



Na rysunku: Linia przerywaną narysowano przebieg proponowanej linii tramwajowej od Mostu Cłowe go do pętli przy autostradzie.

# Tramwajem do Słonecznego?

Kompleksowa budowa osiedli mieszkaniowych, wyposażonych od pierwszych dni po wprowadzeniu się lokatorów w sieć handlowo-usługową, szkoły, przedszkola, obiekty kulturalno-rozrywkowe, a co najważniejsze — w dogodną komunikację wewnątrz osiedla jak również łącząca je z centrum Szczecina, ma u nas złe tradycje. O całej tej infrastrukturze, niezbędnej do normalnego funkcjonowania osiedla, niezbędnej dla mieszkańców nowych, odległych rejonów miasta myśli się wprawdzie na etapie projektowania ale zapomina w toku czynności budowlanych. Rezultaty są znane tysiącom szczecinian, którzy mieli to szczęście i po latach wyczekiwania otrzymali mieszkania w kolejno przekazywanych osiedlach na peryferiach miasta.

W miarę upływu czasu siedliska ludzkie oddalają się od starego centrum Szczecina i wszelkie problemy, od komunikacyjnych począwszy a na zaopatrzeniowych skończywszy, stają się coraz bardziej dokuczliwe. Typowa ilustracją jest chociażby osiedle Słoneczne. Na tym przykładzie chce się zająć pilnymi do rozwiązania problemami komunikacyjnymi.

Jeżeli chodzi o obecnych mieszkańców osiedla to opóźnienia w praktycznym zastosowaniu rozwiązań komunikacyjnych sięgają około dziesięciu lat, jeżeli natomiast chodzi o przyszłość tego kompleksu mieszkaniowego w najbliższym dziesięcioleciu, to z kolei jest już najwyższy czas, aby podjąć stosowne decyzje i działać.

Lansowane jeszcze nie tak dawno koncepcje skomunikowania osiedla Słonecznego przy pomocy kolei, bądź traktacji autobusowej okazały się w nowych warunkach zbyt drogie i długotrwałe w realizacji. „Drogie” — odnosi się głównie do traktacji autobusowej (paliwo, duża liczba taboru), zaś „drogie i długotrwałe” — w odniesieniu do PKP (torowiska, rozjazdy, mosty, wiadukty, stacje, urzą-

dzenia zabezpieczające itp.). W planie ogólnym rozwoju Szczecina przewiduje się budowę szybkiej kolei miejskiej, która łączyłaby południowe rejonu Szczecina, w tym i osiedle Słoneczne z centrum miasta i dalej na północ położonymi osiedlami. Wizja ta jednak wydawała się — ze względu na wysokie koszty przedsięwzięcia — tak odległa i nierealna, że nie mogła być brana poważnie pod uwagę w swej całej rozciągłości.

Osiedle Słoneczne zaczęło jednak powstawać i obecnie mieszka tam już chyba ze dwadzieścia tysięcy ludzi. Na rok 1985 przewiduje się w Słonecznym oraz sąsiednich: Majowym, Bukowym i innych dwa, a może trzy razy więcej lokatorów. Dziś siejące linie autobusowe, prowadzące wzdłuż ulic: Psennej oraz z drugiej strony — A. Struga nie podążają naporowi pasażerów udających się masowo z tej olbrzymiej „sympialni” do pracy w rejonach śródmieścia i północno-zachodnich rejonach Szczecina. Cóż dopiero będzie za kolejnych pięć czy dziesięć lat, kiedy to wraz z Płonią i Śmierdnicą, które także przeznaczone są pod budownictwo mieszkaniowe stanie tu olbrzymie miasto rzędu 100—120 tys. mieszkańców? Wówczas już nie zaspokoi wymagań komunikacyjnych nawet sznur autobusów jadących jeden za drugim.

Jest więc rzeczą niezbędną podjęcie przez władze w województwie i mieście jeszcze w tym roku decyzji kierunkujących rodzaj i rozwój komunikacji zbiorowej do południowych dzielnic miasta, ustalających etapy prac projektowych i realizacyjnych w taki sposób, aby koniec najbliższej pięcioletki był równoznaczny z możliwością rozpoczęcia prac wozów satysfakcjonujących dziesiątki tysięcy skupionych tam mieszkańców.

W Biurze Projektów Budownictwa Komunalnego w Szczecinie, dokąd wybrałem się w poszukiwaniu jakiejś

realnej wersji rozwiązania komunikacyjnego dla południowych dzielnic Szczecina, nie zaskoczyłem nikogo tym problemem. Trwają tu bowiem prace na założeniach projektowymi programu komunikacji zbiorowej pomiędzy okolicą Basenu Górniczego (obecna pętla tramwajowa i autobusowa przy ul. Gdańskiej) a osiedlem Słonecznym. Projektanci mówią, że najbardziej realne jest sięgnięcie do opracowań poczynionych w związku z przymiarkami do budowy szybkiej kolei miejskiej, której lokalizacja w znacznej mierze odpowiada aktualnym i najbliższym potrzebom nowych osiedli na południu Szczecina. Dlaczego takie właśnie rozwiązanie ma największe szanse realizacyjne? Z kilku powodów: jest oparte na doświadczeniach sprawdzonych przez Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w zakresie eksploatacji linii tramwajowych. Jest stosunkowo najtańszym rozwiązaniem i możliwym do realizacji w pierwszym etapie, dającym efekty już w ciągu 2—3 lat. Wraz zatem z podobnym okresem przeznaczonym na prace projektowe, skomunikowanie rejonu osiedla Słonecznego z centrum Szczecina mogłoby przynieść efekt już pod koniec przyszłej pięcioletki.

Linia tramwajowa brałaby swój początek na pętli w rejonie autostrady, stąd biegłaby ona wzdłuż bocznicy toru kolejowego, przecinając ul. Dąbską, Łubnową, Jaśminową, Batalionów Chłopskich, Leszczynową. Dalej linia tramwajowa prowadziłaby wzdłuż Regalicy, pomiędzy nią a ul. Eskadrową gdzie w pobliżu Mostu Cłowego kończyłaby się druga pętla. Ze względu na pośpiech, doraźnie musiałoby być rozwiązane przejście przez Most Cłowy. Ponieważ ze względu na technicznych nie może on przyjąć na siebie linii tramwajowej, zaś nowa budowana w sąsiedztwie przeprawa zajęłaby musi ze względu na koszty i możli-

wości wykonawcze sporo czasu, projektanci proponują skomunikowanie dwóch pętli tramwajowych — przy Basenie Górniczym i przy ul. Eskadrowej przy pomocy łączności autobusowej. Podróż zatem ze śródmieścia do osiedla Słonecznego odbywałaby się z przesiadką do autobusu podstawianego niemal pod drzwi tramwaju i po przejechaniu 1200 metrów ponownie do tramwaju.

Przeprowadzenie trasy tramwajowej w sposób bezkolizyjny wymaga ponadto budowy wiaduktu tramwajowego nad ul. Leszczynową oraz czterech wiaduktów drogowych nad torami tramwajowymi dla ulic: Gryfińskiej, Mącznej, Łubnowej i Dąbskiej. Wymagane są i inne przebudowy oraz wzniesienie zajezdni tramwajowej wraz z warsztatami obsługi i napraw taboru. Trzywagony tramwaje kursujące z częstotliwością 3—4-minutową będą w stanie podjąć obowiązkowo komunikacji masowej w tym rejonie. Parametry nowego torowiska będą tak pomyślane, aby odpowiadały wymaganiom ewentualnie później budowanej szybkiej kolei miejskiej.

Problemy finansowania przedsięwzięcia oraz organizacji robót i wykonawstwa to najtrudniejsze sprawy do rozwiązania. Władze wojewódzkie i miejskie muszą jednak znaleźć w rozmowach ze swoimi centralami na tyle przekonujące argumenty aby ta najbardziej niezbędna dla sprawnego funkcjonowania miasta inwestycja komunalna, jaką jest komunikacja masowa w szczecińskiej aglomeracji mogła być realizowana od rąz. Najpierw w pracowniach projektowych a następnie, sukcesywnie już od 1982/1983 roku — praktycznie. W przeciwnym razie coraz liczniejsza grupa mieszkańców będą napotykać na coraz większe trudności w podstawowym bytowaniu w osiedlowych mieszkaniach, na które z niecierpliwością oczekiwano całymi latami.