

# Tramwaje nie przyjadą w częściach



Dwukierunkowe tramwaje sprawdzają się m.in. podczas remontów na trasach, gdzie nie ma klasycznej pętli. Fot. Ryszard PAWESER

**Na tle reszty kraju Szczecin słabo wypada pod kątem zakupu taboru tramwajowego. W tym roku podpisano umowę jedynie na dwa nowe wagony częściowo niskopodłogowe. To uzupełnienie kontraktu sprzed kilku lat, który pozwolił na zakup 4 tramwajów dwukierunkowych. Dwa kolejne miały dojechać do Szczecina w częściach i tu zostać złożone. Plany się jednak zmieniały.**

Umowę z poznańską firmą Modertrans „Tramwaje Szczecińskie” podpisały w kwietniu br. Zgodnie z jej zapisami części do pierwszego wagonu miały być dostarczone w ciągu 160 dni, a drugiego – w ciągu 220. Na złożenie wagonu i uruchomienie go – jak informowała wiosną spółka – potrzeba kolejnych dwóch miesięcy. Wagony miały być składane w warsztatach firmy przy ul. Klonowica. Plany zostały jednak pokrzyżowane przez likwidację pętli Krzekowo i budowę nowego odcinka ul. Sosabowskiego. Ta inwestycja odcięła bowiem od sieci tramwajowej jedyny tor, który umożliwiał dojazd do warsztatów przy ul. Klonowica.

– Mając na względzie okoliczności wynikłe z wyłączenia toru

wyjazdowego z warsztatów oraz związane z tym przyspieszenie przyjęcia dodatkowych składów przez Wydział Remontowy do realizacji trwających modernizacji pojazdów typu KT4Dt, spółka w porozumieniu z wykonawcą realizuje za pomocą pracowników montaż pojazdów już w hali producenta – informuje Przemysław Białkowski, dyr. ds. eksploatacji w spółce „Tramwaje Szczecińskie”. – Przyjazd pierwszego zmontowanego tramwaju planowany jest do końca września 2023 r. bezpośrednio na zajezdnię Pogodno, gdzie będą realizowane końcowe prace montażowe i uruchomieniowe, przygotowujące wagon do badań technicznych.

Poznańska spółka Modertrans zaproponowała za wykonanie umowy kwotę 15 242 160,00 zł. W szczecińskiej zajezdni Pogodno jest już 8 pojazdów Moderus Beta, bo taki model ma być zmontowany na potrzeby przewoźnika. Cztery z nich to wagony dwukierunkowe, które do zmiany kierunku jazdy nie potrzebują tradycyjnej pętli. Mają kabiny na obu końcach i drzwi po obu stronach. To rozwiązanie przydatne jest np. podczas remontów czy skróconych tras. Po raz pierwszy wykorzystano taką możliwość podczas jednego z etapów prac w okolicy pl. Zwycięstwa. Przez kilka tygodni tramwaje linii 8 kursowały na skróconej trasie Gumieńce – Brama Portowa, gdzie motorniczy zmieniał kabinę i kierunek jazdy. Obecnie – po zamknięciu pętli Krzekowo – wagony są zadysonowane do obsługi linii 5 i kursują na trasie Wawrzyniaka – Żołnierska, zmieniając kierunek jazdy na obu jej końcach. ©

Tomasz TOKARZEWSKI