

Planowane i realizowane zakupy taboru tramwajowego w miastach polskich w latach 2023-2025

Planned and implemented purchases of tram rolling stock in Polish cities in 2023-2025



Tomasz Czauderna

Dr inż.

specjalista d.s. technicznych,
Dział Kontroli Techniczno-
eksploatacyjnej,
MPK SA w Krakowie

Streszczenie: W ostatnich latach większość przewoźników tramwajowych w Polsce zdecydowała się na zakup taboru tramwajowego, również z dotacjami finansowymi z UE. Artykuł prezentuje przegląd planowanych i realizowanych inwestycji taborowych przez polskie miasta na podstawie materiałów internetowych.

Słowa kluczowe: Tabor tramwajowy; Przewozy tramwajowe

Abstract: In recent years, most tram operators in Poland have decided to purchase tram rolling stock, including with financial subsidies from the EU. This article presents an overview of planned and implemented rolling stock investments by Polish cities, based on online materials.

Keywords: Tram rolling stock; Tram transport

WARSZAWA

28.01.2025. Tramwaje Warszawskie ogłosiły przetarg, który obejmuje zamówienie maksymalnie 64 tramwajów jednokierunkowych i 96 dwukierunkowych, z czego w zamówieniu podstawowym 20 w wersji jednokierunkowej. Dotyczy tramwajów o długości do 33 m, wielocłonowych, jednak nie określono liczby członów. Udział niskiej podłogi ma być jak największy, ale nie określony, dopuszczalne będzie podwyższenie poziomu podłogi nad wózkami skrajnymi do 590 mm (z możliwością zastosowania stopnia) oraz łagodne zwiększenie poziomu podłogi nad wózkami środkowymi do 520 mm. Tramwaje jednokierunkowe mają mieć pojemność przynajmniej 230, a dwukierunkowe 235 pasażerów. Minimalna liczba miejsc siedzących w tramwaju dwukierunkowym to 42, a w jednokierunkowym 56 miejsc. Dla tramwaju jednokierunkowego wymagane jest co najmniej 5 par drzwi dwustrumieniowych o szerokości mi-

nimum 1300 mm. W tramwaju dwukierunkowym – co najmniej po 5 par drzwi na każdą stronę tramwaju. Specyfikacja pozwala na zastosowanie dodatkowych drzwi jednostrumieniowych o szerokości minimum 650 mm. TW podtrzymują wymóg przynajmniej skrajnych wózków skrętnych. Rozwiązanie to pozwoliło na realne ograniczenie hałasu generowanego przez tramwaje na styku koło – szyna, zwłaszcza na łukach. Dopuszczona jest kabina motorniczego na podwyższeniu. Wózki skrajne mogą znajdować się bezpośrednio pod kabiną bądź bezpośrednio za nią. Podtrzymano także wymaganie magazynowania energii elektrycznej. TW wymagają, by tramwaj mógł zjechać awaryjnie ze skrzyżowania bez zasilania z sieci trakcyjnej bądź spod izolatora sekcyjnego. Przewoźnik wymaga zastosowania systemu antykolizyjnego, który ostrzega motorniczego przed kolizją i chroni przed najechnięciem na przeszkodę podczas ruszania. W tramwajach pojawi się również system wsparcia motorniczego, które-

go zadaniem jest reagowanie w sytuacjach jego rozproszenia bądź zmęczenia. Czoło tramwaju powinno być zbudowane zgodnie z najnowszymi normami w celu minimalizacji skutków wypadków z udziałem pieszych. Zakup będzie dwuetapowy. W pierwszym kroku (w przetargu w celu zawarcia umowy ramowej) dokonana zostanie ocena ofert oraz kwalifikacja potencjalnych wykonawców w oparciu o szereg kryteriów. Oprócz ceny pod uwagę będzie brane zużycie energii, rozwiązania techniczne (nacisk osi tramwaju na tor, długość podłogi, odległość dolnej krawędzi otworu drzwi dwustrumieniowych od osi wzdłużnej tramwaju, nachylenie podłogi, odległość pomiędzy pierwszymi drzwiami dwustrumieniowymi a czołem tramwaju, rozwiązania drzwi pasażerskich), ograniczenie emisji hałasu, plan utrzymania tramwajów, okres gwarancji. W kolejnym etapie (zamówieniu wykonawczym) potencjalni dostawcy będą konkurować łącznie ceną. Umowa ramowa zostanie zawarta na okres 48 miesięcy, w któ-

rym będzie można podpisać umowę wykonawczą. Realizacja dostaw poszczególnych partii tramwajów będzie warunkowana pozyskaniem odpowiedniego finansowania (np. unijnego). Producent będzie miał 28 miesięcy na dostawę tramwajów z zamówienia podstawowego, licząc od dnia zawarcia umowy wykonawczej. Pierwsze 2 tramwaje powinny pojawić się przed upływem 24 miesięcy. Na uruchomienie opcji przewoźnik będzie miał odpowiednio 76 miesięcy dla tramwajów jednokierunkowych i 66 miesięcy dla tramwajów dwukierunkowych. Minimalna partia, jaka może zostać kupiona w ramach opcji, to 5 tramwajów. Wykonawca będzie miał 31 miesięcy na dostawę tramwajów jednokierunkowych w ramach opcji, licząc od wywołania. W przypadku tramwajów dwukierunkowych okres ten wynosi 41 miesięcy.

KRAKÓW

MPK SA w Krakowie podejmowało w 2023 i 2024 roku 2 próby zakupu tramwajów, ponieważ pierwsza próba 3 przetargów została unieważniona. 17.07.2024. MPK Kraków poinformowało o unieważnieniu 3 przetargów na łączną liczbę 90 tramwajów. Jeden z przetargów dotyczył maksymalnie 30 wozów jednokierunkowych o długości 32-34 metrów. Wpłynęły oferty 2 firm: Bozankaya za 449,269 mln zł, Stadler za 674,602 mln zł brutto. Budżet został określony na 369,3 mln zł. Kolejne postępowanie dotyczyło maksymalnie 30 wozów dwukierunkowych o długości 32-34 m. Bozankaya wyceniła zlecenie na 463,697 mln zł brutto, a Stadler zło-

żył ofertę na kwotę 764,137 mln zł brutto. Budżet został określony na 443,1 mln zł.

W zamówieniu na maksymalnie 30 tramwajów wieloczlonowych o długości 42-45m wystartowała tylko Bozankaya z ofertą na kwotę 603,179 mln zł brutto. Budżet wynosił 553,8 mln zł. Przetargi unieważniono, ponieważ zaproponowane oferty przekraczały zaplanowany budżet, a także w części nie spełniały wymogów formalno-merytorycznych. Nowe postępowanie zostało ogłoszone w sierpniu 2024. W każdym z 3 przypadków przetargi mają charakter ramowy, w ramach których dostawy określonej liczby wagonów będą odbywały się w oparciu o konkretne umowy realizacyjne. Każde postępowanie dotyczy zakupu maksymalnie 30 tramwajów, MPK może nabyć łącznie do 90 pojazdów.

5.12.2024. otwarto oferty w ponowionych przetargach. W przetargu na dostawę tramwajów jednokierunkowych o długości 33 metrów swoją ofertę złożyła tylko Pesa, z ceną jednego wagonu na 17,313 mln złotych netto, czyli 519,39 mln złotych netto w przypadku 30 wozów. Na dostawę dwukierunkowych tramwajów o długości 33 metrów ofertę złożyła tylko Pesa, która wyceniła dostawę 1 wagonu na 18,618 mln złotych netto. W przeliczeniu na kwotę za 30 wozów daje to 558,54 mln złotych netto. W przypadku dostawy do 30 tramwajów o długości od 42-45 m wpłynęły 2 oferty. Jedną z nich złożyła Pesa z ceną jednego wozu na 23,055 mln złotych netto, co oznacza prawie 692 mln złotych netto za 30 wozów. Drugą ofertę złożyła Skoda, która wy-

ceniła dostawę jednego tramwaju na 24,068 mln złotych netto, co oznacza 722,04 mln złotych netto za dostawę 30 pojazdów.

Pierwszy z dostarczonych tramwajów tego rodzaju musi być wyposażony w system jazdy bez zasilania z sieci trakcyjnej na długości co najmniej 3 kilometrów, natomiast pozostałe wagony mają być przystosowane do montażu tego rozwiązania. Ponadto oferowane tramwaje miały być oparte na 5, lub 6 wózkach jezdnych, każdy człon nowych tramwajów ma być oparty o wózek. Tramwaje mają mieścić co najmniej 290 osób, z czego co najmniej 35% na miejscach siedzących. Konstrukcja pudła wagonu ma zapewnić jego co najmniej 30 letnią eksploatację przy średnim rocznym przebiegu nie większym niż 80 tysięcy kilometrów. Pierwszy i ostatni człon mają być wyposażone w dwoje podwójnych drzwi o szerokości 1,3 m. Wszystkie z nich mają być odskokowo-przesuwne. Oba typy tramwajów mają mieć 4 wózki jezdne, a żaden z członów nie może być bez podparcia wózka. Tramwaje dwukierunkowe mają zabierać minimum 235 pasażerów z czego minimum 25% na miejscach siedzących, natomiast wozy jednokierunkowe mają mieścić co najmniej 225 pasażerów z czego minimum 35% na miejscach siedzących. Tramwaje dwukierunkowe mają mieć co najmniej 6 drzwi, z czego minimum 4 podwójne po każdej stronie pojazdu, natomiast wozy jednokierunkowe mają mieć co najmniej 7 drzwi z czego minimum 5 podwójnych. W obu typach pojazdów każdy z członów tramwaju o długości większej niż 5 metrów musi mieć co najmniej jedno podwójne drzwi o szerokości minimum 1,3m. Wymaga się, aby pierwszy i ostatni człon miał po 2 dwuskrzydłowych drzwi. Drzwi pojedyncze, o szerokości minimum 65 cm mogą znaleźć się na skosach pudła. Wszystkie drzwi mają być odskokowo-przesuwne.

Podpisanie każdej z umów ramowych nie będzie stanowiło zobowiązania do zawarcia jakiejkolwiek umowy wykonawczej. Jeśli jednak umowy wykonawcze w trzech przetargach zostaną zawarte, to w ich ramach MPK bę-



1. Wizualizacja wagonów PESA dwukierunkowego dla krakowa
(źródło) MPK Kraków rozstrzyga przetargi na nowe tramwaje. Pesa świętuje - Transport Publiczny

dzie musiało zamówić po co najmniej 15 tramwajów. Kolejne wagony mogą być zamawiane w ramach kolejnych umów wykonawczych. Umowy ramowe zostaną zawarte na okres 4 lat.

Oba przetargi zakładają, że pierwszy tramwaj z pierwszej umowy realizacyjnej ma zostać dostarczony między 18 a 28 miesiącem od momentu zawarcia umowy wykonawczej, natomiast drugi wagon w okresie do 3 miesięcy od dostawy pierwszego tramwaju. Ostatni z 15 wagonów ma zostać dostarczony nie później niż 7 miesięcy od daty dostawy pierwszego tramwaju. Dostawy pozostałych wagonów, w ramach następnych umów realizacyjnych, będą przedmiotem uzgodnień.

We wtorek 4 marca MPK w Krakowie wybrało oferty PESA Bydgoszcz SA na dostawę nowych tramwajów. Chodzi o trzy rodzaje wagonów:

- do 30 tramwajów jednokierunkowych o długości 32-34 m
- do 30 tramwajów dwukierunkowych o długości 32-34 m
- do 30 tramwajów jednokierunkowych o długości 42-45 m

Decydując o zakresie zamówienia i rodzaju tramwajów, które będą kupowane, MPK w Krakowie brało pod uwagę zarówno oczekiwania pasażerów, jak również intensywny rozwój sieci torowisk w Krakowie. Równie ważne są możliwości finansowe krakowskiego przewoźnika. To dlatego priorytetem będzie zamówienie 30 nowych wagonów dwukierunkowych, które będą mogły zostać wykorzystane do obsługi m.in. linii na Azory, która w pierwszym etapie ma powstać bez pętli. Dostawy tych tramwajów powinny się rozpocząć najpóźniej w 2028 roku (krakowski przewoźnik złożył już wniosek o dofinansowanie w ramach programu FENIKS). Decyzja o zakupie pozostałych 60 wagonów zależy od pozyskania zewnętrznych źródeł finansowania, w tym z KPO. Na realizację całego zamówienia, obejmującego 90 tramwajów, będzie potrzebna kwota 1,8 mld zł netto.

Wybór oferty PESA Bydgoszcz SA i cała procedura przetargowa w części dotyczącej zakupu wagonów dwukie-

runkowych, musi zostać jeszcze poddana procedurze kontroli uprzedniej przez Urząd Zamówień Publicznych. Jeżeli ta ocena zakończy się pozytywnie, to będzie mogła zostać podpisana umowa ramowa na dostawę do 90 nowych tramwajów (okres obowiązywania tej umowy wyniesie 4 lata). MPK planuje, że po dostawie co najmniej 30 nowych wagonów z ruchu zostaną wycofane wszystkie tramwaje bez niskiej podłogi i klimatyzacji.

ŁÓDŹ

30.07.2024. MPK-Łódź otworzyło oferty w przetargu na dostawy 15 tramwajów niskopodłogowych z możliwością rozszerzenia zamówienia o kolejne 15 wozów, wpłynęła tylko oferta Modertransu. Przedmiotem zamówienia podstawowego jest dostawa 15 nowych tramwajów, które posiadają co najmniej 80% niskiej podłogi. Przewidziano prawo opcji w postaci możliwości zwiększenia zamówienia o kolejne 15 pojazdów. Tramwaje będą jednokierunkowe. Długość pięcioczęłowego wagonu powinna mieścić się w zakresie 28-33 m. Wymagane jest min. 5 par podwójnych drzwi. Zgodnie ze specyfikacją każdy pojazd musi posiadać 4 wózki, z czego co najmniej dwa wózki (pierwszy i ostatni) napędne. Wózki pod skrajnymi członami wagonu muszą być w pełni skrętne. Modertrans wycenił dostawy na 452,1 mln zł brutto. Budżet wynosił 897,2 mln zł brutto, w tym 558,9 mln zł na zamówienie podstawowe i 338,3 mln zł brutto na opcję.

Na realizację zamówienia przeznaczono 18 miesięcy. Zamawiający zadeklaruje wolę skorzystania z prawa opcji w ciągu 12 miesięcy, licząc od daty zawarcia umowy. Minimalne zamówienie opcjonalne może obejmować nawet jedną sztukę. Termin realizacji dostawy tramwaju w ramach prawa opcji również wynosi 18 miesięcy.

28.01.2025. MPK Łódź rozstrzygnęło przetarg na dostawę nowych tramwajów. Przewoźnik chce kupić 15 lub nawet 30 fabrycznie nowych wozów jednokierunkowych. Na razie jednak MPK nie ma środków na zakup tramwajów, ponieważ nie przyznano środków z

KPO. Modertrans wycenił realizację całości kontraktu na 452,082 mln złotych, a więc powyżej wartości zamówienia, oszacowanego na 363,485 mln złotych. MPK Łódź nie dostało dofinansowania i 17.02.2025. zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, do Centrum Unijnych Projektów Transportowych zostało złożone odwołanie. – W odwołaniu znalazł się jeden podstawowy argument, to, że został zapis w tym konkursie, że musi być 100% niskiej podłogi.

WROCŁAW

MPK Wrocław jest w trakcie odbierania 40 nowych tramwajów Pesa Twist a całkiem niedawno zakończono wprowadzanie do floty 46 Moderusów Gamma. Nowe trasy oraz wycofanie wagonów z wysoką podłogą oznacza zakup do 160 nowych tramwajów. Wyznacznikiem w planach zakupu nowych tramwajów jest termin otwarcia nowych tras tramwajowych, które aktualnie się projektuje i wkrótce będą budowane. (Jagodno, Swojczyce, Maślice, Psie Pole). Drugi wyznacznik nowych zakupów to termin, wraz z którym upływa czas użytkowania najstarszych, wysokopodłogowych tramwajów z rodziny Konstal 105 - jednostek Na, NWr i NWrAs – Jest około 80 takich składów. MPK planuje głównie zakup tramwajów jednokierunkowych. "Pierwsze postępowania w ciągu kilkunastu miesięcy".

POZNAŃ

W nocy z 21 na 22 stycznia do zajezdni Franowo dotarł pierwszy z 30 nowych, dwukierunkowych tramwajów Moderus Gamma zakupionych przez MPK Poznań. MPK Poznań zdecydowało się na zmianę czoła w nowej serii wagonów Gamma, w porównaniu do 20 tramwajów zakupionych kilka lat temu. Największą zmianą w stosunku do starszych tramwajów jest właśnie zmiana czoła wagonów. Nowe Gammy będą miały identyczny przód jak ten, prototypowej, bordowej, jednoczęłkowej Gammie, również użytkowanej przez MPK Poznań. Do przetargu na 10 tramwajów z możliwością dokupienia następnych 20 pojazdów w 2023 roku



2. Wagon Pesa 146N we Wrocławiu

(źródło) Wrocław. Linie 14 i 24 wrócą na dawne trasy? Miasto odpowiada - Transport Publiczny

wystartował jedynie Modertrans, który zaoferował realizację zamówienia podstawowego oraz opcji za niespełna 282 mln złotych brutto, natomiast realizację zamówienia podstawowego wyceniono na 91,02 mln złotych brutto. Ostatecznie przewoźnik uruchomił prawo opcji, a ostatnio pozyskał dofinansowanie z KPO. Wszystkie tramwaje mają trafić do przewoźnika do połowy przyszłego roku. Dzięki dotacji z KPO MPK planuje już ogłoszenie następnego przetargu na nowe tramwaje dwukierunkowe, który również ma opiewać na 30 tramwajów. Ten zakup będzie wsparty środkami europejskimi z programu FENIKS. W dalszych planach zakupów tramwajów są również wagony o długości 45m.

GDAŃSK

Plan zakupu tramwajów Gdańsk ogłosił w listopadzie 2023. Do tej pory odbył się tylko dialog techniczny, a w przyszłości zostanie ogłoszony przetarg na około 10 tramwajów 45-metrowych, dwukierunkowych, być może z opcją rozszerzenia zakupu o kolejne 6 wozów, co byłoby zupełną nowością jeśli chodzi o Gdańsk. Jest to ściśle związane z najważniejszą inwestycją tramwajową planowaną do realizacji w najbliższych latach, a więc budową linii Gdańsk Południe – Wrzeszcz

SZCZECIN

13.11.2024. Tramwaje Szczecińskie rozstrzygnęły przetarg na dostawę 4 lub

12 w pełni niskopodłogowych tramwajów dwukierunkowych. Jedynym oferentem był Modertrans. Nie będą to jednak jak dotychczas Bety, lecz tramwaje z rodziny Gamma. Modertrans wycenił podstawę zamówienia (4 tramwaje, pakiet obsługowy oraz pojazd techniczny) na 63,729 mln złotych brutto. Budżet Tramwajów Szczecińskich wynosił z kolei 63,767 mln złotych brutto. Prawo opcji może rozszerzyć zamówienie o 8 kolejnych wagonów dwukierunkowych, choć jego uruchomienie będzie zależne od pozyskania przez przewoźnika środków z KPO. Nowe tramwaje miały mieć długość 30-33m oraz mieścić co najmniej 200 pasażerów, z czego co najmniej 45 osób na miejscach siedzących. Zamawiający nie sprecyzował układu oraz liczby drzwi, natomiast zaznaczył, że dwuskrzydłowe drzwi wagonów muszą mieć szerokość co najmniej 120 cm. Spółka wymagała, aby wszystkie wózki kupowanych tramwajów były składowe. Do tego preferowane jest rozwiązanie, w którym wszystkie wózki są jednocześnie wózkami napędowymi. Pierwszy i ostatni wózek dla każdego kierunku jazdy tramwaju ma zostać wyposażony w piasecznice. Tramwaje mają zostać dostarczone do 31 maja 2026 roku. Zakup 4 do 12 dwukierunkowych tramwajów z niską podłogą nie wyczerpuje planów miasta dotyczących zakupu nowych wagonów. Szczecin chciałby nabyć również wozy jednokierunkowe, choć w tym momencie miasto nie ma środków finansowych na to zadanie.

BYDGOSZCZ

26 lipca 2022 Zarząd Dróg Miejskich i Komunikacji Publicznej w Bydgoszczy podpisał umowę z Pesą na dostawę 10 tramwajów dwóch długości, z opcją na kolejnych 36 sztuk. Wartość zamówienia podstawowego to 102 mln zł. Wartość całego kontraktu obejmującego 40 pojazdów wynosi 431,2 mln zł, a inwestycja jest realizowana przy wykorzystaniu środków europejskich.

W ciągu ostatniego roku Bydgoszcz zakupiła łącznie 40 nowych tramwajów Swing w dwóch wersjach, 3 oraz 5-członowej. Na początku sierpnia pierwsze wagony trafiły do zajezdni MZK Bydgoszcz, a więc przewoźnika, który będzie obsługiwał najnowsze wozy.

Cały kontrakt na zakup 40 (34: 5-członowe i 6: 3-członowych) nowych tramwajów został sfinalizowany. Jest jeszcze oczekiwana opcja: 1 wagon 5-członowy i 5 wagonów 3-członowych. Zatem całość kontraktu to 46 wagonów: (35: 5-członowych i 11: 3-członowych).

Bydgoszcz dokupi 6 kolejnych Swingów w ramach umowy z Pesą z 2022 roku. Łącznie 46 nowych wozów pozwoli wycofać z użycia wysokopodłogowe tramwaje 805Na do końca 2027 roku. Bydgoszcz, podobnie jak MPK Kraków, Wrocław oraz Poznań pozyskała maksymalne wnioskowane środki w konkursie na dofinansowanie do zakupów tramwajowych z KPO. Miasto otrzyma niespełna 44 mln złotych, które miały pomóc dokupić 6 brakujących tramwajów w ramach umowy z Pesą z 2022 roku.

CZĘSTOCHOWA

Częstochowa rozpiła przetarg na dostawę 3 fabrycznie nowych tramwajów, wielocłonowych (o długości od 3 do 5 członów) niskopodłogowych oraz jednokierunkowych wraz z specjalistycznym wyposażeniem obsługowym. Tramwaje muszą być niskopodłogowe w minimum 70% (procent niskiej podłogi był jednym z elementów składających się na ocenę ofert), a wysokość podłogi w strefie drzwiowej określono

na 35 cm od poziomu główki szyny. Podłoga miała mieć wysokość 50 cm od główki szyny w strefie nad wózkami oraz 38 cm od główki szyny w pozostałych strefach. Połączenie między tymi strefami miało być bezstopniowe. Wszystkie te zapisy dotyczyły strefy "niskopodłogowej".

Ewentualna część z wysoką podłogą mogła być nie wyżej niż 70 cm powyżej poziomu główki szyny. Tramwaj miał mieścić min. 200 pasażerów, długość wagonu bez sprzęgów 28-32 m, natomiast szerokość 2,35-2,4 m. Maksymalny nacisk na oś, przy maksymalnym napełnieniu pojazdów nie mógł przekraczać 90 kN. Maksymalna wysokość (bez pantografu) to 3,6 m, szerokość przejścia wewnątrz tramwaju na całej jego długości minimum 550 mm. Dopuszcza się zwężenia do 420 mm nad wózkami tramwajowymi w dolnej części podłogi do 100 mm. 16.01.2025. Częstochowa nie otrzymała żadnej oferty na zakup 3 nowych tramwajów. Miasto chciało sfinansować zakup ze środków z KPO, których nie otrzymało. Samorząd wskazuje, że bez środków zewnętrznych zakup się nie uda.

TORUŃ

10.06.2024. MZK Toruń rozstrzygnęło przetarg ramowy na dostawy do 20 nowych niskopodłogowych tramwajów jednokierunkowych wraz z dostawą specjalistycznego wyposażenia obsługowego i pakietu eksploatacyjno-naprawczego. O dostawę maksymalnie 32-metrowych tramwajów ubiegały się 2 firmy.

Przedmiotem zamówienia ramowego była dostawa maksymalnie 20 nowych tramwajów jednokierunkowych wraz z dostawą specjalistycznego wyposażenia obsługowego i pakietu eksploatacyjno-naprawczego. Pojazdy o długości od 28 do 32 m mają być niskopodłogowe. Wymagana liczba drzwi to 6, z czego co najmniej 4 pary mają stanowić drzwi podwójne o szerokości min. 1300 mm. Tramwaj musi mieścić przynajmniej 200 osób (przy normatywnym napełnieniu 0,20 m²/osoba), w tym 28 na miejscach siedzących. Zamawiający wymaga, by udział

produktów z rynku unijnego przekraczał 50%. Oferty poznaliśmy w połowie maja. Wystartowały dwie firmy. Pesa wyceniła zamówienie na 289,613 mln zł brutto, z czego same tramwaje to 274,290 mln zł (13,715 mln zł brutto za sztukę). 302,813 mln zł brutto, z czego 266,824 mln zł to same pojazdy (13,341 mln zł za sztukę).

10 czerwca przetarg został rozstrzygnięty. Wygrała Pesa. O wyborze decydowały cena (84%), materiały konstrukcji nośnej – preferowana stal (3%), technologia łączenia konstrukcji nośnej – preferowane spawanie (2%), usytuowanie drzwi – preferowane usytuowanie wszystkich drzwi równoległe do osi wzdłużej tramwaju, z wyjątkiem drzwi pierwszych i ostatnich (2%), wszystkie miejsca siedzące dostępne z poziomu niskiej podłogi, bez podestów (2%), sumaryczna pojemność superkondensatorów (3%), okres gwarancji na superkondensatory (1%), okres gwarancji pojazdu (3%).

Pesa zdobyła 95 na 100 punktów, a jej konkurent – 93,34 pkt. Bydgoski producent zdobył przewagę w kryterium ceny, a także zaoferował wszystkie miejsca siedzące dostępne z poziomu niskiej podłogi. Bozankaya natomiast zdobyła przewagę w kryteriach dotyczących gwarancji, Pierwsza umowa wykonawcza będzie obejmować wyprodukowanie i dostawę pakietu co najmniej 4 tramwajów. Kolejne umowy będą obejmować od 1 do 8 pojazdów. Umowa ramowa zostanie zawarta na 48 miesięcy. Termin realizacji wynosi zaś do 20 miesięcy od zawarcia danej umowy wykonawczej.

25.07.2024. MZK Toruń rozstrzygnęło nowy przetarg na dostawy 4 tramwajów jednokierunkowych z możliwością zwiększenia zamówienia o kolejne 8 pojazdów. Zamawiający zaakceptował ofertę Pesy. Na dostawy pierwszych pojazdów przeznaczono niemal 2 lata. Zamówienie podstawowe dotyczy 4 tramwajów wraz z dostawą specjalistycznego wyposażenia obsługowego i pakietu eksploatacyjno-naprawczego, a dodatkowo kontrakt może być rozszerzony o osiem pojazdów. Pojazdy o długości od 28 do 33 m mają być w pełni niskopodłogowe. Wystartowa-

ła Pesa, która całą ofertę wyceniła na 165,416 mln złotych brutto. Dostawa 4 tramwajów z zamówienia podstawowego będzie kosztować 51,66 mln złotych brutto. Budżet MZK na zamówienie podstawowe to 48,831 mln złotych brutto. 22 lipca – MZK rozstrzygnęło postępowanie. Spółka postanowiła dopłacić i zaakceptowała ofertę Pesy. Dostawy pierwszych 4 tramwajów przewidziano w terminie 22 miesięcy od zawarcia umowy. Jeżeli chodzi o opcję – na jej realizację przeznaczono 28 miesięcy od daty złożenia oświadczenia o skorzystaniu z prawa opcji. Termin na złożenie takiego oświadczenia minie 30 czerwca 2026 r.

OLSZTYN

25.09.2024. Olsztyn rozstrzygnął przetarg na dostarczenie 6 niskopodłogowych i wieloczlónowych tramwajów. Pojazdy mały być ponadto objęte serwisem gwarancyjnym, a producent ma także dostarczyć specjalistyczny osprzęt i pakiet narzędzi do utrzymania wozów. W przetargu zawarto również prawo opcji na maksymalnie 8 tramwajów. Do przetargu nie przystąpił żaden znany producent taboru tramwajowego, a jedynie firmy, które zajmowały się dotychczas naprawą i utrzymaniem pojazdów szynowych. Umożliwiały to bardzo liberalne warunki udziału w zamówieniu. Firma SAATZ zaoferowała dostarczenie 6 tramwajów za 110,69 mln zł przy budżecie zamawiającego wynoszącym dokładnie 110,7 mln zł. I to właśnie oferta tej firmy została uznana za najkorzystniejszą. 11.12.2024. Miasto postanowiło unieważnić przetarg z uwagi na brak środków finansowych, które miały być przyznane w ramach KPO oraz brakiem dofinansowania z Programu Operacyjnego dostępnego dla Polski Wschodniej,

ELBLĄG

17.10.2024. Elbląg ogłosił przetarg na zakup 10 nowych tramwajów. Miasto kupuje wagony o długości od 19 do 24 metrów, które mają być w pełni lub częściowo niskopodłogowe. Środki na zakup pojazdów będą pochodzić z pro-

gramu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej. Udział niskiej podłogi nie może być mniejszy niż 80% całkowitej powierzchni podłogi dla pasażerów stojących, w której należy uwzględnić miejsce dla wózków inwalidzkich i dziecięcych. Do powierzchni niskiej podłogi nie wlicza się powierzchni przeznaczonej dla miejsc siedzących dla pasażerów. Przez niską podłogę należy rozumieć podłogę o wysokości od główki szyny nie większej niż 35 cm w strefie drzwiowej, 48 cm w strefie nad wózkami oraz 37,5 cm dla pozostałych stref. Co istotne, przejście między poszczególnymi strefami niskiej podłogi musi być bezstopniowe i zapewniające bezpieczeństwo pasażerom. Wysokość wejścia do tramwaju poza strefą niskiej podłogi nie może być wyższa niż 45 cm od główki szyny. Tramwaje mają zabierać przynajmniej 120 pasażerów. Pojazdy mają mieć co najmniej 4 drzwi. W części przestrzeni pasażerskiej tramwaju preferowane są drzwi dwuskrzydłowe (dopuszcza się zastosowanie drzwi pierwszych i ostatnich jako drzwi jednoskrzydłowe). Szerokość drzwi dwuskrzydłowych to 1,3 metra. Wszystkie drzwi mają mieć charakter odskokowo-przesuwny na zewnątrz wagonu. 4.02.2025. Zamawiający przygotował na realizację zamówienia 89,79 mln złotych, natomiast w postępowaniu wpłynęły dwie oferty. Tańszą z nich złożyła turecka Bozankaya, za 94,907 mln złotych brutto, natomiast drugą z nich zaoferowała bydgoska Pesa, za 130,499 mln złotych brutto. Pesa zaoferowała dostawę klasycznego, 3-członowego Swinga, dobrze znanego z ulic Torunia oraz Bydgoszczy.

GORZÓW

Gorzów planuje zrealizować duży projekt transportowy dzięki środkom z nowej unijnej perspektywy finansowej. Miasto ma do wydania 180 mln złotych z programu FEnIKS, które są mu przyznane w trybie pozakonkursowym, więc ich pozyskanie jest już pewne. Na kwotę 180 mln złotych składają się dwa projekty, jeden autorstwa MZK Gorzów Wielkopolski - dotyczący zakupu nowych tramwajów a także drugi, złożony

przez miasto, który obejmie dofinansowanie do budowy nowej trasy na Jancarza oraz modernizacji następnych odcinków torowisk. 21.01.2025. Z powodu wzrostu cen, opóźnienia w otrzymaniu dofinansowania unijnego i dużego obłożenia na rynku tramwajowym MZK Gorzów Wielkopolski zmniejszyło plany zakupowe. Przewoźnik planuje kupić 7 zamiast 10 wagonów, choć w ramach opcji będzie mógł nabyć kolejne 9 tramwajów. Przetarg na ich zakup ruszy w ciągu kilku tygodni.

GRUDZIĄDZ

25.06.2024. MZK Grudziądz otworzyło oferty w przetargu na dostawę 3 nowych, częściowo niskopodłogowych tramwajów. W przetargu wpłynęła oferta Modertransu, który dostarczył już podobne wozy do miasta. Przewoźnik oczekiwał tramwajów o długości do 30,0 m (ze zderzakami) i szerokości 2,35-2,4 m. Pudło wagonu powinno być wykonane w formie konstrukcji stalowej. Pojazd musi być co najmniej dwuczłonowy. Pojemność tramwaju określono na min. 170 osób, z czego co najmniej 30 na miejscach siedzących. Preferowane były wózki skrętne o dużym kącie obrotu. Udział niskiej podłogi to minimum 20% całkowitej powierzchni dla pasażerów stojących. Wysokość niskiej podłogi określono

na maks. 350 mm w strefie drzwi, 520 mm nad wózkami i 380 mm w pozostałych strefach. Wysokość wejścia do pojazdu poza strefą niskiej podłogi nie może być większa niż 450 mm. Ofertę złożył tylko Modertrans, który zaoferował dostawę 3 wagonów za 35,854 mln złotych brutto. Budżet MZK wynosił 32,981 mln złotych brutto. Dostawy mają zostać zrealizowane do października 2026 roku.

TRAMWAJE ŚLĄSKIE

26.07.2024. Tramwaje Śląskie otworzyły oferty w przetargu na dostawę 10 krótkich jednoczłonowych dwukierunkowych i częściowo niskopodłogowych tramwajów. O zamówienie ubiegał się wyłącznie Modertrans, który jako jedyny dostarczał takie pojazdy na polski rynek.

Przedmiotem zamówienia była dostawa 10 fabrycznie nowych tramwajów jednoczłonowych, dwukierunkowych, niskopodłogowych o długości min. 13,5 m. Szerokość określono na 2,3-2,4 m, a pojemność na 90 pasażerów, w tym min. 18 siedzących. Udział niskiej podłogi, zlokalizowanej w środkowej części wagonu, musi wynosić min. 30% – z wejściem na wysokości 370 mm, a w pozostałych strefach 390 mm. Część wysokopodłogowa maksymalnie 540 mm. Pomiędzy częścią niskopodłogową a wysokopodłogową dopuszczony

Tab. 1. Plany i realizacja dostaw taboru tramwajowego w Polsce (podsumowanie)

Miasto	Dostawy realizowane	Trwające procedury	Planowane przetargi
Warszawa		160 (64+96), min. 20	
Kraków		90(30+30+30), min. 15+15+15	
Łódź		30, min. 15	
Wrocław	40*, 46		Max. 160
Poznań	30		30
Gdańsk			10+6
Szczecin		12 (4+8)	
Bydgoszcz	40+6		
Częstochowa			
Toruń		4+16, 4+12	
Olsztyn			
Elbląg		10	
Gorzów			7+9
Grudziądz		3	
Aglomercja GOP		40+10	

jest 1 stopień. 26 lipca minął termin składania ofert. Wystartował jedynie Modertrans, który zaoferował tramwaje za 101,721 mln zł brutto (82,700 mln zł netto). To powyżej budżetu określonego na 63,960 mln zł. Na dostawy przeznaczono 18 miesięcy – nie później niż do połowy czerwca 2026 r. Tramwaje Śląskie posiadają już tramwaje tego typu z lat 2020-21. W 2021 r. za wóz w wersji dwukierunkowej Tramwaje Śląskie zapłaciły 5,215 mln zł brutto.

29.07.2024. Przedmiotem zamówienia była dostawa 40 tramwajów o długości 22-25 m, w tym 30 jednokierunkowych i 10 dwukierunkowych. Przetarg zawiera również prawo opcji obejmujące dostawę maksymalnie 25 kolejnych wagonów jednokierunkowych. Udział niskiej podłogi to co najmniej 60% długości podłogi przedziału pasażerskiego w osi podłużnej wagonu. 29 lipca ofertę złożyła jedynie Pesa, która wyceniła całe zlecenie (podstawa + opcja) na 924,2 mln zł netto / 1,137 mld zł brutto. To powyżej budżetu. T Ś określiły go na 729,4 mln zł netto, w tym 454 mln zł na podstawę i 275 mln zł na opcję / 897 mln zł brutto, w tym 559 mln zł na i 338 mln zł na opcję.

5.02.2025. We wtorek 4 lutego spółka Tramwaje Śląskie podpisała 2 umowy na dostawę wagonów: z firmą PESA Bydgoszcz oraz z firmą Modertrans Poznań. Łączna wartość zakupu to blisko 777 mln złotych brutto. Zadanie realizowane jest w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FENIKS). Zadanie obejmuje dostawę 40 wagonów 25-metrowych (w tym 10 dwukierunkowych) przez firmę PESA Bydgoszcz oraz dostawę 10 wagonów 15-metrowych (dwukierunkowych) przez firmę Modertrans Poznań. Szacuje się, że pierwsze dostawy mają się zakończyć do czerwca-lipca 2026 roku – do tego czasu na tory wyjedzie 10 krótszych tramwajów dwukierunkowych. Następne dostawy będą się odbywać sukcesywnie, a oba kontrakty mają być zrealizowane do połowy 2027 roku.

Podsumowanie

Większość polskich miast, w których funkcjonuje komunikacja tramwajowa planuje, lub realizuje dostawę nowego taboru tramwajowego w najbliższych latach. W najgorszej sytuacji są aktualnie Olsztyn, Częstochowa i Gdańsk, gdzie nie zostały zatwierdzone żadne przetargi na dostawę nowego taboru. Wszystkie tramwaje mają być niskopodłogowe, ale różnych długości i z różnym udziałem niskiej podłogi. Ostatnie przetargi pokazały, że dominuje rynek producentów, a nie dostawców. Większość ofert była zdecydowanie droższa od przewidywań, a na małe zamówienia nie wpływały żadne oferty z wyjątkiem Grudziądz, którego zamówienie było mało wymagające technicznie, choć w rezultacie okazało się proporcjonalnie dosyć kosztowne. W najbliższym czasie największe nowe przetargi mogą pojawić się we Wrocławiu, Poznaniu i Gdańsku. ◀

Materiały źródłowe

- [1] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/jakie-tramwaje-kupuje-warszawa-85891.html>
- [2] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/krakow-dwoch-producentow-w-przetargu-ramowym-na-90-tramwajow-83834.html>
- [3] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/mpk-krakow-ma-dwie-oferty-na-nowe-tramwaje-zaskoczenia-85494.html>
- [4] <https://www.mpk.krakow.pl/pl/aktualnosci/news,11840,mpk-w-krakowie-wybiera-dostawce-nowych-tramwajow.html>
- [5] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/mpk-lodz-przetarg-na-nowe-tramwaje-w-zawieszeniu-85839.html>
- [6] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/lodz-jest-odwolanie-ws-srodkow-kpo-86075.html>
- [7] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/bydgoszcz-podpisal-z-pesa-umowe-na-nowe-tramwaje-74558.html>
- [8] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/torun-z-przetargiem-ramowym-na-zakup-do-20-tramwajow-82507.html>

- [9] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/tylko-jedna-oferta-na-nowe-tramwaje-dla-torunia-84043.html>
- [10] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/jakie-tramwaje-zaproponowano-olsztynowi-84508.html>
- [11] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/jakie-projekty-tramwajowe-zrealizuje-gorzow-wlkp-dzieki-eurofunduszom-82715.html>
- [12] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/gorzow-wielkopolski-zmienia-plany-kupmniej-tramwajow-85844.html>
- [13] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/tramwaje-slaskie-wybraly-dostawcow-nowych-tramwajow-85545.html>
- [14] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/czestochowa-bez-ofert-na-nowe-tramwaje-85810.html>
- [15] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/tureckopolski-boj-o-nowe-tramwaje-dla-elblaga-85966.html>
- [16] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/grudziadz-ma-srodky-unijne-na-nowe-tramwaje---85944.html>
- [17] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/nastepne-bety-jada-do-grudziadz-jest-umowa-85245.html>
- [18] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/mpk-wroclaw-w-krotkim-czasie-musimy-kupic-160-nowych-tramwajow-85564.html>
- [19] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/mpk-wroclaw-rowniez-celuje-w-tramwajowe-kpo-85576.html>
- [20] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/szczecin-ma-jedna-oferte-na-nowe-tramwaje-84344.html>
- [21] <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/poznan-rozstrzyga-przetarg-na-nowe-tramwaje-79049.html>