

Trwa akcja zbierania podpisów poparcia dla inicjatywy przywrócenia trasy tramwajów na śródmiejskim odcinku szczecińskiej alei Wojska Polskiego. Chodzi o projekt uchwały w tej sprawie. Zwolennicy tego rozwiązania zamierzają go złożyć wraz z głosami poparcia do Rady Miasta jeszcze podczas czerwcowej sesji radnych miasta. To ich reakcja na forsowany przez urzędników szczecińskiego magistratu pomysł przekształcenia tego fragmentu alei w dwujezdniowy deptak z parkingiem pod drzewami pośrodku dla dwustu aut w ramach tzw. modelowej rewitalizacji tej części miasta.



Zbiórka podpisów pod inicjatywą obywatelską projektu uchwały radnych Szczecina w sprawie budowy torowiska tramwajów w al. Wojska Polskiego

Aleja marazmu i urzędniczych wyborów

Akcja: tramwaj reaktywacja

– Wyrugowanie tramwaju z tych pomysłów na przyszły kształt alei po jej przebudowie jest działaniem wbrew zapisom obowiązującego studium uwarunkowań zagospodarowania przestrzennego Szczecina. Klóci się też z przyjętą aktem prawa miejscowego strategią rozwoju zrównoważonego transportu w mieście – podkreśla Wojciech Knap, radny Rady Osiedla Warszewo, jeden z inicjatorów zbiórki podpisów pod projektem uchwały w sprawie trasy tramwajowej w alei od pl. Szarych Szeregów do pl. Zwycięstwa. – Zbudowane torowisko na tym odcinku dołączyłoby sieć tramwajową w śród-

nie tylko przez uprzywilejowanie w ruchu, ale także bezpośrednio docierać w takie obszary szczególnej aktywności śródmiejskiej.

A skoro i tak chce się dążyć do przywrócenia w tej części alei różnorodnej działalności i aktywności, to – jak dodaje J. Wesołowski – trzeba ją bezpośrednio udostępnić pasażerom transportu publicznego. Powstanie w ten sposób sprzężenie zwrotne między wysoką dostępnością i atrakcyjnością usług, w tym handlu detalicznego. Prawidłowość tę można obserwować niemal we wszystkich miastach europejskich, w których zachowany został system

Jak podał ostatnio portal www.miasto2077.pl, pierwszym eksperymentem było przedłużenie trasy tramwaju jadącego Invalidenstrasse po oddaniu do użytku nowego Dworca Głównego (Berlin Hauptbahnhof) w niemieckiej stolicy. Władze miasta przewidywały, że dziennie będzie tędy dojeżdżać 20 tys. pasażerów. Okazało się, że jest ich dwukrotnie więcej. W Berlinie opracowany więc został kompleksowy program inwestycyjny, którego realizacja przewidziana jest do 2026 roku. Torowiska budowane będą na zachód do Charlottenburga oraz w kierunku południowo-zachodnim na Schöne-

iniesci, zwiększając dostępność tego środka transportu. Stworzyłyby również możliwość uruchomienia nowych bezpośrednich połączeń np. na trasie Głębokie – Pogodno – Prawobrzeże. Takie dogęszenie sieci byłoby pomocne w razie awarii czy przebudów okolicznych odcinków dotychczasowych torowisk.

W studium jako strategicznym dokumencie planistycznym Szczecina znajduje się zapis o rozwoju tramwajowego transportu publicznego, łączącego odległe obszary miasta z jego centrum. Inny zakłada zwiększenie gęstości linii tramwajowych w obszarze śródmiejskim. Jest i jeszcze jeden: o tym, że na obszarze śródmieścia będzie obowiązywał priorytet w ruchu dla komunikacji tramwajowej. A strategia zrównoważonego transportu stanowi, że podstawowym środkiem komunikacji zbiorowej na terenie miasta jest i będzie tramwaj wraz ze współpracującą siecią autobusową. Na obszarze śródmieścia będzie obowiązywał priorytet w ruchu dla komunikacji tramwajowej. Przewiduje ona jednocześnie wkomponowanie infrastruktury tramwajowej w naturalny krajobraz miasta, dzięki czemu Szczecin nie straci na atrakcyjności.

Warto przypomnieć pogląd na kwestie roztrząsane w kontekście prób, które miałyby uczynić z tego odcinka szczecińskiej alei Wojska Polskiego na powrót miejsce atrakcyjne do spędzania w niej czasu, przekształcenia go w przestrzeń publiczną przyjazną ludziom, jaki wyraził już w zeszłym roku dr hab. inż. arch. Jacek Wesołowski, profesor Politechniki Łódzkiej. Zaniepokojony faktem, że w powodzi pomysłów na jej przemianę odrzucono koncepcję odbudowy w niej linii tramwajowej, która biegła tamtędy do lat 70. ubiegłego wieku. Jego opinię przytaczaliśmy na naszych łamach w grudniu 2016 roku.

– Upadek śródmieść i śródmiejskiego handlu jest ściśle związany ze zmianą modelu podróżowania i konkurencją centrów handlowych – przypomina inż. Jacek Wesołowski. – Tym trendom można przeciwstawić taką modernizację systemu transportu, która będzie promować ruch aktywny (pieszo-rowerowy) i transport publiczny. Ten ostatni musi zaś uzyskać priorytet wobec samochodu



Tramwaje na ulicach Berlina. Za pięć lat ma ich być jeszcze więcej, kiedy ponownie zaczną kursować także po ulicach w obszarze dawnego Berlina Zachodniego.

tramwajowy, gdzie dba się o to, by przystanki tramwajowe były łatwo dostępne, by znajdowały się tak blisko miejsc generujących ruch, jak to tylko możliwe. I by nie były lokalizowane w otoczeniu nieprzyjaznym dla pieszego, jak na przykład w pasach rozdzielających arterii.

– Jeśli sektory usług i handlu w śródmiejskim odcinku alei Wojska Polskiego mają się aktywizować, to muszą wygrać konkurencję nie tylko z handlem w peryferyjnie usytuowanych marketach, ale i z wielkokubaturowymi kompleksami handlu śródmiejskiego (patrz Galeria Kaskada, Galaxy). A drogą do tego jest tylko dostępność, którą w tym wypadku, w wypadku – dodajmy – modelowo szczecińskim, którą jest w stanie zapewnić odbudowa szlaku tramwaju włączonego sensownie w siatkę istniejących połączeń międzydzielnicowych i międzyosiedlowych – kończy J. Wesołowski.

Władze Szczecina pozostają głuche na takie jak powyższy głosy. Ignorują je.

Co robia inni?

W 1967 roku ówczesne władze Berlina Zachodniego zdecydowały o likwidacji tramwajów na rzecz połączeń autobusami oraz sieci kółek U-Bahn i S-Bahn. Niemal pół wieku później następcy uznali, że to był błąd. Będą odtwarzać starą infrastrukturę.

berg, po drodze przecinając Kreuzberg. Na ulicach dawnego obszaru Berlina Zachodniego tramwaje mają się pojawić w 2021 roku. Nie tylko jednak tam: nowa infrastruktura powstać ma także w Neukölln, w południowo-wschodniej części miasta.

Swoją sieć torowisk dla transportu szynowego w ostatnich dekadach rozbudował także Lipsk. Tramwaje przemierzają tam bezkolizyjnie nawet obszary historycznej zabudowy. Do tramwajów wraca też Luksemburg. Pierwsze jeździły w stolicy Księstwa Luksemburga od roku 1875. W swoim kulminacyjnym momencie tamtejsza sieć liczyła 31 km długości. Ostatni tramwaj przejechał ulicami Luksemburga w roku 1964. Pojazdy szynowe wówczas zastąpiła sieć miejskich autobusów. Z majowych publikacji portalu www.transport-publiczny.pl wynika, że na zlecenie firmy Luxtram, odpowiedzialnej za budowę nowej sieci tramwajowej w Luksemburgu, pierwszy, liczący 6,4 km odcinek linii nr 1 połączy główną stację kolejową miasta i Place de l'Étoile w centrum z ośrodkiem wystawienniczym Lux-Expo w dzielnicy Kirchberg. Linia ma być wydłużana – w kierunku północnym do dzielnicy Cloche d'Or oraz na wschód – do lotniska Findel. Linia będzie miała łącznie 16 km długości. ©©

Tekst i fot.

Mirosław WINCONEK