



Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny
w Szczecinie

IV Konferencja naukowo – techniczna
„PROBLEMY KOMUNIKACYJNE MIASTA SZCZECINA
modelowanie, symulacje, prognozowanie

Szczecin, 19 listopad 2009 r.

**Nowe linie tramwajowe w Szczecinie na tle potoków ruchu
pasażerskiego komunikacji miejskiej**

dr inż. Stanisław Majer



Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny
w Szczecinie

Wprowadzenie

Zgodnie z zatwierdzonym Zintegrowanym planem rozwoju transportu publicznego w Szczecinie w latach 2004 – 2013: *podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej będzie tramwaj wraz ze współpracującą siecią linii autobusowych. Role uzupełniającą w pasażerskiej obsłudze miasta będzie odgrywać system kolejowy.*



Zamierzenia do 2013

W ramach planu rozwoju transportu publicznego do roku 2013 zaplanowano przede wszystkim początek budowy Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju (SST).

Etap I do tymczasowej pętli na ul. Turkusowej przewidywany jest do realizacji na lata 2010 – 2013, szacowany koszt wynosi ponad 220 mln zł.

W ramach Etapu I SST Zaplanowano przebudowę pętli na Basenie Górnicy, budowę dwóch przystanków pośrednich (Lotnisko i Gryfińska oraz pętli Turkusowa), torowisko ma być całkowicie bezkolizyjne.

3



Zamierzenia do 2013 - SST przebieg



4



Zamierzenia do 2013 – modernizacja torowisk

Przebudowa ul. Krzywoustego wraz z torowiskiem



© 2008 Gunnar W. Christensen
www.tog-billeder.dk

Lata 70-te XX
wieku

4



Zamierzenia do 2013 – modernizacja torowisk



Pomimo licznych obaw co do przepustowości zastosowanego przekroju, projekt okazał się sukcesem i po raz pierwszy w Szczecinie zastosowano torowisko nowego typu.

Szyny odizolowano od nawierzchni profilami gumowymi, a tor i międzytorze wypełniono mieszanką mineralno-asfaltową typu SMA.

Na ulicy ponownie posadzono drzewa podobnie jak to miało miejsce przed przebudową w latach 70-tych

6



Zamierzenia do 2013 – modernizacja torowisk



Przebudowane
torowisko na
rondzie
Pileckiego

7



Zamierzenia do 2013 – modernizacja torowisk

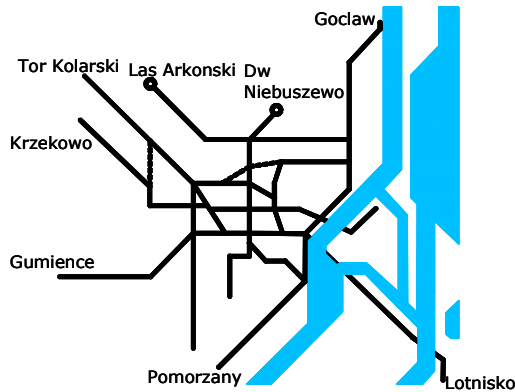


Podczas prac
kierowano się
głównie zasadą
aby odtworzyć
torowisko w
planie w ramach
procedury
„zgłoszenia robót
budowlanych”

8



Linie tramwajowe okres przedwojenny



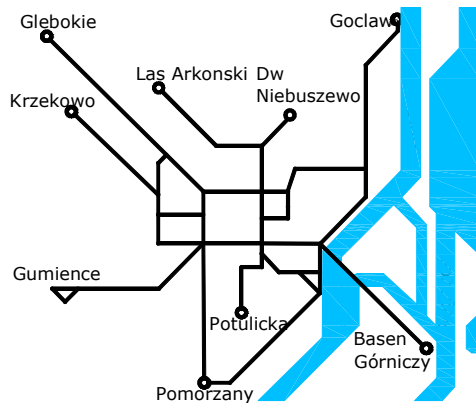
W 1939 roku w Szczecinie funkcjonowały 8 linii tramwajowych o łącznej długości 50,3 km i linie dodatkowe uruchamiane w godzinach szczytowych oznaczane jako E.

Infrastruktura obejmowała m.in. pięć zajezdni tramwajowych. Tramwaje przewiozły 35,6 mln pasażerów.

9



Linie tramwajowe teraźniejszość



Aktualnie funkcjonuje 11 linii tramwajowych, długość eksploatowanych torów wynosi ponad 100 km.

Tramwaje przewożą rocznie ponad 65 mln pasażerów, (rekordowe przewozy to rok 1983 ponad 150 mln pasażerów)

10



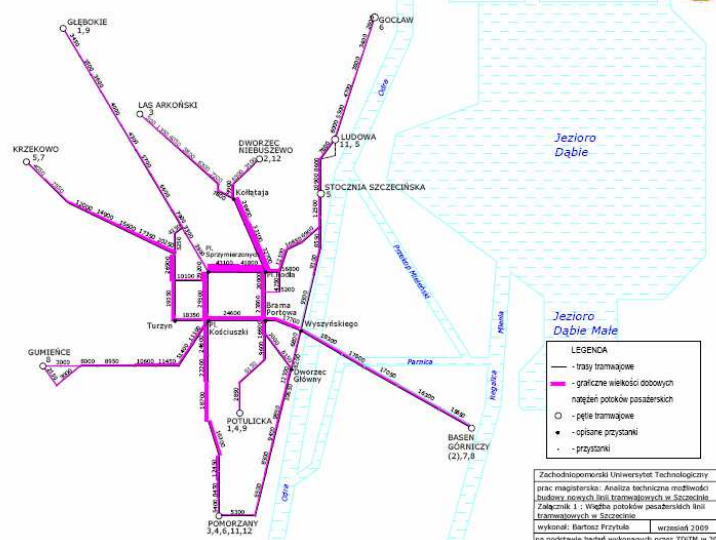
Aktualny układ linii tramwajowych



Cechą charakterystyczną istniejącego układu torowisk jest ich niedobór w śródmieściu, co utrudnia wprowadzanie nowych linii oraz zwłaszcza objazdów podczas robót i sytuacji awaryjnych



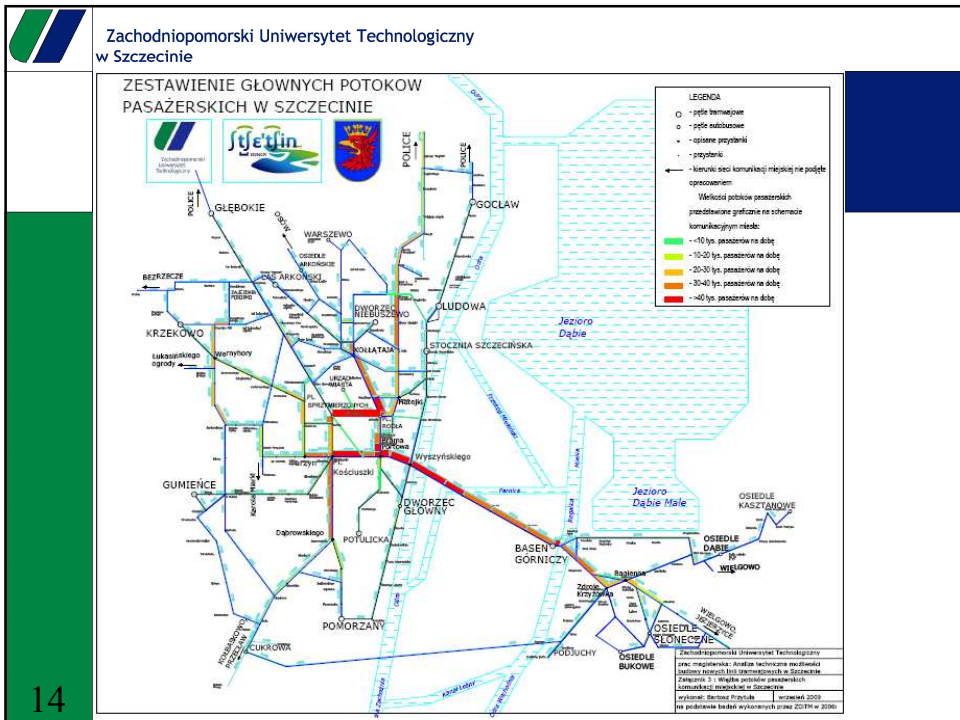
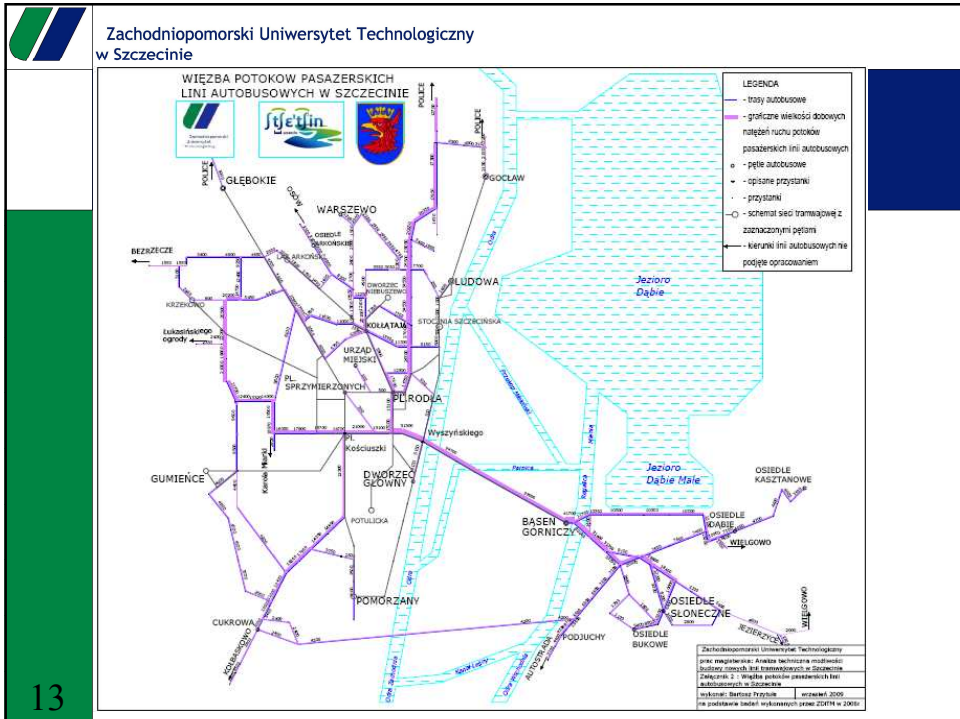
WIĘŻBA POTOKÓW PASAŻERSKICH LINII TRAMWAJOWYCH W SZCZECINIE

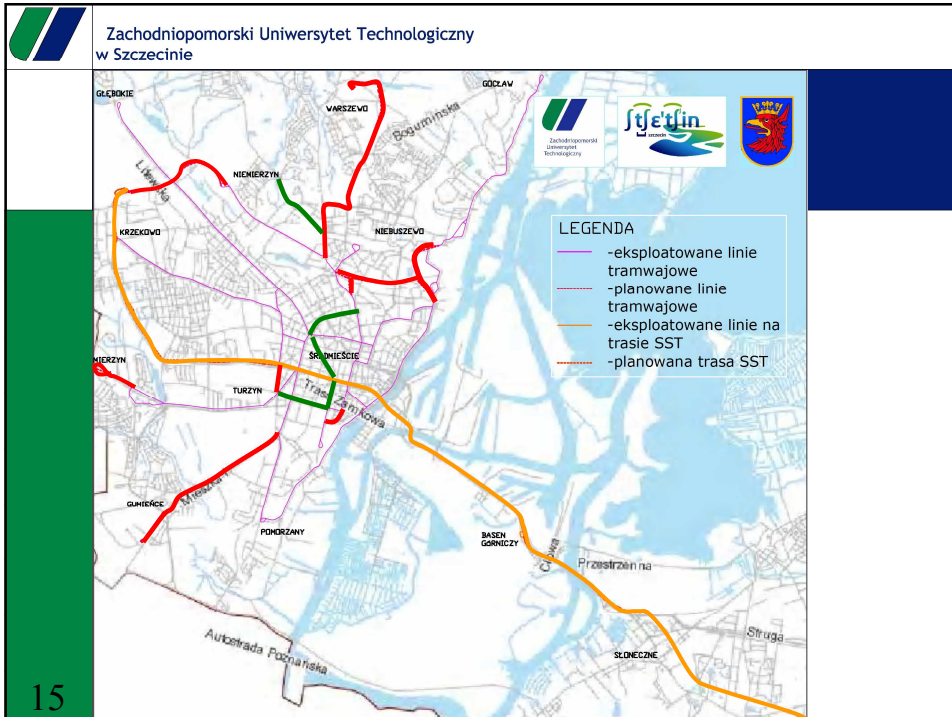


LEGENDA

- trasy tramwajowe
- graniczne wielkości obwodów
- węzły potoków pasażerskich
- - pętle tramwajowe
- - opisane przystanki
- - przystanki

Zachodniopomorski Uniwersytet Techniczny
prac. magisterskie. Analiza techniczna możliwości budowy nowych linii tramwajowych w Szczecinie.
Załącznik 1 - Węzła potoków pasażerskich linii tramwajowych w Szczecinie
wykonał: Bartosz Przytuła wrzesień 2009
na podstawie badań wykonanych przez ZDWT w 2006r.







Linia na os. Zawadzkiego



Linia autobusowa nr 75 należy do najbardziej obciążonych w Szczecinie ponad 15 000 pasaż./dobę. Budowa nowej linii tramwajowej w ciągu ulic 26 Kwietnia – Taczaka wymusi zwiększenie częstotliwości kursowania składów i może dojść do przeciążenia ul. Krzywoustego. Dlatego niezbędna jest budowa nowej linii w ciągu ul. Narutowicza jako alternatywy dla torowiska w ul. Krzywoustego

17



Więźba potoków w centrum miasta

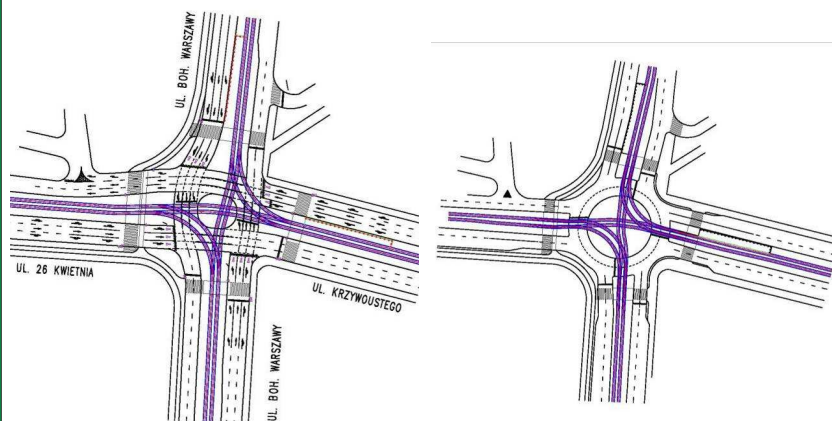


W celu łatwiejszego organizowania transportu zbiorowego w ścisłym centrum oraz organizacji ruchu podczas remontów sytuacji awaryjnych należy ponownie rozpatrzyć możliwość budowy torowiska na al. Wojska Polskiego, na ul. Potulickiej do placu Zwycięstwa oraz na ul. Wielkopolskiej

18



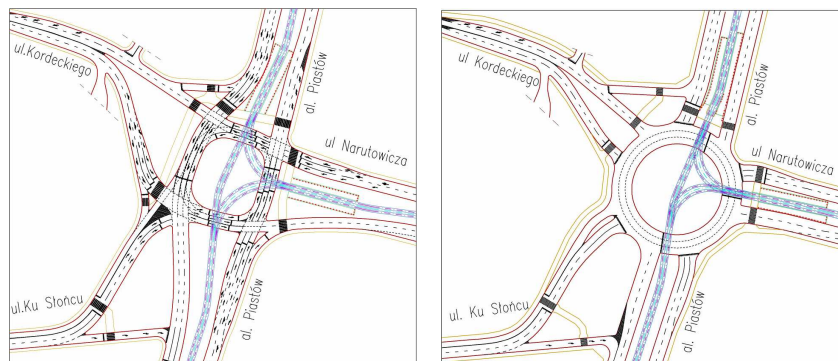
Propozycje przebudowy skrzyżowania przy CH Turzyn



19



Koncepcja przebudowy skrzyżowania al. Piastów z ul. Narutowicza



20



Co będzie głównym celem strategicznym?

Strategicznym zadaniem władz miasta jest zapewnienie przedstawicielom szczecińskiej klasy średniej dobrych warunków mieszkaniowych, a także ułatwienie dojazdu z domu do pracy przy pomocy komunikacji publicznej.

A może?

Strategicznym zadaniem władz miasta jest spowodowanie osiedlenia się przedstawicieli klasy średniej poza administracyjnymi granicami Szczecina. W ten sposób osiągnięty zostanie efekt obniżenia wpływów podatkowych miasta przy zachowaniu poziomu wydatków związanych z obsługą mieszkańców okolicznych gmin, którzy pomimo wyprowadzki ze Szczecina nadal m.in. będą posyłać dzieci do szczecińskich przedszkoli i szkół.

21



Wnioski

- Problemy komunikacyjne w Szczecinie będą się pogłębiać i już nie wystarczy odziedziczony dobry układ ulic i doraźne działania polegające na korektach programów sygnalizacji itp.
- Odwrócenie tego niekorzystnego trendu będzie wymagać wielu niepopularnych decyzji jak m.in. podniesienie opłat za parkowanie, zakaz parkowania w niektórych części miasta lub opłaty za wjazd w wydzielone jego strefy.

22



Wnioski

- Budowa nowych linii tramwajowych to praktycznie jedyna możliwość aby zapewnić sprawny, bezpieczny transport mieszkańców w strefie śródmieścia.
- Na podstawie sporządzonej więźby potoków pasażerskich należy stwierdzić iż oprócz budowy SST najpilniejszą jest budowa linii na ul. Cukrową i na ul. Narutowicza; ze względów ruchowych, potrzeb mieszkańców miasta i regionu niezbędny jest remont torowiska w ul. Arkońskiej i przedłużenie jego do al. Wojska Polskiego.

23



Dziękuję Państwu za uwagę

**Nowe linie tramwajowe w Szczecinie na tle potoków
ruchu pasażerskiego komunikacji miejskiej**

dr inż. Stanisław Majer

24