

# Tramwajowe tory bliżej osiedli? Czekamy na głos ekspertów

Marek Jaszczryński  
marek.jaszczrynski@pobkappress.pl



## Szczecin

**Sprawdzamy, kiedy ma być gotowa analiza ekonomicznych i technicznych aspektów koncepcji budowy torowiska wzdłuż ul. 26 Kwietnia na odcinku od al. Bohaterów Warszawy do ul. Derdowskiego.**

- Analiza została zlecona w pierwszym półroczu i prace nad nią trwają. Powinna być gotowa we wrześniu - zapewnia Paulina Łątka z Centrum Informacji Miasta.

**Ulica gotowa, tylko budować**  
Dokumentacja odpowie, gdzie mogłyby być przystanki i ile mogłaby kosztować nowa trasa. Sama ulica jest gotowa do budowy torowiska i nie chodzi tylko o podwyższenie wiaduktu przy Turzynie.

- W poprzednich latach, do 1991 roku miasto wyłożyło ogromne środki na przebudowę ulicy 26 Kwietnia (poszerzenie, budowę infrastruktury podziemnej i naziemnej). Jedyne, co nie zostało wykonane, to budowa torowiska i trakcji napowietrznej. Przewidywano w tamtym okresie też budowę trasy od ul. Derdowskiego do ul. Żołnierskiej - mówi Janusz Świątowy, miłośnik ko-

munikacji miejskiej. - Może dobrze się stało, że nie wybudowano tej trasy, bo w tej chwili są nowe technologie i jest nowa perspektywa w jej budowie, połączona z budową trasy tramwajowej, od pętli w Lesie Arkońskim do Wojska Polskiego i dalej do ul. Szafera (pętla przy Arenie Netto) i zapowiedzią miasta o budowie trasy dalej, co daje nadzieję na połączenie z ul. 26 Kwietnia. I z tego powodu jawi się perspektywa rozwoju komunikacji tramwajowej: nowych linii na różnych relacjach.

### Tramwaj dwukierunkowy?

Według naszego rozmówcy można rozważać wariant trasy tramwajowej z ul. 26 Kwietnia przez ul. Santocką, Witkiewicza do Taczaka, jako linię jednotorową z wagonami dwukierunkowymi.

- Ale jest pewien szkopuł, jezdnie nie są przystosowane do ciężkiego taboru tramwajowego, są też zbyt wąskie i nadmiernie obciążone, ale też zagrożające istniejącym tam budynkom. Koncepcja ta leży w gestii i możliwości finansowych miasta - uważa Janusz Świątowy.

Przypomnijmy, że nie jest to nowy pomysł.

- Pomysłu budowy linii tramwajowej na 26 Kwietnia nigdy nie udało się przerzorsować - mówi Jan Stopyra, obecnie radny, a w okresie 1973-1984 prezydent Szczecina. - Zawsze

były pilniejsze potrzeby, na przykład zmiana starego układu komunikacyjnego na alei Piastów, czyli przeniesienie torowiska między drzewa.

### Plany z końca XX wieku

Przypomnijmy, że projekt inwestycji „26 Kwietnia” wykonało Biuro Projektów Budownictwa Komunalnego ze Szczecina z ulicy Dworcowej - jak podaje portal swiatowy.org. Koszty inwestycji według cen z 1978 roku miały wynieść 234.190.000 złotych. Budowę linii tramwajowej uzasadniano tym, że w tym okresie powstało już osiedle „Przyjaźni” i budowano właśnie osiedle „Kaliny” a dwie linie autobusowe 75 i 76 nie byłyby w stanie obsługiwać mieszkańców tych osiedli. Skąd znamy te problemy!? Do dziś linia autobusowa nr 75 należy do najbardziej przeładowanych w mieście.

Na odcinku od wiaduktu do ulicy Santockiej poszerzono ulicę 26 Kwietnia w kierunku południowym, kosztem pracowniczych ogródków działkowych i terenów zielonych przy bazie ówczesnej Politechniki Szczecińskiej. Na odcinku od ulicy Santockiej do Derdowskiego nowy odcinek ulicy 26 Kwietnia przebiega przez byłe nieużytki i ogrody prywatnych posesji. Zajęto również na ten cel tereny istniejących w tym czasie ogrodów przy domkach jednorodzinnych przy ulicy Kmieciej. ©@

## WARTO WIEDZIEĆ

### STARY PROJEKT BUDOWY TOROWISKA

Od Turzynu do ul. Santockiej zaprojektowano 3 przystanki tramwajowe na skrzyżowaniu z al. Bohaterów Warszawy, na skrzyżowaniu z ulicą Santocką oraz w połowie odcinka na wysokości pierwszych od strony miasta budynków osiedla Przyjaźni. W drugim etapie inwestycji planowano budowę kładki dla pieszych przy dojeździe na przystanki.

Przy ulicy Derdowskiego na życzenie Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji Miejskiej zaprojektowano pętlę tramwajowo autobusową z trzema peronami odjazdowymi dla autobusów i 2 dla tramwajów oraz z jednym torem tramwajowym odstawczym. Z pętli mogłyby korzystać zarówno tramwaje linii obsługujących centrum miasta jak i tramwaje linii obwodnicowej: osiedle Kaliny - Krzekowo - Stocznia.

Rozwiązanie pętli traktowano jako wariantową propozycję, gdyż w projekcie następnego odcinka trasy od ulicy Derdowskiego do ulicy Żołnierskiej można byłoby skorygować rozwiązanie pętli z dostosowaniem jej do dalszego odcinka trasy.