowej trasie Bohaterów Warszawy - Krzekowo (przez ul. Mickiewicza i Żołnierską). Pozostałe kursują na innych liniach, na których są zwykle pętle.

Kiedy nowe tramwaje dla Szczecina?

I to na razie finał zakupów nowych tramwajów w Szczecinie. Kolejne zależą od uruchomienia Krajowego Planu Odbudowy i nowej puli eurofunduszy. Na jakie pojazdy wówczas możemy liczyć? Oczywiście wszystko zależy od tego, jak napisany zostanie przetarg. Modertrans Poznań ma w portfolio nowocześniejsze pojazdy. To tramwaje Moderus Gamma. Całkowicie niskopodłogowe, także w wersji dwukierunkowej. Mieszczą 233 pasażerów, w tym 48 na miejscach siedzących. Posiadają sześciostrefowe ogrzewanie i automatyczną trzystrefową klimatyzację, osiem silników trakcyjnych o łącznej mocy 400 kW, umożliwiających odzyskiwanie energii podczas hamowania.



Moderus Gamma 13 maja pojawił się na trasie PST Fot. Lukasz Cynalewski /Agencja Wyboreza.pl

W falownikach trakcyjnych wykorzystano najnowsze tranzystory siódmej generacji, produkowane przez Mitsubishi Electric, których zastosowanie pozwala na obniżenie wymiarów i masy układu napędowego o ok. 25 proc. Poznań kupił od swojej spółki w sumie 50 takich tramwajów (w tym 20 dwukierunkowych). Tyle że wkrótce po ich dostawie okazało się, że przy większych prędkościach gammy "wężykują", czyli nadmiernie bujają się na boki. Z tego powodu zostały wycofane z najszybszej trasy w mieście - PST (odpowiednik szczecińskiego SST). Przyczyn takiego zachowania się tramwajów wciąż nie ustalono.

Z kolei Kraków postawił na pojazdy firmy Stadler. W sumie zamówił tam 60 niskopodłogowych tramwajów. Dostawy właśnie się zakończyły. W sumie Kraków ma już 110 nowoczesnych tramwajów. 90 proc. floty jest niskopodłogowa. Z nowej puli eurofunduszy Kraków planuje kupić jeszcze 60 nowych wozów.



Krakowski tramwaj Lajkonik Andrzej Kraśnicki jr



© AGENCJA wyborcza.pl

Moderus Gamma we Wrocławiu Fot. Tomasz Pietrzyk / Agencja Wyborcza.pl

Gdańsk inwestował w tramwaje Pesa Jazz Duo. Miasto podjęło się też gruntownego remontu tramwajów Pesa [Swing](#), które kupowano w tym samym okresie co identyczne tramwaje dla Szczecina. Tramwaje Pesy i całkowicie niskopodłogowe z poznańskiego Modertransu kupował także Wrocław.