

Tramwaje jak nowe

KOSZTEM ponad 24 mln zł spółka „Tramwaje Szczecińskie” chce zmodernizować część taboru. Dzięki temu kilkunastoletnie i starsze wagony mają sprawiać wrażenie nowoczesnych. I takie w zasadzie będą, bo w wielu przypadkach będzie to budowa tramwaju od podstaw. Inne miasta na razie się przypatrują, ale są już pierwsze pytania o cenę i możliwość wykonania w Szczecinie takich prac dla innych przewoźników.

– PIERWSZE doświadczenia mamy za sobą. Nie było łatwo, ale udało się – przyznaje Krystian Wawrzyniak, prezes TS. – Efekty widać już na ulicach, a pasażerowie czasem nie mają nawet świadomości, że jadą wagonem o długoletniej historii.

Za modernizację taboru w naprawdę szerokim zakresie szczeciński przewoźnik wziął się dość późno. Inni eksploatowali już wagony niskopodłogowe, przebudowywali stary tabor, robili lifting, gdy u nas przystąpiono do pierwszych poważnych modernizacji, zakładając objęcie nimi większej liczby pojazdów. W dodatku dawne MZK przekształcało się właśnie w spółkę, ciężko było wejść w odpowiedni rytm.

Odnówić, unowocześnić

– Na szczęście mieliśmy już zaprzyjaźnione firmy, z którymi wcześniej współpracowaliśmy. Udało się podtrzymać te kontakty, skorzystaliśmy z ich doświadczeń, udało się też przeszkolić nasze kadry i zyskać nowe doświadczenia – przyznaje Zbigniew Dąbrowski, zastępca dyrektora spółki TS. – A celem podjętych działań jest poprawa jakości świadczonych przez nas usług, podniesienie komfortu jazdy, zmniejszenie liczby wypadków oraz zdarzeń przestępczych, do których dochodzi w pojazdach oraz redukcja hałasu.

TS wystąpiły o środki unijne i takie wsparcie otrzymały. Wydadzą niemal 24,3 mln zł, otrzymując ponad 14,7 mln. Dzięki temu do gruntownej modernizacji zakwalifikowano 10 wagonów z najbardziej popularnej w Polsce rodziny 105N oraz 18 Tatr KT4Dt, sprowadzanych od 2006 r. z Berlina. W tym pierwszym przypadku chodzi przede wszystkim o odnowienie taboru. Natomiast poniemieckie wagony, wyprodukowane jeszcze w Czechosłowacji, mają mieć przede wszystkim wymienione najważniejsze układy.

– Te stare, oryginalne, mają sporo wad – nie ukrywa Z. Dąbrowski. – Stare części często się psują. Jeśli niezbędna jest wymiana, coraz trud-

niej o nowe, są one coraz droższe. I nie ma co ukrywać – eksploatacja takich wagonów też coraz więcej kosztuje.

Tymczasem w tatrach z powodzeniem można stosować polskie rozwiązania, części są łatwo dostępne i znacznie tańsze. W ten sposób przebudowano już 2 wagony, które od miesiąca wożą pasażerów po



Trudno w to uwierzyć, ale na zdjęciach jest ten sam skład. Modernizacja daje tramwajom nowe życie.



Zdjęcia: archiwum TS sp. z o.o., Sławomir BOREK

szczecińskich liniach. Ale zmian, zarówno w tych wagonach, jak i popularnych „stopiawkach” wprowadza się więcej.

– W trosce o bezpieczeństwo pasażerów wprowadzamy antypoślizgową podłogę, maszyny drzwi wyposażamy w tzw. rewersowanie, które zapobiega przytrzaśnięciu – wylicza Zbigniew Dąbrowski. – Montujemy monitoring, dzięki czemu spada liczba aktów wandalizmu, a i rzadziej dochodzi do zdarzeń, w których chuligani zagrażają zwykłym pasażerom. Nie bez znaczenia jest też montaż piasecznic w polskich wagonach. To skraca drogę hamowania, sprawia, że jest ono mniej gwałtowne i bardziej płynne. W przypadku wagonów 105N wymieniamy też pudła – z dawnego tramwaju pozostaje tak naprawdę belka nośna i numer taborowy.

Nowe są także wózki jezdne z tzw. drugim stopniem usprężynowania, co dodatkowo poprawia komfort jazdy. Zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz wagonu pojawia się informacja pasażerska w elektronicznej

formie. Dzięki temu nawet osoby ze słabszym wzrokiem mogą przeczytać, jaka linia podjeżdża na przystanek lub w kierunku której pętli tramwaj zmierza. Coraz bardziej powszechna staje się także informacja głosowa, czyli zapowiadanie kolejnych przystanków.

Ciszej, bezpieczniej, wygodniej

W starych wagonach wymieniane są też przetwornice. Szczeciński przewoźnik wybrał rozwiązania proponowane przez łódzką Enikę. Dzięki temu wagon generuje znacznie mniejszy hałas, także podczas postoju na pętli (ten

aspekt powinni docenić zwłaszcza mieszkańcy Pomorza i okolic Dworca Niebuszewo, bo od nich od lat napływa najwięcej skarg na hałasujące tramwaje). Dodatkowo zużywa mniej prądu, więc jego eksploatacja mniej kosztuje. Nie bez znaczenia jest też montaż klimatyzacji w kabinie motorniczego. To poprawa komfortu jego pracy, ale także... zwiększenie bezpieczeństwa pasażerów.

– Na dworze wcale nie musi panować upał, by w kabinie zrobiło się duszno. Mieliśmy już przypadki zasłabnięć motorniczych podczas pracy – przyznaje dyrektor Dąbrowski. – Nietrudno sobie wyobrazić, czym taka sytuacja może się skończyć.

Kolejny aspekt, który wzięto pod uwagę, planując modernizację starych polskich wagonów, to poprawa dostępności dla osób niepełnosprawnych, mających problemy z poruszaniem się czy matek z małymi dziećmi. Dlatego w unowocześnianych wagonach szerokość wejścia jest zwiększana z 1350 do 1500 mm, a na stopniach pojawia się żółty pas widoczny dla osób słabowidzących. Co więcej – przyciski w drzwiach mają mieć napisy w języku Braille'a, a ich liczba wewnątrz pojazdu ma być większa. Po to, by osoba, która porusza się wolniej niż przeciętny pasażer, miała dosłownie na wyciągnięcie ręki przycisk informujący motorniczego, że ktoś będzie na najbliższym przystanku wysiadał.

– Jeśli chodzi o tatry, to modernizacje będą prowadzone w nieco mniejszym zakresie – przyznaje Z. Dąbrowski. – Wprawdzie Niemcy wprowadzali przeróbki, ale zajmowali się wyłącznie tym, co w danym momencie uznali za najważniejsze. Dziś, gdyby nie firma Woltan, mielibyśmy poważny problem z przywracaniem niektórych składów do ruchu. Ich części są tańsze i dostępne. Przy okazji wymieniana jest aparatura elektryczna, wprowadzamy nowszy pulpit motorniczego, dotykowe ekrany – to zupełnie inny poziom obsługi.

Pulpit w zmodernizowanej tatrze ma być zbliżony do tego, jaki montowany jest w zmodernizowanej 105-ce. Co więcej, ma być podobny także do tego, który jest w niskopodłogowych swingach.

– Na pewno nie będą identyczne, ale zależy nam na tym, aby obsługa była intuicyjna, a motorniczy, obejmując służbę, nie tracił czasu na „oswajanie się” z wagonem – mówi Z. Dąbrowski.

Kiedy proces modernizacji się zakończy? Teoretycznie za blisko 3 lata. Ale może uda się go skrócić.

– Zdajemy sobie sprawę, że terminowość dostaw jest ważna. Jesteśmy przygotowani na to, by pudła zamówione w naszej firmie na 2012 r. dostarczyć jeszcze w tym roku – zapewnia Jarosław Wakinowski, wiceprezes poznańskiego Modertransu.

Firma ma ponad 100-letnią tra-

zapewnione finansowanie. Ale czy przeprowadzimy więcej modernizacji, czy będą to zlecenia z innych miast, tego nie jesteśmy w stanie powiedzieć, bo nie mamy wpływu na finanse innych podmiotów.

Z takiego rozwoju sytuacji na pewno zadowolony byłby wspomniany już Modertrans, który jak dotąd wygrywa wszystkie przetargi na dostawę nowoczesnych pudeł i wózków do przeprowadzanych w Szczecinie prac modernizacyjnych.

– Współpracujemy od 2008 r. – przypomina prezes Wakinowski. – Pierwszy skład, który powstał dzięki tej współpracy, to Moderus z fabrycznym oznaczeniem 105N HF 09. Od kilku miesięcy Szczecin ma też wersję HF 10 AC.

HF w poznańskiej nomenklaturze oznacza high floor, czyli wysoką podłogę, liczba to kolejna wersja pudła, a AC, które pojawiło się w ostatniej dostawie, oznacza napęd prądu przemiennego. To zwrócenie uwagi na wysoką podłogę nie jest bez znaczenia, bo poznaniacy eksperymentują już także z przerabianiem starych tramwajów na takie, w których wstawiany jest człon niskopodłogowy. Takie zamówienie realizują obecnie np. dla Gdańska, który zlecił modernizację 46 wagonów sprowadzonych z Dortmundu. W swej ofercie mają też także wagony całkowicie niskopodłogowe, które, co nie jest wykluczone, z czasem podbiją rynek.

– Rozwiązanie przyjęte przez Szczecin to ciekawe doświadczenie, to w zasadzie produkcja tramwaju u klienta – podkreśla prezes Wakinowski. – Ale nie jesteśmy pionierami, w Polsce takie rozwiązania stosował już np. Kraków, współpracując z Bombardierem.

Dlaczego Szczecin nie pokusi się w swych modernizacjach o kolejne udogodnienia? Skoro stare tramwaje mogą stać się częściowo niskopodłogowe, a co za tym idzie – bardziej przyjazne pasażerom, może warto i u nas spróbować?

– W tym momencie nie możemy sobie na to pozwolić – tłumaczy Krystian Wawrzyniak, prezes TS. – Otrzymaliśmy unijne dofinansowanie na konkretny projekt, który pozwolił wytypować 28 wagonów. Zakres ich przebudowy jest ściśle określony. Przebudowa tramwaju z wstawieniem niskopodłogowego członu to znacznie większy wydatek. Należałoby na ten cel przeznaczyć połowę kwoty, za jaką można kupić fabrycznie nowy wagon w pełni niskopodłogowy. I w tym kierunku mierzymy: to, co się uda odnowić, by poprawić komfort jazdy i bezpieczeństwo, zostanie zgodnie z planem zrealizowane. A równolegle ogłosimy przetarg na dostawę ponad 20 nowych wagonów niskopodłogowych. I to się powinno stać w najbliższych miesiącach.

Tomasz TOKARZEWSKI



Dzięki unijnym funduszom unowocześnione, a dzięki temu tańsze w eksploatacji będą także Tatry KT4Dt.

Fot. Tomasz TOKARZEWSKI

To nie znaczy jednak, że szczecińskie tramwaje będą odnowione szybciej, niż planowano. Przed nadmiernym entuzjazmem ostrzeżę przedstawiciel łódzkiej Eniki.

– Co innego mechanika, co innego części elektroniczne – studzi emocje Ryszard Kowalczyk. – Jesteśmy uzależnieni od poddostawców zagranicznych. Na pewno nie przekroczymy ustalonych terminów, ale co do ich przyspieszenia nie możemy nic obiecać, bo tam z tym jest problem.

Inni chcą do nas

Szczecińskie modernizacje zyskały już jednak uznanie w kraju. Są pierwsze zapytania odnośnie możliwości modernizowania u nas wagonów z innych miast.

– Zajmujemy się tym już jakiś czas i nasze plany jesteśmy w stanie zrealizować – zapewnia Wiesław Górski z „TS”. – Wiemy, ile pracy czeka nas do 2013 r. i na to mamy

Snickers
WORKWEAR

**WALCZYMY
O LEPSZĄ ODZIEŻ ROBOCZĄ**

**POKONAJ
POGODĘ!**

**OCHRONA,
FUNKCJONALNOŚĆ
I SWOBODA
RUCHU
SYSTEMU
SNICKERS
WORKWEAR**

WWW.SNICKERS.KRIS.SZCZECIN.PL
UL. 1 MAJA 35, SZCZECIN

**NOWA KOLEKCJA KURTEK I BLUZ ZIMOWYCH.
KOSZULKA TERMOAKTYWNA GRATIS PRZY ZAKUPIE KURTKI.**

11246-11-A