

Numer: 410
Tytuł: Dot. przebudowanych ulic Arkońskiej i Niemierzyńskiej
Skierowano do: Prezydent Miasta
Rodzaj: Interpelacja
Data wpływu: 2011/09/13 13:00:00

Zwracam się z prośbą do Pana Prezydenta o zwrócenie uwag podjętych przez mieszkańców przebudowanych ulic Arkońska, Niemierzyńska. Zasadne uwagi załączam.

Szanowni Państwo,
Pragniemy podzielić się z Państwem treścią naszego listu otwartego wysianego do Prezydenta Miasta Szczecin w dniu 9 września br, w sprawie trwającej przebudowy ciągu ulic Arkońska - Niemierzyńska.
List ten ma na celu zwrócenie uwagi na temat pętli tramwajowej Las Arkoński i eksploatacji tramwajów niskopodłogowych na linii nr 3 oraz dokonanie modyfikacji projektu w zakresie pasów autobusowo - tramwajowych.
Treść listu przedstawiamy poniżej.

Z poważaniem,
Szczecińskie Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej

Szanowny Panie Prezydencie,

W związku z rozpoczętą w tym roku przebudową ulic Arkońskiej, Niemierzyńskiej oraz Krasińskiego, Szczecińskie Towarzystwo Miłośników Komunikacji Miejskiej w trosce o jakość komunikacji miejskiej i przestrzeni publicznej w naszym mieście pragnie zwrócić uwagę na dwa ważne aspekty sprawy.

Duże zdumienie wśród pasażerów komunikacji miejskiej od początku wzbudza fakt niepodjęcia remontu pętli "Las Arkoński". Jest dla nas niezrozumiałe, iż rzecznicy prasowi urzędu miasta podają publicznie do wiadomości, że przebudowa całego ciągu ulic umożliwi eksploatację na linii 3 tramwajów niskopodłogowych od razu po zakończeniu przebudowy, Z pewnością nie będzie to jednak możliwe przy obecnym stanie pętli, który po dwuletnim wyłączeniu z eksploatacji na okres remontu ulegnie jeszcze większemu pogorszeniu. Na pętli Las Arkoński już wiele lat temu z uwagi na bagnisty teren utworzyło się spore zapadlisko na rozjazdach z tyłu pętli. Dla tramwajów niskopodłogowych o konstrukcji modułowej może być to problem grożący uszkodzeniem ich konstrukcji. Nadmienić należy fakt, iż pętla zbudowana została w roku 1973 i od tej pory nie przeszła generalnego remontu. Kwestia potrzeby jej pilnej modernizacji jest więc bezdyskusyjna.

Miasto Szczecin posiada zarówno projekt techniczny modernizacji, pozwolenie na budowę pętli Las Arkoński (i całej ulicy Spacerowej), jak i ma zagwarantowane środki finansowe na remonty szczecińskich torowisk w ramach działania 7.3 Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko pn. "Budowa i przebudowa torowisk w Szczecinie" w kwocie 106 mln zł, z czego do tej pory wykorzystano niewielką część.

Uwagę zwraca tutaj celowość inwestycji, jaką jest modernizacja ciągu Krasińskiego -

Niemierzyńska - Arkońska. Dofinansowanie otrzymano w ramach działania 6.4 - Zintegrowany system transportu publicznego na obszarze metropolitalnym Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2007-2013. Głównym celem tego programu jest przede wszystkim poprawa funkcjonowania transportu publicznego. Tymczasem miasto planuje wykonać przebudowę całego odcinka po którym poruszają się samochody, a pomija chyba najbardziej kluczowy aspekt dla komunikacji tramwajowej, jakim jest modernizacja samej pętli tramwajowej. Taki sposób działania jest niezgodny z zasadą transportu zrównoważonego i powoduje zmniejszenie atrakcyjności tramwajów m.in. poprzez konieczność dalszej eksploatacji przestarzałego taboru. Takie posunięcie sprawia wrażenie spychania potrzeb komunikacji masowej przez miasto na dalszy plan. Zdajemy sobie sprawę, iż remont ulic Arkońskiej, Niemierzyńskiej i Krasieńskiego przebiega etapami, z których realizowane są obecnie etapy 1 i 2 z pominięciem etapu 3, zakładającego budowę tramwaju na ul. Spacerowej wraz z pętlą "Las Arkoński". Rozumiemy również, że miasto może nie być w stanie zmodernizować ul. Spacerowej w najbliższych latach, remont samej pętli jest jednak w naszej opinii koniecznością. Nic nie stoi na przeszkodzie wykonać przebudowę samej pętli, wraz z ewentualną budową docelowych rozjazdów w stronę ul. Spacerowej, a resztę inwestycji przeprowadzić w latach późniejszych.

Drugą istotną kwestią, która wzbudza nasze wątpliwości, jest sprawa tzw. PAT-ów (pasów autobusowo-tramwajowych) na ulicach Arkońskiej i Niemierzyńskiej. W pierwotnym projekcie przebudowy zakładano, iż nawierzchnia, po której poruszać mają się autobusy, ma być koloru zielonego - analogicznie jak pas tramwajowo-autobusowy wykonany w sierpniu br. w al. Niepodległości. Z informacji, które posiadamy wynika, iż z zielonej nawierzchni na ul. Arkońskiej i Niemierzyńskiej zrezygnowano na wniosek ZDiTM i obecny projekt zakłada, iż PAT-y wykonane zostaną przy pomocy wyłącznie standardowego oznakowania.

Wnosimy jednak o ponowne przeanalizowanie tej sprawy. Zastosowanie asfaltu barwionego na zielono na PAT-ach i buspasach ma swoje uzasadnienie w spójności wizualnej elementów infrastruktury drogowej, jaką możemy dzięki temu uzyskać. Od wielu lat w Szczecinie większość nowobudowanych ścieżek rowerowych posiada nawierzchnię koloru czerwonego. Daje to kierowcom istotną informację wizualną nt. miejsc, gdzie mogą spodziewać się obecności rowerzysty. W ten sam sposób można w Szczecinie podejść do tematu PAT-ów. Zielony kolor może na stałe informować w Szczecinie o miejscach, które są wyłączone z ruchu samochodowego i służą wyłącznie komunikacji miejskiej. Z uwagi, iż po PAT-ach będą się poruszać też pojazdy ratownicze, ma to szczególne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa.

Wykonanie nawierzchni PAT-ów w al. Niepodległości z asfaltu barwionego na zielono będzie też bezcelowym marnotrawieniem pieniędzy, w sytuacji gdy na ul. Arkońskiej i Niemierzyńskiej wykona się ze zwykłego czarnego asfaltu. Kolejny raz będziemy mieli do czynienia z niekonsekwencją miejskich organów przy prowadzeniu inwestycji. Taka oszczędność będzie dość nieuzasadniona i stworzy niepotrzebny chaos w oznakowaniu. Pozostaje też kwestia samej estetyki. Trzymanie się koloru zielonego da szczególnie dobry efekt w miejscach, gdzie PAT-y znajdują się między szpalarami drzew, wśród zieleni. Zielony kolor wizualnie tłumi szkodliwy wpływ asfaltowych nawierzchni na miejski krajobraz. Z szacunków STMKM wynika, iż powrót do koncepcji zielonych PAT-ów na tych ulicach wyniesie maksymalnie do 500 tys. zł. Przy kosztach inwestycji liczonych w kilkudziesięciu milionach złotych, gdzie miasto już zaoszczędziło blisko kilkanaście mln zł w wyniku konkurencji między wykonawcami, nie wydaje się to kwotą wygórowaną. Uprzejmię prosimy o zainteresowanie się sprawą i odpowiedź na nasze postulaty.