

Łukasz Stefańczyk

Tramwaj Cityrunner Łódź

Zakończenie montażu wagonów Cityrunner Łódź oraz ponad roczna eksploatacja pierwszego egzemplarza to dobra okazja do bliższego przyjrzenia się nowym nabytkom MPK-Łódź Sp. z o.o.

Po kilkuletnim zastoju w dostawach jakichkolwiek tramwajów do Łodzi w końcu lat 90. XX w. MPK-Łódź Sp. z o.o. podjęła decyzję o zakupie nowego taboru. Zdecydowano o nabyciu 15 niskopodłogowych wagonów wysokiej klasy do obsługi linii 10, łączącej duże osiedla mieszkaniowe – Widzew i Retkinię. Właśnie na tej linii miał kursować tzw. szybki tramwaj. Do konkursu ofert, w którym jednym z warunków było przeniesienie montażu wagonów do Łodzi, zgłosiło się 5 firm. W końcowej rozgrywce zmierzyły się tramwaje Citadis koncernu Alstom i Cityrunner zaproponowany przez Bombardier Transportation. Ostatecznie w lutym 2000 r. wybrano „Miejskiego biegacza” koncernu Bombardier. Tym samym Łódź stała się drugim polskim miastem po Krakowie, w którym zdecydowano się na tramwaj tego producenta.

Wykonanie wagonu powierzono wiedeńskiej fabryce Bombardiera, a wyposażenie elektryczne miała dostarczyć austriacka firma Elin EBG Traction. Zgodnie z umową zawartą pomiędzy polskim przewoźnikiem a producentem pierwszy i ostatni wagon miały przybyć do Łodzi w całości, a montaż pozostałych miał się odbywać na miejscu z dostarczanych systematycznie części.

Łódzki Cityrunner ma 2,3 m szerokości, 3,5 m wysokości oraz 29,5 m długości i jest pierwszym w Polsce całkowicie niskopodłogowym wagonem tramwajowym (poziom stopień wejściowych wynosi 32 cm). Składa się z pięciu modułów połączonych przegubami, z czego trzy osadzone są na wózkach jezdnych. Dwa wózki są napędowe, a jeden toczny. W układzie jezdnym zastosowano sztywną oś zestawu kołowego. Spośród sześciorga drzwi czworo ma szerokość 1300 mm, a dwoje 650 mm. Cityrunner ma cztery silniki o mocy 100 kW każdy i może rozwinąć prędkość do 70 km/h. Zabiera 152 pasażerów, z czego 59 na miejscach siedzących, w tym jednym rozkładanym.

Projekt graficzny, jak i kolorystykę wagonu wybrano w drodze konkursu. Zwyciężyła propozycja artystów z Akademii Sztuk Pięknych w Łodzi, w której różne odcienie koloru żółtego, czerwonego oraz kolor szary wypełniają geometryczne kontury. Jako miejsce stacjonowania nowych wagonów wybrano najnowocześniejszą i największą łódzką zajezdnię tramwajową przy ul. Telefonicznej 40/42.

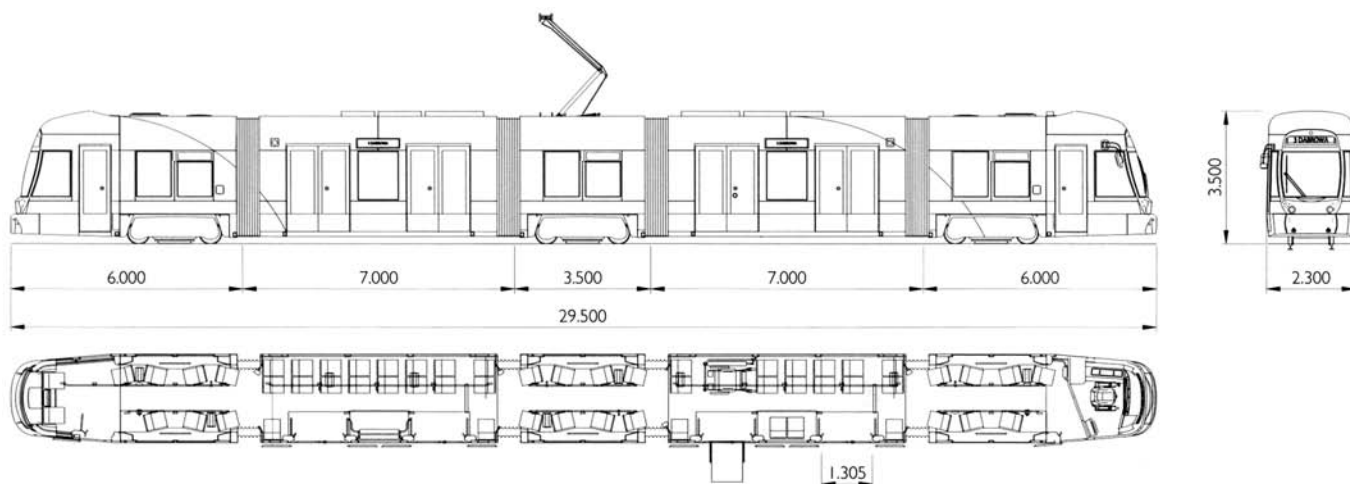
Inauguracja

W dniach 19–20.09.2000 r. podczas V Wystawy Komunikacji Miejskiej zaprezentowano łodzianom model Cityrunnera. Choć prawdziwy wagon faktycznie wówczas jeszcze nie istniał, Bombardier otrzymał za niego w kategorii tabor tramwajowy „Złote kóło” – główną nagrodę imprezy. W 2001 r. trwały w Łodzi gorączkowe przygotowania do uruchomienia montowni Cityrunnerów. Do tego celu gruntownie przebudowano jedną z hal dawnej zajezdni przy ul. Tramwajowej. Obiekt był gotowy na kilka dni przed przybyciem nowego wagonu. Historyczny moment miał miejsce 15.12.2001 r., kiedy po czterech dniach od wyjazdu z Wiednia dotarł do Łodzi pierwszy Cityrunner.



Tramwaj Cityrunner na pętli Stoki (25.05.2003 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk



Schemat tramwaju Cityrunner

23.12.2001 r. odbyła się oficjalna prezentacja wagonu z udziałem władz Łodzi, kierownictwa MPK-Łódź Sp. z o.o. oraz zaproszonych gości. Jednocześnie pokazano skrajne moduły następnego Cityrunnera. Przez 2 dni tramwaj mogli oglądać także mieszkańcy miasta.

Wprowadzanie do eksploatacji

Pierwsza jazda próbna Cityrunnera miała miejsce 11.02.2002 r. W kolejnych dniach jazdy były kontynuowane na odcinku Tramwajowa – Radiostacja już bez eskorty wagonu technicznego. 15.02.2002 r. odbyła się jazda inauguracyjna dla pasażerów.

9.03.2002 r. przeprowadzono próby obciążeniowe i rozpoczęły się jazdy próbne tramwaju na trasie W–Z, po których Cityrunner uzyskał homologację. Obsługę linii nr 10 nowym taborem zainaugurowano 28.03.2002 r., a dzień wcześniej dostarczono do Łodzi drugiego Cityrunnera w całości. Według pierwotnych założeń tramwaj ten miał być dostarczony dopiero pod koniec roku, po jazdach pokazowych w Innsbrucku i Genewie. Firma Bombardier wycofała się jednak z tych planów i wobec perspektywy bezczynnego postoju sprawnego wagonu w Wiedniu zdecydowano o jego dostarczeniu do Łodzi i wprowadzeniu w niedługim czasie do eksploatacji, co nastąpiło 23.05.2002 r. 15.07.2002 r. odbyła się prezentacja Cityrunnera o numerze taborowym 1203 – pierwszego egzemplarza zmontowanego przez łódzkie MPK. 22.10.2002 r. rozpoczęto eksploatację siódmego Cityrunnera, który we wrześniu pokazywany był w Berlinie, a ostatni z zamówionych tramwajów wyjechał na trasę 30.01.2003 r.



Hala montażowa, tramwaje 1209 i 1210 (29.10.2002 r.)

Fot. Ł. Stefańczyk



Pulpit motorniczego

Fot. Ł. Stefańczyk



Przedział dla pasażerów

Fot. Ł. Stefańczyk

Eksploatacja

Z całą pewnością największą zaletą Cityrunnera jest jego całkowita niskopodłogowość. Skończyły się problemy z wsiadaniem osób starszych i niepełnosprawnych, praktycznie nie zdarzają się przypadki kontuzji przy wsiadaniu i wysiadaniu. Pewną niedogodnością jest zbyt mała liczba miejsc stojących, ograniczona przez zastosowanie układu podwójnych siedzeń po lewej stronie pojazdu, co jest powszechnie przyjęte w warunkach miast Zachodniej Europy – w Polsce zatłoczenie pojazdów komunikacji miejskiej jest znacznie większe.

Mankamentem Cityrunnera, który może być sygnałem dla przedsiębiorstw zamawiających w przyszłości tramwaje w Polsce, jest brak klimatyzacji w przedziale pasażerskim, co w połączeniu z wieloma oknami otwierającymi się uchylnie jedynie w małej części powoduje wysoką temperaturę wewnątrz. Sytuację rozwiązano na razie poprzez zwiększenie wydajności nawiewu, co jednak nie rozwiązało problemu. Mimo tego obecnie nie planuje się instalacji klimatyzacji w wagonach.

Na uwagę zasługuje ergonomia kabiny motorniczego. Pomieszczenie to jest klimatyzowane i w pełni wygrodzone od przedziału pasażerskiego. W podłodze znajduje się czuwał nożny, a przy fotelu motorniczego umieszczone są dwa dźwostki. Lewy służy do rozruchu i hamowania. Prawy uruchamia hamowanie awaryjne i ma ponadto łatwo dostępne przyciski, pozwalające na sprawne użycie dzwonka, piasecznicy, czy mrugnięcie światłami. Niski poziom hałasu, wygodny fotel i regulowana wysokość podłogi zwiększają komfort pracy motorniczego. W kabinie zainstalowany jest dodatkowo składany fotel przewidziany dla instruktora. Motorniczowie chwalą sobie wyświetlacz na pulpicie i informacje na nim przekazywane. Komunikaty o uszkodzeniach są kła-

rowne i podzielone na cztery grupy: „D” – można kontynuować jazdę, „C” – możliwość jazdy z pasażerami do najbliższej pętli, „B” – jazda możliwa, ale bez pasażerów, „A” – jazda niemożliwa. Dobrze sprawują się również szyby elektrogrzejne w kabinie, o wiele bardziej skuteczne niż zwykłe tramwajowe grzejniki szyb i jednocześnie o wiele bardziej bezpieczne. Lusterka są elektrycznie regulowane, a dzięki światłom przeciwmgielnym przednim i tylnym oraz reflektorowi górnemu wagon jest dobrze widoczny w ruchu ulicznym po zmroku, szczególnie w warunkach ograniczonej widoczności. Podczas eksploatacji w miesiącach zimowych dobrze oceniono ogrzewanie wnętrza pojazdu oraz kabiny motorniczego.

Na tylnym pomoście znajduje się wygodne stanowisko do jazdy manewrowej, z którego motorniczy może uruchamiać podstawowe funkcje pojazdu (rozruch minimalny, hamowanie, hamowanie awaryjne, kierunkowskazy, dzwonek, piaskowanie).

Dobrze prezentuje się napęd pojazdu, przyspieszania są płynne, a hamowania pewne. Zastosowanie automatycznie uruchamiających się piasecznic polepsza rozruch i hamowanie na śliskich szynach, a co za tym idzie zwiększa bezpieczeństwo. Nietety w Cityrunnerach nie zainstalowano kamer, mimo iż takie plany istniały. Często zdarzają się akty dewastacji wagonów (malowanie, wydrapywanie szyb), na które motorniczowie są bezradni, a monitoring mógłby pełnić funkcję odstraszającą.

Podsumowując, doświadczenia z eksploatacji Cityrunnerów są w większości pozytywne, choć były i trudne momenty.

Podczas pierwszych miesięcy eksploatacji Cityrunnerzy kilkakrotnie się wykolejały. Zdarzenia te łatwo podchwytowała lokalna prasa oraz przeciwnicy zakupu tramwajów, wskazując że wybrano wadliwy typ wagonu. Warto jednak przeanalizować te zdarzenia bez emocji, szczególnie że obecnie znane są już w większości przypadków ich przyczyny. Pierwsze wykolejenie miało miejsce w marcu 2002 r. na terenie zajezdni Telefoniczna, jeszcze przed wprowadzeniem wagonu nr 1201 do eksploatacji. Wtedy to na zwoznicy z toru wypadł pierwszy wózek jezdny tramwaju. Jak się później okazało jedna z szyn na rozjeździe była zapadnięta, co w połączeniu ze sztywną konstrukcją wózka jezdnego sprawiło, że koła z jednej strony przejechały „w powietrzu” i wagon musiał wypaść z toru. Drugie wykolejenie miało miejsce tydzień po inauguracji w ruchu pasażerskim na pętli Augustów. Ponownie Cityrunner 1201 wypadł z szyn pierwszym wózkiem jezdny na jednoiglicowej zwoznicy. Po oględzinach i stwierdzeniu braku uszkodzeń jeszcze tego samego dnia powrócił do ruchu. Winę za wykolejenie przypisano zużytej zwoznicy wykonanej w oszczędnościowej technologii, którą wkrótce wymieniono na nową, a w niedługim czasie usunięto wszystkie jednoiglicowe zwoznice z trasy linii 10. 15.07.2002 r. podczas uroczystej prezentacji wagonu nr 1203 z udziałem prezydenta Łodzi i władz MPK doszło do wykolejenia na terenie ZKT-1 na tej samej zwoznicy, co w marcu. Było to wykolejenie „na własne życzenie”, gdyż według pierwotnego scenariusza Cityrunner z prezydentem miał wjechać na inny tor. Tym razem nie czekano beczynnianie i zdecydowano o natychmiastowej wymianie wadliwego rozjazdu oraz kilku innych zwoznic na terenie zajezdni. Kolejne dwa wykolejenia miały miejsce 4.09.2002 i 5.11.2002 r. na pętli Wyszyńskiego. W obu przypadkach wykoleił się wagon nr 1201 podczas manewru cofania pod iglicę zjazdową. Przyczyną wykolejeń był zbyt płytki żłobek na krzyżownicy. Nie bez winy byli również motorniczowie wykonujący nieuzasadniony manewr, a tak naprawdę pracownik nadzoru

Wprowadzenie wagonów Cityrunner do eksploatacji

Numer taborowy	Numer fabryczny	Rok produkcji	Data	
			wpisu do inwentarza	wprowadzenia do eksploatacji
1201	CR-0001	2001	28.03.2002 r.	28.03.2002 r.
1202	CR-0002	2002	23.05.2002 r.	23.05.2002 r.
1203	CR-0003	2002	28.06.2002 r.	18.07.2002 r.
1204	CR-0005	2002	28.06.2002 r.	05.08.2002 r.
1205	CR-0007	2002	30.08.2002 r.	02.09.2002 r.
1206	CR-0004	2002	31.08.2002 r.	03.09.2002 r.
1207	CR-0010	2002	14.09.2002 r.	22.10.2002 r.
1208	CR-0012	2002	25.10.2002 r.	25.10.2002 r.
1209	CR-0011	2002	31.10.2002 r.	18.11.2002 r.
1210	CR-0009	2002	23.11.2002 r.	23.11.2002 r.
1211	CR-0006	2002	29.11.2002 r.	30.11.2002 r.
1212	CR-0008	2002	29.11.2002 r.	09.12.2002 r.
1213	CR-0014	2002	31.12.2002 r.	30.01.2003 r.
1214	CR-0015	2002	31.12.2002 r.	22.01.2003 r.
1215	CR-0013	2002	31.12.2002 r.	02.01.2003 r.

Opracowanie: *Lukasz Stefańczyk*

ruchu, który na niego zezwolił. 29.11.2002 r. na wysokości przystanku Rokicińska-Czernika w kierunku pętli Augustów na prostym odcinku wykoleił się wagon nr 1205. W tym wypadku wskutek zawadzenia o przeszkodę w torowisku oberwała się końcówka piasecznicy, która następnie wpadła pod koła i spowodowała wypadnięcie pierwszego wózka z szyn. Ostatnie jak do tej pory wykolejenie Cityrunnera w Łodzi miało miejsce 15.12.2002 r. Na skrzyżowaniu al. Włókniarzy i ul. Kopernika, zmierzający w kierunku pętli Stoki, Cityrunner 1207 obsługujący linię 12 wykoleił się drugim wózkiem. W sprawie tego zdarzenia nie było jeszcze oficjalnej informacji, ale świadkowie zdarzenia relacjonowali, że pod wagonem samoczynnie przełożyła się zwoznica. Przyczyną wypadnięcia z toru mogła być też za szybka jazda motorniczego. Uszkodzenia pojazdu nie były jednak wielkie i tramwaj tego samego dnia wrócił do ruchu.

Podsumowując te zdarzenia nie trudno wywnioskować, iż nieprawdziwa jest opinia, że Cityrunner się wykoleja. Prawdą jest natomiast, że każdy wagon o takiej konstrukcji (wózek nieosadzony obrotowo na czopie, koła o mniejszej średnicy niż w 105N/805N) wymaga dobrych torów (te w Łodzi, delikatnie mówiąc, nie są najlepsze) oraz nieco innych nawyków motorniczych służby ruchu. Miejmy nadzieję, że półroczny okres bez wykolejenia Cityrunnera przyczyni się do poprawienia nienajlepszej statystyki, a kolejne planowane remonty torowisk na trasie W–Z poprawią bezpieczeństwo podróżowania.

Remonty trasy W–Z

Trasa W–Z (wschód–zachód) łączy dwa duże łódzkie osiedla mieszkaniowe – Retkinię i Widzew. Od pętli Wyszyńskiego przebiega ulicami: al. Wyszyńskiego, Bratysławska, Karolewska, al. Bandurskiego, al. Mickiewicza, al. Piłsudskiego i Rokicińska do pętli Augustów. Na tym ponad 12,5-kilometrowym odcinku kursuje linia 10. Z przeprowadzonej analizy kosztów i rozległości prac koniecznych do przystosowania trasy W–Z dla niskopodłogowego taboru tramwajowego wynikało, że powinny na niej zostać wymienione praktycznie wszystkie torowiska, poza odcinkiem na ul. Rokicińskiej oddanym do użytku na początku ostatniego dziesięciolecia. Co oczywiste, remontu nie wymagał



Zmodernizowany odcinek linii z nowym peronem na przystanku Fot. J. Raczyński



Tramwaje linii 10 i 12 na zmodernizowanej pętli przy al. Wyszyńskiego Fot. Ł. Stefańczyk



Na pętli Augustów

Fot. Ł. Stefańczyk



Ekspozycja tramwaju na targach Inntrans 2002 w Berlinie

Fot. J. Raczyński

również fragment położony podczas przebudowy układu drogowego w rejonie dworca kolejowego Łódź-Kaliska w połowie lat 90.

Na szeroką skalę remonty torowisk na trasie W-Z rozpoczęto jednak dopiero w 2000 r., po tym jak już zdecydowano się na zakup niskopodłogowego taboru. Wtedy to nowe tory położono na al. Piłsudskiego, na odcinkach od ul. Kilińskiego do Wysokiej, oraz od ul. Niciarnianej do Widzewskiej. Wyremontowano również

ul. Bratysławską na odcinku od ul. Wileńskiej do Wróblewskiego. Ponadto zmodernizowano pętlę przy al. Wyszyńskiego.

W ubiegłym roku wymieniono tory na al. Piłsudskiego na odcinku od ul. Niciarnianej do Wysokiej. W latach 2000–2001 zbudowano nowoczesne perony o wysokości 28 cm nad powierzchnię główki szyny na przystankach: Wileńska, Targowa, Przędzalniana, Kopcińskiego (Śmigłego-Rydza), Sarnia, Szpitalna, Niciarniana i Batorego (Widzewska). Mimo tych prac znaczny odcinek trasy W-Z, zakwalifikowany wcześniej do remontu, nie został zmodernizowany przed rozpoczęciem eksploatacji nowego taboru. W ubiegłym roku kontynuowano więc remonty, podczas gdy dwa pierwsze Cityrunnerzy woziły już pasażerów. W okresie 14.06–14.07.2002 r. remontowano torowisko na ul. Bratysławskiej na odcinku od pętli do ul. Wróblewskiego. Ciekawym rozwiązaniem było w tym przypadku wytyczenie „miniobjazdu” przez pętlę Bratysławska dla tramwajów jadących w kierunku centrum. Poczyniono tak w trosce o Cityrunnerzy, dla których zbyt ostre łuki zwiększały ryzyko wykolejenia. Od 1 lipca do 16 sierpnia 2002 r. trwał kolejny etap modernizacji trasy W-Z. Tym razem tory pamiętające koniec lat 70. zastąpiły nowe na al. Mickiewicza, na odcinkach od ul. Łąkowej do al. Włókniarzy, oraz od al. Kościuszki do ul. Piotrkowskiej, gdzie remont rozpoczęło 10 lipca.

Podczas remontów w 2002 r. zmodernizowano perony na przystankach Bratysławska-Wróblewskiego oraz Mickiewicza-Kościuszki (Piotrkowska). W drugim przypadku jednak nie wiadomo dlaczego perony zbudowano o połowę niższe niż dotychczasowy standard dla trasy W-Z.

W drugiej połowie października 2002 r. zdecydowano się na pilny remont znajdującego się na trasie linii 10 skrzyżowania al. Piłsudskiego i ul. Kilińskiego. Skupiono się wówczas na naprawie torów w relacji wschód – zachód, jednocześnie usuwając zniszczone rozjazdy.

Z założenia linia 10 miała być linią tzw. szybkiego tramwaju, a zakup Cityrunnerów miał być tylko jednym z elementów tego przedsięwzięcia. Choć na całej trasie torowisko jest wydzielone, to duża liczba skrzyżowań i kolizji z ruchem drogowym powoduje

znaczne obniżenie średniej prędkości przejazdu. To właśnie redukcję takich miejsc planowano m.in. poprzez likwidację lewostronów na skrzyżowaniach. Dużo się mówiło o uprzywilejowaniu tramwaju w sygnalizacji świetlnej, nowoczesnych systemach informacji pasażerskiej na przystankach itd. Niestety do dziś większości z tych planów nie wdrożono. Winę za to ponosi miasto, które jest odpowiedzialne za infrastrukturę. Nie udało się nawet wyremontować wszystkich zakwalifikowanych do wymiany odcinków torów i przystanków na trasie W–Z.

Cityrunner w innych miastach

Jako pierwsze na zakup Cityrunnerów zdecydowało się drugie co do wielkości miasto w Austrii – Graz. Pierwszy z 18 zamówionych wagonów dostarczono tam z wiedeńskiej fabryki Bombardiera 25.01.2001 r. Obecnie po mieście jeżdżą już wszystkie Cityrunnery, którym nadano numery taborowe od 651 do 668. W dniach 9–15.06.2001 r. w Warszawie pokazywany był wagon nr 661. Cityrunner Graz, choć składa się z pięciu modułów, to jest krótszy od łódzkiego o 2,5 m, ma tylko czworo drzwi i znacznie różni się od niego wyglądem.

Inaczej sprawa się ma jeśli chodzi o Cityrunnera zamówione przez inne austriackie miasto – Linz. Ten pojazd, choć ma aż 40 m, to ma dokładnie taką samą stylistykę nadwozia, jak Cityrunner Łódź. Od łódzkiego odróżnia go jedynie to, że ma dwa moduły więcej i jest dostosowany do toru o rozstawie szyn 900 mm. Pierwszy egzemplarz dostarczono do Linzu 9.10.2001 r. i otrzymał nr taborowy 001. W sumie po grodzie nad Dunajem będzie jeździć 21 takich wagonów. Dostawy, które osiągnęły już półmetek, mają się zakończyć na przełomie 2004 i 2005 r.

W połowie 2002 r. na wybór Cityrunnera zdecydowało się kolejne po Łodzi miasto spoza Austrii. Szwajcarska Genewa zamówiła 21 wagonów w wersji 40-metrowej. Dostawy rozpoczną się na początku 2004 r. Te wagony, podobnie jak łódzkie, będą miały metrowy rozstaw kół.



Autor

Łukasz Stefańczyk – student V roku Wydziału Lekarskiego Uniwersytetu Medycznego w Łodzi, prezes Stowarzyszenia Klub Miłośników Starych Tramwajów działającego przy Izbie Tradycji MPK-Łódź Sp. z o.o.; prowadzi serwisy internetowe:

„Łódzkie tramwaje – wczoraj i dziś”

<http://www.cyf-kr.edu.pl/lozkietramwaje>

„Łódzkie autobusy”

<http://www.lodzkie.autobusy.prv.pl>



Projekt tramwaju dla Genewy

Źr. Bombardier



Tramwaj z Grazu podczasjazd promocyjnych w Warszawie w 2001 r.

Fot. J. Raczyski



Na tramwajach Cityrunner w Linzu można umieszczać reklamy Fot. J. Wesotowski