

# Tramwaje na wirażu

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej przewozi rocznie po Szczecinie około 315 mln pasażerów, a średnio dziennie — do 900 tys. osób. Z tego większość — autobusami. I bynajmniej nie dlatego, że jest to ekonomiczniejszy w eksploatacji środek lokomocji, szybszy czy wygodniejszy niż tramwaj. Dlatego natomiast, że trakcja autobusowa, choć ruszyła później niż tramwajowa, rozwijała się szybciej. Z tego głównie powodu, że była (i jest nadal) tańsza w fazie inwestowania. A nadmiarem funduszy nigdy naszego miasta nie rozpieszczano. Także dlatego, że była szybsza do uruchomienia, co w tak rozległym mieście jak Szczecin nie było bez znaczenia. Nie trzeba przeczyć budować, dużym kosztem i przez spory czas, torowisk. Na co zresztą, od zarania do dziś, trudno znaleźć wykonawców.

Komunikacja tramwajowa ma niezaprzeczalne zalety. Tańsza jest w eksploatacji, nie zaturba atmosferę i tak dostatecznie już zanieczyszczonej. Tabor jest znacznie wytrzymalszy niż autobusowy. Sędziwe „trzydziestolatki” mkną jeszcze dziarsko po szynach. Tramwaje — co nie jest bez znaczenia — są bardziej pojemne niż autobusy, mogą przewieźć więcej pasażerów. I — szybciej. Podczas gdy autobus utyka w „korku” — a przy szybko rosnącej motoryzacji grożą nam one coraz bardziej — tramwaj jedzie swym torem dalej. W WPKM zdają sobie sprawę z tych zalet. Z rozwojem komunikacji tramwajowej łączy więc przedsiębiorstwo duże plany i nadzieje.

Tramwaje przede wszystkim mają zapewnić przemieszczanie się mieszkańców Słonecznego i sąsiednich osiedli. Autobusy nie byłyby w stanie podołać potrzebom komunikacyjnym tego satelitarnego „miasteczka”. Gdyby choćby dziś uruchomiono tę trasę — pasażerowie przyjęliby to z ogromnym zadowoleniem. Jednakże — wzięwszy pod uwagę kondycję finansową województwa i państwa — nie ma się co ludzi, iż inwestycje te będą można rozpocząć wcześniej, niż z początkiem lat dziewięćdziesiątych. Przy czym — co trzeba podkreślić — aby plany te stały się rzeczywistością, nie wystarczy wybudować torowiska łączące starą część miasta z nową. Niezbędne jest wybudowanie zajezdni tramwajowej w rejonie Kłeskowa i Ki Jewa. Władze lokalne wykazują dla tego wszystkiego pełne zrozumienie, ale bez dotacji centralnych realizacja tych zamierzeń nie bę-

dzie możliwa. Liczyć więc tylko wo pada na równie przychylnie spojrzenie i rozumienie władz centralnych. Bez wybudowania wspomnianej zajezdni — nie ma co marzyć o połączeniu tym dogodnym — i koniecznym ze względu na liczbę pasażerów — środkiem komunikacji prawobrzeża z lewobrzeżem miasta.

Absolutnie bowiem nie wchodzi w rachubę ewentualne „parkowanie” tramwajów tej trasy w którejsz z zajezdni istniejących. Mamy tylko trzy i zupełnie nie wystarczają. Najmłodsza z nich „Pogodno” przy al. Wojska Polskiego, powstała w latach trzydziestych bieżącego stulecia. Z racji wieku najbardziej nadawała się do rozbudowania oraz przeróbki. I to uczyniono. Można ją było przystosować dla 150 wozów. Skrzętnie z tego skorzystano. Ale przyjmować musi 170, część stoi więc przed zajezdnią.

Kolejna, „Niemierzyn”, pamiętająca przełom XVIII i XIX wieku czeka na modernizację. Jest w tej sprawie uchwała MRN. W roku 1990 ma być przeznaczona na ten cel powyżej 100 mln zł. Ale koszt modernizacji, według cen 1985 roku, wyniesie ma miliard złotych.

Na modernizację czeka też pilnie rówieśniczka „Niemierzyna” — zajezdnia „Gołęcin”. A wszystko rozbija się o pieniądze. Ścisłej zaś do tkliwy ich niedostatek. Jeśli jednak nie znajdują się na to fundusze — nie mamy co marzyć o rozwoju komunikacji tramwajowej, o po prawie jej dogodności, o uruchomieniu nowych połączeń między różnymi rejonami miasta, o co bardzo zabiegają mieszkańcy.

WPKM w pełni zdaje sobie sprawę z potrzeb w tej mierze. Niektóre inwestycje są już w trakcie realizacji. W roku 1989 ma się zakończyć budowa trasy biegnącej ul. 26 Kwietnia, przez osiedla Kaliny i Przyjaźni do ul. Łukaszyńskiego. Postęp robót upoważnia do przy puszczaniu, że jeśli w porę wykonany zostanie nowy wiadukt kolejowy — tramwaje ruszą w wyznaczonym czasie.

W trakcie jest modernizacja odcińków torów wiodących do Stoczni „Warskiego”. Szybki tramwaj powinien ruszyć w ten rejon na przełomie lat 1988/89. W tym samym celu przebudowywane są torowiska wzdłuż ulic Kolumba i Chmielewskiego. Myśli się o puszczaniu nowych, wygodnych i szybkich wozów trasą „trójki”. Najpierw jednak trzeba zmodernizować tory od ul. Kollataja, przez ul. Rewolucji Październikowej do Łasku Arkońskiego (i nieszczerą zajezdnią „Niemierzyn”). W planach WPKM znaleźć można i taką propozycję, jak uruchomienie linii tramwajowej między ul. Szafera (poprzez ul. Spacerową) a Łaskiem Arkońskim. Marzy się przedsiębiorstwu połączenie tramwajowe między Niebuszewem, a Pomorzana mi, o co zresztą pilną pasażerowie.

Wymieniliśmy tylko niektóre, naszym zdaniem najistotniejsze, zamierzenia i plany miejskiego przewoźnika, od którego zależy, w jakim czasie, w jakich warunkach docierać będziemy do pracy, a z pracy do domów. Zależy to jednak nie wyłącznie od niego. Od tego przede wszystkim, czy znajdą się pieniądze na realizację owych, napawających optymizmem planów. Jeśli nie — na przyszłość szczecińskiej komunikacji miejskiej patrzeć trzeba z niepokojem. Bez modernizacji zajezdni, podkreślamy, nie będzie można rozwijać komunikacji tramwajowej ani pod względem ilościowym, ani jakościowym. Autobusy zaś ani jej nie zastąpią, ani nie będą w stanie podołać rosnącemu zapotrzebowaniu na przewożony pasażerskie.

JANINA PIENKOWSKA