

Przejście podziemne do likwidacji. A tutaj miała być stacja kolejki miejskiej

Rozmowa z Ireneuszem Taterką, szefem Kancelarii Patentowej Doradztwo Ekonomiczne i Techniczne, a przed laty specjalistą ds. techniki Zjednoczenia Gospodarki Komunalnej i Mieszkaniowej.

Przejście podziemne w al. Wyzwolenia traci swą funkcję za sprawą decyzji władz miasta. Co pan na to?

I co mam na to odpowiedzieć? Szlag mnie trafia, że jedną bezmyślną decyzją sprowadza się Szczecin do roli zaścianka. Kiedyś jeden z kabareciarzy stwierdził, że z młodych gniewnych wyrastają starzy wkurwieni. Mamuje się nasze wizje rozwoju, których nie planuje się na rok, a na całe dziesięciolecie. W latach 70. robiliśmy wszystko, aby nadgonić lata ignorowania Szczecina. Jan Stopyra, mój dyrektor w Zjednoczeniu, może panu o tej walce dużo więcej opowiedzieć. A to przejście, to było jego „dziecko”.

Czemu zrealizowano je tylko pod aleją Wyzwolenia?

To był tylko pierwszy etap przebudowy całego regionu miasta. Dziś nikt nie pamięta, że niegdyś w miejscu, gdzie powstała aleja, były dwie ulice, Moltkestrasse oraz Politzerstrasse, a pobliski plac, nazwany później Rodła, był zalesiony drzewami. Cały ten region był zmieniany na miarę XXI wieku. Dziś może tego nie widać, ale proszę popatrzeć na szeroką arterię z kilkoma pasami w obie strony i te planowane przejścia podziemne.

Jednak...

Jednak nie zrealizowano, cóż... Zmieniało się politycznie, co wpłynęło na wszystko inne. Po ponad trzech latach budowy przejście udostępniono ludziom 13 stycznia 1984 r., a już 15 marca Stopyra zrezygnował z prezydentury miasta i wyjechał na placówkę do Warny. Dlaczego, jakie były kuluarowe przepychanki, niech pan pyta prezydenta.

To jakie były plany co do przejścia?

Duże. Po pierwsze - w drugim etapie miały być wykonane pod całym skrzyżowaniem, tj. pod Malczewskiego i Rayskiego, a następnie trzeci etap.

Jaki trzeci?

Ten najambitniejszy, związany z budową w Szczecinie Szybkiej Kolei Miejskiej, coś na wzór berlińskiego S-Bahn. Tu, pod ziemią miała być jedna z jej stacji, Centralna, mniej więcej w miejscu gdzie stoi dziś Oxygen, a inna na Niebuszewie. Trasę między nimi pociąg miał pokonywać w tunelu pod Wyzwolenia. A cała SSK, używając polskiej nazwy, połączyć prawobrzeże z lewobrzeżem.

Czasy się zmieniają, może przejście straciło na znaczeniu?

Każdą nierozsądną decyzję można tak tłumaczyć, bo po to są rzecznicy prasowi. Coś jest w powiedzonku przypisywanemu Marianowi Jurczykowi, tym o wiosce z tramwajami. To nie o mieście, a mentalności pewnych



FOT. MAREK RUDNICKI

► Obecne inwestycje przypominają DKW, a nie BMW

osób. Ja też słyszałem, że przejścia nie są likwidowane i temu podobne bzdury. A proszę popatrzeć na chociażby Poznań, gdzie przebudowują węzeł Kaponiera, gdzie rozebrali i odbudowali Most Uniwersytecki, na inwestycje podziemne w Gdańsku etc. A nawet na Koszalin, na który nasi politycy często patrzą z wyraźnie zauważalną wyższością, gdzie zrealizowano przejście przy dworcu. Widziałem całą Europę, obserwowałem zmiany i zapewniam pana, że nikt nie likwiduje takich miejsc, jak przejścia pod ziemią.

A wręcz idzie się w kierunku ich rozbudowywania, tworzenia nie tylko podziemnych ciągów pieszych, ale usytuowania w nich sklepów, kawiarenek, toalet i innych miejsc użytku publicznego. A nasz magistrat stawia zasięki, bo wie lepiej.

Może chodziło o koszty, czego oficjalnie się nie mówi?

Pan chyba żartuje. Wydano miliony na koszmarek zwany Aleją Kwiatową. Wydaje się miliony na postawienie ławek w parkach i ścięcie kilku suchych badyli pod pretekstem dbałości o wizerunek miasta, a na tak ważną inwestycję, jak dokończenie podziemnego przejścia pod całym skrzyżowaniem, nie ma pieniędzy? Rozumiem, że najważniejsze kluby partyjne „współpracują” z prezydentem i radni zostali ubezwłasnowolnieni. Jak tu krzykować „NIE”, gdy zostali zobligowani do „TAK”. Chyba czegoś nie rozumiem. Czytam też u was, że prezydent chce za większe pieniądze remontować stadion, podczas gdy budowa nowego może być tańsza, a radni nic nie mają do gadania, nie wspominając nawet o mieszkańcach miasta. Powiem tak - kiedyś Szczecin tworzyli wizjonerzy, choć na miarę możliwości. To, czego nie można było zrealizować, czekało gotowe na lepszy okres w projektach i planach. Marzyliśmy o europejskiej aglomeracji, a mamy kicz zamiast dzieła. ●

ROZMAWIAŁ MAREK RUDNICKI