

Z tramwajem na rozdrożu

Mija dokładnie rok od pierwszej odsłony konsultacji społecznych, dotyczących koncepcji przebiegu drugiego etapu trasy tzw. szczecińskiego szybkiego tramwaju. Za nami w zasadzie także ich druga – jesienna odsłona tegoroczna. Spotkania i dyskusje w niczym jednak nie przybliżają do budowy nowego racjonalnego układu transportowego na kolejne dekady, nie tylko dla prawobrzeża Szczecina, choć na nim skupia się wciąż uwaga i ogniskują wokół tej kwestii emocje. Nie brak sceptyków, którzy twierdzą, że po dekadach przymiarek i finale z roku 2015 w postaci 4 km torowiska z Basenu Górniczego z dobudowywaną w ponaddwuletnim poślizgu częścią autobusową do pętli „Turkusowa”, przygoda prawobrzeża z tramwajem tak naprawdę na kolejne dekady się skończy.

Do tego stopnia różnice zdań są skrajne, a wręcz wykluczające się nawzajem, że podczas ostatniego ze spotkań konsultacyjnych padł nawet głos, czy nie lepiej dać sobie spokój, nie zwracać nikomu głowy i nie wydawać kolejnych publicznych funduszy na plany,

roku nad tematem pochylać się znów eksperci, a być może do budżetu na rok 2019 byłyby dopiero wpisane środki na opracowanie koncepcji trasy już tej wiążącej i ostatecznej. Potem jeszcze sporządzenie dokumentacji projektowej, następnie przetarg na wykonawcę.

ła jednak niska. Łącznie wzięto w nich udział około 70 osób, wliczając w to przedstawicieli rad osiedli, radnych oraz reprezentantów ZDiTM, Biura Planowania Przestrzennego Miasta, Biura ds. Organizacji Pozarządowych UM oraz firmy WYG International. Tej ostatniej miasto zleciło przygotowanie analiz – komunikacyjnej i technicznej oraz studium korytarzowego całego przedsięwzięcia.

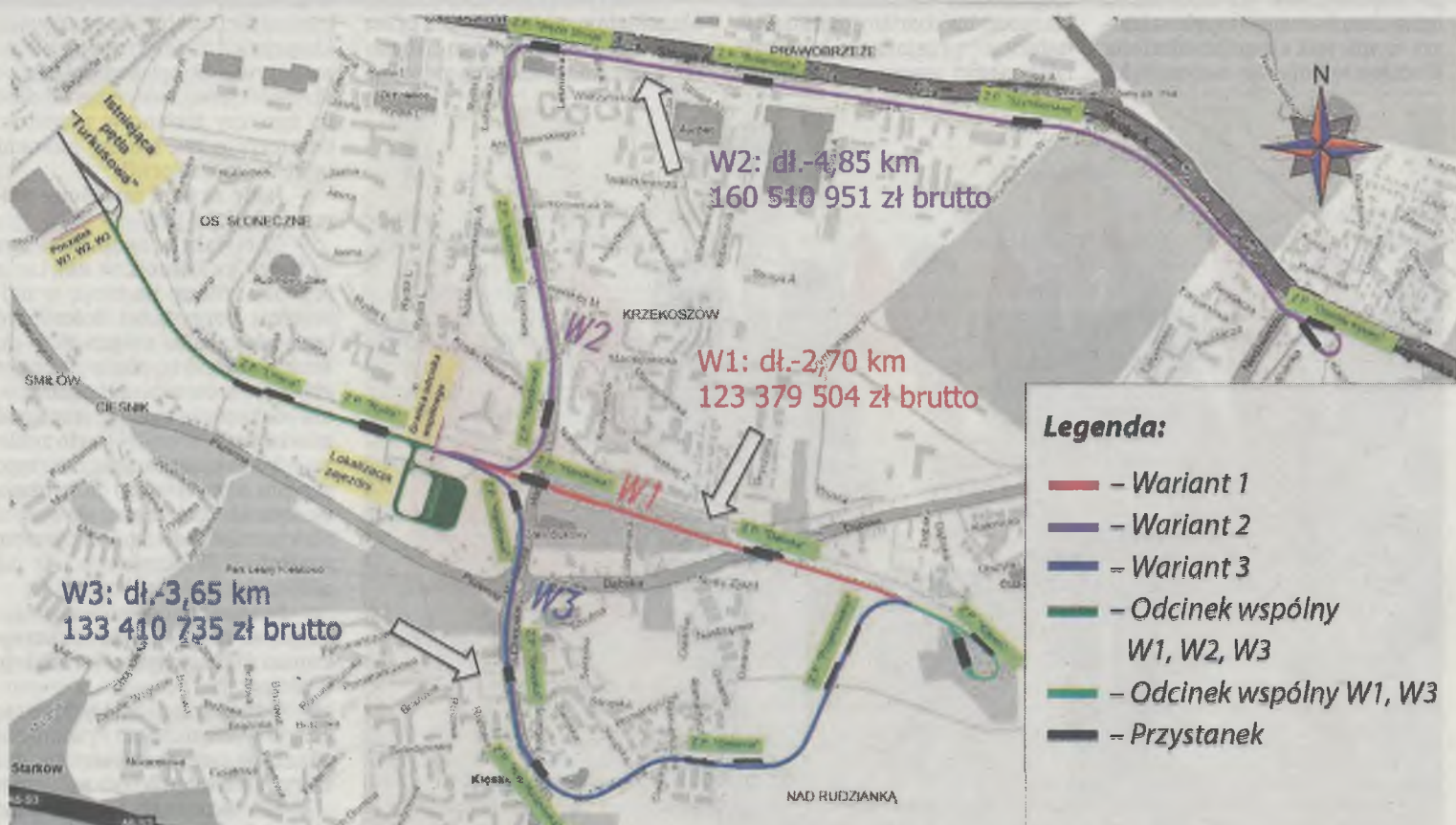
– Celem spotkań jest zebranie uwag mieszkańców, na podstawie których w przyszłym roku eksperci będą mogli ocenić, który z zaprezentowanych wariantów powinien zostać zrealizowany jako pierwszy oraz rozważyć alternatywne propozycje mieszkańców, które padają podczas spotkań, jak i przysyłane są pocztą e-mailową. O kolejnych etapach prac nad

wa” oraz przed szkołami: CKS Rydla, LO XIII i LO II oraz podczas spotkań. Przepytano łącznie 1510 osób. Ankietowani odpowiadali na następujące pytania: na trasie których z przewidywanych wariantów (W1, W2, W3) podróżują dziś najczęściej, który z nich byłby dla nich najwygodniejszą formą poruszania się: po prawobrzeżu oraz pomiędzy prawobrzeżem a lewobrzeżem? Z podsumowania wynika, że ankietowanym najbardziej odpowiadałaby wersja rozwiązania określaną skrótem W2 (w każdej z odpowiedzi po ponad 600 wskazań) dalszego przebiegu torowiska od obecnej pętli „Turkusowa” wzdłuż istniejącej linii kolejowej nr 417 do przecięcia z ulicą Handlową, następnie na północ wzdłuż ulicy Łubinowej, dalej na wschód wzdłuż ulicy Andrzeja Struga do nowej pętli

z nimi i ustaleniach w przyszłym roku wrócimy jeszcze raz do mieszkańców, by zasięgnąć ich opinii – zapowiada Daniel Wacinkiewicz, zastępca prezydenta Szczecina. – Nie jest to inwestycja na tu i teraz, ale dalekosiężna, perspektywiczna i wieloletnia, która ma przebudować układ komunikacyjny części prawobrzeżnej miasta.

Co przeważa przy wyborze ostatecznej wersji przebiegu trasy tramwajowej: ankiety i głosy mieszkańców czy finansowe możliwości miasta?

– Po to są konsultacje, żeby otworzyć ścieżkę wyboru w oparciu o głosy mieszkańców. Gdybyśmy przyjęli tylko kryterium ekonomiczne i wskazali wariant najtańszy, to pojawiłoby się pytanie czy realizuje on we właściwy sposób potrzeby i oczekiwania



Koncepcja przebiegu drugiego etapu SST na prawobrzeżu Szczecina. Trzy warianty z opracowania sporządzonego na zlecenie magistratu przez firmę WYG International. Z szacowanymi wstępnie kosztami budowy.

mieszkańców. A te – jak wynika z dotychczas wyrażanych opinii – spełnia wariant najdroższy w realizacji – podsumowuje Daniel Wacinkiewicz.

– Powinniśmy szukać takiego rozwiązania, która przeniesie nam z jednego miejsca w drugie największą liczbę pasażerów, jaką się da, przy spełnieniu oczekiwania mieszkańców, że ten transport publiczny będzie stanowił realną alternatywę, a nie za wszelką cenę, jak na przykład w proponowanej wersji wariantu W2 ciągnięcie 1,5 km torów od przystanku przy ul. Szymborskiej do pętli w Kijewie u zbiegu ulic Zwierzynieckiej, Niedźwiedziej i Pawiej, kiedy liczba korzystających na tym odcinku byłaby niewielka. Dlatego za błędne założenie uważam z góry odrzucenie pomysłu tramwaju dwukierunkowego, tylko dlatego że takiego taboru dotąd w Szczecinie nie mamy. Opcja poszukiwania na siłę rezerw w terenie byleby urządzić trasę konieczną z nową pętlą – uważa Marek Duklanowski, radny PiS, przewodniczący Komisji ds. Komunalnych, Rewitalizacji i Ochrony Środowiska.

– Po trzydzieści lat mamy już zablokowane nasze tereny, na których nie możemy nic zrobić, bo w miejscowych planach zagospodarowania na tych naszych grun-

analizy i koncepcje, które – niezależnie od przyjętych rozwiązań – zadowolą nielicznych. Latem tego roku prezydent Piotr Krzystek podrzucił do publicznego dyskursu kolejne nader skąpe w informacje wizje o ciągu dalszym linii SST na osi Prawobrzeże – 26 Kwietnia – Derdowskiego – Taczaka i – jak to określił – Sieci Tramwajowej Prawobrzeże.

Dość powiedzieć, że nie zanoszą się na to, by trasa tzw. SST w jakimkolwiek kształcie doczekała się ciągu dalszego, czyli realizacji przed 2023 rokiem. To zdążyli już usłyszeć uczestniczący z grona nielicznych od moderatorów debat podczas trzech spotkań konsultacyjnych (te odbyły się w październiku tego roku). I pokazuje to wciąż bardzo ogólnikowy w swych założeniach co do poczynań szczecińskiego magistratu w tej kwestii harmonogram, jaki zaprezentowany został podczas kolejnego ze spotkań, tym razem podsumowania tychże konsultacji w ostatni poniedziałek listopada. Po zebraniu opinii w przyszłym

Tak więc w realiach szczecińskich od właściwej koncepcji do rozpoczęcia realizacji w jakiegokolwiek formie tego projektu jeszcze długa w czasie droga, minimum pięć lat.

Do końca grudnia tego roku formalnie trwają wciąż kolejne – po ubiegłorocznych – konsultacje społeczne dotyczące tego, w jakim kształcie i którejdy miałyby przebiegać dalsza część trasy tzw. szybkiego tramwaju po szczecińskim prawobrzeżu. Z siedmiu wariantów, jakie prezentowane były jesienią 2016 r. – teraz przedmiotem spotkań i rozważań z udziałem mieszkańców były już tylko trzy z nich: W1: Turkusowa – Handlowa – Dąbska z pętlą w Kijewie; W2: Turkusowa – Handlowa – Łubinowa – Struga – osiedle Kijewo (pomiędzy ulicami Niedźwiedzia i Pawia); W3: Turkusowa – Handlowa – Swojska – Nad Rudzianką – Gwarna – Kijewo.

To wciąż są jednak bardzo wstępne koncepcje.

Trzy spotkania odbyły się w październiku w: CKS Rydla, klubie Delta i SP nr 59. Frekwencja by-

Siecią Tramwajową Prawobrzeże mieszkańcy będą sukcesywnie informowani oraz zapraszani do dalszej dyskusji – zapewnia Szymon Wasilewski z zespołu ds. mediów, skarg i wniosków w ZDiTM.

Podczas ostatniego, poniedziałkowego spotkania, podsumowującego dotychczasowy przebieg konsultacji, na pytania mieszkańców oraz radnych odpowiadali m.in.: Daniel Wacinkiewicz, zastępca prezydenta miasta oraz z ZDiTM: Krzysztof Miler, kierownik działu optymalizacji sieci komunikacyjnej i realizacji projektów i jego zastępczyni Anna Ortel-Chmielewska oraz Paweł Misiukajtis z działu ewidencji dróg, inżynierii ruchu i oznakowania sieci drogowej. Grono zainteresowanych, przybyłych do sali sesyjnej rady Szczecina, okazało się jednak nieliczne – pojawiło się ledwie kilka osób.

O przebieg Sieci Tramwajowej Prawobrzeże mieszkańców wypytywali też ankieterzy. Przez dwa tygodnie w tramwajach linii kursujących do pętli „Turkusowa

tramwajowej na osiedlu Kijewo pomiędzy ulicami Niedźwiedzia i Pawia.

Do końca roku opinie wciąż każdy może wysłać na adres e-mailowy bop@um.szczecin.pl. Informacje o dotychczasowym przebiegu konsultacji i projekt rozważanych wariantów tras dostępne są na stronie www.konsultuj.szczecin.pl w zakładce SST etap II.

– Jeśli być precyzyjnym, to mówiąc o drugim etapie szczecińskiego szybkiego tramwaju, mamy na myśli odcinek do ul. Handlowej, a dalej pojawia się ta koncepcja trzech tras, które są nazwane Siecią Tramwajową Prawobrzeże. A dokładnie trzech wariantów, które na razie nie zostały uszeregowane ani w sensie hierarchicznym, ani tym bardziej w sensie czasowym i realizacyjnym. Pozostają wciąż przedmiotem oceny w ramach konsultacji społecznych. Mamy pierwsze rozpoznanie potrzeb mieszkańców w tamtym obszarze. Przed nami kolejny etap prac z ekspertami. Po kolejnych analizach

trasy tramwaju. A wciąż to etap konsultacji i mglisty kalendarz z datą 2020 rok jako tym, w którym miałyby się rozpocząć dopiero jakieś przygotowania do realizacji inwestycji. Jeżeli to nadal ma się rozciągać na kolejne lata, to oczekujemy jasnego stanowiska miasta nie tylko w kwestii, którejdy poprowadzony zostanie ten szybki tramwaj, ale także informacji, że jeśli nie po gruntach zapisanych w miejscowych obowiązujących planach, to co dalej z tymi planami i kiedy – to z kolei apel jednej z uczestniczek debaty podsumowującej kolejne już konsultacje, jaki skierowała do samorządowców, oczekując zaprezentowania realnego harmonogramu działań.

Przy ul. Handlowej znajdują się działki gruntu od 1979 r. wpisane do miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego jako rezerwa z przeznaczeniem pod budowę tzw. szczecińskiego szybkiego tramwaju. ©P

Mirosław WINCONEK