



Wariant 1 - tramwaj między kamienicami

Dwa warianty zmian

KOMUNIKACJA Kamienice nad Odrę, a arteria węższa – tak wyglądają proponowane zmiany w sercu miasta. Pojawiają się też pomysły budowy tunelu wzdłuż rzeki.

Marek Jaszczynski

marek.jaszczynski@mediaregionalne.pl

Radni z komisji rozwoju, promocji i gospodarki morskiej dyskutowali nad rozwiązaniem komunikacyjnym w rejonie Nabrzeża Wieleckiego. Dwa warianty zmian przedstawiło Biuro Planowania Przestrzennego Miasta.

Tramwaj na Odrę, lub między kamienicami

Pierwszy wariant zakłada zwężenie istniejącej ulicy – Nabrzeża Wieleckiego do dwóch pasów ruchu w każdym kierunku, bez wydzielonego torowiska. Takie samo rozwiązanie funkcjonuje na ulicy Krzywoustego. Dzięki temu będzie możliwe zbudowanie kamienic nad rzeką. Szerokość planowanej zabudowy mogłaby wynosić od 40 do 50 metrów. Odległość nowej zabudowy od rzeki miałaby wynieść min. 18 metrów, tyle wystarczy na wykonanie gastronomicznych

ogródków (6 metrów) i zachowanie bulwaru spacerowego.

Drugi wariant to również zwężenie ulicy między Mostem Długim a Trasą Zamkową, ale zwężona ulica (około 12 m) miałaby obsługiwać wyłącznie ruch pieszo-rowerowy. Tramwaje miałyby zostać przesunięte między planowane kamienice a Odrę. W tym przypadku odległość od kamienic do Odry miałaby wynieść min. 25 metrów. Pod ogródki miałby zostać zagospodarowany pas o szerokości 7 metrów, 6 metrów pod torowisko tramwajowe i bulwar spacerowy.

Oba warianty zakładają likwidację łącznicy z Trasą Zamkową, za wyjątkiem jazdowej z ulicy Jana z Kolna. Obecnie Arterią Nadodrzańską (Nabrzeże Wieleckie, ulica Jana z Kolna, ul. Łady) w godzinach szczytu przejeżdża 1500 pojazdów na godzinę w obu kierunkach.

– Szerokość ulicy nie decyduje o przepustowości, ale

skrzyżowania – tłumaczy Maciej Sochanowski, inżynier budownictwa drogowego. – A przez skrzyżowanie przy Moście Długim przejeżdża w ciągu godziny tylko 1200 aut.

W obu wariantach miałaby powstać nowa przeprawa przez Odrę – odbudowany most Kłodny, tuż obok Trasy Zamkowej. Nowa przeprawa miałaby przejąć ruch kołowy oraz umożliwić pieszym i rowerzystom wygodną komunikację między Starym Miastem a Łasztownią.

Tunel?

– Żaden wariant się nie nadaje, to koncepcja na 10-15 lat – mówi Piotr Jania, radny PiS. – Tereny postoczniowe nie zawsze będą stały puste. Jak ruszy produkcja wrośnie ruch. Można iść na całość i wejść pod ziemię.

To nie była jedyna propozycja budowy tunelu. Tomasz Grodzki, radny PO zaproponował budowę tunelu

kesonowego, czyli zatopionego w rzece. Zamiast dążyć tunel w ziemi, co jest trudne na ulicy Jana z Kolna ze względu na bliskość rzeki.

– To nie jest problem techniczny, tylko ekonomiczny – dodaje pomysłodawca.

Budowa tuneli zatapiających polega na zatapianiu gotowych żelbetonowych elementów. Elementy są holowane na miejsce zatopienia, operacja odbywa się z użyciem specjalnie do tego celu zaprojektowanych dźwigów. Elementy połączone są uszczelkami, które pod wpływem ciśnienia wody ulegają ściśnięciu, tworząc wodoszczelne połączenie.

Jednak budowa tunelu oznacza podniesienie kosztów inwestycji.

Radny skrytykował też pomysł budowy linii tramwajowej przy ogródkach.

– W San Diego koncepcja linii tramwajowej przy ogródkach okazała się błędem – mówi Tomasz Grodzki.

– Nie wyobrażam sobie w tej części miasta ruchu kołowego, ale nie spieszymy się z decyzją – dodaje Bazyli Baran, radny PO.

Ale co zrobić z linią tramwajową? Pojawiły się śmiałe propozycje, m.in. poprowadzenia linii tramwajowej przez ulicę Panieńską. Ale ten pomysł został skrytykowany.

– Trudno sobie wyobrazić, że mieszkańcy wyrażą na to zgodę – mówi Angelika Szer-niewicz z Biura Planowania Przestrzennego Miasta.

– Myśląc o tramwaju trzeba widzieć cały układ – mówi Jarosław Bondar, architekt miasta. Urzędnik zaproponował poprowadzenie linii tramwajowej przez planowany most Kłodny na Łasztownię i stąd przez Energetyków i most Długi aż na dotychczasową trasę.

Propozycję poprowadzenia linii tramwajowej na Łasztownię przez planowany most Kłodny zgłosiło stowarzyszenie SENS.

Koncepcja sprzed roku

■ Plany są zbieżne z tym, co przedstawił rok temu Maciej Sochanowski – inżynier budownictwa drogowego. Zaproponował zmiany w rejonie Nabrzeża Wieleckiego, aby jednocześnie uzyskać miejsce pod rząd kamienic, które mogłyby powstać wzdłuż Bulwaru Piastowskiego. Wystarczy przesunąć jeźnię w kierunku istniejącej zabudowy Podzamcza. Miejsce można uzyskać m.in.

kosztem istniejącego parkingu przy ulicy Wielkiej Odrzańskiej i słabo wykorzystanej łącznicy z placu Żołnierza Polskiego do Nabrzeża Wieleckiego (według danych M. Sochanowskiego, natężenie ruchu wynosi tylko 40 pojazdów na godzinę). – Będziemy mieli 4 pasy ruchu z torowiskiem, tak jak na ulicy Krzywoustego. Nie wpłynie to negatywnie na ruch – mówi Maciej Sochanowski.

Są dwa warianty zmian w układzie komunikacyjnym między mostem Długim a Trasą Zamkową. W obu wariantach zaplanowano odbudowę kamienic nad Odrę, kosztem zwężenia ul. Nabrzeże Wieleckie. W obu przypadkach przed mostem Długim miałoby powstać skrzyżowanie z wyspą centralną – podobne rozwiązanie funkcjonuje na pl. Rodła, to nie rondo! Wariant pierwszy zakłada zwężenie arterii nadodrzańskiej do czterech pasów (patrz mapka u góry). Wariant drugi (mapka na dole) zakłada przeniesienie linii tramwajowej nad Odrę. Po prawej Trasa Zamkowa im. Piotra Zarremby, tuż obok niej planowany most Kłodny.

Materiały BPPM



Wariant 2 - tramwaj nad Odrą