

SST spowoduje wyeliminowanie niektórych linii autobusowych oraz ograniczenie liczby autobusów. Z jednej strony to wpłynie korzystnie na ekologię, ale mieszkańcy prawobrzeżnych dzielnic będą musieli pożegnać się z dotychczasowym sposobem podróżowania w kierunku lewobrzeża. Dlaczego? Do lamusa miałyby odejść tak popularnie obecnie linie pospieszne.

#### Jak może być

Założenia zostały przedstawione w czasie VI konferencji naukowo technicznej „Rozwój transportu publicznego w aglomeracji szczecińskiej”. Niezbędne zmiany w obsłudze prawobrzeża przedstawił dr inż. Stanisław Majer z Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie.

– Z tego co mi wiadomo te propozycje są zbieżne z tym, co proponuje Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego – mówi Majer. – Dziś trasy autobusów i tramwajów pokrywają się od Bramy Portowej do Basenu Górniczego. Jeżeli będą się pokrywać po uruchomieniu SST to będzie to niegospodarności. Likwidacja linii pospiesznych to konsekwencja budowy nowej linii.

Do likwidacji miałyby pójść linie pospieszne A (176 kursów), B (184), D (47), E (54). Linia C (81 kursów) miałaby zostać skrócona do Basenu Górniczego, a linia G (22) do pętli Turkusowa. W godzinach szczytu liczba kursów linii A, B, C, D, E, G wynosi 27 (co 2 minuty i 13 sek.), co oznacza 4698 pasażerów na godzinę. Dla porównania Szczeciński Szybki Tramwaj w godzinach szczytu, w dzień powszedni ma 30 kursów na godzinę (co 2 minuty kurs), co oznacza 5880 pasażerów na godzinę.

– Godziny poza szczytem, 15 kursów na godzinę, co 4 minuty kurs, a liczba miejsc udostępnianych w godzinie (zdolność przewozowa) wyniesie 2940 pasażerów na godzinę – wyjaśnia Stanisław Majer z ZUT.

SST spowoduje też zmiany w siatce połączeń autobusów zwykłych. Linia nr 54 zostanie skrócona do pętli Turkusowa, podobnie linia nr 84, 73, 79. Linia nr 65 pojedzie zmienioną trasą do pętli Turkusowa. A autobusy nr 55 dojadą tylko do przystanku „Gryfińska”. Z rozkładu zniknie autobus linii nr 71. Linia 77 pojedzie zmienioną trasą przez ulicę Gryfińską, natomiast linia 64 zwiększy częstotliwość kursów z 3 do 5 kursów. Bez zmian pozostaną kursy linii 66.

Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego tłumaczy, że nie jest jeszcze przesądzone. Jedno jest pewne, na prawobrzeżu siatka połączeń będzie tworzona od nowa.

– Równoległe do opracowania Programu Funkcjonalno – Użytkowego na parking Park&Ride (parking typu „parkuj i jedź” – umożliwiający zostawienie pojazdu i przesiadkę na pojazd komunikacji zbiorowej – przyp. red.) i na pętlę na Turkusową zlecieliśmy wykonanie opracowania doty-

# Tramwaje kontra autobusy

**KOMUNIKACJA** Czy po uruchomieniu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju znikną dotychczasowe połączenia pospieszne? Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego podchodzi ostrożnie do tych rewelacji. Każe czekać.



– Nie po to modernizujemy za około 100 mln zł ciąg torowisk wraz siecią trakcyjną i podstacjami na Energetyków – Gdańskiej, budujemy za 165 mln zł SST (na zdjęciu) i kupiliśmy za 240 mln zł tramwaje niskopodłogowe do obsługi linii tramwajowych na Prawobrzeżu – żeby dalej utrzymywać „pośpiechy” – uważa Marek Goc, były radny.

czącego komunikacji – tłumaczy Dariusz Wołoszczuk ze ZDITM. – Zajmie się tym Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny. Do końca roku będziemy mieli informacje, w jaki sposób powinna ta komunikacja funkcjonować. Wtedy będziemy mogli rozstrzygnąć nie tyle o szczegółach, ale przynajmniej poczynić wstępne ustalenia. Powinniśmy tę komunikację na prawobrzeżu zbudować od początku.

#### Zostawcie pospieszne

Stowarzyszenie KoLibier wyraziło swój sprzeciw wobec proponowanych zmian zmierzających do likwidacji bądź ograniczenia ilości, długości i częstotliwości kursów linii pospiesznych.

– Kursujące z Bukowego, Słonecznego, Dąbia czy odległego Osiedla Kasztanowego linie są według pasa-

żerów najbardziej komfortowym środkiem publicznego transportu jakim można dostać się z prawobrzeżnych rejonów miasta do samego centrum – mówi Bogdan Roggenbuck ze stowarzyszenia KoLibier. – Autobusy pospieszne są znakomitą alternatywą dla zawodnego i nieelastycznego transportu tramwajowego. Nie zgadzamy się na „wpychanie” i „zmuszanie” mieszkańców Prawobrzeża do korzystania z tzw. „Szybkiego Tramwaju”, bo to prowadzi jedynie tego, że inwestycja ta jest głęboko nietrafiona. Nie może być tak, że na skutek poniesionych wydatków na nietrafiony projekt władze miasta chcą oszczędzać na jakości usług świadczonych mieszkańcom!

KoLibier zwraca uwagę na fakt, że przy jakiegokolwiek awarii trakcji, całe Prawo-

brzeże zostanie komunikacyjnie sparaliżowane jeśli cały potok pasażerów zostanie skanalizowany w „szybkim” tramwaju.

– Tzw. „Szczeciński Szybki Tramwaj” będzie dobrze służył jedynie osobom zamieszkałym bezpośrednio przy jego trasie i uważamy, że dostosowywanie całej komunikacji autobusowej na Prawobrzeżu pod tą jedną nową linię tramwajową jest szkodliwe i kosztochłonne – dodaje Bogdan Roggenbuck.

#### Drogi, ale jadą szybko

Zdaniem Bartośza Lemke, dziennikarza obywatelskiego, linie pospieszne, mimo swojej podwójnej ceny, są dla części pasażerów bardzo atrakcyjne czasowo, a bezkrytyczne podejście do próby ich likwidacji może skończyć się masowym protestem ze strony pasażerów.

– Decydując się na SST musimy sprawić, by ten tramwaj faktycznie był szybki i oferował standard czasowy taki jak linia pospieszna – mówi pan Bartoś. – Dziś na każdym skrzyżowaniu w centrum pojazd traci dużo czasu. SST to nie tylko odcinek Turkusowa – Basen Górniczy. Tramwaje powinny przyspieszyć np. chociażby między Bramą Portową a Turzynem, bo dziś wiążą się tam po 20 kilometrów na godzinę niezależnie od pory, bo sygnalizacja preferuje ruch samochodowy. Do 2020 roku powinno się też przystąpić do budowy linii tramwajowej na Warszawo. Krojenie całej komunikacji na prawobrzeżu pod 4-kilometryrowy odcinek linii będący etapem inwestycji może nie być najlepszym rozwiązaniem.

#### Pozyskać „niepasażerów”

Zdaniem profesora Wojciecha Bąkowskiego z Uniwersytetu Szczecińskiego, pod względem technicznym i organizacyjnym SST będzie funkcjonował.

– Natomiast są obawy że 60 – 80 procent obecnie jeżdżących pasażerów „tam i na powrót” będzie jeździła wolniej – mówi prof. Bąkowski. – W całym systemie pominięto sprawę ilu „niepasażerów” zostawi samochód osobowy, to jest najważniejszy problem, bo wszędzie w świecie o to się walczy. Przesiadają się, gdy uznają że w stosunku do samochodu uzyskają wartość dodaną.

Jak szacuje ekspert, problem kosztów w trakcji tramwajowej i koszty stałe wynoszą około 78-82 procent, a zmienne to reszta.

– One wzrosną przy zakupie nowych swingów i przy wydłużeniu linii – tłumaczy profesor Bąkowski. – W trakcji autobusowej to odpowiednio 65 – 70 procent. Ale tutaj koszty stałe zostają nie zmienione, a tylko zmienne się zmniejszą. Przyśpieszenie „Parkuj i jedź” będzie, ale nikt nie skorzysta, bo nie ma rozwiązania „strefy bez samochodu” i spowolnionego ruchu oraz informacji. Problemów jest więcej, są one powiązane, a nie są rozważane.

#### To trafna koncepcja

– Dr Majer przygotował bardzo trafne opracowanie i propozycje schematu sieci komunikacyjnej autobusów na Prawobrzeżu – zauważa Marek Goc, były radny. – W zasadzie nic dodać nic ująć, ZDITM winien zastosować te propozycje w praktyce. Czytam niektóre wypowiedzi miłośników czy innych osób, żeby pozostawić sieć linii autobusowych pospiesznych, ale to jest nieracjonalne.

Zdaniem Marka Goca, nie po to modernizujemy za około 100 mln zł ciąg torowisk wraz siecią trakcyjną i podstacjami na Energetyków – Gdańskiej, budujemy za 165 mln zł SST i kupiliśmy za 240 mln zł tramwaje niskopodłogowe do obsługi linii tramwajowych na Prawobrzeżu, żeby dalej utrzymywać „pośpiechy”.

Na stworzenie szybkiej komunikacji prawobrzeża z lewobrzeżem wydaję się około 500 mln zł.

– W tym punkcie chwalebny profesjonalizm dr. Majera, jego kompetencje i zdolność trafnej oceny rozwiązania kwestii komunikacji prawobrzeża z lewobrzeżem – mówi ekspert. – Niewątpliwie zwracam uwagę, że celem jest zwiększenie prędkości tramwajów obsługujących linie SST do 70 km/h, wprowadzenie „przystanków na żądanie” na Gdańskiej i wprowadzenie wielkopojemnych składów K4td na linie 2, 7, 8, aby uzupełnić niskopodłogowe PESH po kątem zdolności przewozowej. Uważam też, że rozważania będzie wymagać ewentualne zwiększenie częstotliwości kursowania pojazdów w szczególności na liniach 2, 8, gdzie w szczyt kursują co 12 minut. Być może celem będzie ich kursowanie co 6 minut. ■