

Jeszcze jedno źródło używanych tramwajów niskopodłogowych dla Szczecina. W 2001 roku jeden z nich testowaliśmy

13.01.2025, 07:10, Andrzej Kraśnicki jr

Nie tylko Berlin może być dla Szczecina źródłem używanych niskopodłogowych tramwajów. Jeszcze przed wiosną takich pojazdów pozbywać się będzie Magdeburg. Jeden z tych magdeburskich tramwajów testowaliśmy w Szczecinie zimą 2001 roku.

10 stycznia w artykule "Poznań kupił w Niemczech używane tramwaje. Czy Szczecin zrobi to samo i powtórzy zakupy w Berlinie?" opisaliśmy, jakie są możliwości kupna przez Szczecin używanych tramwajów.

Mało nowych tramwajów, są potrzebne także używane

Podobnie jak w Poznaniu realia są nieubłagane. Pula funduszy unijnych i tych z KPO jest za mała, by w ciągu kilku lat na dużą skalę odnowić tabor. Poznań zdecydował się na zakup w Bonn 24 używanych, 30-letnich tramwajów dwukierunkowych, które w 70 proc. są niskopodłogowe. Ten zakup - uzupełniony przez 30 fabrycznie nowych Moderusów Gamma - pozwoli wycofać z ruchu wszystkie wysokopodłogowe tramwaje 105N.

Tramwaje Szczecińskie również nie wykluczają podobnego uzupełnienia taboru i przyglądają się temu, co dzieje się w Berlinie. W

stolicy Niemiec już raz kupowaliśmy używane pojazdy. To Tatry, które - nabywane stopniowo od 2006 r. - pozwoliły wycofać najstarsze, wyeksploatowane wozy. Teraz część z tych Tatr, chodzi o dwuwagonowe składy wciąż jeżdżące w berlińskich żółtych barwach, są do odstawienia w pierwszej kolejności. Berlin znów może być źródłem tramwajów, bo wymienia swój tabor, a do odstawki mają pójść całkowicie niskopodłogowe tramwaje GT6N. W berlińskiej flocie są one także w wersji dwukierunkowej. Na razie jednak to tylko dywagacje, bo chociaż Tramwaje Szczecińskie wystąpiły do BVG pytanie o te pojazdy, to wciąż nie dostały żadnej odpowiedzi.

Używane tramwaje dla Szczecina z Magdeburga?

Na horyzoncie pojawia się jeszcze jedno źródło tramwajów. Swoją flotę odnawia bowiem Magdeburg - miasto nad Łabą w landzie Saksonia-Anhalt. Do marca tego roku miasto będzie miało 35 nowych tramwajów firmy Alstom. Długie na 38 metrów pojazdy nazywane są Flexity.



Flexity. Tak mają wyglądać nowe tramwaje dla Magdeburga fot. <https://www.mvbnet.de/>

Jakie tramwaje zostaną w związku z tym wycofane? Możliwe, że będą to znane w Szczecinie Tatry. Są to składy T6A2, a więc te, które w "żółtych" barwach jeżdżą po naszym mieście.

Co ciekawe, są wśród nich także "berlińczyki". Magdeburg odkupił 12 takich tramwajów od stolicy Niemiec w 2009 roku. Miał też inne takie pojazdy, które nabył już na początku lat 90.



Skład magdeburskich Tatr fot. <https://www.mvbnet.de/>

Magdeburg wycofywał je z ruchu w ostatnich latach. Nie wszystkie były jednak złomowane. Jeden z pojazdów został przebudowany na tramwaj techniczny do szlifowania szyn (na marginesie: Szczecin nie ma takiego pojazdu). Przewidziano też skład na potrzeby muzealne. Do marca tego roku w ruchu pozostaną już tylko dwie Tatry.

Z punktu widzenia Szczecina najbardziej istotna jest decyzja o wycofaniu z ruchu także części tramwajów NGT8D, znanych też pod nazwą Citadis 200. To tramwaje z lat 1999-2000. Są jednokierunkowe, mają trzy człony, a część niskopodłogowa (w środkowej części) to 70 proc. pojazdu mającego 29,30 m długości. Tramwaje mieszczą po 224

pasażerów, z czego 71 na miejscach siedzących. Dla porównania: Swingi jeżdżące po Szczecinie mogą przewozić 211 pasażerów, w tym 61 na miejscach siedzących.

NGT8D, czyli Citadis 200, był już w Szczecinie

Ciekawostką jest to, że NGT8D z Magdeburga już kiedyś jeździł po Szczecinie. Tramwaj kursował na linii 8 w styczniu 2001 r. Do Szczecina wysłał go z Magdeburga producent, czyli firma Alstom, która przejęła chorzowski Konstal i właśnie tam wyprodukowała serię tych pojazdów. W tym czasie Szczecin, Wrocław i Poznań przymierzały się do wspólnego przetargu na zakup nowoczesnych tramwajów. Alstom chciał w ten sposób zareklamować swój produkt.

"Większa liczba zakupionych pojazdów oznacza możliwość wynegocjowania korzystniejszej ceny. Wartość kontraktu ocenia się na kwotę od 200 do 400 mln zł" - wyjaśnialiśmy sens tramwajowej koalicji trzech miast w artykule opublikowanym w grudniu 2000 r. 35 tramwajów miało trafić do Poznania, 12 do Szczecina i 10 do Wrocławia. Zapowiadaliśmy wówczas, że będziemy testować tramwaj Alstomu.

Już same przygotowania do testu pokazały, że tramwaje niskopodłogowe w Szczecinie, mogą być nieco na wyrost. Tak to opisywaliśmy: "Ekipy MZK musiały w ciągu ostatnich dni specjalnie dla Citadisa przygotować kilkanaście kilometrów szczecińskich torowisk - między innymi na al. Wojska Polskiego, ul. Krzywoustego i Sikorskiego. Chodziło przede wszystkim o zgarnięcie nadmiernej ilości ziemi między szynami, która wystawała ponad tory. Citadis jest tak nisko zawieszony, że podwoziem zahaczałby o takie przeszkody".

16 stycznia tramwaj wyjechał na linię 8. Ponieważ nie miał szczecińskich kasowników, przejazdy były darmowe.



NGT8D czyli Citadis 200 na testach w Szczecinie w styczniu 2001 roku Fot. Sebastian Wołosz/ Agencja Wyborcza.pl

"Cicho, ciepło i przyjemnie podróżuje się nowym tramwajem. Wsiadanie do niego nie wymaga zdolności alpinistycznych: stopnie wejściowe są na wysokości tylko 30 cm" - zachwycaliśmy się w naszej relacji.

Wspólny zakup tramwajów się nie udał

Citadis 200 jeździł po Szczecinie kilka dni. Następnie Alstom wysłał do Szczecina na testy tramwaj Citadis 100. Był też pojazd konsorcjum Bombardier-Cegielski-Kiepe oraz GT6 firmy Adtranz (czyli ten, który chcielibyśmy teraz kupić w Berlinie).

Ostatecznie przetarg skończył się fiaskiem. Konsorcjum Bombardier-Cegielski-Kiepe wykupiło w międzyczasie Adtranza i do przetargu mogło wystawić tylko jeden produkt. Oferty jednak nie było, bo firmy uznały warunki przetargu za niekorzystne. Z oferentów pozostał zatem

tylko Alstom, ale ówczesne prawo zamówień publicznych wymagało, by w przetargu były co najmniej dwie oferty.

Do kolejnej próby wspólnego z innymi miastami zakupu tramwajów już nie doszło.