

Rondo Giedroycia. Największy błąd torowej rewolucji w Szczecinie

13.11.2023, Andrzej Kraśnicki jr

W środku szczecińskiej torowej rewolucji wartej ponad 180 mln zł pozostawiono tory, zwrotnice, krzyżownice i nawierzchnię na rondzie Giedroycia mające 22 lata. Ten błąd skutkuje brakiem ciągłości pasów autobusowo-tramwajowych.

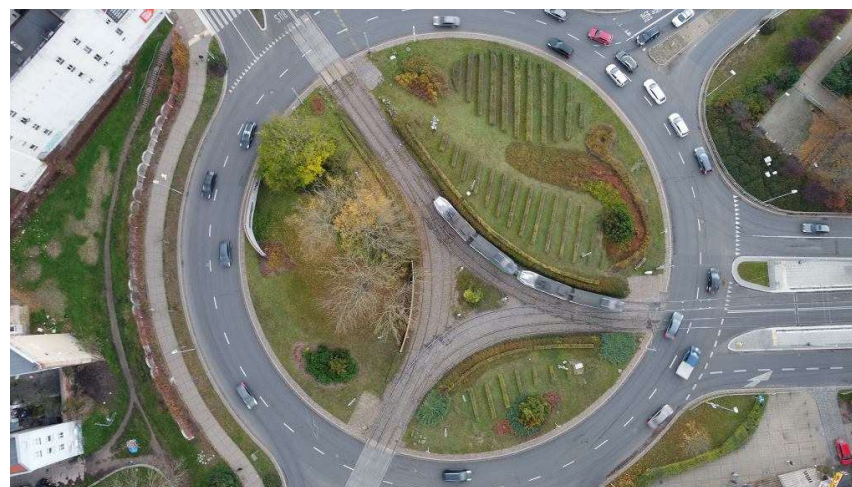
Rondo Giedroycia na Niebuszewie na początku XXI wieku zastąpiło uciążliwe skrzyżowanie, które już w latach 80. powodowało problemy komunikacyjne.



© AGENCJA wyborcza.pl
Skrzyżowanie przed przebudową. Fot. Sebastian Wołosz/ Agencja Wyborcza.pl

Rondo otwarto dla ruchu jesienią 2001 r. - niemal równo 22 lata temu.

Zakończona już na Niebuszewie modernizacja torów tramwajowych, w skali jakiej powojenny Szczecin wcześniej nie widział, była okazją, by od podstaw przebudować także torowisko na rondzie. Było to potrzebne z dwóch powodów. Po pierwsze - w 2001 r. tory na rondzie zbudowane zostały tradycyjną metodą, na podkładach i tłuczniu. To nie jest technologia, która wytrzyma 30 lat intensywnej eksploatacji. Szyny tworzą na rondzie łuki, przez co ulegają szybszemu zużyciu. To kwestia kilku lat, kiedy układ torowy i tak będzie musiał być wymieniony.



Rondo Giedroycia. Tory i nawierzchnia wewnątrz ronda powstały w 2001 roku Andrzej Kraśnicki jr

Drugi powód jest nie mniej ważny. Przebudowując al. Wyzwolenia i ul. Kółtąja na torach tramwajowych wyznaczono także pasy dla autobusów komunikacji miejskiej. Wydawało się czymś naturalnym, że owe pasy przetną także rondo. Tak jak jest na pobliskim rondzie Sybiraków.



Pas autobusowo tramwajowy na ul. Kołłątaja urywa się na wjeździe na rondo Andrzej Kraśnicki jr

Tak się jednak nie stało. Kierowcy autobusów linii B i 87 mają kategorię zakaz przejazdu przez środek ronda po torach. Dlaczego? Bo ciężkie pojazdy w kilka miesięcy doszczętnie zniszczyłyby zarówno brukową nawierzchnię wokół szyn, jak i same tory. To nie jest konstrukcja dostosowana do takich obciążeń. W dodatku murki wzdłuż torów na wyspie centralnej są zbyt blisko siebie i tramwaj z autobusem mogłyby się nie minąć.

W efekcie kierowcy autobusów linii B czy też 87, dojeżdżający pasem autobusowo-tramwajowym na ul. Kołłątaja, muszą przy wjeździe na rondo ostro skręcać, ale i tak wjeżdżają na wewnętrzny pas ruchu. Potem przebijają się przez zatłoczone rondo, a następnie szukają luki na pasie zewnętrznym, by wjechać na pas autobusowo-tramwajowy na al. Wyzwolenia. Nic dziwnego, że część z nich w ogóle nie korzysta z buspasa na ul. Kołłątaja, bo jadąc zwykłym pasem łatwiej jest wjechać na rondo.



Część kierowców autobusów (jak ten w prostokącie) nie korzysta z buspasa, bo łatwiej rondo pokonać wjeżdżając na nie z ogólnodostępnego pasa ruchu Andrzej Kraśnicki jr

O wiele prościej byłoby, gdyby autobusy mogły jeździć przez środek ronda tak jak tramwaje.

Dlaczego nie zmodernizowano ronda Giedroycia?

Decyzja o tym, by w ramach torowej rewolucji nie modernizować ronda, jest niezrozumiała. Ile zaoszczędzono? 10, może 15 milionów w skali ponad 180 mln zł. Przebudowa byłaby prosta, bo nie wymagała przekładania podziemnych instalacji. Tylko rozsunięcia murków i wymiany nawierzchni i torów wraz z podbudową.

Zaniechanie tych prac jest krótkowzroczne. Bo modernizacji wnętrza ronda i tak nie unikniemy. A jako osobna inwestycja będzie to znacznie droższe.

Nie mówiąc już o tym, że znów trzeba będzie zamknąć ruch tramwajowy na Niebuszewie na trzy, cztery miesiące. Zdumiewa wręcz fakt, że z tego samego, "oszczędnościowego" powodu miasto chciało odpuścić wymianę torów także na kawałku al. Wyzwolenia, od ronda Giedroycia w kierunku centrum. Stare tory na betonowych płytach planowano jedynie rozsunać, by na przystanku autobusowo-tramwajowym mogły mijać się autobusy. Taki scenariusz wypadł z planów dopiero w czasie przygotowywania inwestycji.

Na ul. Arkońskiej było podobnie

Miasto nie pierwszy raz fatalnie planuje torową inwestycję. Podobnie było na ul. Arkońskiej. Pierwszy etap jej przebudowy (wraz z ul. Niemierzyńską i częścią ul. Krasińskiego) nie obejmował pętli Las Arkoński. Kiedy przebudowa dobiegała końca, okazało się, że leżąca miesiącami odłogiem pętla jest w tak złym stanie, że nie wjadą na nią nowe tramwaje. Pętla przeszła prosty remont.