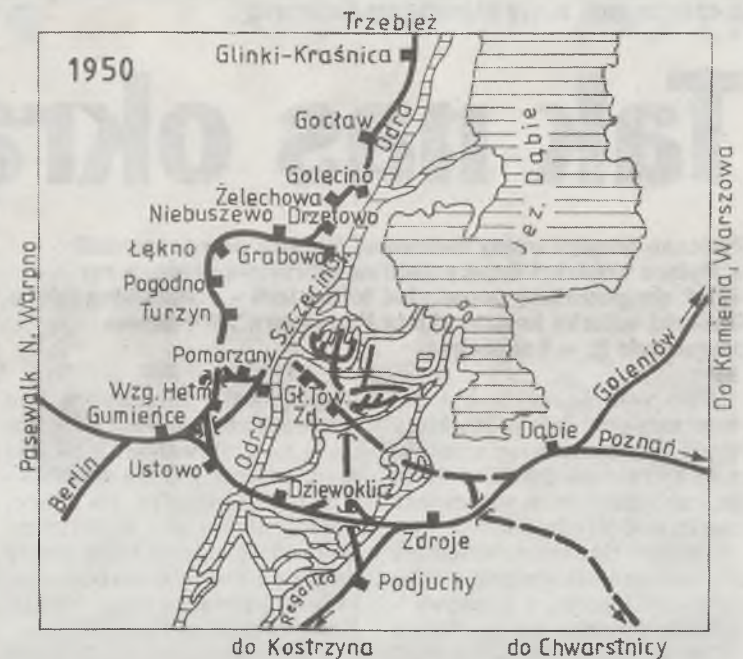




Fot. wizualizacja SOM



Szczecin ma szczególnie dogodne warunki do uruchomienia metra. Oto sieć torów do wykorzystania.

Impuls dał „Kurier”!

# Metro dla Szczecina

**Pod takim tytułem – bez mała 20 lat temu – w 1999 roku w „Kurierze” ukazał się artykuł przedstawiający ideę wykorzystania opłatającej miasto obwodnicy kolejowej do szybkiej komunikacji między dzielnicami Szczecina – drugiej pod względem powierzchni po Warszawie aglomeracji Polski. Wówczas nie było jednak klimatu sprzyjającego rozbudowie komunikacji zbiorowej, choć korki w godzinach szczytu już zaczęły dawać się ludziom we znaki. Wtedy jeszcze w kraju było dwa razy mniej samochodów osobowych niż dziś i ambicją większości rodaków było poruszanie się własnym autem...**

Natomiast mieszkaniec Słonecznego, rzemieślnik Tadeusz Turek, pomyślał bardziej przyszłościowo – wpadł na pomysł, by nieczynne tory prowadzące wzdłuż osiedla na prawobrzeżu połączyć z biegnącą ponad nimi główną trasą kolei z Dąbia do Zdrojów, średmieścia i dalej do Polic, czyli z trasą kolejowej obwodnicy miasta. Ów łącznik stworzyłby system komunikacji szynowej docierającej do ponad 70 procent dzielnic... Byłoby to w istocie szczecińskie naziemne metro, na wzór berlińskiego S-Bahnu. Tyle że zdecydowanie tańsze, bo wykorzystujące tramwaje poruszające się na torach kolei. Czy taki pomysł – łączący prostotę i nowoczesność – „Kurier” mógł przemilczeć?!

Jak wiadomo – dobre (czyli Szybki Tramwaj Miejski) stało się wrogiem lepszego

z decyzją nie zdążył. Jurczyk przyznał, że nie widzi potrzeby czegoś takiego. Jego następcą Piotr Krzystek postawił na projektanckie lobby... i w efekcie rządu już trzecią z rzędu kadencję.

Koncepcja T. Turka, przewidująca kursowanie na trasie obwodnicy tramwajów miejskich, ograniczała średnią prędkość do 70 km/godz. Oferowała przy tym możliwość połączenia torów kolei z siecią miejskich tramwajów w dwóch miejscach: przy ul. Owocowej w pobliżu Dworca Głównego oraz na Pomorzanych naprzeciw gazowni.

## Tramwaj totalny

Na łamach „Kuriera” zamieściliśmy również podobną koncepcję entuzjasty tramwajów pana Marcina Klassy – oparta

Z chwilą pojawienia się ustawy o metropoliach obwodnicą kolejową zainteresowało się grono młodych urbanistów pod nazwą SENS. I to oni – pod egidą Urzędu Marszałkowskiego – opracowali już profesjonalną koncepcję kolei metropolitalnej obsługującej aglomerację szczecińską wraz z Policami, Stargardem i Gryfinem.

Młodzi fachowcy podjęli koncepcję lansowaną w różnych wariantach przez „Kurier” i wielką chwałą im za to. Specjaliści połknęli haczyk! O to nam właśnie chodziło!

Idei sprzyjał fakt, że w tamtych latach osłabione PKP opieszale wykorzystywało unijne fundusze na modernizację tras kolejowych. Groziła utrata części dotacji...

Był to czas, gdy kolej słaźbała po rozczłonkowaniu na spółki i spółeczki zamiast inwestować, oszczędzała, zamykając kolejne trasy. W Szczecinie zapowiedziano wstrzymanie pociągów pasażerskich na trasie do Polic i Trzebieży. Rzeczywiście, gwałtowny proces motoryzacji, dokonujący się w latach 90., bardzo wyraźnie zmniejszył zainteresowanie pasażerów przejazdami na tej trasie. Mieszkańcom Polic pracującym w Szczecinie wygodniej było jechać autobusami dojeżdżającymi do osiedla mieszkaniowego niż koleją ze stacją w centrum.

Wówczas to władze samorządowe wielu miast uważały tory kolejowe za element obcy, ograniczający rozbudowę dzielnic mieszkaniowych, a komunikację szynową za archaiczną, reliktd... komunizmu. Pewien „wybitny” szczeciński planista proponował zdemontować szyny na obwodnicy, by urządzić na niej... ścieżkę rowerową.

Taki wariant unowocześnienia komunikacji opracowano już dużo wcześniej w Barlinku (chodzi o 30 km nieczynnych torów z Barlinka do Pełczyc i Boguszyny). Na szczęście gmina jest zbyt biedna, by zrobić takie głupstwo... A może ktoś dostrzegł, że w krajach Zachodu już od początku lat 90. odżywa zainteresowanie lokalnymi trasami kolejowymi.

### Słoneczne przy torach

O tym, że w Szczecinie w latach 70. w tym, a nie innym miejscu powstawało osiedle Słoneczne, zdecydowało sąsiedztwo torów kolejowych, które biegły ze stacji Szczecin-Dąbie w stronę Kijewa i Płoni. Z charakterystycznym dla władców epoki PRL lekceważeniem wygody zwykłych ludzi zaplanowano, że ludzie pracujący w centrum Szczecina cofną się na pociąg zmierzający do centrum. Ludzie cofać się nie chcieli, wymusili połączenie autobusowe. Natomiast specjaliści od komunikacji zaprojektowali tzw. Szybki Tramwaj Miejski. Ten, który od paru lat kursuje z ul. Turkusowej na Krzekowo.

ze z punktu widzenia zarządów większości po której kursowałyby dwusystemowy „tram-



*Tymi torami, łączącymi 70 proc. dzielnic Szczecina, od 2001 roku przejeżdża zaledwie kilka pociągów towarowych na dobę.*

Fot. Janusz ŁAWRYNOWICZ

miast zwykle lepszy bywa projekt droższy, dający duże możliwości manipulacji kosztami. Zapewne nie bez wpływu kolejnych artykułów propagujących wykorzystanie sieci torów do uruchomienia sprawnej komunikacji miejskiej (m.in.: „Szansa na pustych torach”, „Szczecin wart metra”, „Tramwaj na szynach kolei”) z biegiem lat magistrat dostrzegł istnienie obwodnicy. „Najpierw zrobimy szybki tramwaj” – mówili samorządowcy. Projekt był już gotowy, czekano jedynie na przyznanie unijnych dotacji, firmy wykonawcze już zacierały ręce, czyhając na przetarg.

Z prezydentów miasta jedynie Koćmiel zdecydowanie popierał ideę metra, ale

waj totalny”. Rozwiązanie to umożliwiłoby dojazd komunikacją szynową do ponad 80 proc. szczecińskich osiedli!

Projekty cieszyły się rosnącym zainteresowaniem Czytelników. Nie udało się jednak podjąć otwartej dyskusji na temat tych propozycji z władzami miasta, te bowiem podjęły już decyzję o realizacji przestarzałej koncepcji z lat 70. Ów projekt został w roku 1999 „zmodernizowany” w Gdańsku (dodano nowoczesne wagony i wiaty przystankowe). Słowem, miasto postawiło na szybki tramwaj, czyli wizję z lat 70., odsuwając koncepcję wykorzystania obwodnicy na dalsze lata... Natura jednak nie znosi próżni.

Konkurent prezydenta Krzyszka – Arkadiusz Litwiński z partii rządzącej w regionie, na finiszu kampanii wyborczej rzucił pomysł natychmiastowego rozpoczęcia budowy kolei metropolitalnej, opierając się na środkach europejskich, których nie uda się wykorzystać na inne, opóźnione przedsięwzięcia. A. Litwiński jednak był w mieście mało znany, a propozycja po jawiła się za późno, robiąc wrażenie aktu rozpacz. Na szczęście owe środki, choć w porę niewykorzystane, nie przepadły.

### SKM

Dwa tygodnie temu do Szczecina dotarła ważna wiadomość. Oto Unia Europejska przyznała fundusze w wysokości 505 mln złotych na dofinansowanie inwestycji pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej” z wykorzystaniem istniejących odcinków kolejowych.

Co bardzo istotne, przyznana kwota 512 milionów zł jest dofinansowaniem maksymalnym – obejmuje 85 proc. kosztów całego projektu.

Szczeciński projekt uznano bowiem za najbardziej zaawansowany i kompleksowy.

Sieć SKM liczyć ma 118 km torów, 30 węzłów i przystanków. Jest wielką szansą, że odżyją niegdyś tętniące życiem stacje: Turzyn, Łękno, Pogodno, Niebuszewo, a także prawie całkiem zapomniane jak Gołęcino czy Gocław. Planuje się też budowę nowego odcinka torów do osiedla mieszkaniowego w Policach. Na całej trasie obowiązywać będzie jeden zintegrowany bilet.

Po modernizacji trasy do Polic pociągi mają tamteży kursować z szybkością 90 km/godz, zaś na trasie do Stargardu i Gryfina – nawet do 120 km/godz. To już europejski standard. W ten sposób Szczecin najpóźniej w 2022 roku ma szansę stać się jedną z trzech – po Gdańsku i Warszawie – najnowocześniejszych metropolii kraju. I myślę, że „Kurier Szczeciński” ma w tym przedsięwzięciu udział poniekąd pionierski, jako ten, który dał impuls, nagłaśniając pomysły społeczników.

Janusz ŁAWRYNOWICZ