

## Dodatkowe zakręty, przystanki, buspasy, drogi rowerowe. Mamy projekt przebudowy torowisk

ANDRZEJ KRAŚNICKI JR 22.01.2018 02:27

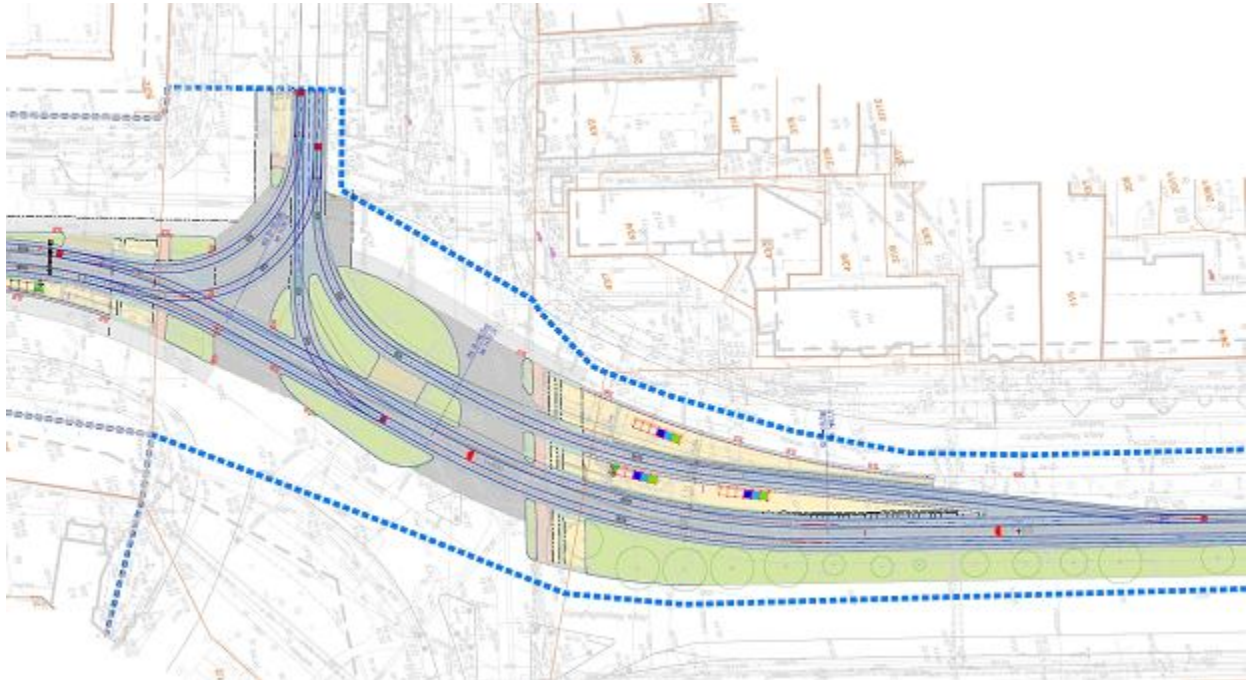


Modernizacja torowisk (Maciej Sochanowski/Agencja Gazeta)

To będą nie tylko nowe tory, ale także mnóstwo nowych rozwiązań komunikacyjnych i zmian w organizacji ruchu. Przedstawiamy projekt przebudowy torów tramwajowych na trasie od alei Niepodległości do Dworca Niebuszewo. To przedsięwzięcie będzie kluczowym elementem dofinansowanej z Unii Europejskiej modernizacji szczecińskich torowisk tramwajowych. Od podstaw zostanie zbudowana śródmiejska oś komunikacyjna. Zmieni się plac Rodła, częściowo także plac Żołnierza. Dobudowane zostaną dodatkowe zakręty, a przede wszystkim powstaną wspólne pasy dla tramwajów i autobusów. Komunikacja miejska nie będzie stała w korku z autami. Będą też nowe przystanki. Modernizacja oznacza też powstanie dróg rowerowych. Ten ostatni wątek będzie omawiany w środę w czasie spotkania organizowanego przez stowarzyszenie Rowerowy Szczecin (godz. 17.30. Koński

Kierat 14/15). Obecny będzie projektant - Maciej Sochanowski. A tymczasem prześledźmy krok po kroku co się zmieni. Poszczególne fragmenty projektu uzupełniamy zdjęciami satelitarnymi ułatwiającymi orientację.

## Nowy rozjazd na placu Żołnierza

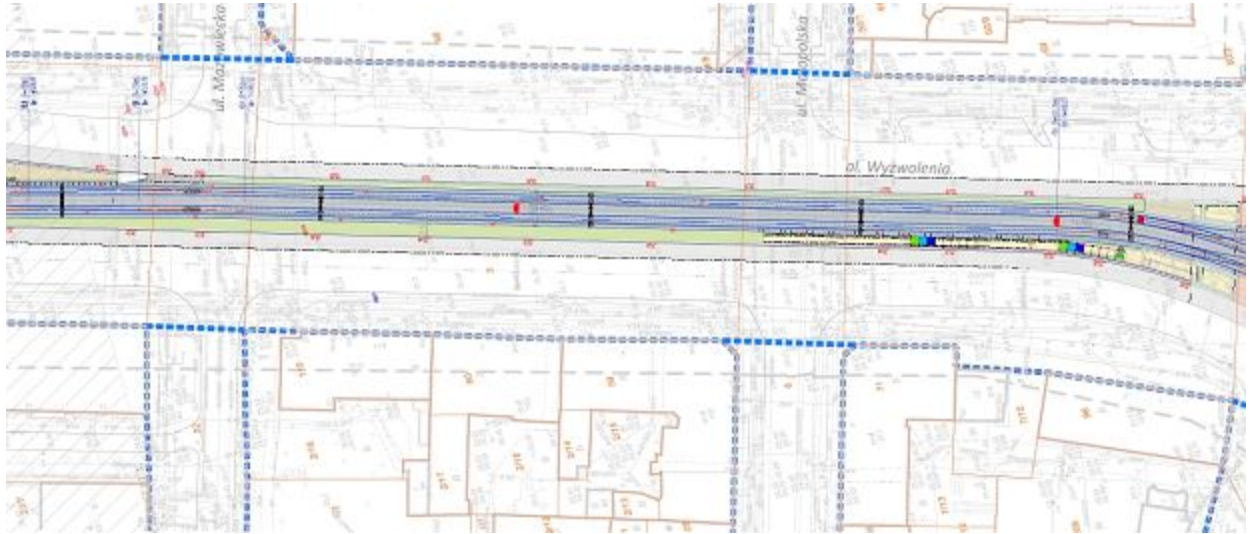


Maciej Sochanowski

Zaczynamy od fragmentu al. Niepodległości (po prawej) i placu Żołnierza (po lewej). Tu mamy jedną, ale istotną nowość. Dodatkowy zakręt łączący torowisko biegnące wzdłuż dawnej alei kwiatowej z aleją Wyzwolenia. Do czego może się przydać? Z jednej strony to oznacza po prostu bardziej elastyczną sieć tramwajową, co ma znaczenie przy awariach. W tym jednak przypadku znaczenie ma jednak to, że w przyszłości planuje się pociągnięcie torów od placu Żołnierza, obok zamku, do Odry i nowego mostu Kłodnego. Zakręt umożliwi skierowanie na tą trasę tramwajów jadących od strony placu Rodła.



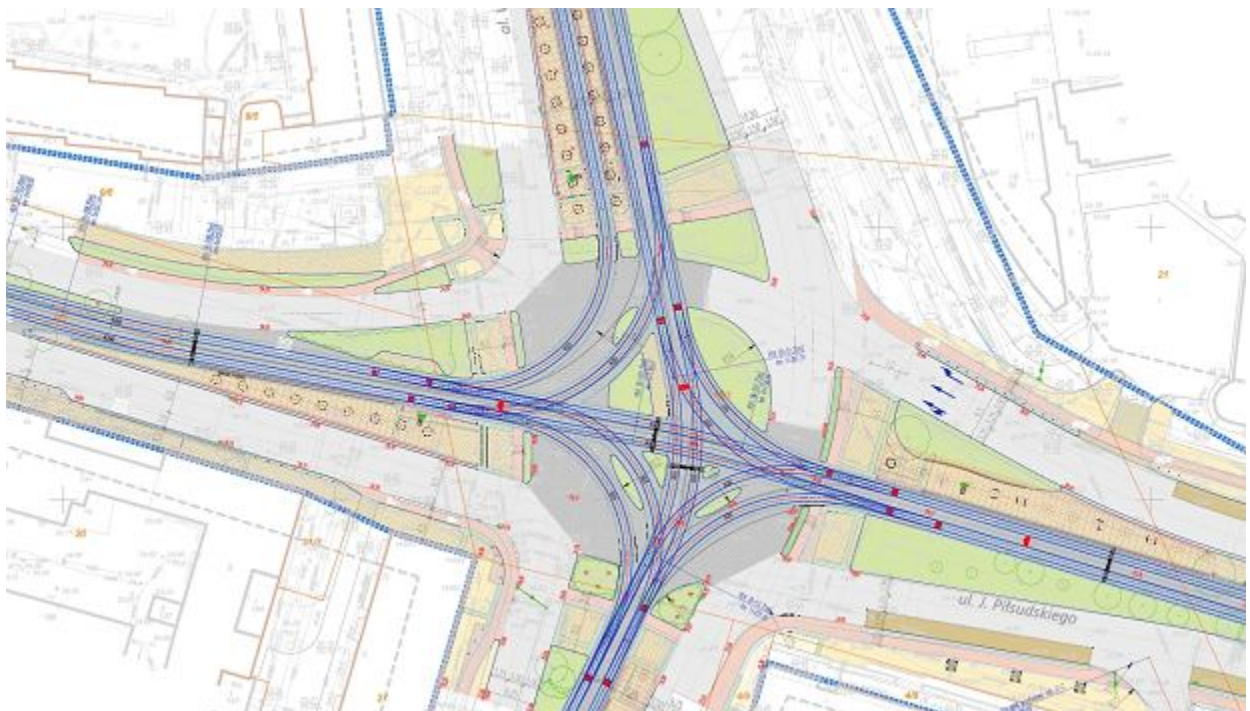
# Aleja Wyzwolenia



Maciej Sochanowski

Odcinek między placem Żołnierza, a placem Rodła nie zmieni się, poza wprowadzeniem jednego rozwiązania, które będzie zresztą cechą całego, zmodernizowanego torowiska. Będzie ono dostosowane do poruszania się po nim także autobusów. Parametry jezdni po obu stronach torów nie zmieniają się. Wyremontowane zostaną tylko pasy przylegające do torów, co będzie konsekwencją prac budowlanych na torowisku.

# Plac Rodła



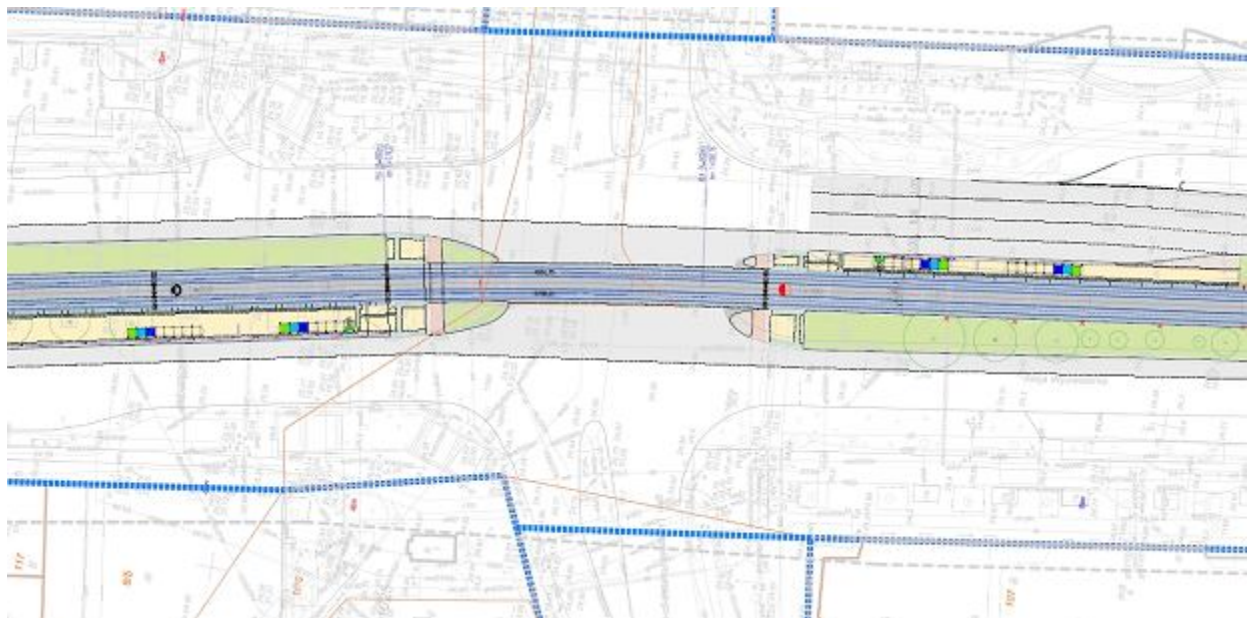
Maciej Sochanowski

Na chwilę zmieniamy nieco perspektywę. Aleja Wyzwolenia jest na osi góra (kierunek Niebuszewo) dół (kierunek plac Żołnierza). W poprzek (lewo-prawo) przechodzi ul. Piłsudskiego.

Plac przejdzie rewolucyjną przemianę. Po modernizacji pojawi się tu tzw. pełna rozeta, czyli zakręty łączące wszystkie kierunki. Dziś są tylko dwa zakręty: jeden wykorzystywany przez linię 12, drugi używany w sytuacjach awaryjnych i 1 listopada. Nowe zakręty to nie tylko bardziej elastyczna sieć, ale także możliwość kreowania nowych linii. Na przykład z Głębokiego, przez place: Szarych Szeregów, Grunwaldzki, Rodła i plac Żołnierza, gdzie będzie można w przyszłości skierować tramwaj na nowy most Kłody i Łasztownię.

Kolejna istotna nowość to wydzielony prawoskręt dla linii 12 - najbardziej popularnej w Szczecinie. Tramwaje tej linii, jadące w kierunku pętli Pomorzany, dojeżdżają dziś na przystanek wraz z często kursującymi liniami 2, 3. Do tego dochodzi linia 10. To powoduje zatory przed przystankiem.

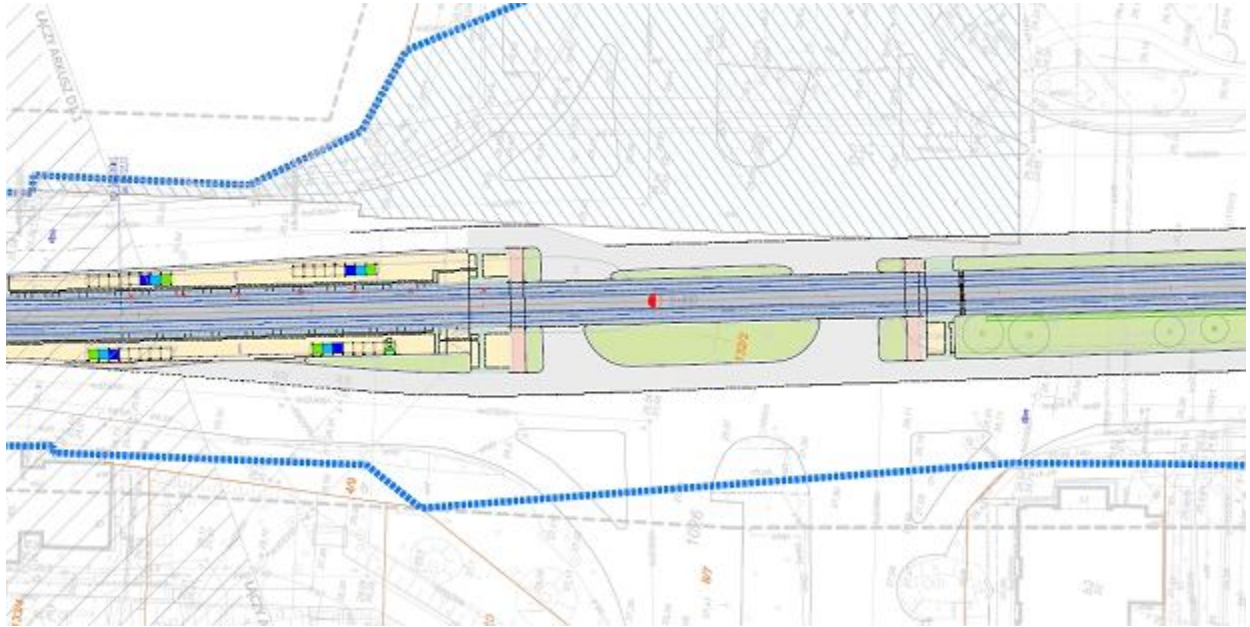
## Skrzyżowanie z ulicami Malczewskiego i Rayskiego



Maciej Sochanowski

Tu nowością będzie przeniesienie przystanku w kierunku Niebuszewa przed skrzyżowanie. Co to da? Tramwaj zatrzyma się na skrzyżowaniu tylko raz. Na przystanku. Później pokona skrzyżowanie i od razu pojedzie dalej, nie zatrzymując się ponownie za krzyżówką

# Nowy przystanek przy Fali i Hanza Tower

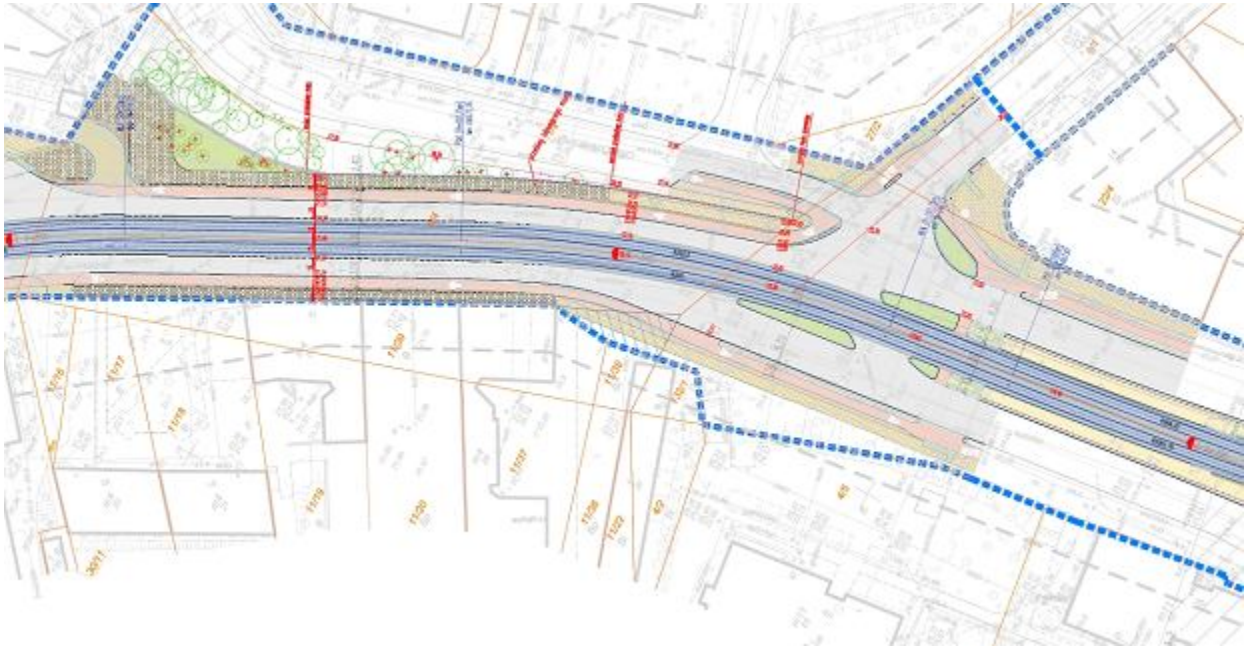


Maciej Sochanowski

Na wysokości powstającego wieżowca Hanza Tower powstanie nowy przystanek. Można się spodziewać, że sam wieżowiec będzie sporym generatorem ruchu, nie można też zapomnieć, że rejon centrum handlowego Fala także może ulec w przyszłości rozbudowie. Poza tym kolejny przystanek w kierunku Niebuszewa zostanie przeniesiony (o czym dalej).



# Skrzyżowanie z ul. Odzieżową i Ofiar Oświęcimia



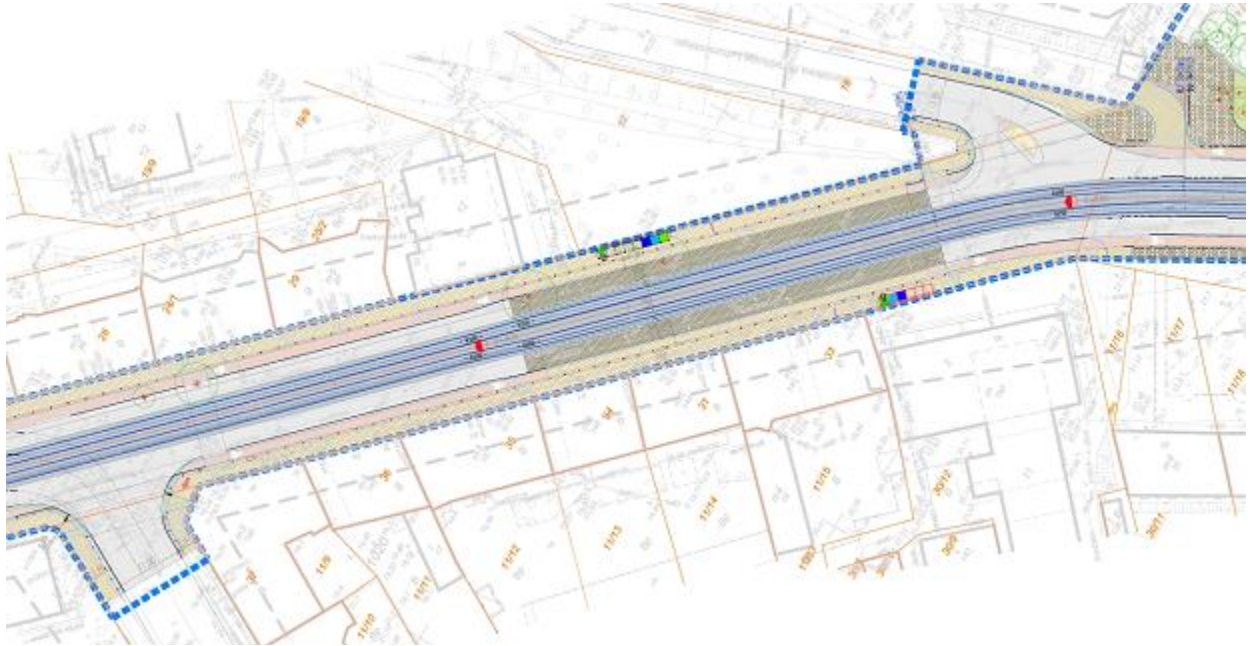
Maciej Sochanowski

Wkraczamy w obszar bardzo istotnych zmian. Na skrzyżowaniu z ul. Odzieżową i Ofiar Oświęcimia al. Wyzwolenia zwęża się. Wkraczamy bowiem w obszar, w którym szerokość pasa pod drogę warunkuje przedwojenna zabudowa.

Od tego miejsca podział terenu jest prosty: tory wraz z ruchem autobusów, dwa pasy ruchu dla samochodów (po jednym w każdą stronę), droga rowerowa po obu stronach ulicy.

Jak widać na planie, znika przystanek przy dawnym szpitalu dla tramwajów jadących w kierunku ronda Giedroycia. Nie znika jednak zupełnie, zostaje po prostu przeniesiony, o czym dalej.

# AI. Wyzwolenia



Maciej Sochanowski

Wjeżdżamy na odcinek między ul. Lubomirskiego (czyli dawnym szpitalem, a dziś kościelnym DPS), a rondem Giedroycia. Tu mamy sporą rewolucję.

Zacznijmy od przystanków. Zarówno ten w kierunku centrum, jak i ten w kierunku Niebuszewa zostają przeniesione i zgrupowane zaraz za ul. Lubomirskiego (patrząc w kierunku Niebuszewa). Co więcej, przystanek zostaje wyniesiony. To rozwiązanie znane z ul. Arkońskiej.

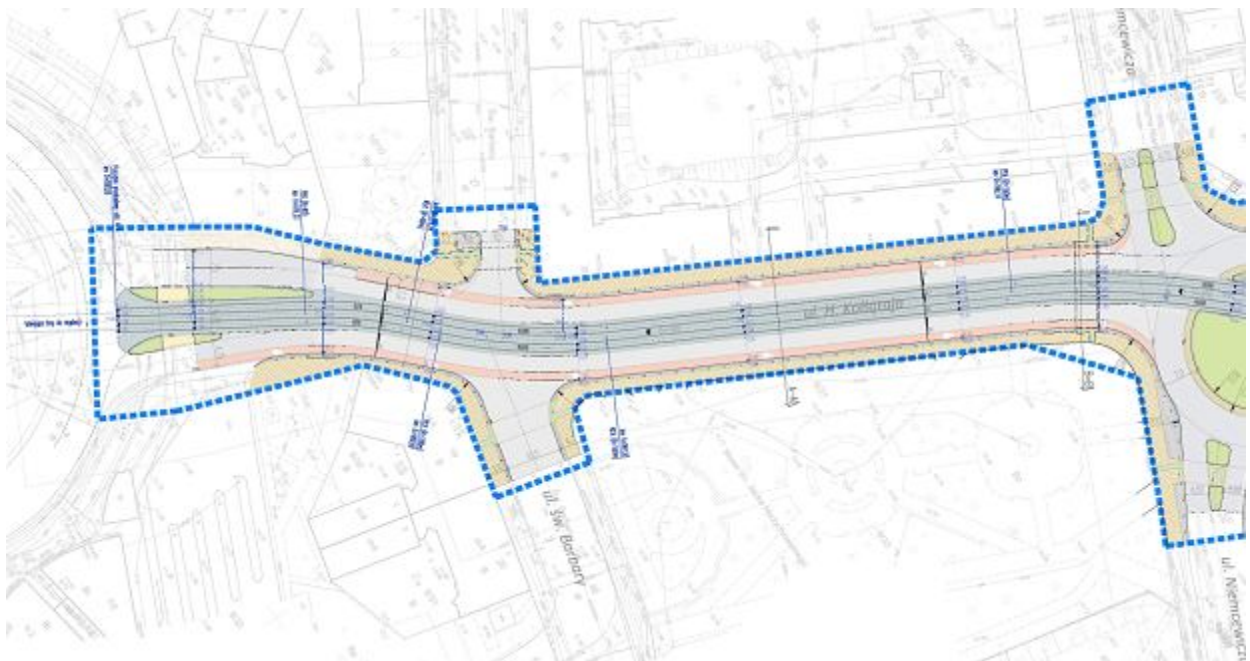
# Rondo Giedroycia



Maciej Sochanowski

Przystanek przy rondzie Giedroycia wymaga przebudowy, bo odległość między krawężnikami przystanku jest zbyt mała, by mogły się tu minąć autobusy. To błąd, który powstał w czasach gdy budowano ów przystanek (w ramach budowy ronda Giedroycia). Tory tramwajowe trzeba po prostu rozsunąć.

# Ulica Kołłątaja

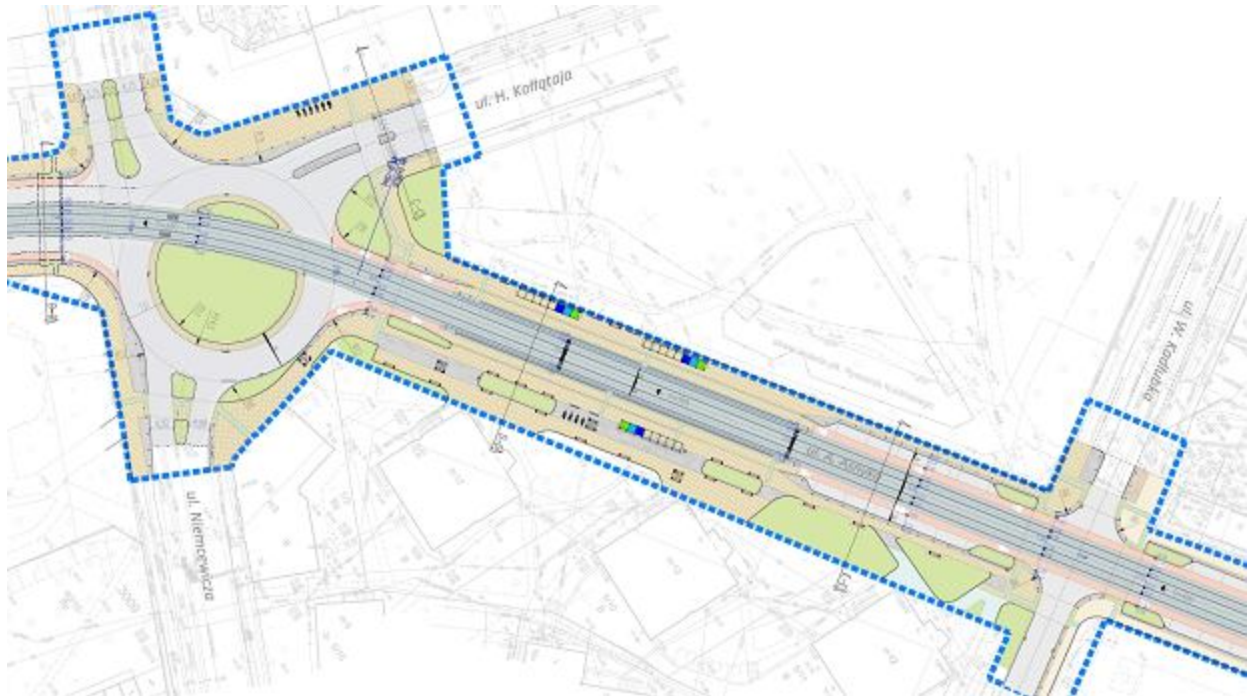


Maciej Sochanowski



Za rondem Giedroycia zaczyna się ul. Kołłątaja. Nie ma tu rewolucyjnych zmian, poza wprowadzeniem drogi rowerowej po obu stronach ulicy.

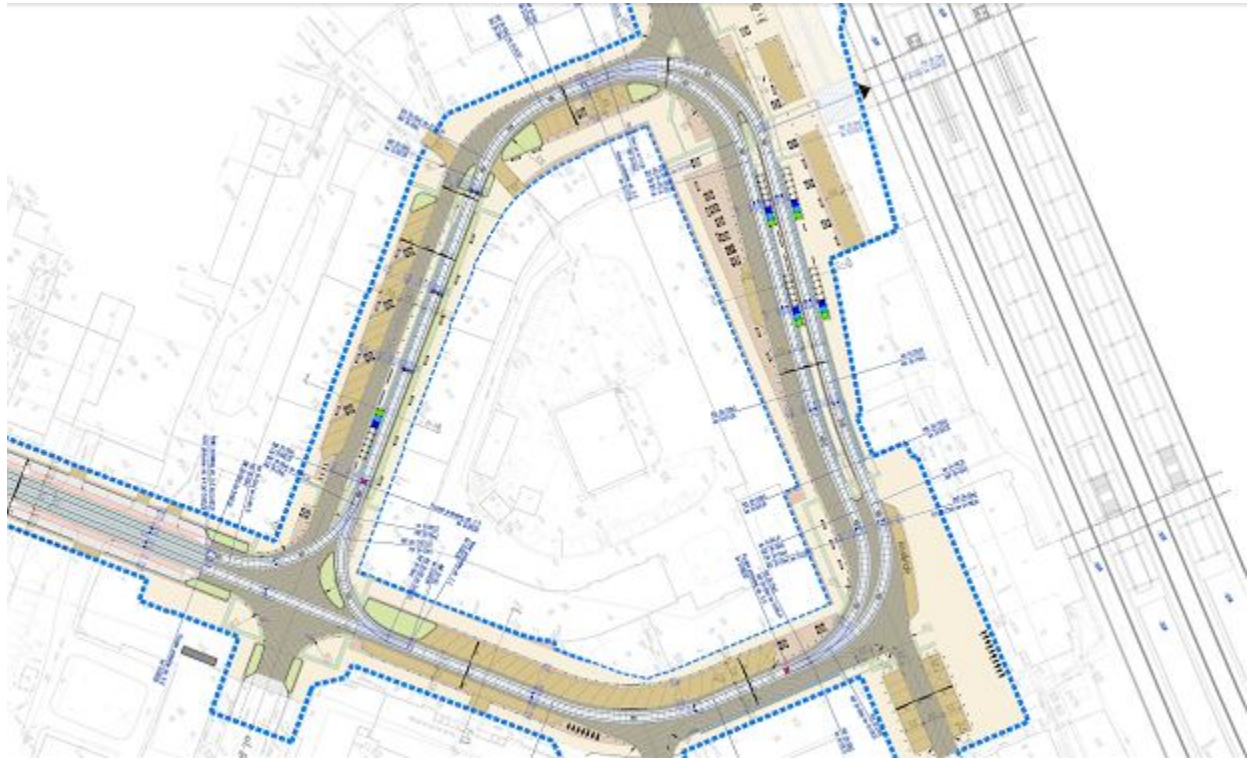
## Ulica Asnyka



Maciej Sochanowski

Ulica Asnyka przechodzi za to zdecydowaną przemianę. To od kilku lat ważny węzeł przesiadkowy z autobusów jadących z północnych dzielnic, do tramwajów. I wszystko zostało temu podporządkowane. Jezdnia została zwężona do szerokości pasa torów (ale dalej od przystanków są zatoki parkingowe). Pasażerowie wysiadają z autobusu na chodnik i z chodnika wsiadają do tramwaju (i na odwrót).

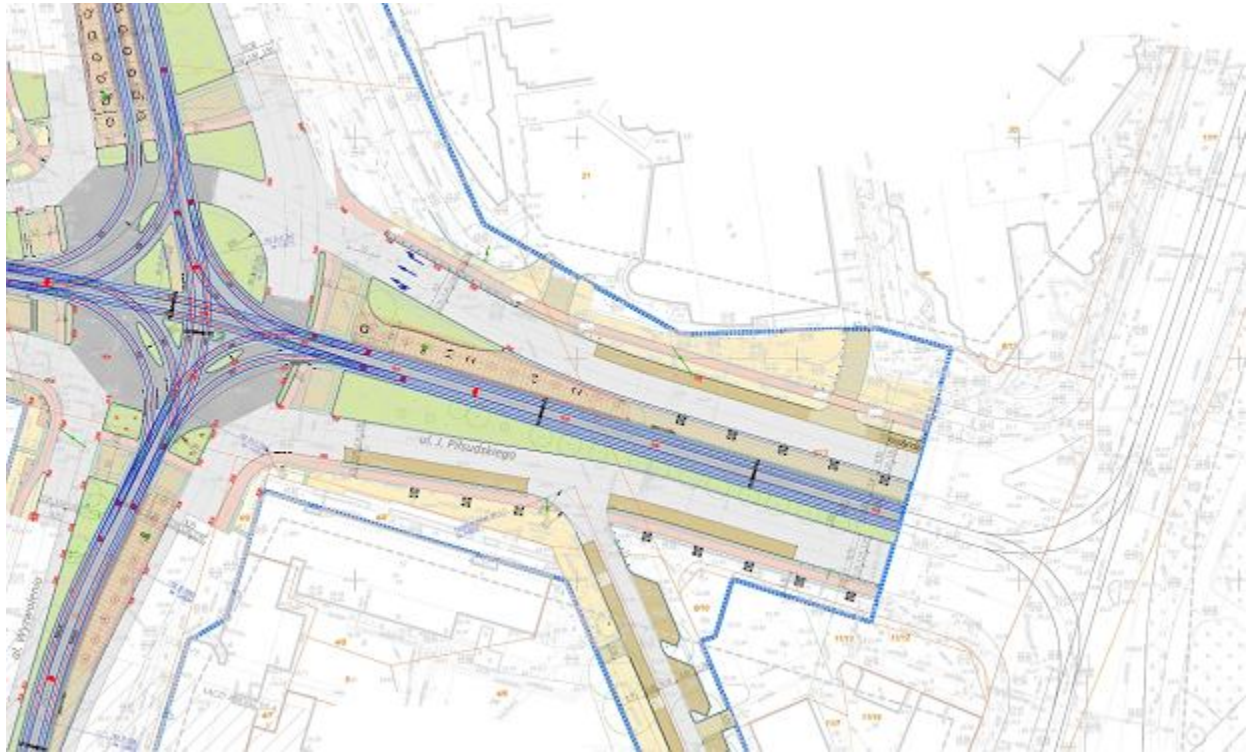
# Pętla Dworzec Niebuszewo



Maciej Sochanowski

Ta pętla do kolejna, spora przemiana. Przede wszystkim pojawia się dodatkowy peron na pętli. Została ona tak przeprojektowana, by pasażerowie od razu mieli dostęp do przejścia do peronów Dworca Niebuszewo. Dworzec zostanie przebudowany przez kolej w ramach tworzenia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Wsiadając, czy też wsiadając do tramwaju, nie trzeba będzie przechodzić przez jezdnię.

# Okolice placu Rodła

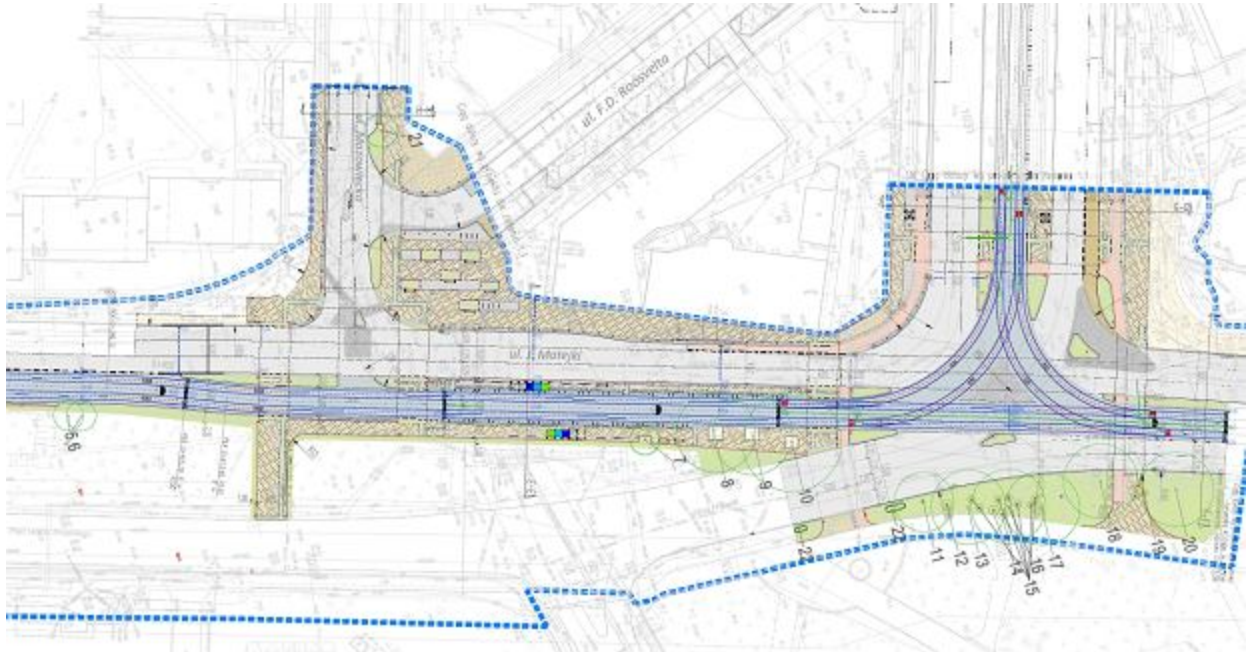


Maciej Sochanowski

Na koniec wracamy jeszcze w rejon placu Rodła. W tym rejonie problemem jest zbyt mała pętla autobusowa dla pojazdów jadących z Polic i północnych dzielnic. Częściowo straci ona na znaczeniu po uruchomieniu SKM, niemniej w projekcie pojawia się pomysł rozbudowania peronów wzdłuż ul. Piłsudskiego, a także wzdłuż ul. Roosvelta.



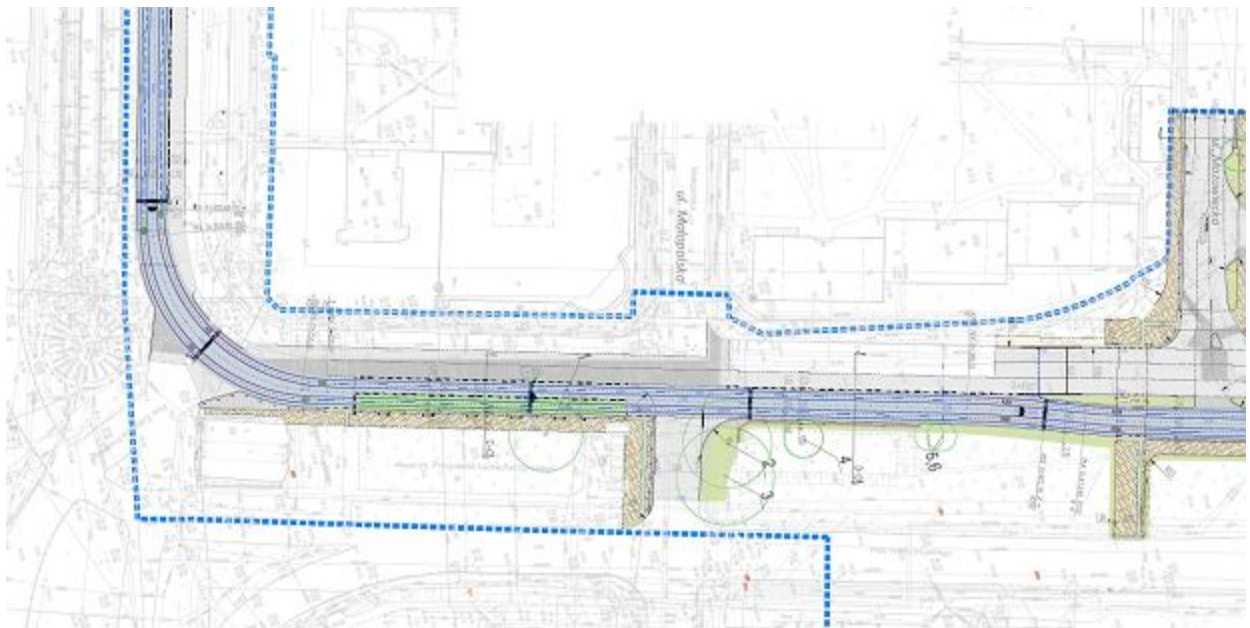
# Ul. Matejki



Maciej Sochanowski

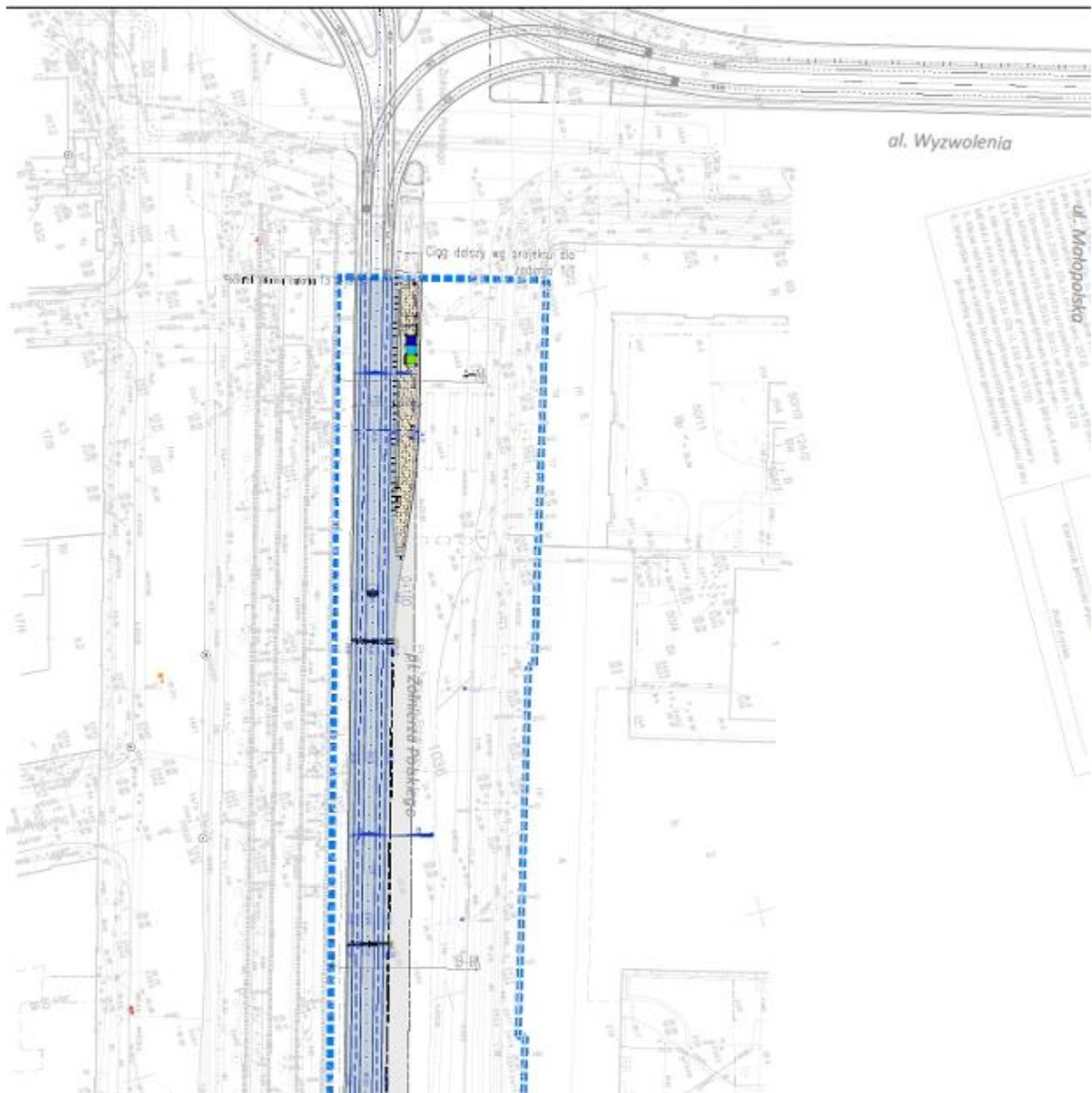
Ten etap modernizacji obejmuje także ul. Matejki. Tu obywateli jednak nie czeka rewolucji

Podobnie jest z rejonem Bramy Królewskiej. Tu nowością będą po prostu torry dostosowane do przejazdu autobusów.



Maciej Sochanowski

# Wzdłuż dawnej alei kwiatowej



Maciej Sochanowski

Na nowo zbudowane zostaną także tory wzdłuż dawnej alei kwiatowej. Tu także nie ma nowych rozwiązań, które zaczynają się dopiero za przystankiem. To nowy zakręt opisywany w pierwszym slajdzie.

Modernizacja szczecińskich torowisk tramwajowych musi się zakończyć do końca 2022 roku.



**PRACOWNIA PROJEKTOWA DRÓG I MOSTÓW**  
*mgr inż. Ryszard Kowalski*  
71-468 SZCZECIN ul. Sosnowa 6a  
tel./fax (091) 45 00 745

Inwestor:

Gmina Miasto Szczecin  
pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin

Temat:

**Przebudowa torowiska wraz z siecią trakcyjną w ciągu al. Niepodległości  
- pl. Żołnierza Polskiego - al. Wyzwolenia - pl. Rodła do Ronda Giedroycia**

projektował: mgr inż. Maciej Sochanowski	ZAP/0038/POOD/08	faza projektu: konceptyjny
opracowała: mgr inż. Edyta Mączyńska		
sprawdził: mgr inż. Maciej Kasprzyk	ZAP/0037/POOD/08	skala: 1:500

dokumentacja