

KONCEPCJA PRZEBIEGU DRUGIEGO ETAPU SZCZECIŃSKIEGO SZYBKIEGO TRAMWAJU (SST)



ANALIZA KOMUNIKACYJNA
STUDIUM KORYTARZOWE
ANLIZA TECHNICZNA



Wstęp

W ramach podpisanej umowy Wykonawca zobowiązany był do wykonania „Koncepcji przebiegu drugiego etapu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju (SST)”.

Na przedmiot umowy składały się następujące etapy:

- *Etap I - analiza komunikacyjna*
- *Etap II – studium korytarzowe*
- *Etap III – analizy techniczne*

Etap II – Studium korytarzowe

Opis wariantów przyjętych do analiz korytarzowych – W1

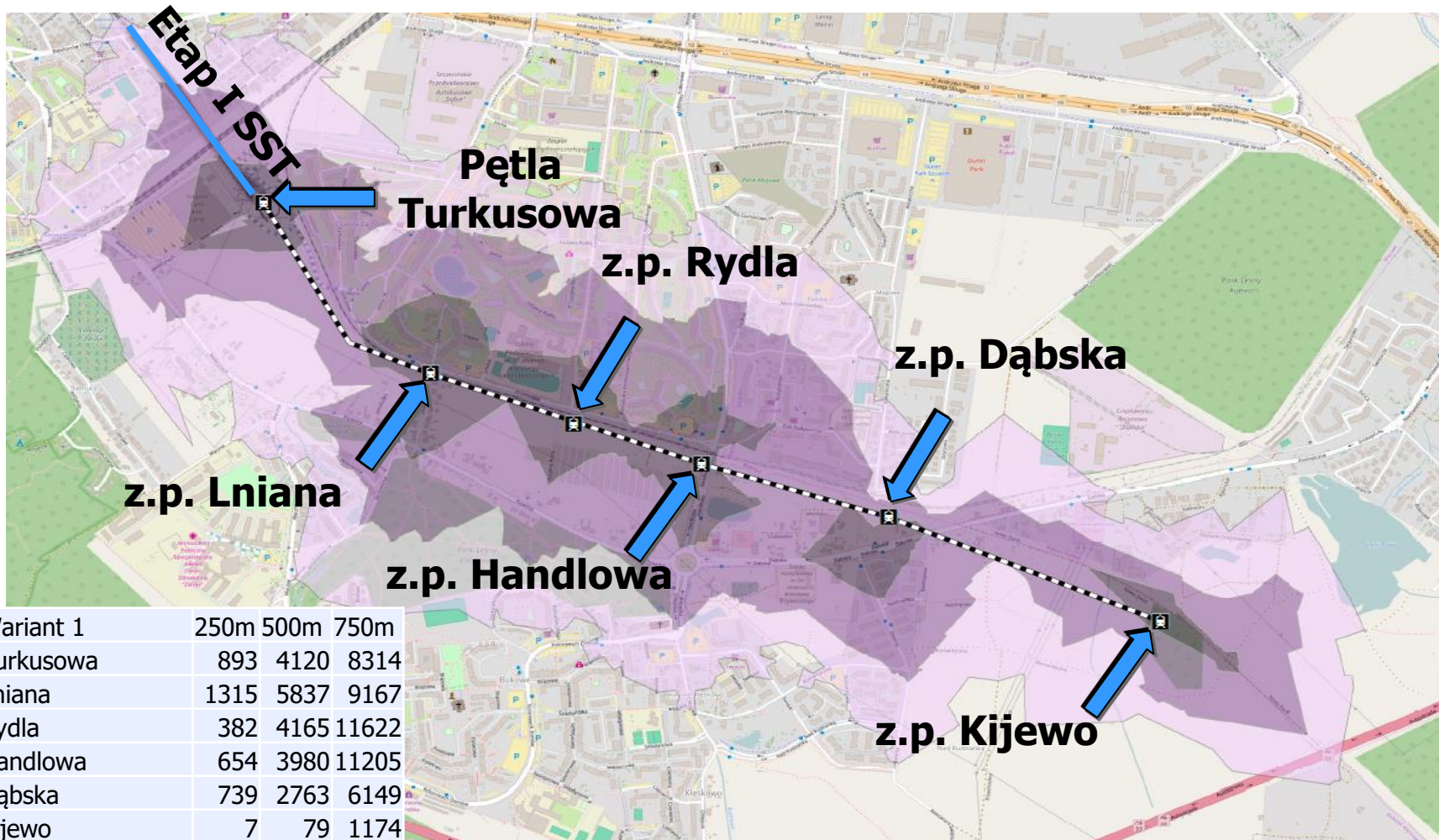
Przebieg wariantu został wytyczony od istniejącej pętli Turkusowa wzdłuż linii kolejowej nr 417 łączącej stację Szczecin Lotnisko/Szczecin Dąbie z posterunkiem odgałęźnym Sobieradz. Linia tramwajowa SST w wariacie 1 na swojej trasie krzyżuje się z następującymi drogami istniejącej sieci drogowej: ul. Lniana, ul. Lucjana Rydla, ul. Handlową, ul. Dąbską. Przebieg wariantu kończy się pętlą Kijewo. Planuje się budowę przystanków ul. Lniana, ul. Rydla, Węzeł Przesiadkowy Handlowa, ul. Dąbska, Pętla Tramwajowa Kijewo.

Za początek wariantu należy uznać koniec Etapu I SST, tj. pętlę tramwajową Turkusowa. Szacowana długość torowiska wynosi ok 2,8 km trasy tramwajowej (co nie uwzględnia torów związanych z funkcjonowaniem zajezdni tramwajowej).

Torowisko w projektowanym wariacie należy sklasyfikować jako wydzielone, z brakiem skrzyżowań w jednym poziomie z istniejącą infrastrukturą drogową, co pozwala na nadanie takiemu obiektowi cech zapewniających prędkość komunikacyjną tramwaju szybkiego.

W miejscach przecięcia linii tramwajowej z drogami, zasadne jest zaprojektowanie wiaduktów z przebiegiem układu drogowego w poziomie +1.

Analiza dostępności dla Wariantu W1



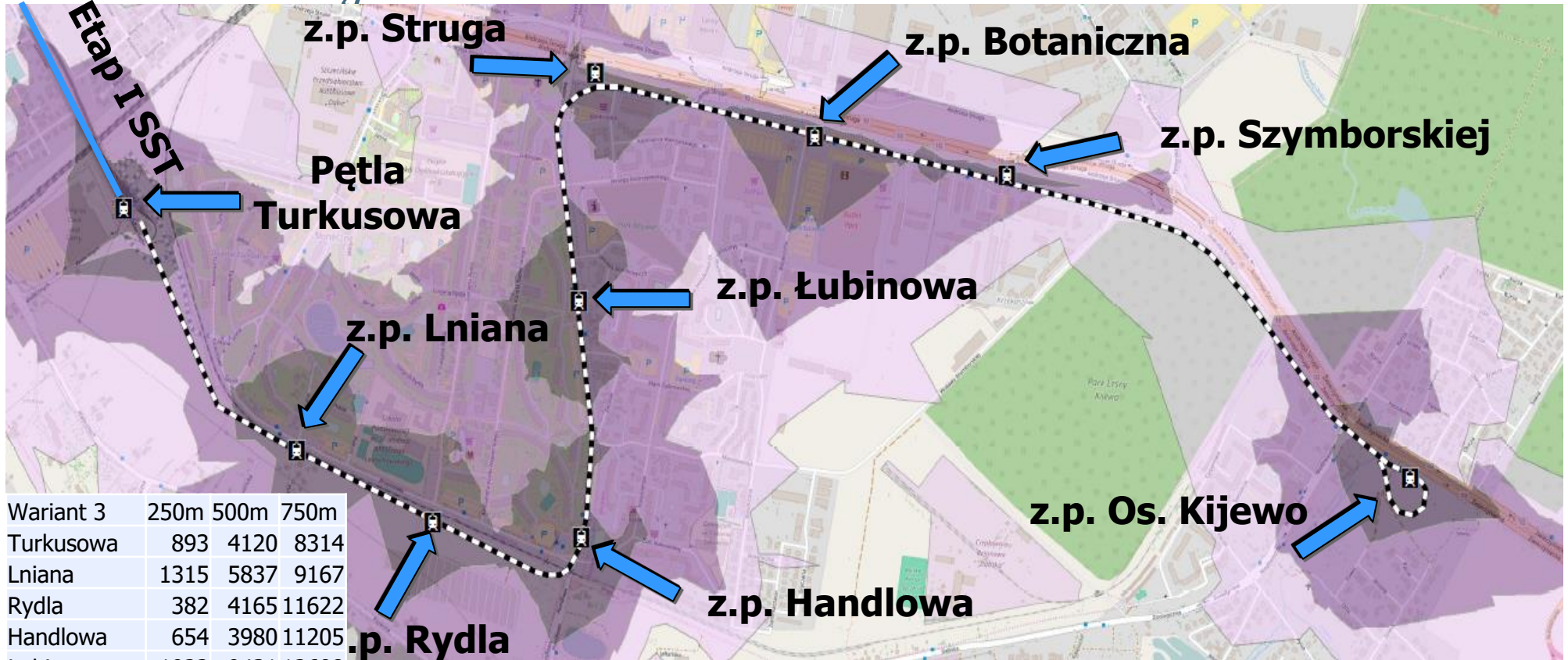
Etap II – Studium korytarzowe

Opis wariantów przyjętych do analiz korytarzowych – W2

Wariant 3 został poprowadzony wzdłuż istniejącej linii kolejowej nr 417 do przecięcia z ulicą Handlową, następnie na północ wzdłuż ulicy Łubinowej, dalej na wschód wzdłuż ulicy Andrzeja Strugi aż do pętli tramwajowej zlokalizowanej na osiedlu Kijewo pomiędzy ulicą Niedźwiedzią i Pawią. Planuje się budowę przystanków ul. Lniana, ul. Rydla, Węzeł Przesiadkowy Handlowa, ul. Łubinowa, Węzeł przesiadkowy Struga, ul. Botaniczna, ul. Szymborskiej, Os. Kijewo.

Za początek wariantu należy uznać koniec Etapu I SST, tj. pętlę tramwajową Turkusowa. Szacowana długość torowiska wynosi ok. 4,75 km trasy tramwajowej (co nie uwzględnia torów związanych z funkcjonowaniem zajezdni tramwajowej). Torowisko w projektowanym wariantcie należy sklasyfikować jako wydzielone, z brakiem skrzyżowań w jednym poziomie z istniejącą infrastrukturą drogową. Zaletą tego wariantu jest wytworzenie węzła przesiadkowego z komunikacją autobusową co pozwoli na skrócenie dróg dojścia pomiędzy poszczególnymi rodzajami środków transportu.

Analiza dostępności dla Wariantu W2



Wariant 3	250m	500m	750m
Turkusowa	893	4120	8314
Lniana	1315	5837	9167
Rydla	382	4165	11622
Handlowa	654	3980	11205
Łubinowa	1922	9431	12608
Struga	710	2815	6848
Botaniczna	149	2250	4039
Szymborskiej	0	280	1240
Kijewo	804	2277	2760

Etap II – Studium korytarzowe

Opis wariantów przyjętych do analiz korytarzowych – W3

W toku konsultacji społecznych analizom został poddany dodatkowy wariant przebiegu trasy – W7b

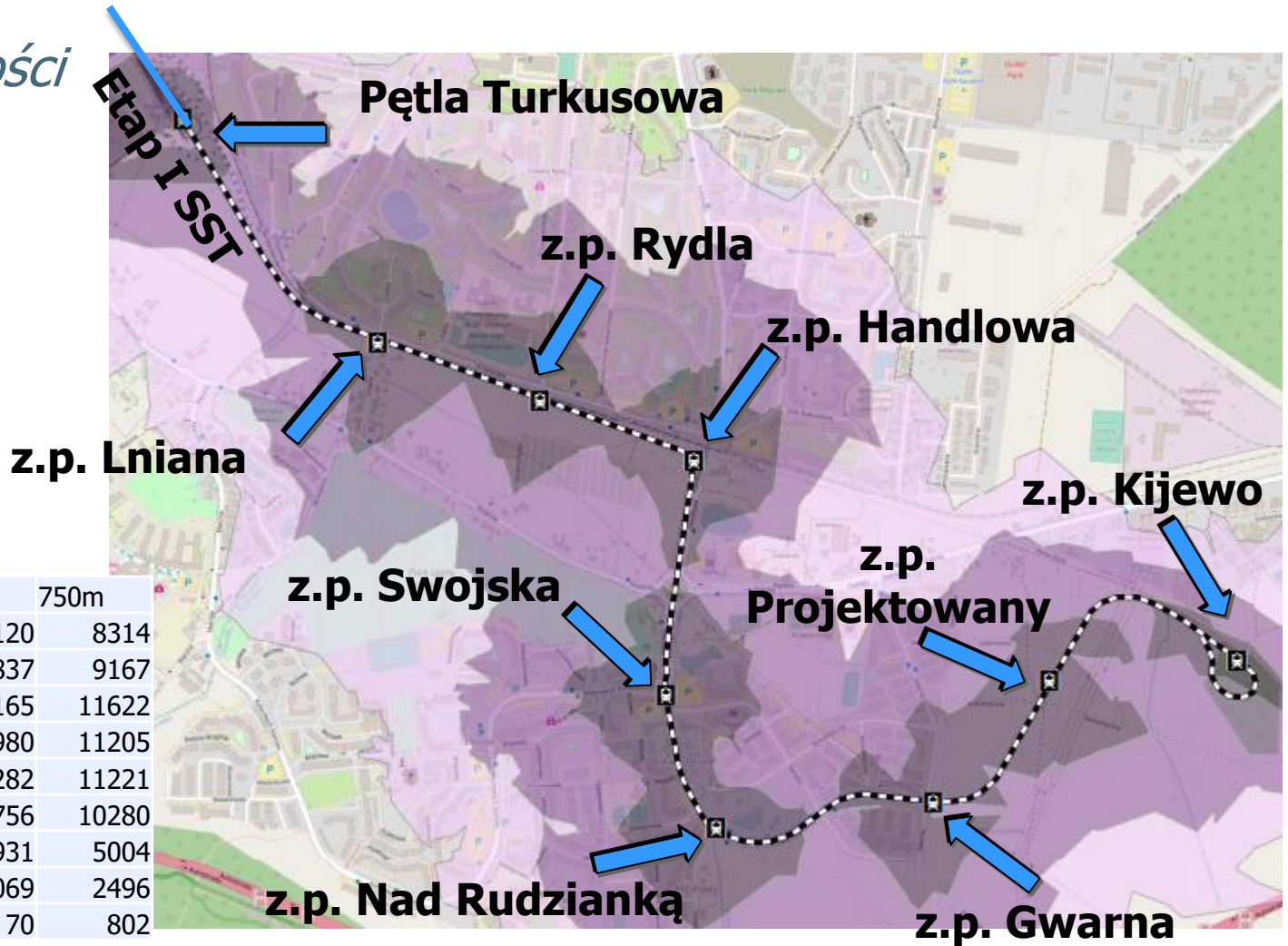
Wariant 7b został poprowadzony wzdłuż istniejącej linii kolejowej nr 417 do przecięcia z ulicą Handlową, następnie na południe wzdłuż ulicy Handlowej. Za skrzyżowaniem z ulicą Kolorowych Domów trasa tramwajowa przebiega w ciągu ulicy Chłopskiej, a następnie skręca w ulicę Nad Rudzianką. Aktualnie ulica Nad Rudzianką, kończy się skrzyżowaniem z ulicą Gwarną. W koncepcji przedstawiono schematycznie możliwość przebiegu trasy tramwajowej, przebiegającej w pasie przeznaczonym pod budowę drogi klasy Z i kończącej się na pętli Kijewo – tożsamej z pętlą w wariantcie 1

Za początek wariantu należy uznać koniec Etapu I SST, tj. pętlę tramwajową Turkusowa. Szacowana długość torowiska wynosi 3,5 km trasy tramwajowej.

Torowisko w projektowanym wariantcie od 0+000 do 1+350 należy sklasyfikować jako wydzielone, z brakiem skrzyżowań w jednym poziomie z istniejącą infrastrukturą drogową.

W stanie istniejącym ulica Nad Rudzianką funkcjonuje w przekroju jezdni 2x2 pasy ruchu. Wprowadzenie wydzielonego torowiska, skutkuje koniecznością zmiany przekroju jezdni na 2x1 pas ruchu. Zaproponowano przebieg torowiska po północnej stronie jezdni, uzasadniając takie usytuowanie między innymi mniejszą ilością kolizji trasy tramwajowej z układem drogowym.

Analiza dostępności dla Wariantu W3



Wariant 7a/c	250m	500m	750m
Turkusowa	893	4120	8314
Lniana	1315	5837	9167
Rydla	382	4165	11622
Handlowa	654	3980	11205
Swojska	1916	7282	11221
Nad Rudzianką	1941	6756	10280
Gwarna	1115	2931	5004
Projektowana	0	1069	2496
Kijewo	5	70	802

Schemat analizowanych wariantów

