

Szczecin omija zielone tory

Arleta NALEWAJKO

Na odcinku al. Piastów, od ul. Jagiellońskiej do ul. Dąbrowskiego, a także na ul. Wawrzyniaka przed dekadą powstały pierwsze ze szczecińskich zielonych torowisk. Na długo zanim miasto zaczęło wdrażać rozwiązania niezbędne w adaptacji do zmian klimatu. Jednak teraz w al. Powstańców Wielkopolskich oraz na ul. Matejki – jak wcześniej m.in. w al. Wyzwolenia – tzw. torowa rewolucja znów skręciła w beton i szary tłuczeń, czyli będzie potęgować odgłos tramwajów i przenosić wibracje z szyn na pobliskie budynki, zwiększać zanieczyszczenie powietrza szkodliwymi pyłami.

Budowa zielonych torowisk tramwajowych była jednym z głównych postulatów rady naukowej, utworzonej z reprezentantów Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego oraz Uniwersytetu Szczecińskiego, a powołanej przy pierwszym szczecińskim Ogrodniku Miasta (2010 r.). Poza odcinkami w al. Piastów oraz na ul. Wawrzyniaka (2014 r.) nie doczekał się kontynuacji. Mimo że od tego czasu znacząco zmienił się klimat, a miasta – w tym Szczecin – poczyniły kroki, aby przygotować się zarówno do ro-

rowanej do prezydenta Szczecina, przypomina radny Przemysław Słowik, współprzewodniczący Zielonych.

– Zielone torowiska, jako rozwiązanie proekologiczne i prospołeczne, są standardem w wielu europejskich miastach. Tego rodzaju infrastruktura pełni szereg funkcji: zmniejsza hałas komunikacyjny, ogranicza wibracje przenoszone na zabudowę, retencjonuje wodę opadową, działa jako filtr dla zanieczyszczeń powietrza, obniża temperaturę otoczenia w upal-



Fot. Mirosław WINCONEK

◀ ▲ Nie wiadomo, czy zostanie zrealizowany postulat uczynienia z zielonych torowisk jednego z elementów adaptacji Szczecina do zmian klimatu. Choć wiadomo, że miasto nie stanie się lepszym miejscem do życia bez zieleni wzdłuż miejskich torów.

„W ramach toczących się inwestycji tramwajowych nie tylko nie zwiększamy udziału zielonych torowisk, ale wręcz doprowadzamy do ich degradacji, zamieniając na torowiska wypełnione ogromną ilością tłucznia”.

Przygotowanie zielonych torowisk nie jest trudne: na wydzielonym torze jest instalowana

korytarz o dużym natężeniu ruchu i znacznym potencjale poprawy jakości przestrzeni publicznej”, na odcinku w ul. Żołnierskiej i ul. Mickiewicza („obecnie torowisko wypełnione jest tłucznem, co umożliwia relatywnie prostą przebudowę poprzez uzupełnienie podbudowy ziemią i nasadzenie trawy, bez konieczności dużych

Fot. Mirosław WINCONEK



snących temperatur, jak i nawałnych deszczów, to o zielonych torowiskach jakby zapomniano. Mimo że jeszcze – jako jedno z rozwiązań ekologicznych na terenach miejskich – zostały uwzględnione w nowych „standardach utrzymania, ochrony i rozwoju terenów zieleni Szczecina”, wprowadzonych zarządzeniem prezydenta Piotra Krzystka (2021 r.),

nie dni, a jednocześnie poprawia estetykę miejskiego krajobrazu. Co istotne, szacunkowe koszty utrzymania zielonych torowisk są często niższe niż tradycyjnych, betonowych nawierzchni – napisał w interpelacji napisał radny. – Pomimo tych zalet, przy modernizacji torowiska wzdłuż ul. Matejki, na całej jego długości, ponownie

Podobna sytuacja ma miejsce wzdłuż al. Powstańców Wielkopolskich, gdzie bardzo długa linia torów zasypana szarym tłuczniem wygląda równie fatalnie, jak i mało funkcjonalnie. Mieszkańcy już po pierwszych dniach skarżą się na hałas spowodowany przejazdem tramwajów, znacznie większy niż przed przebudową. Zwiększe-

krata trawnikowa, a następnie jest ona wypełniana ziemią ogrodową z nasionami traw (tej użyto w al. Piastów oraz na ul. Wawrzyniaka). W bardziej efektownej, ale też kosztowniejszej wersji miejsce pokrycia trawiastego z siewu zajmuje roślinność ekstensywna – maty rozchodnikowe. Każdą z tych technologii można wdrożyć właściwie na każdym odcinku miejskich torów.

Radny P. Słowik proponuje, aby w zielone zostały zmienione torowiska układane w al. Powstańców Wielkopolskich (w ramach trwającej „torowej rewolucji”), na ul. Sikorskiego („jedno z głównych połączeń tramwajowych w centrum miasta, stanowiące

prac inżynierskich”), a także w kolejnych etapach modernizacji torów na ul. Matejki („z uwagi na centralne położenie, reprezentacyjny charakter tej ulicy oraz potrzebę minimalizacji negatywnych skutków transportu tramwajowego dla otoczenia mieszkaniowego i przyrodniczego”).

„Zwracam się z wnioskiem o uwzględnienie zielonych torowisk przy planowanych i możliwych do szybkiej adaptacji inwestycjach tramwajowych” – pisze w interpelacji radny i wskazuje również na czekający na realizację projekt „drogi rowerowej wzdłuż al. Wojska Polskiego, gdzie zaplanowano również prace w ramach torowisk”.

Nie wiadomo, czy zostanie zrealizowany postulat uczynienia z zielonych torowisk jednego z elementów adaptacji Szczecina do zmian klimatu. Ani nawet, czy istnieje możliwość wprowadzenia zieleni choćby na tory we wskazanych przez radnego odcinkach linii tramwajowych. Prezydent ma dwa tygodnie, aby odpowiedzieć na pytania zawarte w interpelacji. ©©

◀ ▼ „W ramach toczących się inwestycji tramwajowych nie tylko nie zwiększamy udziału zielonych torowisk, ale wręcz doprowadzamy do ich degradacji, zamieniając na torowiska wypełnione ogromną ilością tłucznia” – uważa radny Przemysław Słowik.



Fot. Danusia 60RA/RSK

To w tym dokumencie zawarto stwierdzenie: „Technologia zielonych torowisk pozwala na poprawę estetyki miasta, zwiększenie jakości powietrza, redukcji efektu miejskich wysp ciepła, retencję wody opadowej oraz redukcję hałasu”. O czym teraz, w interpelacji skier-

zdecydowano się na zastosowanie kruszcu, rezygnując z możliwości wprowadzenia rozwiązań bardziej przyjaznych środowisku. Jest to działanie niezrozumiałe w kontekście aktualnych trendów oraz potrzeb związanych z adaptacją miasta do zmian klimatycznych.

nie natężenia hałasu wydaje się oczywiste, biorąc pod uwagę, że przed remontem torowisko było trawiaste.

Bez zielonych torowisk Szczecin nie będzie lepszym miejscem do życia. Tymczasem – jak diagnozuje radny Przemysław Słowik:



Fot. Danusia 60RA/RSK