

# Prezydent Szczecina podważa sens części trwającej już tramwajowej inwestycji za 100 mln zł? Poważny błąd na Krzekowie

31.01.2024, Andrzej Kraśnicki jr

**Niewielkim kosztem w skali całej budowy ulicy Sosabowskiego można było doprowadzić linię tramwajową do miejsca, gdzie mieszkają tysiące szczecinian. Zamiast tego możemy zostać ze ślepą końcówką rdzewiejących torów donikąd. Bo w magistracie tramwaje traktuje się po macoszemu.**

Warta ponad 101 mln zł budowa nowego odcinka ulicy Sosabowskiego w Szczecinie wkroczyła już w taką fazę, że widać niemal kompletny układ nowych tras tramwajowych powstających wraz z jezdniami.

## Ulica Sosabowskiego. Po co powstał ślepy tor?

Tory z ulicy Żołnierskiej skracają w prawo i prowadzą w kierunku ul. Szafera. Tam łączą się z istniejącą już trasą i dużą pętlą tramwajowo-autobusową. W ten sposób tramwaje linii 5 i 7, które przed rozpoczęciem inwestycji dojeżdżały do nieistniejącej już pętli "Krzekowo" dojadą na osiedle Zawadzkiego.

Ale tory prowadzą również nowym odcinkiem ul. Sosabowskiego w kierunku ul. Łukasińskiego. Kończą się po około 200 metrach. Rozjazdy na skrzyżowaniu ul. Sosabowskiego i Żołnierskiej pozwalają na ten odcinek

wjechać tramwajom zarówno od strony ul. Szafera, jak i ul. Żołnierską od strony centrum.



Budowa nowego odcinka ulicy Sosabowskiego. Ślepy odcinek torów prowadzących od strony ul. Żołnierskiej fot. Andrzej Kraśnicki jr

Dlaczego powstał ten ślepy odcinek trasy tramwajowej? Projektanci wyszli z założenia, że skoro miasto deklarowało przed laty budowę linii tramwajowej wzdłuż ul. Sosabowskiego także w kierunku ul. Łukasińskiego i dalej na Turzyn, to należy to wykonać już teraz. To oczywiste, by po prostu w przyszłości ponownie nie rozkopywać całego skrzyżowania ulic Sosabowskiego i Żołnierskiej.

## Ulica Sosabowskiego. Mogła być lepsza komunikacja

Kiedy trasa z Krzekowa na Turzyn powstanie? Nieprędko, ale o tym nieco dalej. Na pewno mówimy o wielu latach. Ślepy odcinek torów będzie zupełnie bezużyteczny. A można to było zorganizować zupełnie inaczej.

Wystarczyła jedna decyzja przy aktualizacji dokumentacji, by linię przedłużyć do rejonu skrzyżowania z ul. Łukasińskiego. To dodatkowo około 400 metrów. W skali całej inwestycji za ponad 100 mln zł rzecz niewielka.

Na końcu tych wydłużonych torów mogły powstać przejazdy umożliwiające zmianę kierunku tramwajów dwukierunkowych. Szczecin ma obecnie sześć takich tramwajów. To by wystarczyło do obsługi części kursów linii 5 jeżdżących na skróconej trasie, np. z pl. Rodła.

Dla kogo ta linia? Proszę zobaczyć film i zdjęcia z drona, jakie wykonaliśmy w tym rejonie. Wzdłuż ulicy Łukasińskiego i Sosabowskiego mamy duże osiedla, których jedyne bezpośrednie połączenie z centrum to przeciężona linia 86 obsługiwana krótkimi autobusami. Osiedla wciąż się rozbudowują.

Tylko taka wydłużona do ul. Łukasińskiego końcówka torów ma sens i wpisuje się w logikę budowanych etapami dłuższych tras tramwajowych. To co powstało, będzie sobie po prostu rdzewieć.

## Prezydent Szczecina o nowej linii tramwajowej

Może się okazać, że ten krótki torowy "kikut" powstał jednak bez sensu. Taki wniosek można wysnuć po lekturze ostatnich wypowiedzi prezydenta Piotra Krzystka na temat rozbudowy i modernizacji tras tramwajowych. Cytowany przez "Głos Szczeciński" prezydent Szczecina podważa bowiem pomysł budowy tramwaju wzdłuż ul. 26 Kwietnia, z którym to ów "kikut" miał być w przyszłości połączony.

Prezydent mówi: - Sam mam wątpliwości. Gdy odległość do przystanku jest większa niż 500 metrów, ludzie na ogół rezygnują z tego środka transportu. Taka sytuacja może zaistnieć na 26 Kwietnia, dlatego nie mamy pewności, czy jest sens, aby tamtędy poprowadzić tramwaj.

Krzystek ma rację, ale wydaje się, że odnosi się do archaicznego, rodem jeszcze z PRL, projektu poprowadzenia linii wzdłuż całej ul. 26 Kwietnia, następnie ul. Taczaka do Sosabowskiego właśnie. Ten pomysł sensu nie ma, bo taka linia faktycznie przebiegałaby daleko od osiedli, a cała ul. Taczaka to arteria między ogrodami działkowymi.

## Jak to ma być z tramwajem na ul. 26 Kwietnia

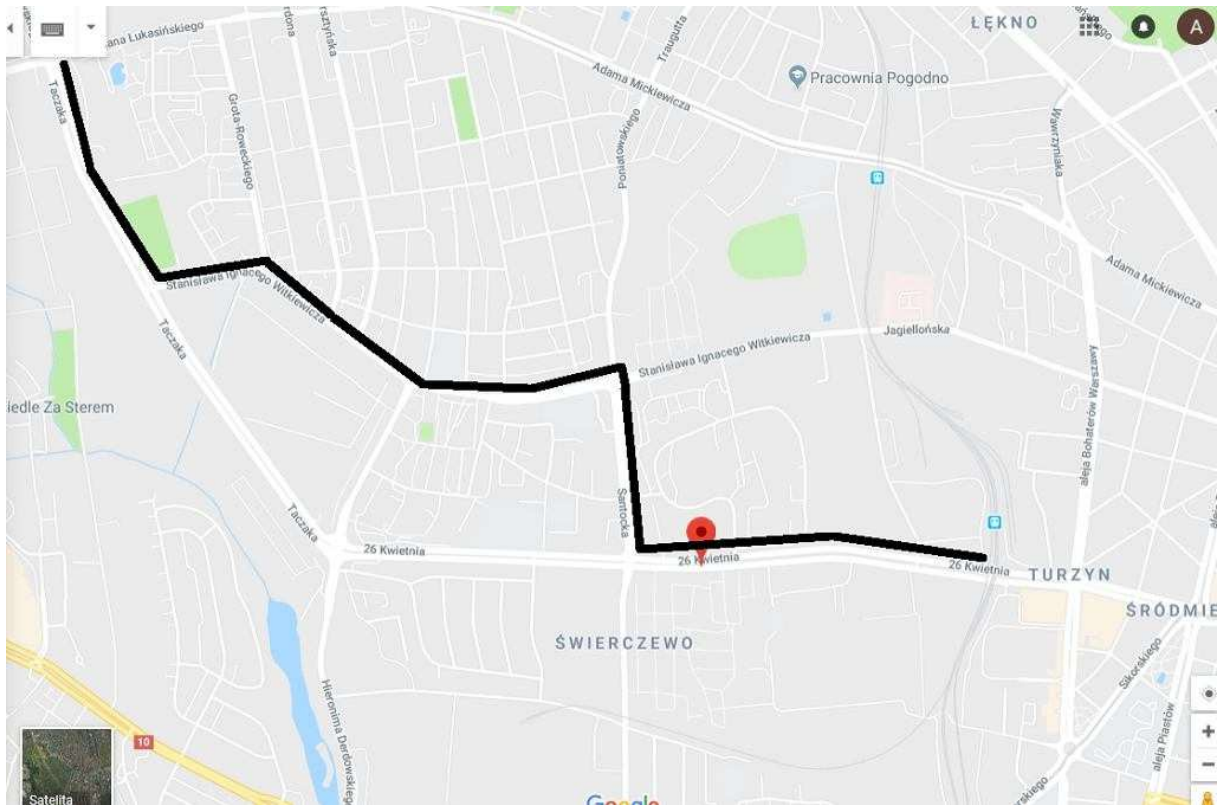
Tyle, że już w 2018 r., na zlecenie Urzędu Miasta, zespół Federacji Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT w Szczecinie pod kierownictwem dra inż. Krystiana Pietrzaka, przygotował inny pomysł. Zbliżał on tramwaj do mieszkańców. Jak?

Trasa miałaby prowadzić ul. 26 Kwietnia tylko częściowo, do skrzyżowania z ul. Santocką. Tam tramwaj skręcałby w tę ulicę, a następnie w lewo w ul. Witkiewicza. Ta zaś łączy się z Taczaka tuż przy ul. Sosabowskiego.

— Tramwaje pojadą ul. 26 Kwietnia, ale skręcą w ul. Santocką, a później w ul. Witkiewicza – mówił w październiku 2018 roku Michał Przepiera, zastępca prezydenta Szczecina. — Mówimy o przyszłej perspektywie unijnej - dodawał pytany o możliwość realizacji.



Tramwaje na tej trasie zdecydowanie by odciążły notorycznie przeładowane autobusy linii 75.



Propozycja zmodyfikowanego przebiegu linii tramwajowej przez ul. 26 Kwietnia oraz ulicami Santocką i Witkiewicza Rys. Google Maps / akr

Wszystko to okazuje się teraz więcej niż mało realne. I nie chodzi tylko o to, że prezydent chyba pogubił się w planach rozwoju sieci tramwajowej. Miasto pod tym kątem do owej "przyszłej perspektywy" unijnej kompletnie się nie przygotowało, a przecież ona już trwa. Projekty inwestycji tramwajowych powinny leżeć w szufladach i czekać na ogłoszenie konkursów na fundusze unijne. Co zaś jest poza leciwym, niewiele wnoszącym projektem wydłużenia o kilkaset metrów linii na ul. Ku Słońcu? Tylko nowe tory na Łasztowni związane z planami budowy nowego Mostu Kłodnego.

Z rozmowy "Głosu" z prezydentem dowiadujemy się też, że dopiero inwestycja firmy Vestas na terenie dawnego ST3 Offshore pchnęła do przodu sprawę modernizacji linii tramwajowej na północ, wzdłuż Odry. Ale tylko do pętli Ludowa, czyli do wysokości wjazdu na wyspę z fabryką. Jestem przekonany, że gdyby nie to, że Duńczycy wszędzie mocno naciskają na transport publiczny pod bramy ich inwestycji, tory w tej części Szczecina dalej by się rozpadały. Jak zapewne rozpadnie się w końcu pozostały odcinek na Goław, łącznie ze zrujnowaną zajezdnią Gołecin.

## W Szczecinie brakuje nowych tramwajów

Do owych zajezdni lepiej zresztą nie zaglądać. Szczecin kompletnie przepała po tym względem rozliczoną z końcem 2023 roku poprzednią perspektywę unijną. Zakup 28 Swingów miasto sfinansowało z jeszcze wcześniejszej puli eurofunduszy. Najmłodsze z tych niskopodłogowych pojazdów liczą już sobie 11 lat. Dziesięć ich równolatków z Gdańska przeszło już nawet naprawę główną wartą 30 mln zł. W Szczecinie o takich gruntownych remontach nie ma mowy.

Unijne fundusze poszły na sześć dwukierunkowych moderusów i modernizację archaicznych Tatr z lat 80. XX wieku.

Wrocław kupił w tym czasie 56 Moderusów Beta, 46 Moderusów Gamma i 24 tramwaje Pesa. Stolica Dolnego Śląska jest oczywiście większa od Szczecina, ma większy budżet. Czy jednak aż tak większy, że kupuje dwadzieścia razy więcej tramwajów?

Nowy tabor kupowały też inne miasta: Poznań, Kraków, Gdańsk, Kraków o Warszawie już nawet nie wspominając. Co istotne, także w tych miastach trwały modernizacje i rozbudowy tras tramwajowych, zatem zasłanianie się tym, że Szczecin remontuje tory i w taki sposób zainwestował w komunikację tramwajową i nie jest wytłumaczeniem.

## Miasto "nie czuje" komunikacji tramwajowej?

Po prostu w Szczecinie brakuje planu rozwoju komunikacji tramwajowej. Odbieram to jako brak "czucia" tej formy transportu publicznego przez ekipę ze szczecińskiego magistratu, spychanie jej na margines. Bo gdy ma się plan i jest się konsekwentnym, to można. Marszałek województwa zachodniopomorskiego Olgierd Geblewicz w dziewięć lat zbudował ze swoim zespołem i dzięki eurofunduszom najnowocześniejszą flotę pociągów regionalnych w Polsce.

Prezydent Piotr Krzystek miał na realizację dobrego tramwajowego planu ponad 16 lat.