



Tomasz Gieżyński

Co nowego na miejskich torach?

Poznań. Solaris Tramino S105p 531 w planowej obsłudze linii 14 na nowej stacji PST Dworzec Zachodni w pierwszym dniu kursowania po wydłużonej „pestce”
Fot. T. Gieżyński

Okres dwóch lat od poprzedniej analizy zmian taborowych na miejskich torach w Polsce, publikowanej na łamach miesięcznika *tts*, był na swój sposób wyjątkowy. Przeżyte Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 i związane z nimi dostawy taboru były poważnym zastrzykiem nowych sił dla czterech spośród czternastu sieci. W części innych miast także kontynuowano dostawy nowego taboru, jednak z małymi wyjątkami były to wagony już przed dwoma laty znane i opisane. Patrząc pod tym kątem, mieliśmy czas posuchy. Patrząc zaś na liczbę dostarczonego taboru, był to jeden z lepszych okresów kiedykolwiek. Obecnie znowu stoimy w obliczu kilku toczących się lub już rozstrzygniętych przetargów na dostawę wagonów tramwajowych. Spróbujmy pokrótce prześledzić losy poszczególnych miast i zanalizować skutki ich polityki taborowej.

Warszawa

Zbliżamy się do końca dostaw wagonów 120Na „Swing” z „przetargu stulecia”. W momencie oddawania tego materiału do druku brakowało jedynie kilku spośród ogółem 186 zamówionych wagonów. Dostawy na poziomie kilkudziesięciu sztuk rocznie błyskawicznie wprowadziły nowy typ wagonu na warszawskie ulice, które zostały zdominowane przez żółte przegubowce z czerwonym dachem. Naturalną konsekwencją było pozbycie się starszych wagonów. Do wyjątkowego w skali miasta pożegnania z generacją 13N doszło na przełomie lat 2012 i 2013. Ostatni raz liniowo „trzynastki” jeździły w noc sylwestrową na linii dodatkowej 13N,

zaś kilka dni później, 5.01.2013 r., nastąpiło definitywne, uroczyste pożegnanie tej najbardziej zasłużonej w dziejach Warszawy i najbardziej dla niej charakterystycznej serii pojazdów.

W trakcie dostaw trwała realizacja zgłoszeń użytkownika dotyczących usprawnień w Swingach. Jednym z istotniejszych uzupełnień było zainstalowanie najpierw jednej, a potem dwóch par piasecznic (po jednym urządzeniu na tok szynowy przed każdym z dwóch wózków silnikowych). Korekt dokonano też w obrębie kabiny motorniczego oraz osłon wózków, by te nie odpadały w kontakcie z pryzmami odgarniętego wzdłuż torowiska śniegu.

Największe przeróbki, o ile można to tak określić, dotyczyły sześciu wagonów, które zdecydowano wyprodukować w wersji dwukierunkowej. Warunki umowy zmieniono, gdyż budowa trasy do pętli Mehoffera utknęła na pewnym etapie w martwym punkcie i logiczne stało się, że odcinek do Starych Świdrów będzie dostępny na długo przed pozostałymi fragmentami trasy. W tej sytuacji Ratusz polecił spółce Tramwaje Warszawskie znaleźć wagony dwukierunkowe do obsługi linii tymczasowej. Spośród wielu rozwiązań wybór padł na aneksowanie realizowanej umowy na dostawę wagonów 120Na Swing i tym sposobem 6 szt. wykonano w wersji dwukierunkowej. Wagony o numerach 3501–3506 oznaczono typem 120NaDuo oraz nazwą handlową Swing Duo. Poza podstawowymi cechami dwukierunkowości oraz zmniejszoną do 28 liczbą miejsc do siedzenia nie różnią się one znacznie od swych jednokierunkowych braci.

Sama koncepcja posiadania większej floty wagonów dwukierunkowych pojawiała się w Warszawie już wcześniej. Nie znalazły jednak swojego finału pomysły dzierżawy wagonów z innych przedsiębiorstw lub zakupu wagonów używanych. Ostatecznie po-



Warszawa. Zasłużone „trzynastki” odjechały w siną dal z początkiem 2013 r.; na zdjęciu składy w ostatnich miesiącach pracy liniowej (12.08.2012 r.)
Fot. M. Witkowski



Warszawa, ul. Towarowa. Gdy jeszcze na mieście spokojnie można było spotkać kilkanaście składów 13N, zdarzały się już sytuacje, gdy po horyzont w zasięgu wzroku znajdowały się tylko Swingi 120Na (9.09.2012 r.)
Fot. T. Gieżyński

stanowiono ogłosić przetarg na dostawę 45 dwukierunkowych, ok. 30-metrowych wagonów niskopodłogowych, z zastrzeżeniem możliwości zmniejszenia zamówienia do 30 szt. w przypadku nieprzyznania dofinansowania z funduszy unijnych. Dofinansowanie takie jednak udało się uzyskać, co potwierdzono podczas podpisywania umowy. Niespecjalnie zdziwiło obserwatorów, że podpisano ją z PS PESA Bydgoszcz S.A., choć do przetargu stanęły także CAF i Solaris. PESA zaoferowała nowy wagon 128N pod handlową nazwą Jazz Duo, kontrakt zostanie zrealizowany za 380,09 mln zł brutto. Pierwszy wagon ma się pojawić w lipcu przyszłego roku, a cała dostawa potrwa kolejny rok.

128N będzie pięcioczołowym wagonem niskopodłogowym, opartym na trzech bezosiowych wózkach, co pozwoli uzyskać płaską podłogę na całej długości pojazdu. Podobnie jak Swing w Duo będzie 28 miejsc do siedzenia, a długość pojazdu wyniesie 29,7 m. Ważną cechą będzie brak podcięć bocznych pudła, co przybliży próg drzwi tramwaju do krawędzi przystanku. Całkowita masa wagonu ma być mniejsza o tonę, co pozytywnie wpłynie na stopień zużycia torowisk.

Zaraz po ogłoszeniu wyników przetargu na wagony dwukierunkowe Tramwaje Warszawskie ogłosiły kolejny przetarg, tym razem na 30 tramwajów jednokierunkowych, długości 20 m. Rozstrzygnięcia jeszcze nie zapadły, ale do boju stanęły PESA, Solaris, Stadler, CAF i Škoda. Na ostateczną ocenę ofert złoży się: cena (80%) i właściwości techniczne (20%), wśród których wzięte pod uwagę będą między innymi rozwiązanie usztywniania i regulacji kąta międzyczłonowego w czasie podnoszenia i wkolejania tramwaju, średnica koła wózka i masa własna tramwaju.

Kraków

Zaansowane w poprzednim numerze wagony NGT8 w końcu dotarły nad Wisłę. Opóźnienie spowodowane było głównie powodzią, jaka wcześniej nawiedziła zakłady Bombardiera w Bautzen. Dłuższe od dotąd posiadanych, niemal 33-metrowe przegubowce pomalowano według kolejnego wzoru kolorystycznego. Pierwsza sztuka była gotowa do ruchu w maju 2012 r., by po serii jazd testowych i szkoleniowych przygotować całą serię do eksploatacji. Ostatecznie pierwsze 4 szt. zadebiutowały liniowo 6.10.2012 r. na krakowskiej czternastce. W 2013 r. zakończono dostawy wszystkich zakontraktowanych 24 szt. Wagon NGT8 ma 5 par drzwi dwuskrzydłowych i dwoje drzwi jednoskrzydłowych, trzy-



Warszawa. Otwarte drzwi po obu stronach 120NaDuo podczas prezentacji na Dniach Transportu Publicznego (22.09.2012 r.)
Fot. M. Witkowski



Warszawa. Spotkanie czterech Swingów na pętli Wyścigi (5.01.2013 r.)
Fot. M. Prałat

członowa konstrukcja oparta jest na dwóch wózkach napędowych i dwóch tocznych. W obrębie wózków napędowych, zasilanych dwoma silnikami po 105 kW każdy, podłoga podwyższona jest

o jeden stopień. Zakup pozwolił na zwiększenie liczby nowych wagonów Bombardiera aż do 74 szt.

Dobiegły końca także prace nad pierwszą transzą zmodernizowanych wagonów EU8N, pochodzących z przebudowanych

wiedeńskich E6, doposażonych w człon niskopodłogowy. MPK Kraków widząc jednak wymierne korzyści z wprowadzania taniego i skutecznego tramwaju zakupiło kolejne wagony E6 i c6 w Wiedniu i Utrechcie, dokąd trafiły one wcześniej ze stolicy Austrii. Dzięki temu sukcesywnie pojawiać się będą kolejne egzemplarze tego typu. W momencie zamknięcia tego numeru **tts** po Krakowie kursowało już 27 tramwajów typu EU8N.

Mając jednak na uwadze, że w Krakowie potrzebne są także tramwaje długości ponad 40 m, wykonano pierwsze przymiarki do planowanej na najbliższe lata kasacji potrójnych zestawów 105Na. Ponieważ wciąż w skali miasta potrzeba ponad 30 tramwajów długości ponad 40 m, zachodziła obawa, że nowe tramwaje, o znacznej części niskiej podłogi, mocno nadszarpną budżet miejski. Zwrócono się więc do producentów taboru o wykonanie znacznej modernizacji potrójnego zestawu 105Na o numerach 450, 454 i 456, mającej na celu połączenie pociągu w jeden wagon przegubowy, z możliwie dużą częścią niskiej podłogi. Przetarg na dostawę prototypu i dokumentacji projektowej do niego wygrał Protram Wrocław, mający dotąd doświadczenie w budowie trójczłonowych 205WrAs, będących odpowiednikami podwójnego zestawu 105Na ze środkowym, niskopodłogowym członem. Wagon, który wybudowano na zlecenie MPK Kraków, otrzymał oznaczenie 405N-Kr, co jest nawiązaniem do długości wagonu, wynoszącej 40,5 m. Pojazd po przyjeździe do Krakowa dostał numer 4001 i eksploatowany jest zasadniczo na linii 4, gdzie podlega ciągłym obserwacjom. Udział niskiej podłogi to 25%, a tramwaj zabiera 300 pasażerów, z czego 64 na miejscach do siedzenia. Oczywiście zmieniono układ sterowania wagonem, wyposażono go w piasecznice i 5 par dwuskrzydłowych drzwi (z czego dwie w obrębie niskiej podłogi). Na przodzie i tyle pudła znajdują się dodatkowe drzwi jednoskrzydłowe. Dwanaście osi napędzanych jest dwunastoma silnikami, po 50 kW każdy. Nie da się jednak ukryć, że koncepcja tak długiego tramwaju, opartego na trzech wysokopodłogowych, czteroosiowych „bazach”, połączonych dwoma wiszącymi między nimi członami niskopodłogowymi jest dość karkołomna. Przestarzałe elementy konstrukcji nie zapewniają długowieczności pojazdu, a jakość wykonania i zastosowane niejednokrotnie prototypowe części i rozwiązania powodują wiele rozterek u obecnego użytkownika. Skutkiem ich było odejście od takiej koncepcji zastąpienia potrójnych zestawów



Kraków. NGT 2064 w scenerii polskiej zimy miejskiej (13.01.2013 r.) Fot. M. Prałat



Kraków. N8S-NF 3004 z nową wersją ściany czołowej na rondzie Mogiłskim (22.09.2011 r.) Fot. T. Gieżyński



Kraków. Najdłuższy wagon w Polsce – krakowski 405N-Kr 4001 na węźle Rondo Mogiłskie (12.01.2013 r.) Fot. M. Witkowski



Kraków. 405N-Kr 4001 podczas nocnego przejazdu specjalnego na pętli Czerwone Maki (13.01.2013 r.) Fot. M. Prałat

105Na i w 2013 r. doczekaliśmy się ogłoszenia przetargu na dostawę 36 szt. długich wagonów niskopodłogowych. Pojazdy mają mieć od 39 do 43 m długości i być dostarczone – uwaga – już do połowy września 2015 r. Jak na tę liczbę pojazdów jest to tempo ekspresowe, ale dla wprawionego producenta osiągalne. Warunek ten podyktowany jest koniecznością rozliczenia dofinansowania zakupu tych tramwajów jeszcze w bieżącej perspektywie unijnej.

W tak zwanym międzyczasie nabrały rumieńców dzieje wagonu 126N „Nevelo” produkcji nowosądeckiego NEWAGU. Pojazd przez długie miesiące stacjonował w Poznaniu, wykonując tajne jazdy próbne, ale do obserwowanej eksploatacji liniowej nie wszedł. W zamian pojawił się nieoczekiwanie w Krakowie, gdzie zdecydowano się go przetestować w warunkach liniowych. Trzyosonowy, ośmioosiowy i całkowicie niskopodłogowy tramwaj kursował przez letni sezon na linii 8, zbierając raczej pochlebne opinie. Ewentualne uwagi krytyczne były raczej mniej istotne i dotyczyły głównie cech możliwych do poprawy podczas ewentualnej budowy wagonów seryjnych. Jak na prototyp pojazd został przyjęty dość pozytywnie. Największym mankamentem była prawdopodobnie bardzo ciasna kabina motorniczego i odległość podciętego boku tramwaju od platform przystankowych.

Równoległe do szeroko zakrojonych, jak na Kraków przystało, działań dotyczących wagonów niskopodłogowych, prowadzony jest lifting serii GT8SU i N8S, które wyposażane są testowo w nowe, plastikowe czola, a także kontynuowany jest zakup wiedeńskich wagonów E1 i c3. W połowie sierpnia 2013 r. w eksploatacji było już 66 zestawów E1 + c3 i 10 solowych wagonów E1.

Poznań

Jeszcze przed rozgrywkami EURO 2012 zakończono dostawy 45 szt. Solarisów Tramino S105p. Zgodnie z zapisami w warunkach dofinansowania unijnego, zasadniczo eksploatowane są one na liniach 5, 6, 10, 12, 14, 15 i 16, niezależnie od ich bieżącego przebiegu, a ten – z racji ostatnich koszmarnych remontów nawiedzających Poznań – bywa bardzo zmienny. Mimo dość jednoznacznych wytycznych, wagony te spotkać można było także, incydentalnie bądź planowo, na liniach oznaczanych numerami 2, 7, 9, 13, 18, N21, N22, 26, 30 i 32. Po pewnych zawirowaniach dotyczących tzw. chorób wieku dziecięcego i niekiedy niepełnych kwalifikacji motorniczych (nic dziwnego, skoro w trybie niemal nagłym okazała ich liczba została na te wagony przeszkolona i bez zwłoki przydzielona do obsługi) obecnie pojazdy sprawują się dobrze. Jediną przeszkodą w bezproblemowej eksploatacji jest długie oczekiwanie na spłatę kwot z ubezpieczenia po nawet drobnych kolizjach z pojazdami trzecimi, co niekiedy blokuje tramwaje na wiele tygodni. Prototyp S100 w czerwono-srebrnych barwach przechodzi w ostatnich kilkunastu miesiącach próby i badania nowego oprogramowania lub po prostu stoi. Okresowo znika też z terenu MPK Poznań – w ruchu liniowym nie był w każdym razie widziany od ponad roku.

Konsekwencją w zakupie innych tramwajów niskopodłogowych – Moderusów Beta MF02AC z podpoznańskiego Modertransu jest godna pochwały, może tylko poza aspektem niewielkiej liczby tych tramwajów, jaka rocznie wzmacnia park taborowy poznańskiego przewoźnika. Ma to jednak związek ze szczytymi środkami, jakimi dysponuje firma, biorąca na siebie przecież największą w ostatnich latach inwestycję w zaplecze tramwajowe – budowę zajezdni Franowo. Do września 2013 r. dostarczono do



Kraków. Wagony EU8N na pętli Mały Płaszów (22.09.2011 r.) Fot. T. Gieżyński



Poznań. Taty w Poznaniu wciąż jeżdżą i jeszcze pojeżdżą – szykowana jest modernizacja całej serii; na zdjęciu wagon RT6N1 408 cofa na tymczasowej końcówce Marcinkowskiego, by wrócić na Starołękę (26.04.2012 r.) Fot. T. Gieżyński



Poznań. Solarisy Tramino w Poznaniu, poza sytuacjami nadzwyczajnymi, rzadko pojawiają się poza stałym zestawem linii (5, 6, 10, 12, 14, 15 i 16); na zdjęciu wagon S105p 543 na ul. Głogowskiej w obłudze linii 7; na tym przystanku zaczynała ona swój bieg poprzez przesyldowanie tramwajów przybyłych jako linia 6 (13.02.2012 r.) Fot. T. Gieżyński

MPK łącznie 16 niskopodłogowych moderusów. Wszystkie umieszczono w zajezdni Forteczna. Kolejne egzemplarze są sprowadzane w podobnych rocznych ilościach, co dotychczas. Za-



Poznań. Tłumy kibiców w czasie EURO 2012 były przewożone także przez Moderusy Beta MF02AC. Pierwsza z „bet” odjeżdża z Marcinkowskiego jako dodatkowa linia 30 w kierunku Stadionu Miejskiego (na wyświetlaczu nazwa tymczasowego przystanku końcowego, znajdującego się zaraz za stadionem, który wówczas był ostatnim handlowym postojem dla wszystkich tramwajów jadących ul. Grunwaldzką, 14.06.2012 r.) Fot. T. Gieżyński



Poznań. Poznańskie nowości to nie tylko nowe wagony, ale i nowe trasy. S105p 549 na stacji Piaśnicka Rynek, położonej na „tunelowym” odcinku nowej trasy na Franowo (4.09.2012 r.) Fot. T. Gieżyński



Poznań. Siemensy Combino wytrwale służą poznaniakom, nie mając zbytnich problemów natury technicznej by obsłużyć najstarsze fragmenty sieci; na zdjęciu wagon 506 w wyjątkowej obsłudze linii 17 na wybudowanej w 1969 r. i nieczynnej w regularnym ruchu od 1977 r. pętli Plac Wielkopolski (9.05.2013 r.) Fot. T. Gieżyński



Poznań. N8C-NF na ul. Zwierzynieckiej tuż przed transportem do Gdańska (22.04.2009 r.) Fot. T. Gieżyński

niechano całkowicie napraw głównych składów 105Na i produkcji na ich bazie wysokopodłogowych Moderusów Alfa.

Dobiegają końca także spekulacje dotyczące przyszłości Tatr serii RT6N1. Te wystuzone już wagony (16 lat na torach bez NG), mające za sobą trudną młodość, zostaną zmodernizowane na wzór pierwszego wagonu nr 405, o którym pisaliśmy dwa lata temu. Na razie nie ma potwierdzenia zamówienia dodatkowych 4 szt., jakie mogłyby zostać przez Modertrans wykonane, z uwagi na fakt zakupienia wszystkich czterech praskich Tatr z tej rodziny.

Wagony Siemens Combino kursują bez żadnych kłopotów i są najbardziej spolegliwym typem taboru w Poznaniu. Ostatnie, nieco mniejsze ich wykorzystanie, związane jest z przechodzeniem tej serii przez pierwsze naprawy główne (wagony mają już 9–10 lat). Jedynie wagon 511 wyjechał do Niemiec na nieco poważniejszą naprawę po zderzeniu z tramino 519 (ten ostatni naprawiany jest przez producenta w Poznaniu).

W międzyczasie wagon 118N „Puma” ostatecznie zniknął z terenu MPK Poznań i jak dotąd nigdzie nie pojawił się ponownie na jazdach próbnym czy też liniowym. Nie przybyły też żadne inne wagony z odzysku. Ostatnie dwukierunkowe GT8S oddano do Krakowa w sierpniu 2012 r. W Poznaniu pozostało tylko sześć, dostarczonych 10 lat temu, wagonów GT8ZR z Frankfurtu nad Menem, oraz nieco pokątniejsza flota innych tramwajów zachodnich w wersji jednokierunkowej.

Gdańsk

W Gdańsku po zakończeniu dostaw 35 szt. wagonów 120NaG i 46 szt. N8C-NF (MF01), czyli byłych dortmundzkich N8C z dorobioną w Modertransie niską wstawką, nastąpiła rzeź wagonów generacji 105N, a następnie pewna stagnacja w temacie. W obecnej chwili oczekiwana jest dostawa 5 szt. nowych, dwukierunkowych wagonów niskopodłogowych, na które postępowanie przetargowe wygrała PESA Bydgoszcz z wagonem 128N Jazz Duo. To już drugi przypadek, kiedy Gdańsk zamawia niemal identyczne tramwaje, jak Warszawa. Do 2015 r. trzeba czekać na „uwolnienie” wagonów N8C z Kassel, uwięzionych tam (choć już nie kursujących liniowo) z powodu zawiłych przepisów leasingowych. Na te same tramwaje chrapkę ma Gorzów, a jak się potoczy ta rozgrywka pokaże czas. Trzeba jednak przyznać, że Gdańsk jest na rynku wagonów używanych twardym i skutecznym graczem.

W międzyczasie naprawę główną z modernizacją niektórych podzespołów przeszły oba wagony 114Na. Egzemplarz z numerem 1501 przeszedł ten proces w Modertransie, przez co – dzięki zamontowanym ścianom z Moderusów – upodobnił się do nich wizualnie. Niedobitki generacji 105N stacjonują w Nowym Porcie i nie są przewidziane do przeprowadzania kolejnych gruntownych napraw czy modernizacji.

Wrocław

Po zakończeniu dostaw wagonów 16T (17 szt.), 19T (31 szt.) i 205WrAs (26 szt.) liczba wagonów z przynajmniej jednym niskim wejściem ustabilizowała się we Wrocławiu na poziomie 74 szt. i pozostaje na nim już od roku. W chwili obecnej miasto po raz drugi podchodzi do projektu *Zintegrowany System Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu - Etap II* z zamiarem uzyskania 96 mln zł dofinansowania jeszcze w bieżącej perspektywie 2007–2013 (rozliczenie do 2015 r.). Po raz pierwszy jednak, oprócz chęci poprawy stanu infrastruktury, pojawiły się plany wsparcia zakupu wagonów częściowo niskopodłogowych – mówi się o 25 szt., a znając tradycje zakupowe można spodziewać się dostaw kolejnych wagonów 205WrAs. Pamiętaj jednak, że w chwili obecnej dofinansowanie nie jest jeszcze zagwarantowane, a przetarg nie jest nawet ogłoszony. Jednocześnie zaprzestano całkowicie wykonywania kolejnych modernizacji wagonów 105Na.

Szczecin

Po zakończeniu dostaw pierwszych ośmiu Swingów 120NaS przyszedł czas na wagony z kolejnego kontraktu. Otrzymały one oznaczenie typu 120NaS2 i w pewnych szczegółach (długość całkowita i wyposażenie wnętrza) nieznacznie różnią się od poprzedników. W pierwszej połowie 2013 r. dostarczono sześć tramwajów, a kolejne 16 powinno dotrzeć między jesienią 2013 r. a wiosną 2014 r. Liczba pojazdów niskopodłogowych w Grodzie Gryfa zwiększy się wówczas do 28 szt.

Konsekwentnie realizowane są też dostawy wagonów używanych z Berlina. Szczecin dotąd sprowadzał krótkie T6A2 (54 szt.) i przegubowe KT4Dt (33 szt.). W tym roku dołożył do tego jeszcze 41 przegubowych „katówek”, będąc dzięki temu na dobrej drodze do całkowitej eliminacji wagonów 105N i 105Na w wersjach sprzed modernizacji. Skasowano także jedyną parę wagonów 105Np. Po zakończeniu dostaw wagonów z Berlina i Bydgoszczy w Szczecinie powinny pozostać jedynie tramwaje z ręcznym sterowaniem za pomocą zadajnika jazdy i rozruchem impulsowym. Jest to niebywale osiągnięcie, bowiem należy pamiętać, że oznacza to niemal całkowitą wymianę taboru w ciągu kilkunastu lat. Gdy pod koniec 1996 r. ze szczecińskich ulic zjeżdżały ostatnie „enki”, nikt nie wyobrażał sobie, że to właśnie Szczecin jest w stanie dokonać takiej metamorfozy taborowej.

Częstochowa

Razem z budową nowej trasy na Błeszno, która powiększyła zasięg sieci częstochowskiej o 50%, pomyślano o uzupełnieniu parku taborowego. Było to o tyle konieczne, że MPK Częstochowa nie mogło sobie pozwolić w zasadzie na żadne szersze kasacje starszego taboru typu 105Na. Było pewne, że nowa trasa wygeneruje zapotrzebowanie na tabor, które z ledwością zostanie pokryte przez dostawę siedmiu nowych pociągów niskopodłogowych. Przetarg wygrała PESA Bydgoszcz i zaproponowała częstochowianom wagon 129Nb o handlowej nazwie Twist i niepokojąco enigmatycznym kodzie 2010N na tabliczkach znamionowych. Jeden z niewielu producentów próbujących – co chwalebne – dostosować się do polskich norm oznaczania typów tramwajów powinien z nieco większą dbałością interesować się treścią tabliczek, będących bądź co bądź swoistą wizytówką pojazdu.



Gdańsk. Zatrzęsienie „pes” – uważny obserwator dojrzy aż cztery na jednym zdjęciu – Pętla Oliwa (9.12.2012 r.)
Fot. T. Gieżyński



Szczecin. Wagon 120NaS2 807 na Al. Wojska Polskiego (24.03.2013 r.)

Fot. P. Pieńkowski



Szczecin. Liczba przegubowców KT4Dt pozwala już na swobodne łączenie dużej liczby składów; na zdjęciu zestaw 141 + 140 na ul. Gdańskiej (4.08.2013 r.)

Fot. P. Pieńkowski



Częstochowa. 129Nb 625 na pętli Stadion Raków; zwraca uwagę nietypowa mieszanka nierównej szerokości okien i słupków okiennych na lewej burcie wagonu (8.09.2012 r.) *Fot. M. Prałat*



Częstochowa. Wnętrze wagonu 625 (8.09.2012 r.)

Fot. T. Gieżyński



Częstochowa. Wagon 622 na starym odcinku trasy. Twistom przydzielono w Częstochowie numerację po wagonach 102Na (22.04.2013 r.) *Fot. M. Witkowski*

Pierwsze tramwaje dostarczono na wiosnę 2012 r. i po jazdach testowych wysłano na linię 2 (Fiełdorfa-Niła – Dworzec Raków). Po otwarciu trasy na Bleszno i uruchomieniu dedykowanej Twistom linii 3, wagony 129Nb trafiły do jej obsługi. Pojazdy są trzyczłonowe i całkowicie niskopodłogowe, mimo podparcia pudła czterema skrętnymi wózkami, poprawiającymi właściwości biegowe. Długość 32 m zapewnia pełną substytucję za skład dwóch wagonów 105Na. Wagon nie ma skosów u dołu pudła, co minimalizuje odległość od progu do krawędzi platformy przystankowej. Tramwaj napędzają cztery silniki o mocy 105 kW każdy, co pozwala rozpędzić się do 75 km/h. Częstochowski Twist pomieści 222 pasażerów, w tym 59 na miejscach do siedzenia. Ciekawostką są zapowiedzi głosowe, które zrealizowali pochodzący z Częstochowy aktor Artur Barciś i lider grupy T.LOVE – Zygmunta Staszczak.

Bydgoszcz

Umowa ramowa na od dwóch do piętnastu wagonów powinna być realizowana od końca bieżącego roku. Stan taborowy MZK Bydgoszcz powiększy się wówczas o wagony typu 122Na Swing. Będą to pierwsze pięcioczłonowe Swingi na wąski tor. Wersję krótką (121NaK) wyprodukowano dla Kaliningradu, a przed dostarczeniem odbiorcy pojazd jeździł testowo w Bydgoszczy i Toruniu.

Toruń

Nareszcie także w Grodzie Kopernika sprawy ruszyły się do przodu. W czerwcu 2013 r. ogłoszono przetarg na dostawę 12 wagonów, po 6 szt. długości 20 i 30 m, wraz z dostosowaniem zajezdni do ich obsługi. Na dostarczenie tramwajów wykonawca będzie miał czas do września 2015 r., a więc termin podobny jak w przypadku Krakowa, lecz zakres prac dużo mniejszy. Na razie toruński przewoźnik wykonuje modernizacje wagonów 805Na, które dzięki zastosowaniu nowych ścian przednich i tylnych, a także drzwi, pantografu i malowania, mocno odróżniają się od jednoznacznie kojarzących się z Toruniem czerwonych „wylupków” (nazywanych tak z uwagi na toruński sposób mocowania reflektorów, które są bardzo wylupiate).

GOP

Poza sprowadzeniem kolejnych egzemplarzy wagonów E1 z Wiednia i Pt z Frankfurtu nad Menem odnotować należy spory



Toruń. W oczekiwaniu na niskopodłogowe nowości modernizuje się wagony 805Na do postaci widocznej na zdjęciu – wagon 229 na pl. Rapackiego korzysta z trójkąta torowego przy moście nad Wisłą (31.05.2013 r.)

Fot. M. Prałat



Mysłowice Dworzec PKP i były wiedeński wagon E1 941 oczekujący na odjazd jako pociąg linii 26 (9.03.2013 r.)
Fot. M. Witkowski



Ruda Chełdzie Pętla. Stojące obok siebie wagony 105Na 539 i Moderus Alfa 659 są dobrym przykładem do porównań obu wersji tego samego pojazdu (10.03.2013 r.)
Fot. M. Prałat

kontrakt na modernizację 75 wagonów generacji 105N, który zrealizowany został przez Modertrans Poznań. Moderusy Alfa zachowały oryginalne drzwi i okna w uszczelkach, ale zostały wyposażone w nowy układ sterowania. Obok wagonów zachodnich stanowią wyraźny znak, że wreszcie w taborze tramwajów na Śląsku i w Zagłębiu coś drgnęło na lepsze. Mieszkańcy konurbacji odczuwają jednak dużo mocniej pojawienie się trzydziestu Twistów. Będą to pojazdy o podobnych gabarytach, jak częstochowskie, lecz z podcięciem boków pudła i tylko 73% udziałem niskiej podłogi. Z uroków klimatyzacji korzystać ma tylko prowadzący pojazd, a liczba miejsc do siedzenia zmniejszy się do 47 szt. Premiera śląskiego Twista odbyła się na gdańskich targach TRAKO 2013, a dostawy powinny się zakończyć do grudnia 2014 r.

Łódź

Po zawirowaniach wokół likwidacji spółek gminnych, których tramwaje kursowały na liniach podmiejskich, MPK Łódź przejęło część taboru klasy GT. Wśród tej floty znalazły się niskopodłogowe GT8N, a także część pojazdów dwukierunkowych (M6S, GT8ZR i GT6ZR – dwa ostatnie typu „Bochum”). Zaleta dwukierunkowości miała być wykorzystana później, przy nadchodzących remontach infrastruktury torowej, jednak podjęto decyzję, że stan posiadania tego rodzaju taboru należy zdecydowanie rozbudować. Z pierwotnie ogłoszonych przetargów na dostawę 40 wagonów o charakterystyce rodziny M8 ostatecznie do Łodzi trafiło 18 szt. Wszystkie przyjechały z Bielefeld. Pierwsze jazdy testowe odbyły się w lipcu 2013 r., a z początkiem września tramwaje zadebiutowały na linii zastępczej Z.

W międzyczasie na występkach gościnnych w Łodzi przebywała poznańska „beta” MF02AC 417. Po podmianie wózków na pochodzące z jednego z łódzkich zmodernizowanych składów jeździła ona po Łodzi liniowo zbierając pochlebne opinie.

Grudziądz

Najmniejsza polska sieć tramwajowa nadal jest najmniejsza i zapewne taką pozostanie w najbliższych latach. Fundusze inijne pozyskano na remonty infrastruktury i modernizację 6 szt. wagonów 805Na. Gruntowną przebudowę wykonało konsorcjum PESA Bydgoszcz i ZNTK Mińsk Mazowiecki, korzystając z hal tego drugiego zakładu. Wagony mają nowe kształty ścian czołowych pu-



Chorzów, Rynek. Dwukierunkowe wagony Pt z Frankfurtu nad Menem bardzo dobrze się sprawują w obsłudze linii wahadłowych, kursujących z okazji licznych remontów infrastruktury (17.08.2013 r.)
Fot. Andrzej Soczówka



Łódź. Wagony Moderus Beta MF02AC 417 i Cityrunner 1215 podczas postoju zdjęciowego na pętli Plac Niepodległości (2.06.2012 r.)
Fot. T. Gieżyński

dła, nowe sterowanie, wystrój wnętrza i efektowne malowanie. Po powrocie do Grudziądza zostały potraktowane jak nowe wagony, otrzymując kolejne wolne numery po GT8, sprowadzonych z Krefeld. Wzmiankowane 10 szt. „helmutów” przyszło nieco wcze-

śniej i zastąpiło wysłużone, krótsze GT6 z Mannheim oraz GT6ZR (typ „Bochum”) z Würzburga. Łącznie wagony z Krefeld, Mińska,

a także dostarczone 20 lat temu 805Nb z nawiązką wystarczają do pokrycia potrzeb przewozowych. Będące w miarę oryginalnym stanie 805Na są już praktycznie nie do spotkania na ulicach. Na razie jednak ten stan rzeczy będzie utrzymywał się dłużej – chwilowo nie są planowane żadne zakupy nowego lub używanego taboru.



Łódź, Chocianowice IKEA. M8C 525 na zastępczej linii Z w drugim dniu kursowania dwukierunkowych wagonów z Bielefeld w Łodzi (3.09.2013 r.) Fot. K. Fiszer



Grudziądz. Zmodernizowane w Mińsku Mazowieckim wagony 89+90 wjeżdżają na pętlę Tarpno (24.08.2012 r.) Fot. M. Prątka



Grudziądz, ul. Dworcowa. GT8 84 z Krefeld otrzymał w Grudziądzu półowkowy pantograf OTK-2 (29.06.2013 r.) Fot. M. Witkowski

Olsztyn

Z niecierpliwością oczekiwany jest powrót tramwajów na ulice Olsztyna. Już wiadomo, że przesunie się on w czasie do 2015 r. z powodu nonszalanckiego podejścia hiszpańskiego konsorcjum FFC, które pierwotnie wygrało przetarg. Nowy wykonawca infrastruktury być może będzie wytoniony w kolejnym przetargu i ma zakończyć realizację projektu w 2015 r., tak by możliwe stało się rozliczenie dotacji unijnych przewidzianych dla tej inwestycji. Tymczasem po wielu zwrotach akcji w przetargu na dostawę 15 szt. tramwajów niskopodłogowych wygrała firma Solaris Bus&Coach z podpoznańskiego Bolechowa. Tramwaje dla Olsztyna będą trójczłonowe, trzywózkowe, całkowicie niskopodłogowe. Ogólna koncepcja wagonu bazuje na powstałym ponad 20 lat temu tramwaju Adtranz, który w rozmaitych wersjach różnych producentów zapanował w wielu miastach europejskich, takich jak: Berlin, Budapeszt, Almada, Norymberga czy Monachium. Wariant olsztyński ma mieć aż po 6 dwuskrzydłowych drzwi na każdym z boków. To rekordowa liczba, także w odniesieniu do stosunku ich łącznego prześwietu do długości wagonu. Rozwiązanie to zapewni niespotykaną prędkość wymiany pasażerskiej. Pierwotnie dostawy miały nastąpić w 2014 r., ale w tej chwili bardziej kluczowa jest odpowiedź na pytanie, czy wówczas będzie już na czym postawić nowe tramwaje...

Gorzów Wielkopolski

Z przykrością należy stwierdzić, że zupełna stagnacja panuje w Gorzowie Wielkopolskim. Po sprowadzeniu dwóch wagonów muzealnych z Amsterdamu w 2011 r. – które, co pozornie kuriozalne, jako tożsame z już posiadanymi 6ZGTW weszły do ruchu liniowego – nie wydarzyło się kompletnie nic. MZK trwa w niejakim oczekiwaniu na „zwolnienie się” odstawionych wagonów N8C w Kassel, ale trzeba być tu najwyżej ostrożnym optymistą, bo te same wagony ma zamiar zgnać dla siebie Gdańsk. Obok braku zakupów taboru postępuje dalsza degradacja torowisk, które nie są ani w należyłym stopniu odnawiane, ani rozbudowywane o kilka krótkich, ale bardzo potrzebnych w Gorzowie odcinków. Być może taki ruch, wraz z długo oczekiwanymi zakupami wagonów niskopodłogowych, pozwoliłby gorzowskim tramwajom na wyjście z wieloletniego kryzysu.

Elbląg

W zakupach nowych wagonów i rozbudowie tras daje się zauważyć pewną stagnację, jednakże ruch zapanował w temacie wagonów z drugiej ręki. Po którymś już pożarze instalacji w wagonie GT6 odstawił wszystkie przegubowce z Mainz. W ruchu znajdują się tylko 805Na i 121N, natomiast szykowana jest kolejna premiera – Modertrans wykonuje modernizację wagonów M8S z Augsburga, zabudowując im niskopodłogowe człony środkowe. Elbląg chce kupić docelowo 10 wagonów, z czego pod Poznaniem przebudowywane są na razie dwa.