

TRAMWAJ NA 26 KWIEETNIA? TAK, ALE INACZEJ



**ANDRZEJ
KRAŚNICKI JR**
GAZETA WYBORCZA

- Zbudujemy tramwaj na ul. 26 Kwietnia! - obiecują zgodnie w obecnej kampanii kandydaci na prezydenta Szczecina. Brną przy tym w plany z czasów PRL, które oznaczają kosztowne wyprowadzenie tramwaju w pole. Problemy ze Szczecińskim Szybkim Tramwajem niczego ich nie nauczyły

Pomysł na ów tramwaj wygląda tak: przedłużamy linię tramwajową od ul. Krzywoustego, przez ul. 26 Kwietnia, a dalej przez Taczaka i Sosabowskiego na Krzekowo.

Na pierwszy rzut oka to proste i oczywiste. Jezdnie ulic 26 Kwietnia i Taczaka zaplanowano tak, że jest między nimi dość miejsca na linię tramwajową. Nic, tylko kłaść tory.

Problem w tym, że to wizja archaiczna, rodem z czasów PRL, gdy zupełnie inaczej rozumiano funkcjonowanie komunikacji miejskiej. Tramwaje - traktowane jako hałasujące zawalidrogi - widziano gdzieś na uboczach wielkich osiedli.

Tramwaj wywiedziony w pole

Komu miałyby służyć linia tak chętnie obiecwana teraz przez polityków? Poprowadzona wzdłuż ul. 26

Kwietnia będzie dostępna tylko dla mieszkańców części bloków osiedli Przyjaźni i Kaliny, które przylegają do tej ulicy. Pozostałym będzie bliżej do przystanków linii autobusowych 75 i 86 przy Witkiewicza i Santockiej.

„Jedźmy” dalej. Wjeżdżamy w ul. Taczaka. To ponad półtora kilometra tranzytowej trasy, przy której nie ma i nigdy nie będzie osiedli mieszkaniowych. Przyczyna jest prosta: wzdłuż ulicy, po lewej stronie (patrząc w stronę Krzekowa) rozciąga się teren ujęcia wody „Świerczewo”. To strategiczne, rezerwowe ujęcie dla Szczecina. Strefa ochronna rozciąga się także na drugą stronę ulicy, gdzie są ogrody działkowe. Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla Gumieniec jasno wskazuje, że nawet jeśli kiedyś ogrody działkowe ulegną likwidacji, to będzie tam dopuszczalne utworzenie jedynie parku czy też ogrodu z zabudową w postaci np. kawiarni.

Czyli - pokonując pustą ul. Taczaka - tramwaj docierałby do skrzyżowania z ul. Łukasińskiego. Dopiero tu wjeżdża w rejon gęstej zabudowy mieszkaniowej.

A może inaczej?

Czy budowa 3,5-kilometrowej linii na opisanym odcinku (plus jeszcze pół kilometra do torów na Krzekowie) po to, by obsłużyć jedną trzecią dwóch osiedli (Kaliny, Przyjaźni),

ma sens? Po co nam tramwaj na ul. Taczaka, która jest i będzie tylko tranzytową arterią? Czy taka linia tramwajowa odciąży przepelnioną linię autobusową 75?

Osoby zajmujące się komunikacją miejską (a także projektowaniem ulic i linii tramwajowych) od dłuższego czasu proponują inne poprowadzenie linii. Miałyby ona bieć tylko częścią ul. 26 Kwietnia - do skrzyżowania z ul. Santocką. Tutaj tramwaje skręcałyby w Santocką, a następnie w lewo w ul. Witkiewicza i jechały nią aż do ul. Taczaka przy skrzyżowaniu z ul. Łukasińskiego.

Pod względem technicznym to możliwe, bo zarówno ul. Santocka, jak i Witkiewicza są dostatecznie szerokie, by umieścić tam linię tramwajową.

Zaletą takiego przebiegu trasy jest to, że tramwaje „wbijałyby się” w środek osiedli, obsługując także część Pogodna. Trasa wiodłaby przez ulice, na których są dziś zatłoczone przystanki autobusowe. To właśnie na tym odcinku (Witkiewicza, Kaliny, Santocka) autobusy linii 75 jadące do centrum są zapychane do granic możliwości kolejnymi pasażerami. I na odwrót. Do tego rejonu jadą z centrum przepelnione. O wiele bardziej pojemne tramwaje mogłyby zastąpić linię 75. Autobusy tej linii można wówczas skierować ulicami Derdowskiego i 26 Kwietnia, by obsłużyły skrajne części Osiedla

Kaliny (z pominięciem ulic Witkiewicza i Santockiej).

Przy takim układzie torów mamy zatem nowe połączenie tramwajowe Krzekowo-centrum, ale z daleko bardziej efektywnym przebiegiem linii.

Mamy czas na planowanie

Mówiąc o „tramwaju na ul. 26 Kwietnia”, warto pamiętać, czym kończy się kurczowe trzymanie planów pamiętających czasy PRL. Przerobiliśmy to niedawno przy okazji budowy linii Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju. Ktoś kiedyś zaplanował przystanek przy ul. Hangarowej i stąd później pomysł, by go jakoś zagospodarować. W efekcie tego powstał kontrowersyjny parking Park&Ride.

Brak nowego podejścia do SST przyniósł też skutek w postaci pętli przy ul. Turkusowej położonej dosłownie w polu. Efekt? Konieczność dobudowania pętli autobusowej i budowania na nowo siatki połączeń. Nie ma wątpliwości, że SST byłby bardziej efektywny, gdyby pierwszy etap zakończył się nieco dalej, przy pętli autobusowej „osiedle Słoneczne”.

W wypadku tramwaju wzdłuż ul. 26 Kwietnia jesteśmy w tej dobrej sytuacji, że żadnych planów jeszcze nie ma. Wszystko opiera się na wizjach, które swój początek mają w 1978 r. Mamy więc czas na zaplanowanie możliwie sensownej i przydatnej dla pasażerów trasy. ◊