

Szczeciński

Szybki Tramwaj wspomagany koleją

W układzie komunikacyjnym Szczecina poszczególne rodzaje transportu tak towarowego jak i pasażerskiego spełniają istotne funkcje gospodarcze. Rola wszelkich rodzajów transportu tak ważna w chwili obecnej, rośnie w dwójnasób w aspekcie planowanej i konsekwentnie realizowanej rozbudowy naszej aglomeracji.

Równocześnie najwyższy czas poddać analizie obecnie eksploatowane rodzaje przewozów tak towarowych jak i pasażerskich, przy uwzględnieniu możliwości przewozowych, dostaw taboru, zużyciu paliw itp.

Jednym z podstawowych tematów jest zapewnienie w najbliższej przyszłości prawidłowo wego transportu pasażerów na trasie Centrum Szczecina — osiedle Słoneczne. Nowe osiedla mieszkaniowe na wschodnim brzegu rzeki Regalicy, gdzie do celowo przewiduje się skupisko około 100 000 szczecinian, muszą mieć zapewnioną dobrą komunikację z centrum miasta. Eksploatowane tam obecnie linie autobusowe WPKM już za 4 do 5 lat nie podolają narastającym potrzebom. Jeszcze do bra dziś komunikacja na tej trasie będzie coraz gorsza z każdym rokiem, w miarę oddawania nowych mieszkań, a zwiększenie ilości linii autobusowych i częstotliwości kursowania autobusów będzie niemożliwe z powodu ograniczonej przepustowości drogowej po moście Clowym nad rzeką Regalicą.

Przy rozpatrywaniu węzła komunikacyjnego w tym rejonie należy również brać pod uwagę stan techniczny mostu Clowego, który spośród szczecińskich dużych mostów jest jednym z gorszych. W niedalekiej przyszłości będzie wymagał remontu kapitalnego i modernizacji.

W aspekcie powyższego jest w tej chwili najwyższy czas podjąć trudną decyzję rozpoczęcia realizacji Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, na odcinku ku ulicy Gdańska — osiedle Słoneczne z docelową pętlą przy autostradzie i przedłużeniem kursowania szybkich tram-

wajów typu 105 N w składach 4-wagonowych do nowej pętli tramwajowej na wyspie Łasztowni w rejonie Urzędu Celnego.

Taka komunikacja pozwoli w godzinach szczytu przewieźć w granicach od 15 do 20 tysięcy osób i łącznie z autobusami rozwiąże na kilka lat problem komunikacji pasażerskiej tego rejonu. Niemniej koszt tego przedsięwzięcia jest wysoki bo określony na obecnym etapie na 18 miliardów zł. Należałoby płynnie przesunąć potencjały wykonawcze przedsiębiorstw budowlanych, kończących zadania na budowie Trasy Zamkowej, na realizację SST, przyjmując tam wypracowane w Szczecinie modele organizacyjne dużych realizacji komunikacyjnych.

Należy sobie jednak zdać sprawę, że realizacja SST przy obecnych trudnościach może dać pierwsze efekty eksploatacyjne dopiero w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych. Do tego czasu należy przewidywać, że Szczecin będzie przeżywał bardzo ostre stale narastające trudności komunikacyjne w omawianym rejonie.

Podjęmowane ostatnio próby włączenia składów PKP dla rozładowania tam napiecia, spotykanego często już dzisiaj, nie przyniosły pozytywnych efektów. Efektów tych nie uzyskano, ponieważ przyjęto złe założenia. Podstawowym błędem było założenie przewozu pasażerów na trasie osiedle Słoneczne — Szczecin-Dąbie z przesiadką do normalnych składów PKP w Dąbiu na kierunkach do Szczecina Głównego. Przewóz ten nie był konkurencyjny w aktualnej sytuacji do realizowanych przez WPKM usług przewozowych.

Należy jednak powrócić do tego tematu przyjmując konieczne założenie, że jeszcze przed wybudowaniem SST, kolej musi się włączyć do przewozu pasażerów tego rejonu. Po wielu jednak przemyśleniach należałoby wykonać krótką łącznicę kolejową, rzędu jednego kilometra, pomiędzy torem ko-

lejowym z osiedla Słonecznego do przystanku Szczecin-Zdroje i skierować tam kilka pociągów, które by z pominięciem Szczecina-Dąbia kursowały w godzinach szczytu, w odstępach 20—25 minut do Szczecina Głównego czy Szczecina-Turzyzna, Niebuszewa i dalej do Polic.

Jest to bezwzględnie trudnym zadaniem organizacyjnym dla służb kolejowych, w aspekcie obecnego przeciążenia eksploatacyjnego mostu kolejowego na Regalicy, niemniej życie zmusi do takiego rozwiązania. I należałoby już poważnie zastanowić się nad podjęciem założeń i prac projektowych odnośnie zlikwidowania trudności eksploatacyjnych PKP na moście na Regalicy przez przyszłościowe wybudowanie tam następnych dwóch torów kolejowych. Jest to ważne o tyle, że zakładany szybki tramwaj z osiedla Słonecznego zapewni prawidłową podróż do Centrum Szczecina i jego dzielnic północnych tylko w połączeniu z płynnie działającą komunikacją składów osobowych PKP.

100 000 mieszkańców prawobrzeżnego Szczecina musi mieć zapewnioną płynną komunikację, zwłaszcza że większość miejsc pracy, szkoły średnie i wyższe oraz duża część zakładów usługowych, handlu itp. jest zlokalizowana na lewym brzegu Odry.

Drugim tematem jest konieczność uruchomienia płynnej komunikacji pasażerskiej na linii kolejowej biegnącej przez centrum miasta w kierunku Polic. Obecnie linia ta jest w małym stopniu wykorzystywana dla przewozów pasażerskich z powodu obciążenia jej transportem towarowym.

Według opinii Ministerstwa Komunikacji w 1990 roku linia ta będzie już przeciążona ponad jej możliwości przewozowe i w tej sytuacji zwiększanie obecnie przewozów pasażerskich jest tam niemożliwe.