

Trzeba postawić na tramwaje

PO TORACH Głównym środkiem transportu publicznego powinien być tramwaj, autobusy mają tylko wspomagać – to wniosek jaki pojawił się podczas forum komunikacyjnego Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SOM).

Marek Jaszczynski
marek.jaszczynski@mediaregionalne.pl

Spotkanie dotyczące transportu publicznego zostało zorganizowane przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Jednym z omawianych dokumentów była „Koncepcja rozwoju transportu publicznego w SOM”. Autorami opracowania jest zespół: dr inż. Marek Molewicz i mgr inż. Józef Jastrzębski ze Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Szczecinie.

Kierunki rozwoju do 2030

– To dokument wstępny, który wyznacza kierunki rozwoju do 2030 roku, celem jest transport publiczny zrównoważony, przyjazny i dostępny – mówi Marek Molewicz, współautor opracowania.

Autorzy opracowania są zdania, że transport publiczny w Szczecinie należy oprzeć w znacznym stopniu na rozbudowanej sieci tramwajowej oraz na uzupełniającej sieci autobusów wyjeżdżających w większym stopniu niż obecnie również poza teren miasta.

Wśród atutów Szczecina eksperci wymienili znaczną ilość linii tramwajowych z wydzielonym torowiskiem oraz możliwości terenowe rozwoju sieci tramwajowej, a także widoczny postęp w dostosowywaniu infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego do potrzeb osób niepełnosprawnych w komunikacji miejskiej Szczecina i Stargardu, chodzący o niskopodłogowy tabor, modernizację przystanków autobusowych i tramwajowych.

Infrastruktura tramwajowa w poprzednich latach była niedofinansowana, dlatego podstawowym zadaniem jest modernizacja obecnie istniejącej sieci tramwajowej. Miasto posiada plan remontów i przebudowy torów tramwajowych, sieci trakcyjnej i stacji zasilających. Planuje się także budowę nowych linii tramwajowych jak też wydłużenie linii istniejących. Autorzy opracowania przyjęli, że plany miasta będą realizowane w perspektywie roku 2030. Jako uzupełnienie istniejącej sieci tramwajowej przewidywana jest także budowa dodatkowych połączeń w postaci relacji skrótnych na skrzyżowaniach linii tramwajowych. Takie rozwiązanie powinno znacznie uelastyczyć miejską sieć tramwajową.

Tramwaj na Prawobrzeże to podstawa

Istotnym zadaniem będzie budowa linii Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju. Budowa SST zakończy dotych-



Tramwaj dwusystemowy – (niem. Zweisystem-Stadtbahn), szynowy pojazd komunikacji lokalnej łączący w sobie właściwości pojazdu kolejowego i tramwaju, mogący poruszać się zarówno po torowiskach kolejowych jak i tramwajowych (tzw. model Karlsruhe). Jako krótsze polskie nazwy tramwaju dwusystemowego proponuje się neologizmy koltram i tramper.

Fot. Archiwum

czasową dyskusję o budowie połączenia kolejowego z odgałęzieniem od stacji Szczecin Zdroje do Kijewa. Zdaniem autorów budowa SST jest bardziej realna i dająca lepszy efekt dla połączenia prawobrzeżnego Szczecina z jego centrum. Jakże będą korzyści?

SST umożliwi kursowanie tramwajów z dużą częstotliwością, natomiast ze względów technicznych nie jest możliwe uzyskanie takiej częstotliwości kursowania pociągów. Z uwagi na to, że linia kolejowa pomiędzy stacjami Szczecin Zdroje a Szczecin Regalia jest linią o dwóch torach, nie ma możliwości uzyskania takiej przepustowości pociągów, aby znacznie zwiększyć częstotliwość ich kursowania. Dlatego nowa linia tramwajowa SST jest niezwykle potrzebna dla usprawnienia przejazdu pasażerskich z prawobrzeżnej części miasta, gdzie znajdują się osiedla mieszkaniowe zamieszkałe przez ponad 80 tys. mieszkańców oraz obiekty handlowo – usługowe.

Trasa Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju planowana jest jako bezkolizyjna tworząca sprawne i szybkie połączenia mieszkalnych dzielnic prawobrzeża z centrum miasta i dalej nową linią od ul. Krzywoustego wzdłuż ul. 26 Kwietnia, Taczaka do pętli na Krzekowie i dalej do nowej pętli przy ul. Szafera.

Co oprócz szybkiego tramwaju?

Autorzy opracowania przeanalizowali także inne koncepcje rozbudowy sieci tramwajowej. Wydłużenie linii tramwajowej od ul. Cu-

krowej do Przecławia, ułatwi dojazd do centrum Szczecina dla mieszkańców rozbudowanych się osiedli mieszkaniowych na terenie gminy Kolbaskowo (Przecław, Warzymice).

Budowa linii tramwajowej do Przecławia jest uzasadniona do realizacji w przyszłości po wybudowaniu linii do ul. Cukrowej – uważają eksperci.

Z kolei budowa linii tramwajowej od al. Piastów wzdłuż ul. Narutowicza do ul. Potulickiej, ułatwi dojazd do Zintegrowanego Centrum Komunikacyjnego Szczecin Główny dla mieszkańców Pomorzana i osiedla Reda.

Natomiast wydłużenie linii tramwajowej do Polic jest konkurencyjną koncepcją w stosunku do projektu budowy Kolei Miejskiej Szczecin – Police z wykorzystaniem linii kolejowej nr 406 (Szczecin Główny – Trzebież) i połączeniem z siecią tramwajową Szczecina. Porównując te dwa projekty można przyjąć, że bardziej optymalny i realny do realizacji do 2030 roku jest projekt budowy Szybkiej Kolei Miejskiej Szczecin – Police. Budowa tramwaju do Polic, nawet po wybudowaniu przez miasto Szczecin linii tramwajowej do pętli przy ul. Bajecznej, wydaje się mało prawdopodobne w horyzoncie czasowym do 2030 roku.

Podczas spotkania padła propozycja uruchomienia tramwaju dwusystemowego mogącego poruszać się zarówno po torowiskach kolejowych jak i tramwajowych. Byłaby to alternatywa dla transportu autobusowego między Szczecinem a Policami z wykorzystaniem linii kolejowej nr 406.

Tramwaje dwusystemowe mogłyby jechać z Pomorzana i trasą nadodrzańską jechać do Gocławia – mówi dr inż. Marek Molewicz ze Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP. Stąd na szlaku kolejowym kontynuować podróż do Polic.

Nie jest to nowy pomysł. Pierwsze tramwaje poruszające się także po torach kolejowych zaczęto eksploatować w niemieckim Karlsruhe. Pomimo faktu, że rozstaw torów tramwajowych i kolejowych jest tożsamy, to jednak odmienna budowa torowiska oraz odmienny profil koła sprawiają, że tworząc pojazd kursujący po obu typach torów należało rozwiązać wiele problemów technicznych. Obecnie kilka firm produkuje nowoczesne tramwaje dwusystemowe, które są eksploatowane oprócz Karlsruhe, także w Saarbrücken, Kassel, Chemnitz.

Zmiany na liniach autobusowych

Plan rozbudowy sieci tramwajowej doprowadzi do zasadniczych zmian w sieci autobusowej. Uruchomienie linii szybkiego tramwaju z Kijewa do centrum miasta spowoduje likwidację lub znaczne ograniczenie linii pospiesznych A, B, D i E, które na sporym odcinku przebiegałyby obok linii szybkiego tramwaju (linie D i E raczej zostałyby zlikwidowane, a linie A – z osiedla Arkońskiego – i B z ul. Hożej – skrócone do centrum miasta, z ewentualnym pozostawieniem jednej linii jako połączenia uzupełniającego linii tramwajowej). Pospieszne autobusy C i G naj-

prawdopodobniej zostałyby skrócone do przystanku przesiadkowego linii szybkiego tramwaju w Zdrojach, a zwykle 54, 65 i 71 zostałyby również zlikwidowane jako biegnące po trasie tramwaju. Autobusy 55 i 56 zostałyby zastąpione przez wzmocnioną linię 64, dowożącą pasażerów do przystanku przesiadkowego tego tramwaju w Zdrojach. Zwykle 73 i 79 zostałyby skrócone do przystanku przesiadkowego linii szybkiego tramwaju w Kijewie.

Budowa linii tramwajowej przez ul. Cukrową z pętlą przy nowym cmentarzu na ul. Bronowickiej może pozwolić na skrócenie trasy linii 61 z Podjuch, linii 81 z Kolbaskowa oraz linii 83 z Będargowa i Warzymic do Ronda Uniwersyteckiego na Gumieńcach lub dalej do pl. Kościuski. Natomiast budowa linii tramwajowej od ul. Krzywoustego przez ul. 26 Kwietnia, Taczaka, do pętli przy ul. Żołnierskiej pozwoli na likwidację lub skrócenie trasy linii 75 do pętli przy ul. Witkiewicza oraz powrót linii 60 na trasę przez Pogodno.

Z kolei budowa linii tramwajowej na kierunku północnym od ulicy Krasieńskiego do Odolana całkowicie zreformuje sieć linii autobusowych w tym rejonie, jeżeli trasa nowej linii zostanie skierowana przez ul. Krasieńskiego, Przyciół Zolnierza, księcia Wacława i dalej Wkrzańską, to może to spowodować skrócenie linii 57 z Warszawa do pętli przy ul. Kormoranów, likwidację linii 68 z tej pętli do pl. Rodła oraz linii 69 z Kollataja do Rugańskiej.

W ten sposób linie autobusowe zostałyby sprowa-

dzone do roli linii uzupełniających rozbudowaną sieć tramwajową, która pełniłaby rolę głównego środka transportu publicznego w stolicy metropolii – komentują eksperci.

Nowości Bus na telefon

To propozycja nowej formy usługi dla Szczecina, szczególnie dla mieszkańców obszarów peryferyjnych oraz na terenie gmin ościennych.

Idea usługi Tele-Bus sprowadza się do tego, iż na wybranym obszarze miasta (system został wdrożony w Krakowie w dzielnicach Rybitwa, Przewóz oraz Płaszów) po określonej trasie kursują mikrobusy. Jednakże dojazd do wybranego przystanku realizowany jest tylko w przypadku uprzedniego zgłoszenia telefonicznego takiego zapotrzebowania przez mieszkańców. Autobusy na tym obszarze kursują od poniedziałku do piątku w godzinach od 7.30 do 23, zaś w soboty i niedziele od godziny 6 do 23. Zamawiać telefonicznie usługę można codziennie w godzinach od 7 do 21. Zamówienie musi być zgłoszone z wyprzedzeniem lub nie później niż 30 minut przed planowanym jej rozpoczęciem. Mieszkaniec dzielnicy dzwoniąc do dyspozytora podaje swoje imię i nazwisko lub kod klienta (jeśli takowy posiada) a następnie podaje dzień i godzinę rozpoczęcia podróży, wybrany przystanek początkowy podróży oraz przystanek docelowy.

W ramach tej usługi obowiązują te same rodzaje biletów, co w regularnym transporcie miejskim, z zachowaniem wszystkich ulg przysługujących poszczególnym grupom pasażerów. Podobnie jak w regularnym transporcie bilety nabywane u kierowcy są odpowiednio droższe.

W celu usprawnienia korzystania z tej usługi umożliwiono rezerwację większej liczby kursów podczas jednego połączenia telefonicznego oraz zapewniono możliwość rezerwacji kursu dla podróżujących w grupie. Jednocześnie na mieszkańców nałożono obowiązek powiadomienia o rezygnacji z zarezerwowanego kursu.

Do zalet systemu należy: duża elastyczność w stosunku do aktualnych potrzeb osób korzystających z komunikacji publicznej; możliwość obserwowania początku i celu podróży pasażerów; minimalizacja „pustych przebiegów” i optymalizacja kosztów. ■

ZA TYDZIEŃ PRZEDSTAWIMY Koncepcję rozwoju transportu kolejowego i wodnego w szczecińskim obszarze metropolitalnym.