

Tramwaj przez ulicę 26 Kwietnia ważny, bo pojedzie przez duże osiedla i odciąży autobus

Marek Jaszczyrski
marek.jaszczyrski@polskapress.pl



Szczecin

Wycofanie się - podobno chwilowe - z pomysłu budowy linii tramwajowej do Mierzyna otwiera możliwości zmiany priorytetów w rozwoju komunikacji miejskiej. Zdaniem „Głosu” warto forsować budowę linii przez ulicę 26 Kwietnia.

Kiedy możemy spodziewać się budowy torowiska tramwajowego w ciągu ulicy 26 Kwietnia?

- Obecnie trwają prace nad budżetem na rok 2020 i lata kolejne, a tym samym ustalanie listy priorytetowych inwestycji. Po ich zakończeniu będzie można powiedzieć coś więcej na temat terminów związanych z tym projektem. Natomiast jeśli chodzi o jego realizację, to zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, jest to powiązane z kolejną perspektywą unijną, która rozpoczyna się w 2021 roku -



Przystanek końcowy na Os. Kaliny wizualizacja tramwaju dwukierunkowego na podstawie fotografii olsztyńskiego tramwaju traminno. Klasycznej pętli taki wagon nie potrzebuje

mówi Paulina Łątko z Centrum Informacji Miasta.

Analiza już jest

Słuszność tego pomysłu potwierdziła „Analiza techniczno-eksploatacyjnych i organizacyjnych uwarunkowań wykorzystania tramwaju dwukierunkowego w systemie publicznego

transportu zbiorowego na obszarze miasta Szczecin”. Dokumentację przygotował zespół Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych Naczelnej Organizacji Technicznej w Szczecinie pod kierownictwem dr inż. Krystiana Pietrzaka.

Jego autorzy zarekomendowali rozwiązanie zakładające po-

prowadzenie dwutorowego torowiska od skrzyżowania ul Krzywoustego i Bohaterów Warszawy, ulicą 26 Kwietnia, do skrzyżowania z ulicą Santocką, dalej wzdłuż ulicy Santockiej do skrzyżowania z ulicą Witkiewicza, a następnie ul. Witkiewicza do skrzyżowania z Derdowskiego.

Na osiedlu Kaliny zaplanowano przystanek końcowy z torami odstawczymi dla tramwajów dwukierunkowych. Koncepcja zakłada na całej trasie budowę pięciu przystanków (w tym zintegrowanego z SKM) oraz toru odstawczego na południowym wlocie al. Bohaterów Warszawy, a także konieczność budowy dodatkowego toru odstawczego na drugim przystanku końcowym, przy Dworcu Głównym. Całkowita długość planowanego odcinka torowiska wynosi 2,2 km.

Zastosowanie tramwajów dwukierunkowych byłoby nowością, a przy okazji zaoszczędziłby miejsca, bo używając ten tabor, nie jest potrzebna klasyczna pętla.

Konferencja o komunikacji

Okazją do dyskusji nad priorytetami nie tylko w komunikacji miejskiej będzie konferencja „Szanse rozwoju transportu publicznego w Aglomeracji Szczecińskiej”, która odbędzie się 10 października w Szczecinie. Jednym z tematów konferencji będzie „Tramwaj dwukierunkowy w systemie transportu

publicznego w miastach”, do wiemy się o możliwości wprowadzenia i funkcjonowania tramwaju dwukierunkowego w Szczecinie.

To było na łamach „Głosu”

Pod koniec 2015 i na początku 2016 roku prowadziliśmy akcję „Głos na tory”, w ramach której zbieraliśmy opinie na temat rozwoju linii tramwajowych w naszym mieście. Jedną z propozycji było poprowadzenie linii przez ulicę 26 Kwietnia. Nasi różnówczy rozważali 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 z portalu poświęconego szczecińskiej komunikacji www.swiatowy.org.

©©