

Pociągami do Słonecznego i Płoni?

O KOMUNIKACJI miejskiej Szczecina mówi się nie szczędząc krytycznych słów. Faktem jest jednak, że zarządzające nią przedsiębiorstwo znajduje się w niezmiernie trudnej sytuacji, spowodowanej brakiem taboru, częściami zamiennymi, ogumienia oraz środków do realizacji zamierzeń inwestycyjnych. Oto realia dnia codziennego, z którymi WPKM bez pomocy z zewnątrz uporać się nie jest w stanie.

NA baczna uwagę zasługują więc projekt częściowego wykorzystania obwodnicy kolejowej Szczecina jako środka

(Dokończenie ze str. 1)

PKP. Pierwszy ma powstać na skrzyżowaniu torów kolejowych z ul. Zwierzyniecką po stronie „Gryfetu”. Drugi — w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Lubinowej. Pozwoli to na wprowadzenie na tę trasę jednego (w zależności od potrzeb może być ich kilka) wagonu motorowego, kursującego wahadłowo z częstotliwością co 50 minut pomiędzy „Gryfbetem” a Dworcem w Dąbiu. Przy niewielkich nakładach finansowych (budowa mijanek) można byłoby w przyszłości po zwiększyć ilość kursujących pociągów.

Z DWORCA w Dąbiu odprawy się codziennie 56 pociągów na Dworzec Główny i przyjeżdża 55 jadących z tego kierunku. W godzinach komunikacyjnego szczytu odchodzą one średnio co 8 minut. Pokonanie trasy pomiędzy Dąbiem a Śród-

wspomagającego miejskiego przewoźnika. Zrodził się on z inicjatywy Pomorskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowej i Urzędu Miejskiego, a co najważniejsze — ma realne szanse szybkiej realizacji. Wszystko wskazuje na to, że już od maja przyszłego roku powinny się zmniejszyć kłopoty z dojazdem mieszkańców Płoni i Osiedla Słonecznego oraz załogi Fabryki Kontenerów „Unikon”.

AUTORZY projektu zakładają wybudowanie dwóch przystanków

(Dokończenie na str. 12)

mieściem zajmuje 19 minut.

CO zyskają na tym pasażerowie? Przede wszystkim większą niezależność, gdyż kolej jest mniej uzależniona od warunków atmosferycznych i zakłóceń w ruchu drogowym, co poprawia jej punktualność i skraca czas niepotrzebnego oczekiwania na przystankach. Zmniejsza się również tłok, gdyż wagon PKP jest znacznie pojemniejszy od pojazdu spalinowego. Istnieje poza tym, w zależności od potrzeb, możliwość powiększenia składu pociągu bądź stosowania tzw. „piętrusów”.

CO zyskuje WPKM? Na to pytanie odpowiedzieć trudniej. Wymaga ono opracowania nowej koncepcji połączeń komunikacyjnych w prawobrzeżnej części Szczecina. Zlecenie ulokowano już w Biurze Studiów i Projektów Rozwoju Województwa, które zakończy analizę do 15 lutego 1981 r. Wstępne „przybliżone” wskazują jednak, że można będzie skasować lub skrócić pewne trasy autobusowe bez pogarszania warunków dojazdu do pracy.

Jedyną przeszkodą przy realizacji tego zamierzenia (a Szczecińska PKP bierze na siebie obowiązki budowy przystanków i porządkowania trasy) są różnice pomiędzy opłatami za przejazd koleją a środkami miejskiej komunikacji. Istnieje jednak realna szansa ujednolicenia tych opłat (np. wzorem Warszawy, gdzie bilet na pociąg kursujący w granicach miasta kosztuje 3 zł) i zezwolenia posiadaczom abonamentów miesięcznych na korzystanie z pociągów pospiesznych. Przygotowywane jest odpowiednie wystąpienie w tej sprawie do ministerstwa.

Przedstawiciele DOKP patrzą jednak dość sceptycznie na własną inicjatywę.

— Zbudowaliśmy — mówią — połączenie z „Dolną Odrą” zakończono przystankiem i zapasowym torem, specjalnie z myślą o przewoźach pracowników. Niestety, na tej trasie nie pojawił się dotąd żaden pociąg. Szyny zarastają chwastami, a stacja była kilkakrotnie dewastowana. Tymczasem między Szczecinem a elekrownią kursuje duża liczba miejskich autobusów, tak po trzeźnych np. na Osiedlu Przyjaźni czy Zawadzkiego.

POMYSŁ wykorzystania PKP do pomocy komunikacji miejskiej nie dotyczy tylko tej jednej trasy. Istnieje również realna możliwość wycofania, w niedalekiej przyszłości, autobusów obsługujących tzw. linie pracownicze do Fabryki Kabli w Załomiu i zastąpienia ich pociągami. W identyczny sposób rozwiązać można problem dowozu pracowników do Zakładów Chemicznych w Policach (gdzie istnieje specjalna stacja). Warto również powrócić do sprawy Dolnej Odry.

WSZYSTKIE te inicjatywy zmierzają do jednego celu: ułatwienia dojazdu oraz likwidacji niektórych linii autobusowych. Po zastąpieniu ich kole-

ją, można będzie te pojazdy skierować na inne trasy, gdzie stanowią jedyną alternatywę komunikacyjną. Bez inwestycji, przy wykorzystaniu unikalnych warunków Szczecina otoczonego obwodnicą kolejową, uda się w ten sposób znacznie poprawić dojazd do poszczególnych dzielnic. Jest to bardzo poważna szansa dla całego miasta.

OCZYWISCIE nie można tego rozwiązania, wymuszonego przez obecne warunki, traktować jako docelowe. Wiadomo, że wcześniej czy później niezbędna będzie budowa linii tramwajowych pomiędzy Płonią a Basenem Górniczym oraz do Warszawa i Polie czy też tzw. szybkiej kolei miejskiej. Są to jednak projekty przyszłościowe, a poprawa warunków dojazdu trzeba zająć się już dziś. (ten)

Nr 279 z 14-16. 12. 1976