

# Kiedy szybka kolej

## miejska w Szczecinie?

Miasto nasze rozrasta się coraz szybciej i coraz bardziej. Rosną domy na osiedlu Słonecznym, na równie odległym Warszawie, w innych dzielnicach.

I coraz bardziej natęczywie nasuwa się pytanie: jak i czym przemieszczać ludność na długich trasach między osiedlami a zakładami pracy? Jak połączyć komunikacyjnie Szczecin lewobrzeżny z prawobrzeżnym?

Dla specjalistów już dawno stało się oczywiste, iż problemu tego nie da się rozwiązać przy pomocy komunikacji autobusowej, mało kapitałochłonnej w procesie inwestowania, ale i też mało efektywnej w eksploatacji. Autobusy nie byłyby w stanie podoląć ogromnie zwiększonym pociągom pasażerskim (w roku 1990 np. na „Słonecznym” ma mieszkać około 60 tysięcy szczecinian).

Stwierdzono również, iż nie rozwiąże problemu komunikacja tramwajowa. Po prostu dlatego, że tramwaj jest zbyt powolnym środkiem lokomocji.

Jakie jest więc wyjście?

— W warunkach Szczecina — mówi doc. dr Marian Rataj z Zakładu Komunikacji Miejskiej Instytutu Kształtowania Środowiska w Warszawie — rozwiązaniem problemu komunikacji jest tylko jedno: budowa szybkiej kolei miejskiej. Przyczyną waszych kłopotów nie jest bowiem szybki przyrost ludności lecz jej przemieszczanie się z centrum w odległe od niego rejony. Zdecydowanie rośnie długość tras komunikacyjnych i problem numer jeden staje się czas ich pokonywania.

Koncepcja szczecińskiej szybkiej kolei miejskiej powstała już dawno w warszawskim „Metroprojekcie”, a jej współtwórcą jest właśnie doc. dr Marian Rataj. Jej trasa liczyć będzie 30 kilometrów, na których znajdzie się 26 przystanków. A jeździć nią będziemy z szybkością 36 km/godz.

Czytelników interesuje zapewne jaką trasą biec będą tory SKM. Połączy ona osiedle Słoneczne z Policami. Początek weźmie w Śmierdnicy, następnie przez „Słoneczne”, Kłesko, ul. Gdańską — dotrze do kolejowego Dworca Głównego. Od tego miejsca — już podziemnym tunelem — tory prowadzić będą przez śród-

mieście do Dworca Niebuszewo. Tu skończy się tunel i odąd znów nad ziemią pójdzie ul. Warcistawa, zachaczając o Drzetowo, Żelechowo, Warszawo, Przęsocin, Skolwin, Mścicino do Polic.

Ta ogromna i kosztowna inwestycja realizowana będzie etapami. Szczecińskie Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego opracowuje już założenia techniczno-ekonomiczne na pierwszy odcinek SKM, od Słonecznego do Basenu Górniczego. Mają być one gotowe na II kwartał przyszłego roku.

Oczywiście, budowa 30-kilometrowego metra, to nie zadanie na rok ani dwa. Jednakże, korzystać będziemy z torów SKM jeszcze w trakcie jej budowy. Po gotowych bowiem odcinkach kursować będą okresowo szybkie, 3—4-wagonowe tramwaje, jeżdżące z prędkością 25 km/godz.

Jak już wspomnieliśmy — SKM jest jedynym wyjściem z komunikacyjnych problemów Szczecina. Jej prędkość nie jest jedyną zaletą. Specjalista do spraw komunikacji, doc. dr Marian Rataj przedkłada nawet nad ten walor inne: punktualność i niezawodność. Plusem niebagatelnym jest również to, że na sporym odcinku (i rzec by można niewralgicznym, bo mowa o śródmieściu, o i tak już dostatecznie zatłoczonych jezdniach) ten środek lokomocji kursować będzie tunelem podziemnym.

Na zakończenie — kilka słów mniej optymistycznych. Od momentu, w którym odbędziemy inauguracyjny kurs SKM, dzieli nas jeszcze sporo lat, a już zaczynają się związane z jej budową kłopoty. Otóż, mimo iż dokładnie znana jest metr po metrze trasa przebiegu SKM i wiadomo, że tory przebiegać będą m.in. ul. Jaśminowa, w miejscu, gdzie mają być one położone — ulokowano także kolektor ciepły, co jest zupełnie niedopuszczalne.

I w związku z tym, gdy nadejdzie czas rozpoczęcia budowy SKM — trzeba będzie kolektor przekładać w inne miejsce. Pociągnie to za sobą dodatkowe, zbędne koszty (pomijając już kwestię uciążliwości tych robót) a także — spowoduje zapewne perturbacje w ogrzewaniu mieszkań Słonecznego. (mat)