



Komplementarne projekty transportowe finansowane z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

Transport publiczny na pierwszym planie

Sprawny, wygodny, szybki i ekologiczny transport publiczny to niezbędny element rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. Jego kręgosłupem ma być Szczecińska Kolej Metropolitalna, która będzie komunikacyjnie łączyć cały obszar. Dopelnieniem całego systemu są autobusy, natomiast na terenie Szczecina ma nim być przede wszystkim sieć tramwajowa. Każdy pojazd musi spełniać wszystkie niezbędne wymogi, w tym dostosowanie do bezproblemowego przewozu osób niepełnosprawnych oraz, co oczywiste, musi być ekologiczny. Trudno wyobrazić sobie rozwój Szczecina, stolicy Pomorza Zachodniego i jednocześnie „miasta rdzeniowego” SOM, bez komplementarnej sieci tramwajowej połączonej nie tylko z SKM, ale także wszystkimi dużymi osiedlami na terenie miasta.

Takie myślenie towarzyszyło od początku zespołowi, który opracował *Strategię Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego*. Transport publiczny uznano w niej za nieodzowny warunek tego rozwoju, a jego podstawę, czyli kolej metropolitalną, wspierać muszą tramwaje i autobusy, transport rowerowy, a także całe związane z tym zaplecze w postaci wielofunkcyjnych węzłów przesiadkowych, ścieżek rowerowych, parkingów, przejść dla pasażerów, wiaduktów,

nym w Szczecinie i komunikacją autobusową w Stargardzie i Swinoujściu – otrzyma środki na ich realizację. Wiadomo już, że będzie to kwota ponad 273 milionów złotych, a gdy są już projekty, które mogą uzyskać akceptację i pieniądze, to wiadomo, że w miarę szybko będą zrealizowane.

Warto się im trochę przyjrzeć. Trzy z nich dotyczą Szczecina. Najwięcej pieniędzy – na dofinansowanie pozyska przebudowa torowisk tramwajowych – 133 miliony złotych. 105 milionów przeznaczonych będzie na budowę nowych tras



Mieszkańcy Szczecina, ale nie tylko oni, są żywotnie zainteresowani wydłużeniem odcinków linii tramwajowych. O tym, że warto

linią natomiast jechać pod górę na osiedle Bukowe. Projekt związany z takimi rozwiązaniami już... jest. I znajduje się na liście rezerwowej

z dofinansowaniem w wysokości 3,57 miliona złotych.

Warto na koniec zatrzymać się przy projektach dotyczących bu-

przystanków itp. Niezwykle ważną rolę w tym systemie komunikacyjnym mają spełniać tramwaje.

Już teraz wiadomo, że będą one jeździły po gruntownie wyremontowanych i po nowo wybudowanych torowiskach. Wydłużone zostaną ich trasy na kilku odcinkach, których potrzebują szczytnianie. Wiadomo również, że jeździć po nich będzie coraz nowocześniejszy tabor.

Ważne jest także to, że w ramach Strategii ZIT SOM komplementarne projekty transportowe zostaną sfinansowane ze środków centralnych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Na 41 projektów z całego kraju 5 dużych projektów związanych z transportem publicznym

tramwajowych, natomiast 22,35 miliona finansowania przekazane zostanie na rzecz budowy Dworca Górnego (kolejowo-autobusowego) – centrum przesiadkowego wraz z infrastrukturą przy ul. Owocowej i Korzeniowskiego (w bezpośrednim sąsiedztwie trasy tramwajowej). Przebudowa wielu kilometrów torowisk w mieście jest niezbędna nie tylko z powodu ich wieku i stopnia eksploatacji, ale także ze względów bezpieczeństwa, poziomu hałasu, wymogów ochrony środowiska. Istotne jest także wyeliminowanie wszystkich ewentualnych zagrożeń „na styku” ruchu tramwajów, autobusów, samochodów, rowerów i, rzecz jasna, ruchu pieszkiego.

wsluchiwać się w ich głosy, świadczy m.in. sukces Szczecińskiego Szybkiego Tramwaju, który tysiącami ludzi, głównie prawobrzeżnej części miasta, zapewnił sprawny i „bezprzesiadkowy” przejazd do centrum. Wiele z nich nie musi już korzystać z usług pętli przy Basenie Górnym, by dojechać spokojnie i szybko do domów i pracy. Szybki tramwaj kończy swój bieg przy ul. Turkusowej, co ułatwia życie pasażerom mieszkającym w pobliżu zlokalizowanej tam pętli. Ale nie dociera niestety dalej... A według mieszkańców najliczniejszych osiedli na prawobrzeżu powinien on wjeżdżać jedną linią w osiedle Słoneczne i dalej do Kijewa, drugą

projektów, które będą finansowane ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Wróćmy jeszcze do projektów ze Stargardu i Świnoujścia, które także czekają na finansowanie z POiŚ. Otóż Stargard planuje przeprowadzenie modernizacji swojego transportu miejskiego, a polegać ona będzie na zakupie 16 energooszczędnych autobusów, co wpłynie na zmniejszenie emisji CO₂ oraz na ograniczenie ilości innych zanieczyszczeń związanych z komunikacją. Dla tej inwestycji Miasto Stargard zamierza pozyskać 9,8 miliona złotych. Projekt świnoujski ma mniejszą skalę, bo przewiduje zakup 6 sztuk ekologicznych autobusów

dowy nowych połączeń tramwajowych i budowy nowych odcinków torowisk. Jest to niezwykle ważne dla całego systemu połączeń tramwajowych w mieście. Połączenie trasy, która kończy się pętlą w Lesie Arkońskim z ulicą Wojska Polskiego i pociągnięcie jej dalej do ul. Szafra, „załatwi” nie tylko oczywiste i coraz bardziej potrzebne połączenie dwóch nieodległych przecięć od siebie tras tramwajowych, ale ułatwi także dojazd tysiącom pasażerów do popularnej hali Azoty Arena, w której odbywają się imprezy sportowe, rozrywkowe i kulturalne. Według planów, pętla tramwajowa ma być zlokalizowana obok obecnego parkingu za halą. Połączenie z linią przy al. Wojska Polskiego ułatwi także dojazd do pętli Głębokie od ul. Arkońskiej, a jeszcze wcześniej nawet od pl. Rodła (np. popularną „trójką”). W praktyce zapewni to wygodne połączenie z resztą miasta. W ramach dofinansowanych projektów wykonane zostanie także przedłużenie trasy tramwajowej od pętli Gumieńce do CH Ster, czego już od lat domagają się mieszkańcy.

W przebudowę, rozbudowę, a tym samym rozwój linii tramwajowych w mieście nie tylko warto i trzeba inwestować, bo jest to po prostu wymóg czasu i obowiązkowy z punktu widzenia rozwoju miasta warunkiem. Im szybciej zostanie spełniony, tym lepiej. Wymienione projekty zrealizowane zostaną szybko, ale to nie znaczy, że te, które są na wspomnianej liście rezerwowej (w tym pożądana przez szczytnian rozbudowa trasy szybkiego tramwaju), będą czekać w nieskończoność. Jest nawet pewna szansa na to, że w miarę szybko powstaną z inwestycyjnej ławki rezerwowych i wejdą – używając sportowej terminologii – na boisko w podstawowym składzie.

Marek OSAJDA

Fot. Damian Róż



Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego
pl. Jana Kilińskiego 3, 71-414 Szczecin
tel. 91 421 71 60 • fax 91 421 71 69
biuro@som.szczecin.pl • www.som.szczecin.pl