

Piotr Krzystek  
**Prezydent Miasta Szczecin(a)**  
 pl. Armii Krajowej 1  
 70-456 Szczecin

## Petycja

**ws. przygotowania materiałów z oznaczeniami obszarów, na których możliwa byłaby budowa linii tramwajowych, na potrzeby konsultacji społecznych „Szybki Tramwaj – II etap”**

Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i art. 2 ustawy o petycjach, w związku z komunikatem zamieszczonym na stronie [http://konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/chapter\\_116227.asp](http://konsultuj.szczecin.pl/konsultacje/chapter_116227.asp) [Szybki Tramwaj – II etap Konsultacje społeczne dotyczące „Koncepcji Przebiegu Drugiego Etapu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju”],

w interesie publicznym oraz własnym proszę:

1) Aby przed zorganizowaniem spotkań konsultacyjnych przygotowane zostały mapy w zakresie fragmentu miasta, na którym rozważana jest budowa (II etap) linii „szybkiego tramwaju”, z oznaczeniem obszarów, na których hipotetycznie możliwe byłoby wytyczenie torowisk tramwajowych.

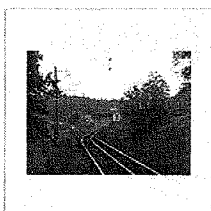
Najlepiej byłoby tego rodzaju nową informację zamieścić w postaci mapy wektorowej na geoportalu miasta <http://geoportal.szczecin.pl/mapa/>, a nie jak dotychczas w przypadku proponowanych tras linii tramwajowych postaci nieedytowalnych plików pdf lub rastrowych plików graficznych.

Informację tę można by przestawić przykładowo półprzezroczystą czerwoną warstwą, którą oznaczone byłyby obszary, na których ze względu na ograniczenia istniejącej infrastruktury, zabudowy, roślinność, zbiorniki wodne itp. wytyczenie trasy linii tramwajowej nie byłoby w ogóle możliwe lub powodowałoby niewspółmiernie wysokie koszty (np. z powodu wyburzeń i wywłaszczeń). Dodatkową warstwą można by oznaczyć te obszary, na których na pewnych odcinkach możliwa byłaby budowa linii tramwajowej jednotorowej (jedno lub dwukierunkowej).

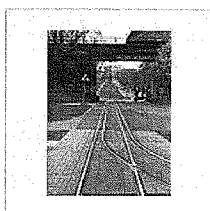
Potrzeba wytworzenia udostępnienia Mieszkańcom oraz innym podmiotom biorących udział w konsultacjach tych informacji wynika z faktu, że osoby które dotychczas proponowały inny przebieg linii tramwajowej, następnie dowiadywały się, że budowa sugerowanej przez nich trasy nie byłaby możliwa ze względu na istniejące na jej przebiegu rozmaite ograniczenia. Mieszkańcy nie zdają sobie sprawy w znacznej części z tych ograniczeń – w szczególności nie wiedzą, jaki powinien być minimalny promień łuków szyn, maksymalny kąt podwyższenia, minimalna odległość od istniejącej zabudowy itd. – w związku z czym ich propozycje są albo niemożliwe do realizacji, albo nazbyt zachowawcze, albo w ogóle nie są przedstawiane.

2) Aby w ramach ww. analiz uwzględniono możliwość wytyczenia linii tramwajowej wzdłuż istniejących torów kolejowych (na os. Słonecznym i Majowym) bez konieczności ich demontażu. Istnieją bardzo różnorodne rozwiązania tej kwestii – w szczególności oszczędzające ograniczoną przestrzeń, polegające na ułożeniu torowiska przeznaczonego dla linii kolejowej pomiędzy torami tramwajowymi.

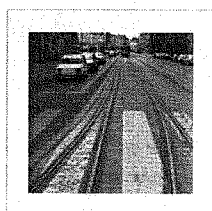
Poniżej kilka przykładów z Wikipedii.



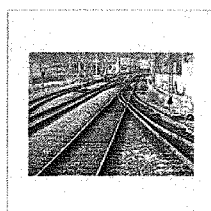
Splot torów różnej szerokości



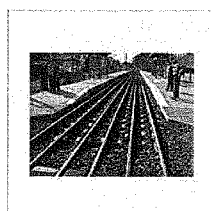
Splot torów tramwajowych 1000 mm w Łodzi (wiadukt nad ul. Warszawską)



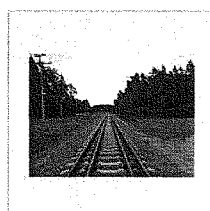
Splot torów tramwajowych we Wrocławiu



Odawara, Kanagawa, Japonia



Kaufungen, Niemcy, splot ten umożliwia dogodne ustawienie względem peronu taboru o różnej skrajni



splot torów 1520 i 1435 mm na odcinku Rail Baltica Mačkovo Szostaków na Litwie

**Splot** – specyficzne miejsce częściowego połączenia lub zbliżenia dwóch lub więcej torów, w którym możliwe jest jednoczesne poruszanie pojazdu szynowego tylko po jednym z nich. Splot dwóch torów może występować w miejscu o ograniczonej szerokości (np. most, tunel), w którym nieracjonalne byłoby przechodzenie na odcinek jednotorowy, np. z powodu konieczności instalowania dwóch zwrotnic. Z reguły w splotie szyna jednego toru biegnie między tokami szyn drugiego (i na odwrót).

Splotem torów nazywa się też tor, po którym mogą się poruszać pojazdy przystosowane do różnej szerokości toru, mający jedną szynę wspólną dla obu systemów.

W niektórych miastach (Łódź, Katowice, Wrocław, Amsterdam, Warszawa, Grudziądz) sploty toru wykonywane są dla usprawnienia ruchu tramwajowego – wyeliminowanie dodatkowego zatrzymania dla przełożenia zwrotnicy tuż przed skrzyżowaniem lub przed zwięzonym odcinkiem ulicy o ruchu wahadłowym.

[ [https://pl.wikipedia.org/wiki/Splot\\_\(kolejnictwo\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Splot_(kolejnictwo)) ]



<p>A train on mixed-gauge track near Jindřichův Hradec, Czech Republic, using the narrower gauge – not running on the outer rail, seen in the foreground.</p>	<p>Sunlight reflects off 1,435 mm (4 ft 8½ in) 1,000 mm (3 ft 3¾ in) dual-gauge tracks near Chur, Switzerland</p>	<p>Former 700 mm (2 ft 3¾ in), 600 mm (1 ft 11¾ in) dual-gauge tram tracks in Katwijk, Netherlands</p>	<p>In Jenny, Sweden, the narrow gauge leaves the standard gauge</p>	<p>Two class DT-8 Stuttgart Stadtbahn cars on dual-gauge track in Stuttgart, Germany</p>	<p>Dual gauge track between Tardienta and Ciudad de Huesca, Spain</p>	<p>Switch – bifurcation of dual-gauge track near Jindřichův Hradec, Czech Republic.</p>	<p>Residual dual gauge track on the Voies Ferrées du Dauphiné in France.</p>
---	---	--	---	--	---	---	--

[ [https://en.wikipedia.org/wiki/Dual\\_gauge](https://en.wikipedia.org/wiki/Dual_gauge) ]

Na podstawie art. 4 ust. 3 ustawy o petycjach wyrażam zgodę na publikację moich danych w zakresie art. 8 ust. 1 in fine tej ustawy.

Adam Kopciński-Galik