

To będzie pierwsza budowa i zmiana organizacji ruchu w Szczecinie z wykorzystaniem możliwości tramwajów dwukierunkowych

Andrzej Kraśnicki jr 5 kwietnia 2022 | 06:00



Tramwaj dwukierunkowy w barwach Floating Garden jedzie przez Most Długi w stronę Bramy Portowej (Andrzej Kraśnicki jr)

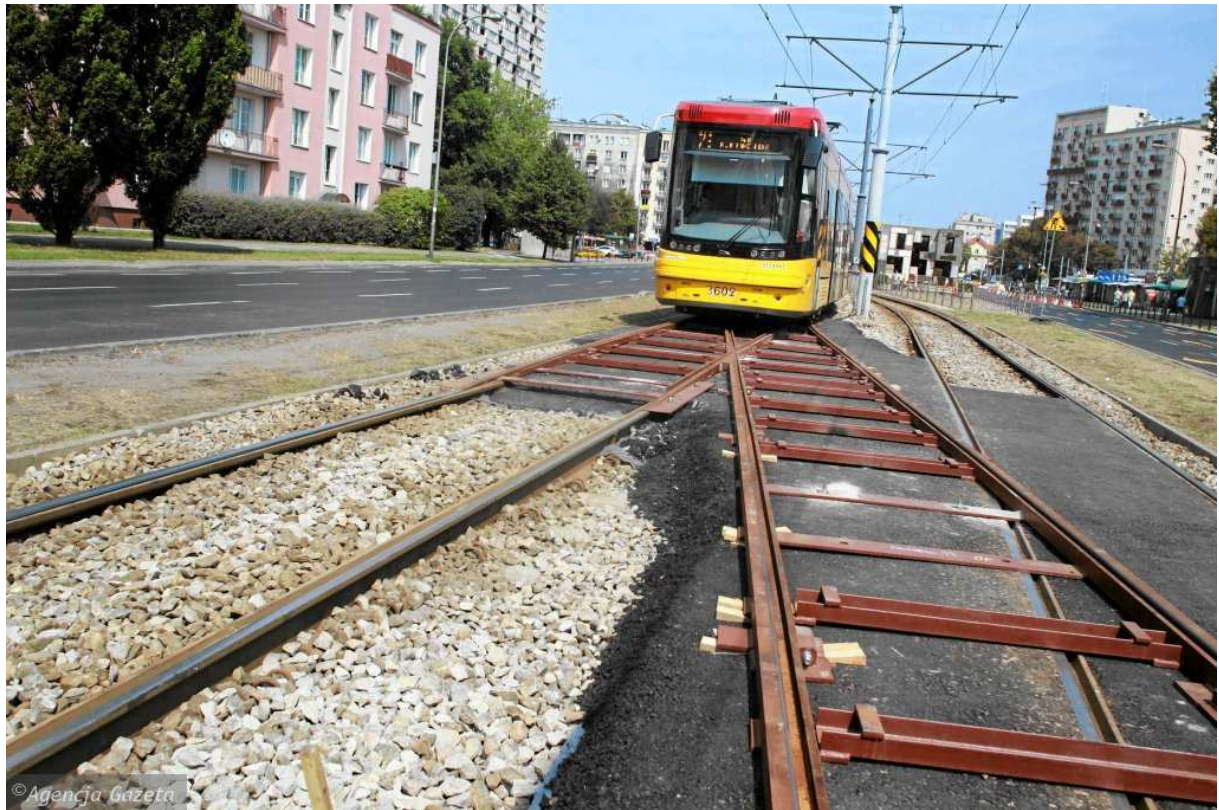
„Wyborcza” ustaliła, że pierwszy raz, w związku z planowanym zamknięciem części trasy tramwajowej, mają zostać w pełni wykorzystane możliwości tramwajów dwukierunkowych, które ma Szczecin. Nie trzeba będzie uruchamiać autobusowej linii „za tramwaj”.

To rozwiązanie jest już przesądzone, projektant ma zająć się już tylko szczegółami technicznymi. Wszystko związane będzie z jedną z najbardziej znaczących inwestycji komunikacyjnych w Szczecinie w ostatnich latach.

Zalety tramwajów dwukierunkowych

Tramwaje Szczecińskie posiadają obecnie cztery tramwaje dwukierunkowe. Wszystkie dotarły do Szczecina w ciągu ostatniego roku. To znane już wcześniej w naszym mieście konstrukcje Moderus Beta, tyle że z dwoma kabinami motorniczego i drzwiami po obu stronach.

Takie rozwiązanie, kilkadziesiąt lat temu powszechne, umożliwia tramwajowi zmianę kierunku bez konieczności przejazdu przez pętlę. Wystarczy odpowiednie połączenie równoległych torów, by tramwaj jadący np. od strony centrum Szczecina, mógł wjechać na tor w przeciwnym kierunku. Co istotne, taki manewr może odbywać się nie tylko na zbudowanej od podstaw końcówce trasy tramwajowej, ale niemal w każdym jej miejscu. Wystarczy zastosować tymczasowe nakładki i rozjazdy. Takie prowizoryczne tramwajowe „zawrotki” można było zauważyć już 2015 roku np. w Warszawie.



Na Grójeckiej tramwaje dwukierunkowe przejeżdżają z toru na tor PRZEMEK
WIERZCHOWSKI



Na Grójeckiej tramwaje dwukierunkowe przejeżdżają z toru na tor PRZEMEK

WIERZCHOWSKI

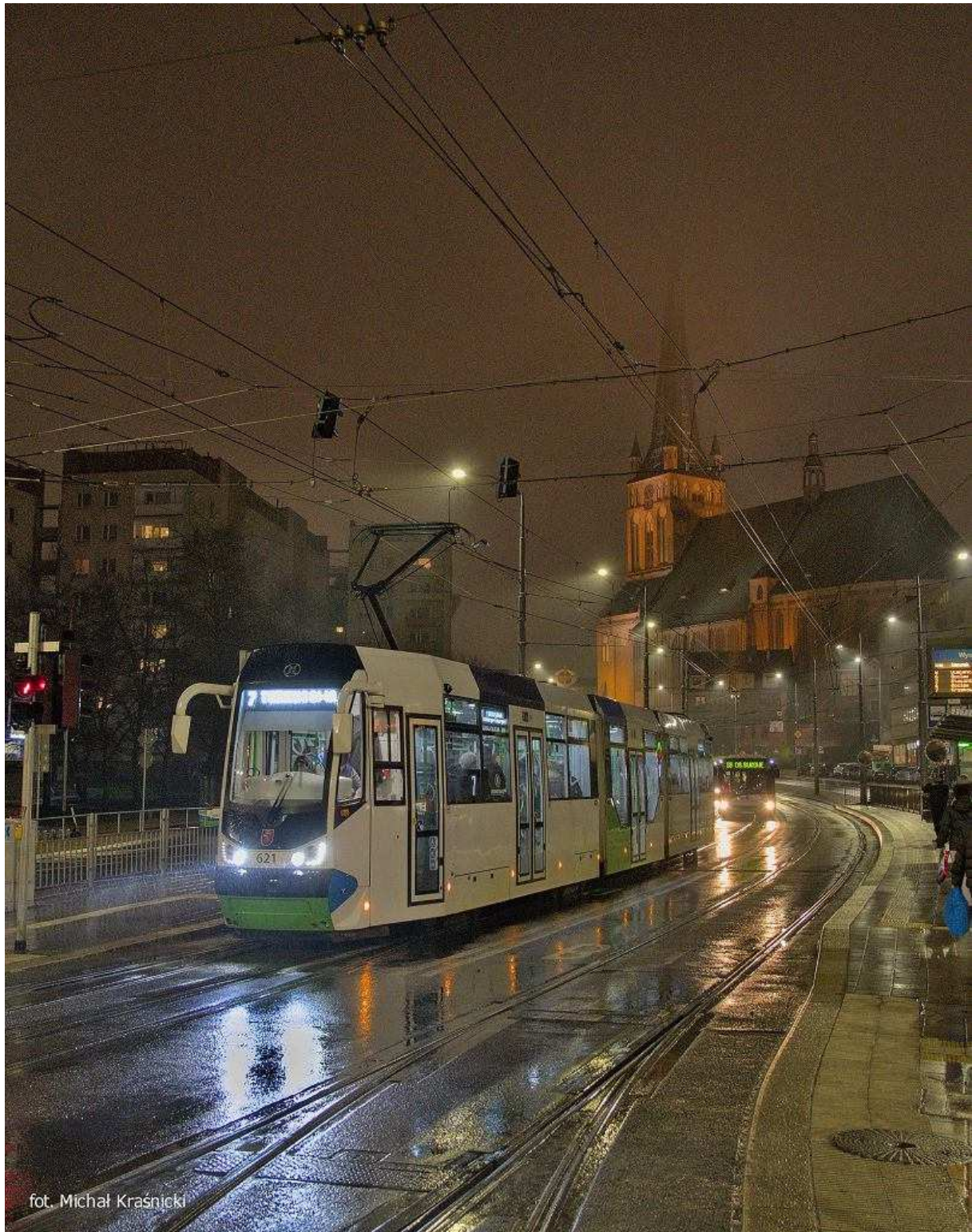
To niezwykle cenne rozwiązanie w sytuacji, w której remont lub przebudowa torów odcinka znaczny odcinek linii tramwajowej od pętli. Tak było np. w czasie przebudowy drugiego odcinka ul. Arkońskiej, który obejmował także budowę od postaw pętli Las Arkoński. Mimo, że tory były nietknięte aż do samej pętli, to brak możliwości zmiany kierunku powodował, że tramwaje nie mogły jeździć na całym odcinku aż od Ronda Giedroycia. Trzeba było wprowadzić autobusy. To dodatkowe koszty. Problemem jest też to, że nie zawsze są dogodne miejsca do zawracania, jest w nich mniej miejsc, dochodzą też oczywiście kwestie związane z ochroną środowiska, czyli spalinami.

Ciąg dalszy przebudowy ul. Szafera

Przy dotychczas prowadzonych inwestycjach, wykorzystanie dwukierunkowego taboru nie wchodziło w rachubę. Cztery Moderusy Beta to za mało, by w pełni zastąpić jakąkolwiek szczecińską linię tramwajową na całej długości. W efekcie tramwaje są póki wykorzystywane jak te zwykle, kursują np. na linii 7.



Tramwaj dwukierunkowy przy przystanku Brama Portowa Andrzej Kraśnicki jr



Dwukierunkowy tramwaj na przystanki przy ul. Wyszyńskiego Michał Kraśnicki
Co jakiś czas zmieniają kierunek w zajezdni, by nie eksploatować np.
tylko drzwi po jednej stronie wozu.

Teraz jest okazja i sens, by wykorzystać ich możliwości. Jak ustaliła „Wyborcza, tramwaje dwukierunkowe wykorzystane zostaną przy budowie kolejnego odcinka ulicy Szafera, która połączona zostanie z ul. Sosabowskiego.

Ostatni, niedawno zakończony etap jezdni i nowego odcinka torów tramwajowych, urywa się zaraz za skrzyżowaniem ulicy Szafera z ul. Romera.



Ulica Szafera w Szczecinie dzień przed otwarciem Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja

Wyborcza.pl



Przebudowa ulicy Szafera wraz z budową nowej linii tramwajowej i pętli. W czerwonym kółku rejon pętli Krzekowo, do której mają zostać doprowadzone urywające się dziś tory Andrzej Kraśnicki jr



Przebudowa ulicy Szafera. Widok w kierunku Krzekowa i na razie zaślepionego, kolejnego odcinka ulicy Andrzej Kraśnicki jr

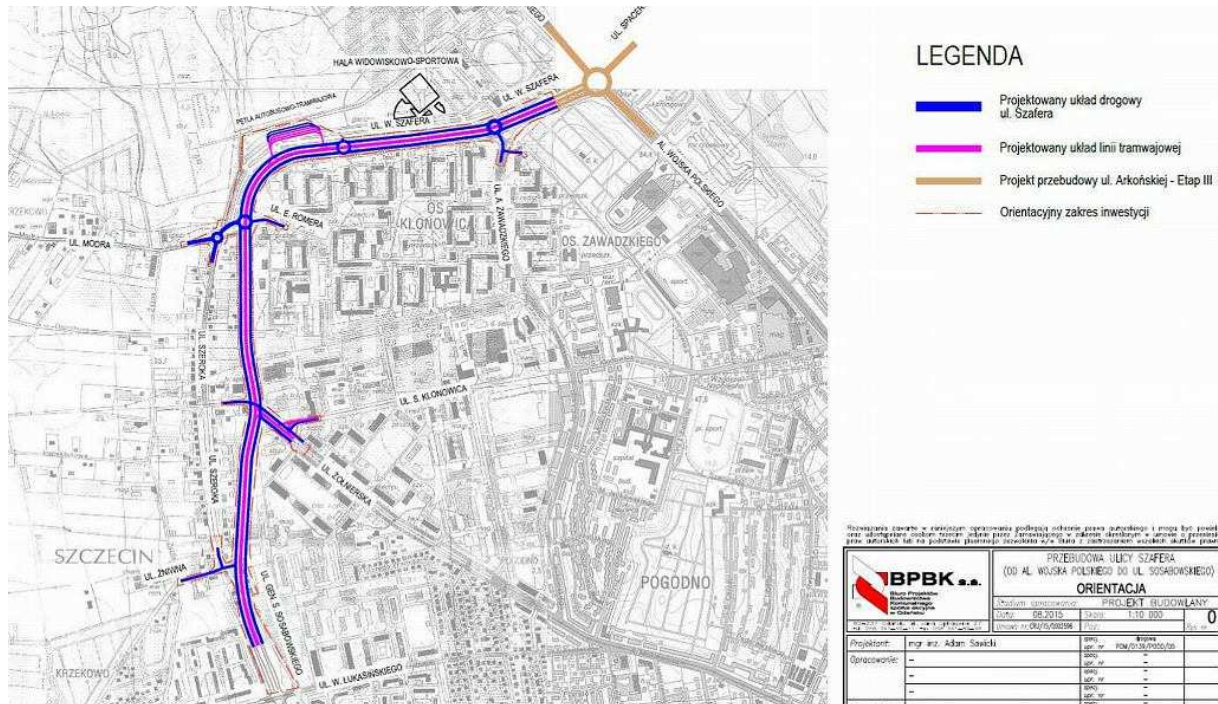
Projekt zakłada przeprowadzenie dwujezdniowej ulicy z torami po środku, do skrzyżowania z ul. Żołnierską. To torowisko zostanie włączone w tory zakończone dziś pętlą „Krzekowo”. Stara pętla zniknie, bo obejmie ją nowe, wielkie skrzyżowanie. W ten sposób zrewolucjonizowany zostanie układ linii tramwajowych w Szczecinie. Cały nowy układ torów, który już powstał wzdłuż ul. Szafera i dopiero powstanie, połączy ciąg torów wzdłuż ul. Mickiewicza i Żołnierskiej z al. Wojska Polskiego. Tramwaje linii 5 i 7, które jadąc dziś od strony centrum kończą trasę na pętli „Krzekowo”, pojadą dalej aż do nowej pętli, która powstała przy hali Netto Arena. Oczywiście

układ nowych torów nie wyklucza skierowania np. „siódemki” jeszcze dalej, chociażby na Głębokie.



Ulica Szafera w Szczecinie dzień przed otwarciem Fot. Cezary Aszkiełowicz / Agencja
Wyborcza.pl

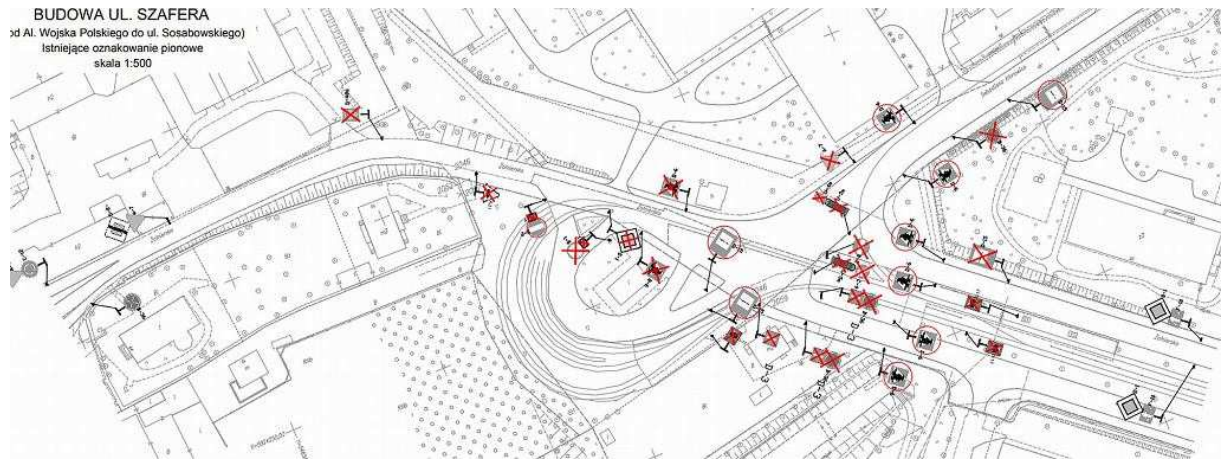
W ramach inwestycji powstanie też krótki odcinek torów w kierunku ul. Sosabowskiego. W przyszłości będzie to trasa poprowadzona w kierunku ul. Krzywoustego. To na razie dalekie plany. Nie wiadomo nawet, jak dalej poprowadzona będzie linia: czy przez ul. Taczaka i 26 kwietnia, czy też tylko fragmentem Taczaka i dalej przez ul. Witkiewicza i Santocką do ul. 26 Kwietnia (tak by tramwaj jechał bliżej osiedli). Rozjazd zostanie jednak wykonany, by w przyszłości nie rozkopywać skrzyżowania na Krzekowie.



Docelowy układ ulicy Szafera od al. Wojska Polskiego do Sosabowskiego dokumentacja projektowa

Jak wykorzystamy tramwaje dwukierunkowe

Inwestycja oznacza, że od razu po jej rozpoczęciu zacznie się rozbiórka pętli „Krzekowo” i przebudowa całego układu ulicy wokół niej. Tramwaje linii 5 i 7 jadące od strony centrum nie będą miały, po dojechaniu niemal do końca ulicy Żołnierskiej, jak zawrócić.



Obecny stan w rejonie pętli Krzekowo (oznaczone znaki do usunięcia) dokumentacja projektowa



Zamknięte ulice w rejonie pętli Krzekowo dokumentacja projektowa



Układ torów i jezdni u zbiegu ulic Żołnierskiej, Klonowica i stare pętli tramwajowej dokumentacja projektowa

Plan zakłada jednak, że dojadą tu tramwaje. I chodzi właśnie o te dwukierunkowe. Oczywiście nie ma mowy, by cztery takie pojazdy samodzielnie obsłużyły „piątkę” i „siódemkę”. Tramwaje tych linii nawet nie wjadą w ul. Mickiewicza. „Siódemka” może zostać z al. Bohaterów Warszawy skierowana przez ul. Wawrzyniaka i al. Wojska Polskiego do zajezdni „[Pogodno](#)”, gdzie zawróci w stronę pętli Turkusowa. „Piątka” może już załapać się na możliwość zawrócenia przez ul. Wawrzyniaka, aleję Wojska Polskiego, plac Szarych Szeregów i plac Rodła (na razie w przebudowie, ale do czasu rozpoczęcia inwestycji na Krzekowie może być już przejezdny) do stoczni.

W tej sytuacji jest możliwość obsłużenia tramwajami dwukierunkowymi tylko odcinka ulic Mickiewicza i Żołnierskiej. Wstępny plan Tramwajów Szczecińskich zakłada, że powstaną dwie tymczasowe nakładki umożliwiające przejazd z toru na tor. Jedna na ul. Żołnierskiej, tuż przed placem budowy, a druga na al. Bohaterów Warszawy (między skrzyżowaniem z ul. Mickiewicza, a 5 Lipca).

W ten sposób pasażerowie „piątki” i „siódemki” będą mogli po opuszczeniu tramwajów na przystanku obok stacji „Orlen” przesiąść się na tym samym peronie do dwukierunkowego tramwaju jadącego na Krzekowo. Z kolei jadący w stronę centrum, wysiądą na przystanku i poczekają na „siódemkę” jadącą od strony zajezdni do pętli Turkusowa, lub przejdą na przeciwny peron, gdzie podjedzie „piątka” jadąca przez Wawrzyniaka w stronę centrum.

Takie tramwajowe rozwiązanie jest o wiele lepsze niż autobus. Na całej długości ul. Mickiewicza i Żołnierskiej tramwaje mają wydzielone, niezależne od aut torowisko. Moderus Beta pomieści też więcej pasażerów (196) niż autobus przegubowy (około 170). Rozkładowy czas przejazdu tramwajów między al. Bohaterów Warszawy, a Krzekowem to 12 minut. Cztery tramwaje zapewnią więc przyzwoitą częstotliwość.

Kiedy ciąg dalszy przebudowy ul. Szafera?

Kiedy to wszystko nastąpi? Na pewno jesteśmy blisko ogłoszenia przetargu na prace budowlane. [Ciąg dalszy budowy ul. Szafera ma być dofinansowany z Rządowego Funduszu „Polski Ład”](#). Program Inwestycji Strategicznych. To 56,52 mln zł, czyli 90 proc. szacunkowych kosztów części drogowej. Linię tramwajową Szczecin musi sfinansować sam.

Dofinansowanie oznacza jednak, że przetarg musi być ogłoszony do 15 maja tego roku. Na razie jesteśmy na finale przetargu na aktualizację projektu i późniejszy nadzór autorski. Przetarg był

konieczny, bo firma BPBK S.A. Gdańsk, która prawie dziesięć lat temu przygotowała projekt, w międzyczasie upadła.

W przetargu wystartowała tylko jedna firma: Pracownia Projektowa Maciej Sochanowski, która zaoferowała wykonanie zadania za 921 270 zł. To dużo mniej niż zakładały w budżecie Tramwaje Szczecińskie (2 269 350 zł). Zespół pracowni Sochanowskiego, jeśli jego oferta zostanie wybrana, a na to się zanoszą, będzie miał na aktualizację dokumentacji 30 dni. Potem będzie odpowiedzialny m.in. za „Udzielanie odpowiedzi na pytania zadawane przez wykonawców w toku postępowania na roboty budowlane dotyczące dokumentacji projektowej i aktualizacji dokumentacji”. Następnie, przez dwa lata (bo tyle ma trwać inwestycja), projektanci mają sprawować nadzór nad budową.