

A jednak tramwaje!

Niedawno pisaliśmy o docelowym i przyszłościowym rozwiązaniu problemów komunikacyjnych Szczecina, rozbudowującego się coraz dalej od centrum. Ma je stanowić szybka kolej miejska. Rozwiązanie to najlepsze, ma jednak jedną, ale bardzo istotną wadę: na realizację tego pomysłu potrzeba sporo czasu. Nie ma co się łudzić: do momentu, w którym po raz pierwszy przejedziemy SKM dzieli nas kilka pięćdziesiąt lat.

Wciąż więc aktualne jest pytanie: co do tej pory, jak zagwarantować mieszkańcom nowych dzielnic komunikację? Do niedawna jeszcze królujący pogląd, że przyszłość należy do autobusów, stracił sens już choćby ze względu na konieczność oszczędzania paliwa (autobus miejski zużywa rocznie około 30 ton oleju napędowego). Szczecinianie, na szczęście, już przed 10 laty nie dali się porwać temu trendowi. Uparcie obstawali przy komunikacji tramwajowej. I już przed laty rozdyli się w mieście koncepcje łączenia, zwłaszcza nowych osiedli — torami. Jakże to są plany?

Zadanie najpilniejsze to uruchomienie komunikacji tramwajowej przez osiedla „Kalinę” i „Przyjaźni”. Wozy kursować będą od ul. Bolesława Krzywoustego, przez ul. 26 Kwietnia do ul. Derdowskiego. Tramwaj jechać będzie również na Warszewo, od ul.

Końską obrzeżem osiedla Książąt Pomorskich. Kolejna nowa linia to połączenie Stoczni „Warskiego” z Krzekowem, z pominięciem centrum miasta. Tramwaj jeździć będzie ul. 1 Maja, ul. Krasiańskiego, następnie ul. Spacerową (Las Arkoński) do ul. Zawadzkiego i dalej ul. Szafera do Krzekowa. Nowy odcinek torów połączy ul. Sikorskiego, przez ul. Boh. Warszawy z al. Piastów. Od tej ulicy prowadzić będzie również linia

PROBLEMY MIASTA

tramwajowa ul. Mieszka I do ul. Cukrowej (Gumieńce).

Zainteresowani w niecierpliwość czekają na odpowiedź: kiedy to nastąpi? Marzeniem WPKM jest, by plany te zrealizowane zostały do roku 1985.

Największą przeszkodą w realizacji tych zamierzeń jest problem budowy nowych torów. Trzeba wybudować 58 kilometrów linii tramwajowych. Tymczasem aktualne możliwo-

ści jedyne w zasadzie wykonawcy tych robót, KPRI, są wręcz nikłe w porównaniu z potrzebami. Jest ono w stanie ułożyć rocznie około 5 kilometrów torów, czyli 11 lat pracy, przy zupełnie nierealnym założeniu, że swoje moce wykonawcze poświęciłoby przedsiębiorstwo bez reszty na układanie tylko nowych torów. A przecież co roku sporo roboty jest na istniejących już torowiskach. Dać podać, że ze 100 kilometrów istniejących już torów — połowa wymaga pilnego i z reguły gruntownego remontu.

Znaleźliśmy się więc w bardzo trudnej sytuacji, z której koniecznie trzeba znaleźć wyjście. Nad rozwiązaniem tego problemu głowią się obecnie władze miasta i specjalnie powołana przez prezydenta Szczecina komisja do spraw komunikacji. Padają różne propozycje, włącznie z reaktywowaniem zlikwidowanego przed laty specjalistycznego przedsiębiorstwa do budowy i remontów torów. Trwają przymiarki do wydatnego zwiększenia możliwości wykonawczych KPRI. Od zwiększenia możliwości wykonawczych w dziedzinie budowy i remontu torów tramwajowych uzależnione są w dużym stopniu plany poprawy komunikacji miejskiej, jednej z najważniejszych dziedzin gospodarki komunalnej Szczecina. (zdan)