

Tramwajem bez pętli?

Nie przespać rewolucji

Utracić pasażera komunikacji miejskiej jest łatwo, odzyskać – niezwykle ciężko. A do takich sytuacji dochodzi, gdy np. wstrzymany jest ruch tramwajów z powodu remontu trasy lub budowy jakiegoś odcinka. W Szczecinie do takich sytuacji wkrótce zacznie dochodzić, bo w planach jest przebudowa kilkunastu kilometrów. Na ten cel miasto ma do wykorzystania ponad 300 mln zł i 3 lata.

– W takim przypadku zamyka się na dłuższy okres całe trasy. Nawet jeśli remontowany jest odcinek 150 m, jak to miało miejsce podczas wakacji z powodu przebudowy łuku torów przy Turzynie – ubolewa dr Krystian Pietrzak ze Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, oddział w Szczecinie. – Nie wspomnę już o wyłączeniu całego odcinka niemal z centrum miasta do pętli w Lesie Arkońskim, kiedy to przez kilka miesięcy prowadzono prace na samej pętli i w okolicach.

Szczecin na takie sytuacje nie jest gotowy. Remont czy przebudowa torowiska oznacza zawieszenie lub skrócenie czasem kilku linii. Do tego trzeba znaleźć autobusy zastępcze. Pasażerom funduje się

Są z powodzeniem wykorzystywane do rozbudowy sieci tramwajowych we Francji czy Hiszpanii.

– Można powiedzieć, że staliśmy się ich ofiarą. Początkowo przebudowaliśmy 6 wagonów jednokierunkowych, potem kupiliśmy 50 nowych, a w obecnie prowadzonym przetargu na 123 wagony aż 85 ma być dwukierunkowych – wylicza Grzegorz Madrjas z Tramwajów Warszawskich.

Zaletą takiego rozwiązania jest oszczędność terenu – tramwaj nie potrzebuje klasycznej pętli, by zmienić kierunek jazdy. Choć nieco droższy w zakupie, część jego elementów zużywa się bardziej równomiernie, więc przy rozsądnym użytkowaniu może być



Nakładka wykorzystana w ul. Żołnierskiej.

Fot. Mirosław WINCONEK

dłuższą podróż, bo autobusy stoją w korkach, co zmusza do dodatkowych przesiadek i zapewnia znacznie gorszy komfort podróżowania. Autobusy są mniej pojemne i właśnie ze względu na korki kursują nieregularnie. Rozwiązaniem tego problemu są tramwaje dwukierunkowe.

– To żadna nowość, po raz pierwszy z takim wagonem mieliśmy do czynienia pod koniec XIX wieku – wskazuje Wojciech Tulibacki, prezes MPK Poznań. – Wtedy na trasę wyruszył pierwszy tramwaj, do którego można było wsiadać i wysiadać zarówno z prawej, jak i z lewej strony, a konie podczepiało się raz z przodu, raz z tyłu.

Dziś Poznań korzysta z kilkadziesiątu wagonów dwukierunkowych. To zarówno wagony 50-letnie, z demobilu, jak i zamawiane nowe. Takie tramwaje można spotkać także m.in. w Gdańsku, Elblągu, Olsztynie, na Śląsku i w Warszawie.

tańszy w eksploatacji. Podczas wypadku czy awarii jednego składu pozostałe można skierować na trasy skrócone lub uruchomić wahadłowo.

– Jeśli planujemy prace na dłużej niż dwa tygodnie, stosujemy specjalną nakładkę na tory – mówią zgodnie przedstawiciele Warszawy i Poznania. – Jej montaż zajmuje zaledwie jedną noc. Koszty społeczne, czyli zadowolenie pasażerów, są ogromne.

W Szczecinie taką nakładkę zastosowano raz – podczas przebudowy torowiska u zbiegu ulic: Mickiewicza, Żołnierskiej, Wernyhory i Reduty Ordona. Dyskusja, czy nakładki i wagony dwukierunkowe pojawią się w Szczecinie, odbyła się w czwartek w szczecińskim UM podczas IX konferencji „Szanse rozwoju transportu publicznego w aglomeracji szczecińskiej”. ©

Tomasz TOKARZEWSKI