

Tramwaje w niechlubnym rankingu

Tomasz TOKARZEWSKI

Co kilkanaście dni szczecińskie tramwaje wypadają z torów. Tak przynajmniej wynika z rankingu opublikowanego przez jeden z ogólnopolskich dzienników. Pod względem wykolejeń – w okresie od stycznia do października Szczecin zajmuje 3. miejsce w kraju. Daleko za „Tramwajami Śląskimi” SA i wrocławskim MPK, które mają jednak bardziej rozwiniętą sieć. Podobnie jak miasta, które znalazły się na dalszych pozycjach, czyli Łódź, Poznań czy Kraków.

Ze statystyk wynika, że od stycznia do października bieżącego roku tabor spółki „Tramwaje Szczecińskie” wykolejał się 23 razy. To – biorąc pod uwagę stan szczecińskich torowisk i wieloletnie zaniedbania w ich modernizacjach – naprawdę niewiele. W latach 2019-2020 firma odnotowała 55 takich zdarzeń.

Gdzie najczęściej dochodziło do wykolejeń?

– W latach 2019 – 2020 najczęściej dochodziło do wykolejeń na pętli Pomorzany, ciągu ul. Kolumba-Nowa, pl. Rodła, przy ul. Wiszesława w okolicach zajezdni Gołecin oraz na trasie Matejki-Piłsudskiego – wlicza Hanna Pieczyńska, rzecznik prasowy spółki „Tramwaje Szczecińskie”. – Warto jednak pamiętać, że prawie wszystkie te miejsca podlegają obecnie gruntownemu remontowi.

To ważne, bo właśnie fatalny stan torowisk znalazł się na pierwszym miejscu wśród przyczyn wykolejeń. Kolejne to „ciało obce” w rowku szyny, czyli np. kamień, na którym koło podskakuje i wykoleja wagon. Kolejną przyczyną ujęta na liście to warunki atmosferyczne, dopiero na 4. miejscu jest błąd motorniczego, czyli m.in. niedostosowanie prędkości pojazdu do ograniczenia na danym odcinku torowiska.

– Wpływ na większość wykolejeń tramwajów mają czynniki zewnętrzne, czyli znajdujące się

efekt działań podejmowanych na mniejszą lub większą skalę zarówno przez miasto, jak i przez spółkę. Ich skutki odczuwamy boleśnie wszyscy, ponieważ z powodu konieczności wykorzystania środków unijnych w ograniczonym czasie doszło do kumulacji robót. Dzięki funduszom na modernizację torowisk miasto może przebudować przy okazji zaniedbane przez

wtedy 5,98 km toru, m.in. w ul. Kwiatowej wraz z pętlą od ul. Ku Słońcu do Okulickiego, ul. Ku Słońcu od ul. Krętej do Kwiatowej, ul. Ku Słońcu od bramy głównej cmentarza do ul. Tenisowej, ul. Sikorskiego wraz z pl. Kościuszki, pętlę Krzekowo i Las Arkoński oraz fragmenty al. 3 Maja i Bohaterów Warszawy.

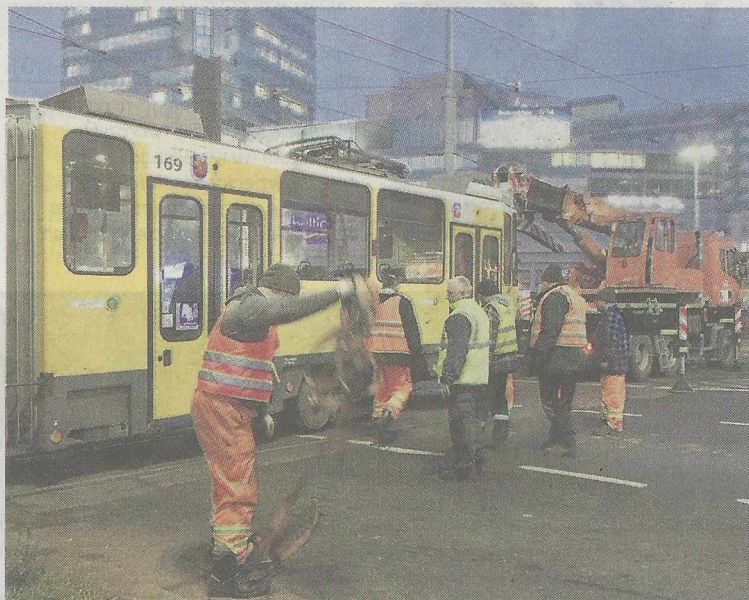
Następnie pojawiła się możliwość aplikowania do środków unijnych, dzięki czemu w ramach projektu pn. „Przebudowa torowisk w Szczecinie – etap I”, współfinansowanego z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013, zrealizowano w latach 2012 – 2015 przebudowę niemal 20 km torowisk.

– Te prace objęły ul. Wawrzyńska, skrzyżowanie al. Bohaterów Warszawy z ul. Jagiellońską, węzeł Brama Portowa, al. Piastów i ciąg ul. Energetyków – Gdańska – Basen Górniczy wraz z pętlą – przypomina rzecznik TS. – Z kolei w ramach II

Wyszyńskiego. Kolejne zadanie, które właśnie jest realizowane, objęło ciąg al. Niepodległości – pl. Żołnierza Polskiego – al. Wyzwolenia – pl. Rodła do ronda Giedroycia, ul. Kołłątaja – ul. Asnyka – pętla Niebuszewo, pl. Żołnierza Polskiego – pl. Hołdu Pruskiego – ul. Matejki – al. Piłsudskiego do pl. Rodła. Zgodnie z harmonogramem planowane zakończenie robót to listopad 2022 r.

– Rok dłużej – do listopada 2023 r. z utrudnieniami trzeba się będzie liczyć na trasie Nabrże Wielkie, Nowa, Dworcowa, Kolumba, Chmielewskiego, Smolańska i al. Powstańców Wielkopolskich, gdzie zaplanowano również rozbudowę pętli Pomorzany – przypomina Hanna Pieczyńska. To kolejne 12,8 km toru pojedynczego.

Przewrotnie można powiedzieć, że w najbliższych kilkunastu lub nawet kilkudziesięciu miesiącach liczba wykolejeń szczecińskich tramwajów znacząco spadnie. Po prostu niewiele pozostanie tras, po których będą mogły w tym czasie kursować. Ale potem powinno być również lepiej, niż w minionych latach. Prace objęły bowiem ponad 60 km z liczącej 125 km sieci. Część tras, jak ta łącząca Las Arkoński z al. Wojska Polskiego i dalej do pętli przy ul. Szafera czy odcinek Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju do ul. Turkusowej powstały od podstaw. Jeśli będzie tam dochodzić do wykolejeń, na pewno nie będą to zdarzenia spowodowane fatalnym stanem torowiska. ©



Fot. Hironosaw WINDCONEK

◀ Modernizowany obecnie pl. Rodła to jedno z miejsc, w którym w ostatnich latach często tramwaje wypadają z szyn.

poza pojazdem – dodaje Hanna Pieczyńska. – Czasami jest jednak tak, że nie ma możliwości ustalenia przyczyny wykolejenia.

Malejąca liczba wykolejeń (23 w ciągu 10 miesięcy tego roku i 55 w dwóch poprzednich latach) to

dziesięciolecia ulice, chodniki i cała związana z tym infrastrukturą.

Po długich latach zastój pierwsze, niewielkie jeszcze wtedy prace, przeprowadzono ze środków własnych firmy w latach 2008 – 2015. Przebudowano

etapu, współfinansowanego z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura, i Środowisko na lata 2014 – 2020 prace objęły 22,83 km toru.

Dzięki temu wymieniono szyny na pl. Szarych Szeregów i węzle