

RÓŻNE ZMIANY JUŻ SIĘ DZIEJĄ

Bardzo dobrze, że na łamach „Gazety Wyborczej” toczy się dyskusja na temat komunikacji miejskiej. To fakt - potrzebne są jej zmiany. Te zmiany dzieją się jednak od kilku lat, etapami.

Wystarczy spojrzeć na skok jakościowy w taborze komunikacji miejskiej. Dziś na ulicach Szczecina nie ma już ani ikarusów, ani Jelczy. Tramwaje typu 105 N są w odwrocie. Kupiliśmy ponad sto nowoczesnych autobusów, trwają dostawy niskopodłogowych tramwajów. Spółka Tramwaje Szczecińskie modernizuje tabor własnymi siłami, budując w Szczecinie nowe tramwaje. Z Berlina trafiło do nas ponad 120 [używanych - red.] tatr.

Szczecin inwestuje w sieć tramwajową, by stworzyć jak najlepsze warunki dla transportu publicznego. Atutem Szczecina jest duża liczba wydzielonych torowisk, co oznacza podróże bez korków. Do 2015 r. na samą modernizację torowisk i przebudowę zajezdni Pogodno wydamy ponad 270 mln zł. Do tego należy dodać budowę Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju za niemal 200 mln czy długo oczekiwaną modernizację ul. Potulickiej i Narutowicza wraz z torowiskiem za blisko 40 mln zł. Kolejne projekty związane z poprawą infrastruktury tramwajowej realizowane będą w przyszłym finansowaniu unijnym.

Dziś po nowym torowisku na ulicy Arkońskiej i Niemierzyńskiej kursują niskopodłogowe swingi. A jeszcze nie tak dawno do „lasku” [arkońskiego - red.] kierowane były najgorsze tramwaje. Nie brakowało głosów, by torowisko całkowicie wyłączyć z użytkowania.

Pierwsze jaskółki

Sieć komunikacji miejskiej potrzebuje korekty, i to zaczyna się dziać. Nie jest jednak prawdą, jak napisał Redaktor Jerzy Połowniak w artykule rozpoczynającym cykl [„Szczecińska komunikacja uwiera jak źle dopasowane buty” - red.], że Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego nie dostrzega potrzeby zmian.

Pracownicy biurowców przy ul. I Maja mogą jeździć do pracy autobusem linii 60, który od kilku nastu miesięcy jeździ właśnie tą ulicą. Studenci dojeżdżający do akademików i na uczelnie od czerwca mogą korzystać z autobusów linii 61 i 81, bo te w końcu zatrzymują się w al. Piastów. Uruchomiony został przystanek „szóstki” pod Trasą Zamkową.

To w sumie niewiele, ale od czegoś trzeba zacząć. Okazuje się, że to zmiany dość istotne - ułatwiające korzystanie z komunikacji miejskiej.

Wyznacznikiem sprawnej komunikacji niech będzie jej organizacja na czas finału regat, kiedy najważniejsze linie autobusowe i tramwajowe kursowały do godz. 1.30 w nocy, a pasażerów wozili nawet połączone ze sobą dwa tramwaje przegubowe.

Nowe połączenia

Kolejnym „testem sprawności” było uruchomienie nowej linii tramwajowej i organizacja transportu publicznego na Wszystkich Świętych. Od 14 października zmieniona została trasa tramwaju linii 10, które wyruszyły na trasę do Lasu Arkońskiego. Pierwsze dni pokazały, że pasażerowie oczekują nowych połączeń - takich właśnie jak „dziesiątka”.

Na Cmentarz Centralny pasażerów dowoziły w tym roku aż trzy linie tramwajowe: 8, 10 i 14. Linie obsługiwały niskopodłogowe swingi i podwójne składy przegubowych tatr. Łączenie przegubowych tramwajów sprawdziło się na tyle, że obecnie takie rozwiązanie stosujemy na stałe na liniach 2, 3 czy 7. Ilość i pojemność taboru tramwajowego, jakim dysponuje spółka Tramwaje Szczecińskie, pozwala w końcu o zadbanie o komfort podróży. Te pozytywne zmiany zachodzą



Próbna jazda „naszego” autobusu z pl. Zwycięstwa na Bezrzecze

Autobus w al. Wojska Polskiego? Jak najbardziej tak.

Proponujemy, by

zupełnie nowa linia kursowała z dworca Szczecin Główny al. Wojska Polskiego do starego przystanku końcowego linii 76 na os. Kaliny

dzą, a w najbliższym czasie będą zintensyfikowane.

Kiedy inne miasta tną komunikację, my uruchamiamy nowe połączenia. Nowej linii autobusowej od 1 listopada doczekała się ul. Pomorska. Tego dnia na trasę wyjechały autobusy linii 73D, które przez ul. Pomorską kursują z Wielgowa na Basen Górniczy.

Od 4 listopada pasażerowie w lepszych warunkach przesiadają się na Niebuszewie, gdzie utworzone są wspólne przystanki autobusowo-tramwajowe. Po to, by do minimum skrócić czas podróży z północnych dzielnic i ułatwić przesiadki. Łączenie przystanków tramwajowych z znakomicie sprawdza się już na Bramie Portowej, ul. Wyszyńskiego czy na ul. Arkońskiej.

Chcemy wiedzieć więcej

Z myślą o zwiększeniu dostępności komunikacji miejskiej po wybudowaniu Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju Zarząd Dróg i Transportu Miejskiego zlecił opracowanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego dotyczącego budowy pętli przy ul. Turkusowej, budowy dodatkowej zatoki autobusowej przy ul. Jaśminowej i parkingu park & ride przy przystanku Lotnisko [Dąbie - red.]. Zaproponowane przez nas rozwiązania z pewnością sprawią, że komunikacja miejska stanie się atrakcyjniejsza.

Jednocześnie Zachodniopomorskiemu Uniwersytetowi Technicznemu zlecieliśmy wykonanie opracowania dotyczącego zmian w komunikacji miejskiej po uruchomieniu tramwaju na prawobrzeże. Dane te otrzymamy do końca roku - potem poddamy je konsultacjom społecznym.

Jesteśmy za autobusem na Wojska Polskiego

Dyskusja na temat nowych linii jest słuszną, tak jak i same zmiany. Auto-

JEDZIEMY NA WOJSKA POLSKIEGO!

Chcemy rewolucji

W ramach kampanii „Szczecin. Róbmy miasto dla ludzi” walczyliśmy m.in. o to, by szczecińska komunikacja stała się bardziej przyjazna mieszkańcom. Bo obecna siatka połączeń niewiele różni się od tej z lat 90. XX w. A przecież przez ostatnie ćwierćwiecze miasto się zmieniło. Rosną osiedla. Padła stocznia i inne zakłady przemysłowe. Szczecińskie uczelnie mają nowe budynki, często w odległych dzielnicach. Są duże centra handlowe i biurowce. Ludzie muszą

jeździć z nowych miejsc i w nowe miejsca. Namawiamy prezydenta, urzędników i radnych, do nowego spojrzenia na potrzeby szczecinian związane z przemieszczaniem się po mieście. Chcemy m.in. nowych połączeń tam, gdzie teraz są komunikacyjne „białe plamy”: i na nowych osiedlach, i w centrum. Walczymy o nową linię autobusową z pl. Zwycięstwa na Bezrzecze (przez al. Wojska Polskiego, ul. Jagiellońską i Witkiewicza). Zorganizowaliśmy nawet próbny jazdę tą trasą pod hasłem „Jedziemy na Wojska Polskiego!”.

Pod petycją o szybkie uruchomienie tej linii zebrałmy już ok. 3 tys. podpisów. Wręczymy ją prezydentowi Szczecina. o RDM

Rozmawiamy z Gminą Dobra na temat objęcia wspólną komunikacją Mierzyna. Jesteśmy gotowi przedłużyć linię 74 z ul. Łukaszyńskiego przez ul. Nasienną do nowo wybudowanej szkoły. Drugim rozwiązaniem, które może być zrealizowane równolegle, jest nowa linia autobusowa z pętli przy ul. Kwiatowej (końcowy linii tramwajowych 8 i 10) do osiedla przy ul. Grafitowej w Mierzynie. Oba rozwiązania można uruchomić nawet od początku przyszłego roku. Warunkiem jest sfinansowanie przez Gminę Dobra komunikacji na swoim terenie.

Chcemy objąć zwykłą komunikacją teren poza centrum Szczecina. Dostępu do niej nie ma np. wcale na ul. Nehringa, Strzałowskiej czy Robotniczej. To z myślą o mieszkańcach tych rejonów już w pierwszym kwartale przyszłego roku wprowadzimy następne zmiany w sieci komunikacji miejskiej. Wiąże się to z reorganizacją linii 58 i 59. Pierwsza dziś kursuje z Goławia do byłej Stoczni Szczecińskiej. Poza wykorzystaniem jej na niewielkim odcinku autobusy jeżdżą puste. Skierujemy tę linię z Goławia do pl. Rodła przez dzielnicę komunikacyjnie rejonu, czyli ul. Nehringa, Strzałowską i Robotniczą. Na starą trasę linia wracałaby przy skrzyżowaniu z ul. Hożą. Ta linia rozwiąże m.in. problem dojazdu do szkoły przy ul. Strzałowskiej, o co wnioskuje rodzice i dyrekcja szkoły podstawowej. To także ułatwienie dojazdu w okolicy szpitala na Gołecinie. Linia 58 będzie uzupełnieniem linii 59. Pojedzie z pl. Rodła przez ul. Robotniczą, Świętojańską, Pokoju do przystanku przy pomniku w rejonie skrzyżowania Szosy Polskiej z ul. Nehringa. Nie wszystkie autobusy jadące pomiędzy ul. Ho-

żą a Pokoju muszą jeździć przez ul. Bogumińską, gdzie są głównie ogródki działkowe. Dostęp do tego rejonu zapewnią m.in. linie 63, 101 i 107.

Dodatkowym atutem planowanych zmian jest umożliwienie dojazdu do szpitala na Gołecinie bezpośrednio od strony Polic bez konieczności wędrowania kilkuset metrów pomiędzy przystankami na ul. Pokoju.

Reorganizacja komunikacji w północnych dzielnicach pozwoli nam także na poprawę częstotliwości kursowania linii 63, szczególnie pomiędzy szczytami i w soboty.

Warszewo też się doczeka

Nie jesteśmy zwolennikami „pchania” autobusu z Warszewa przez ul. Papieża Pawła VI do centrum. Komunikacja miejska, jeśli ma być atrakcyjna, musi być przede wszystkim szybka i sprawna. Wpychanie autobusu w korek [na Pawła VI - red.] na kilkanaście minut na pewno nie zachęci do korzystania z komunikacji miejskiej.

Dziś podróże z Warszewa do np. pl. Rodła czy Bramy Portowej odbywają się poprzez przesiadki na Niebuszewie. Od 4 listopada są one dogodniejsze dzięki wspomnianym wcześniej wspólnym przystankom tramwajowo-autobusowym. Większym problemem mieszkańców Warszewa jest jednak brak bezpośredniego połączenia z rejonem ul. Komuny Paryskiej i ul. Obrotki, gdzie część pasażerów dojeżdża do szkoły przy ul. Komuny Paryskiej czy przesiada się do autobusów jadących w kierunku północnych dzielnic i Polic. Dlatego najbardziej sensowne jest skierowanie autobusu linii 87 przez ul. Duńską, obwodnicę śródmiejską i ul. Wilczą w kierunku pl. Rodła. Pod jednym warunkiem: jeśli zachowane będzie bezpośrednie połączenie ul. Duńskiej z pętlą na Niebuszewie. Taką rolę mogłaby spełniać linia 57, która mogłaby być linią okólną jeżdżącą z pętli Kollałaja przez ul. Wilczą - Bandurskiego - Rostocką - Złotowską - Duńską do pętli przy Kollałaja.

Cały system się zmienia

Transport publiczny to także zarządzanie nim. Od dwóch lat Szczecin realizuje za ponad 50 mln zł Centralny System Zarządzania Komunikacją Miejską. Ma być gotowy w drugiej połowie przyszłego roku. Wszystkie pojazdy wyposażone są w lokalizatory, co ułatwia nadzór nad flotą kilkuset pojazdów komunikacji miejskiej wyjeżdżających codziennie na szczecińskie ulice.

Na blisko 90 przystankach zamontowane zostaną elektroniczne tablice informujące o rzeczywistym czasie dojazdu autobusu czy tramwaju (15 takich tablic zostało już zamontowanych - w pierwszym etapie realizacji systemu). Każdy autobus i tramwaj będzie wyposażony w biletomat. W bilety będzie można zapoznać się także w 35 infokioskach, które będą ustawione w różnych punktach miasta.

Szczecin będzie jednym z pierwszych miast w Polsce, które będzie miało „transport na żądanie”.

Jednym z elementów systemu jest także utworzenie jednorazowego biletu elektronicznego. To doskonale narzędzie do wprowadzenia np. karty metropolitalnej, czyli jednego biletu na autobus, tramwaj, pociąg czy PKS. To ułatwi podróżowanie w całym Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym.

Dziękujemy za dyskusję na temat komunikacji miejskiej, która odbywała się przez ostatnie tygodnie na łamach „Gazety Wyborczej”. Głosy czytelników będą brane pod uwagę przy kolejnych wprowadzanych przez nas zmianach. o

RADOSŁAW TUMIELEWICZ

*Radosław Tumielewicz jest dyrektorem Zarządu Dróg i Transportu Miejskiego