

Betonowe torowisko na ul. Sosabowskiego jest zbędne. Między szynami mogła być trawa. Byłoby taniej, ładniej i ciszej

23.08.2024, 07:42, Andrzej Kraśnicki jr

Osadzone na betonie tory tramwajowe na nowej ulicy Sosabowskiego w Szczecinie mogły być tzw. zielonym torowiskiem. ZDiTM nie ma bowiem planów skierowania na ten szlak tramwajowy także autobusów komunikacji miejskiej.

Kończącą się budową nowego odcinka ulicy Sosabowskiego zainteresował się radny Przemysław Słowik (KO, Partia Zieloni). Chodzi o część, na której są tory tramwajowe dla linii 5 i 7, czyli od ulicy Szafera do ul. Żołnierskiej. Są one osadzone na betonowym fundamencie i oblane betonem. Dzięki temu na torowisko mogą wjechać także autobusy. Tylko czy to konieczne?

Pytania o betonową ulicę Sosabowskiego

Radny Słowik, kierując interpelację do prezydenta miasta, zwrócił na to uwagę:

"Nowe torowisko na całej długości ulicy zostało wybetonowane, a można było wybudować zielone torowisko, które redukuje hałas, zmniejsza poziom drgań podłoża, retencjonuje wodę, pochłania zanieczyszczenia powietrza, schładza okolice, jest tańsze niż betonowe i ogólnie podnosi estetyczne walory okolicy. Mimo to ponownie zastosowano betonowe torowisko. Ulica Sosabowskiego posiada po dwa pasy ruchu w każdą stronę, nawet gdyby było w planach przeprowadzenie tamtędy linii autobusowej, to nie trzeba jej wprowadzać na torowisko przy tak przeskalananej jezdni".

Radny spytał, dlaczego przedłużenie linii tramwajowej na ul. Sosabowskiego nie zostało zrealizowane w technologii zielonego torowiska? I czy może jednak torowiskiem zostanie poprowadzony buspas, a jeśli tak, to jaka linia będzie tamtędy przejeżdżać?

Ulica Sosabowskiego. Po co tory na betonie?

Odpowiedź podpisana przez zastępcę prezydenta Szczecina Łukasza Kadłubowskiego (odpowiedzialnego za komunikację), nie pozostawia złudzeń. Betonowe torowisko na ul. Sosabowskiego nie ma teraz, ani w bliżej określonej przyszłości sensu.

Betonowy pas autobusowo-tramwajowy może się przydać, gdyby doszło do awarii zatrzymującej ruch tramwajów. Wówczas na tory mogłyby wjechać autobusy zastępcze. Jednak awaria tramwajów nie

oznacza, że autobusy muszą wjeżdżać na tory. Krótki odcinek ul. Sosabowskiego mogą pokonać jezdnią.

Jak to w ogóle się stało, że zdecydowano się na beton, a nie szyny osadzone na betonowych podkładach pokrytych zielenią, czyli tak jak jest np. na al. Piastów?

"W chwili obecnej organizator transportu publicznego w Szczecinie ([ZDiTM](#)) nie planuje uruchomienia linii autobusowej kursującej po torowisku tramwajowym w ciągu ul. Sosabowskiego" - napisał Łukasz Kadłubowski.

Owszem, linie autobusowe w tym rejonie są, ale pozostaną one na ul. Szerokiej, by zapewnić prosty dostęp do komunikacji miejskiej także mieszkańcom sąsiednich ulic (Drozdowej, Żyznej itd.).



Zielone torowisko w alei Piastów CEZARY ASZKIEŁOWICZ

Łukasz Kadłubowski wyjaśnia, że projekt (powstał w 2017 roku) oparł się na uzgodnieniach z Tramwajami Szczecińskimi i ZDiTM.

Ulica Sosabowskiego w Szczecinie. Brak planowania

Radny Przemysław Słowik, kiedy zadzwoniliśmy do niego z pytaniem, jak ocenia te sprzeczności (wola betonowania torowiska, a potem inna koncepcja przebiegu linii autobusowych), podsumował sprawę krótko: - Tak wygląda brak planowania.

W przypadku ulicy Sosabowskiego nie chodzi tylko o estetykę, retencję itp. ale przede wszystkim o hałas. Tramwaje przetaczające się nowym torowiskiem z szynami w betonie są bardziej hałaśliwe niż gdyby jechały po zielonym torowisku. Skargi okolicznych mieszkańców na hałas już docierają do radnych, a ci piszą interpelacje. Na razie otrzymują identyczną odpowiedź: na etapie projektowania

nie przewidziano nadmiernego hałasu. Badania zostaną przeprowadzone w ciągu 12 miesięcy od zakończenia inwestycji.

- I dopiero wtedy zapadnie decyzja o ewentualnym ustawieniu ekranów dźwiękochłonnych - mówi radny Słowik. - To już będzie jednak osobna inwestycja, za którą dodatkowo zapłacimy.

Zielone torowiska w Szczecinie

Ostatnie zielone torowiska, jakie powstały w Szczecinie, są w ciągu al. Piastów, od pl. Szarych Szeregów do pl. Szrockiego.



Zielone torowisko na al. Piastów ŁUKASZ WĄDOŁOWSKI

Krótki odcinek powstał w tym samym czasie na ul. Wawrzyniaka, a także na ul. Gdańskiej. Pozostałe - w tym na całym ciągu al. Wyzwolenia - są osadzone w betonie, by umożliwić kursowanie po nich autobusów komunikacji miejskiej. To teoretycznie dobre rozwiązanie, bo na wydzielonych torach autobusy nie stoją w korkach. Wspólne są też przystanki, co ułatwia przesiadanie się. Była jednak alternatywa, czyli budowa wspólnych przystanków z betonową nawierzchnią. Poza nimi autobusy mogły być skierowane na buspasy wydzielone z jezdni dla samochodów. To by jednak oznaczało, że na al. Wyzwolenia z trzech ogólnodostępnych pasów, zostałyby dwa. O takich modyfikacjach władze miasta nie chciały jednak słyszeć, zastępując się przy tym zapisami miejscowych planów zagospodarowania, które zależą jednak przecież od władz miasta. Tego typu nastawienie wyszło na jaw, gdy [Wyborcza zaproponowała, by wewnętrzne, trzecie pasy ruchu na al. Wyzwolenia między pl. Rodła, a pl. Żołnierza, przeznaczyć na szpaler drzew](#). Prezydent miasta się na to rozwiązanie nie zgodził.



Aleja Wyzwolenia. Widok od strony pl. Rodła. Wizualizacja z drzewami Andrzej Kraśnicki jr/Anonimowy Twórca