


## Nowe linie tramwajowe w Szczecinie. Najpierw na Słoneczne i Majowe

Marek Jaszczyński 24 stycznia 2016 



**To finał naszej redakcyjnej akcji. Razem z wami pokazaliśmy, gdzie powinny zostać poprowadzone nowe linie tramwajowe. Najwięcej osób opowiedziało się za budową linii na Prawobrzeżu, od pętli „Turkusowa” w kierunku osiedli: Słonecznego i Majowego. Nie zapominamy też o drugiej nitce w kierunku osiedla Bukowego**

Kiedy skończyliśmy budować pierwszy etap Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju od razu pojawiły się głosy, że tramwaj urywa się dość nieoczekiwanie w miejscu oddalonym od osiedli. To był punkt wyjścia do rozpoczęcia w „Głosie” dyskusji nad przyszłością komunikacji tramwajowej w mieście.

Co nas czeka w najbliższych latach? Te inwestycje oznaczyliśmy literą M (planowane przez miasto). To budowa łącznika z pętli w Lesie Arkońskim do al. Wojska Polskiego (co jest planowane na lata 2016-2017). Na skrzyżowaniu al. Wojska Polskiego, ul. Szafera i ul. Spacerowej powstanie rondo wraz z torowiskiem, które pozwoli pojazdom szynowym na jazdę we wszystkich kierunkach. Wybudowany łącznik teoretycznie pozwoliłby na wydłużenie linii kończących bieg w Lesie Arkońskim aż do pętli „Głębokie”. Ale nie tylko. Mogłaby powstać linia okólna jadąca z Pomorzana przez centrum i z powrotem przez al. Wojska Polskiego. Doprowadzenie torowiska przez Spacerową do alei otwiera także nowe perspektywy: wydłużenia linii tramwajowej do hali Azoty Areny przy ul. Szafera.

Druga planowana inwestycja to budowa nowego torowiska wraz z pętlą tramwajowo-autobusową na Gumieńcach. Torowisko będzie przebiegać w pasie rozdziału na ul. Ku Słońcu, pętla zaś powstanie na przeciwko CH Ster. Realizację przedsięwzięcia zaplanowano

na lata 2019-2020. Zmieniony będzie także układ drogowy oraz infrastruktura towarzysząca m.in.: perony przystankowe, chodniki, ścieżki rowerowe oraz zagospodarowanie terenu. Wybiegając w przyszłość zaznaczyliśmy też tory na Łasztowni przez planowany most Kłodny. Ale to pieśń przyszłości.

### Prawobrzeże

Tyle plany władarzy naszego miasta. Ale na co liczą nasi Czytelnicy? Najwięcej głosów padło na rozbudowę Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, ale niekoniecznie prosto i szybko do Kijewa.

Na naszej mapie jest to linia z numerem 1. - Jedna linia powinna wjeżdżać w osiedle Słoneczne, a druga musi jechać pod górę na osiedle Bukowe. Innej możliwości nie ma. Wtedy skorzystają mieszkańcy ze Słonecznego, Bukowego i Majowego, czyli najliczniejszych osiedli - mówi Robert Łubiński ze Szczecińskiego Towarzystwa Miłośników Komunikacji Miejskiej. Rozwidlenie powinno być poprowadzone po kilkuset metrach za pętlą Turkusowa, mniej więcej na wysokości ulicy Jasnej. Jedna linia powinna iść w lewo (1a), w osiedle Słoneczne przez ul. Jasną w stronę Heliosów, a następnie - co powinno być przedmiotem opracowania planistycznego - linia musi skrócić między blokami z ul. Jasnej i dojechać od ul. Łubinowej. Tam trzeba będzie wytyczyć nowy odcinek ulicy, chodzi o równoległy odcinek do ul. Struga, żeby linia nie musiała dojeżdżać do ul. Struga. Z ul. Łubinowej może wrócić do linii kolejowej, gdzie pierwotnie miał być poprowadzony drugi etap. Tak poprowadzona linia obsłuży całe osiedle Słoneczne. Zdaję sobie sprawę, że to trochę inna trasa niż jadą autobusy, ale połączy większość przystanków, gdzie zatrzymują się autobusy. Tramwaj będzie dojeżdżał w pobliże domów, a później pojedzie w rejon pętli autobusowej przy ul. Łubinowej i wróci na pierwotną trasę, wzdłuż starej linii kolejowej, a być może warto zastanowić się nad modyfikacją, by obsłużyć komunikacyjnie osiedle Nad Rudzianką lub Kijewo, ale Kijewo w rejonie ul. Niedźwiedziej.

A południowa odnoga drugiego etapu SST (1b)? - Najprawdopodobniej musiałyby iść obok zabudowy osiedla Bukowego i przeciąć ul. Pszenną. Następnie pod górkę z zachowaniem dopuszczalnych pochyleń. Torowisko może iść mniej więcej wzdłuż granicy zabudowy, tu gdzie jest pętla autobusowa na osiedlu Bukowym - tłumaczy Robert Łubiński. - W tym miejscu nowa linia tramwajowa będzie mogła wejść w osiedle i będzie tu można wygospodarować miejsce na pętlę tramwajową. Torowisko na najwyższą część, czyli do ul. Kolorowych Domów pewnie nie dojedzie, ale przy odpowiednim wytrasowaniu odcinka przystanki tramwajowe mogłyby być na tyle blisko, że dla mieszkańców przesiadka na tramwaj nie będzie gorszym rozwiązaniem niż korzystanie z autobusu. Zdaję sobie sprawę, że zaprojektowanie takiej trasy tramwajowej wymaga odpowiednich prac planistycznych i projektowych. Do rozważenia jest też pomysł, czy nie warto byłoby tej trasy przedłużyć do osiedla Nad Rudzianką. Warto, żeby trasa prowadziła dalej na wschód, gdzie przybliżeniu jeździ autobus linii nr 84.

## Lewobrzeże

Tu najwięcej głosów padło na linię przez ulicę 26 Kwietnia, w kierunku ul. Szafera (2).

To trasa tramwajowa w pasie zieleni, wzdłuż ulic: 26 Kwietnia, Taczaka, Szerokiej, Szafera, Arkońskiej do pętli w Lesie Arkońskim. Trasa ta według założenia stałaby się przedłużeniem Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju w lewobrzeżnej części miasta. Zdecydowanie zaspokoiłaby potrzeby komunikacyjne mieszkańców lewobrzeżnych osiedli. Przede wszystkim tramwaj odciążałby na odcinku Wyszyńskiego - Osiedle Przyjaźni przepełnione do granic możliwości autobusy linii 75 - uważa Mariusz Tarka, miłośnik komunikacji.

Pojawił się pomysł z modyfikacji tej trasy, czyli wjechania tramwaju w osiedle.

Linia na wprost obsługiwałaby tylko okolice ulic 26 Kwietnia i Taczaka, bo przejeżdżałaby ledwie skrajem osiedli. Czy nie lepszym rozwiązaniem byłoby tu poprowadzenie linii przez ulice Santocką i Witkiewicza, jak obecnie jeździ autobus linii nr 75? Ideą tramwaju nie jest to, żeby szybko dojechać do celu, ale to, żeby przystanki były jak najbliższe celów ruchu, zwłaszcza skupiska mieszkaniowe, miejsca pracy i szkoły. Tyle, że ulice Santocka i Witkiewicza nie były budowane z myślą o tramwaju. Szerokość pasa drogowego najprawdopodobniej umożliwi budowę linii, tylko trzeba określić czy tory będą poprowadzone środkiem, czy z boku ulicy - proponuje Robert Łubiński.

Sporym zainteresowaniem cieszyła się też koncepcja budowy tej linii etapami, którą zaproponował red. Jarosław Dworzyński, wydawca "Głosu". To rozwiązanie z Gdańska. Rozumiem, że może zabraknąć pieniędzy na budowę całego odcinka od Turzynu do hali przy Szafera, dlatego można najpierw zbudować odcinek np. do Derdowskiego. Nie kończyłby się on tradycyjną pętlą, tylko tzw. końcówką. Do obsługi tej linii trzeba by kupić kilka tramwajów dwustronnych, np. używanych. Myślę, że dzięki temu mieszkańcy Kaliny dużo szybciej doczekaliby się wygodnej komunikacji.

Za kolejną ważną inwestycję tramwajową nasi Czytelnicy uznali trasę wzdłuż ulic Mieszka I i Cukrowej aż do ul. Bronowickiej lub z wariantem do ronda Hakena (3). Ta trasa odciążałaby już przepełnione linie autobusowe nr 61, 62, 81, 83. Obecnie w godzinach szczytu jest trudno wsiąść do któregośkolwiek z wymienionych autobusów - mówi Mariusz Tarka. - Trasa ta mogłaby stać się przedłużeniem choćby linii 4, która obecnie służy studentom z wydziałów na ul. Żołnierskiej, Mickiewicza, Wawrzyniaka. Inwestycja posłużyłaby nie tylko studentom, ale też jako odciążenie zakorkowanej ul. Mieszka I w okresie Wszystkich Świętych, kiedy to również niemożliwym jest wejście do zatłoczonego autobusu.

Nasi Czytelnicy zwrócili również uwagę na potrzebę przywrócenia tramwaju na al. Wojska Polskiego w Śródmieściu. (4).

Powodem likwidacji trasy tramwajowej w ciągu al. Wojska Polskiego na odcinku pl. Szarych Szeregów - pl. Zwycięstwa była ogólnoswiatowa moda na likwidację tramwajów uważanych w tamtym okresie za zawałdrogi - miały królować autobusy. Jak okazało się po latach, likwidacja trasy na al. Wojska Polskiego, ul. Jagiellońskiej (Piastów - Wojska Polskiego), ul.

Obrońców Stalingradu (plac Zgody - plac Żołnierza) była poważnym błędem - mówi Janusz Światowy, pasjonat komunikacji. - Wspomniane ulice na tych odcinkach uległy powolnej degradacji.

Niewiele brakuje, żeby usprawnić dojazd z al. Wojska Polskiego do hali Azoty Arena (5). Wystarczy poprowadzić kilkusetmetrowy odcinek w górę ul. Szafera.

Kolejna linia choć krótka mogłaby usprawnić podróżowanie między Nowym Miastem a Turzynem (6), to budowa fragmentu torowiska na ul. Narutowicza, między ul. Potulicką a al. Piastów.

Nie można zapominać o budowie nowej linii z Niebuszewa przez Trasę Północną, fragmentem ul. Przyjaciół Żołnierza i ul. Krasińskiego do centrum (7).

Kto wie, kiedy i czy w ogóle ta ostatnia ulica będzie poszerzona, ale przy otwartym podejściu do projektowania, da się poprowadzić torowisko nie czekając na poszerzenie ul. Krasińskiego. Przecież na samym dole teje ulicy kursuje „trójka” - czy przedłużenie linii w górę coś by zmieniło? Korki są, ale dzięki tramwajowi będzie mniej samochodów, bo przecież chodzi o to, żeby kierowcy przesiedli się z samochodów do transportu zbiorowego. Prawdopodobnie byłaby przy tym konieczna przebudowa wiaduktu nad linią kolejową - uważa Robert Łubiński.

Linia tramwajowa miałaby iść Trasą Północną (trzeci etap równoległe do ul. Ostoi - Zagórskiego) aż do ul. Szosa Polska, gdzie wokół Galerii Północ miałaby powstać pętla tramwajowa. Fragment ul. Warcisława (od ul. Przyjaciół Żołnierza) i ul. Królewskiego mają rezerwę terenu pod torowisko.