

# Bez tramwajów? Dlaczego?

**Konsultacje od nowa o przyszłym kształcie przebudowy szczebińskiej alei Wojska Polskiego na jej odcinku od pl. Szarych Szeregów do pl. Zwycięstwa. W listopadzie ogłosił je prezydent Piotr Krzystek. Dokładnie tego samego dnia debatowali nad tematem radni Komisji ds. Komunalnych, Rewitalizacji i Ochrony Środowiska Rady Miasta z urbanistami, architektami i inżynierami. Przypadek? Nie. To skutek głosów krytyki, kiedy okazało się, że urzędnicy magistratu lansują – po kolejnej selekcji – spośród czterech wariantów koncepcji jej zagospodarowania te, które wykluczają powrót w nią tramwajów.**

Badania ankietowe już w zeszłym roku w lipcu i w sierpniu przeprowadziły Szczecińskie Towarzystwo Socjologiczne oraz Centrum Rozwoju Społeczno-Gospodarczego. Próba ankietowanych to ponad tysiąc osób. Efekt sondowania był taki, że przeważało poparcie dla alei jako instytucji kultury z galeriami artystycznymi i handlem. Negatywnie ankietowani w większości wypowiedzieli się wtedy o wizji alei jako miejsca tylko do zamieszkania, byli przeciwko reaktywacji na tym jej odcinku torowiska czy uczynienia z niej kolejnego deptaku.

– Zawsze braliśmy pod uwagę w każdym z etapów rozważań, które miały przybliżyć nas do rozstrzygnięcia, tyle samo wariantów uwzględniających rewitalizację z tramwajem, co bez niego – przekonywał Jarosław Bondar podczas czwartkowych obrad radnych komisji komunalnej.

Na debatach, w jakim kierunku należy przeobrazić tę część jednej z najdłuższych miejskich arterii, na różnych forach, w różnych środowiskach zawodowych i organizacji

stronie od pl. Szarych Szeregów do pl. Zwycięstwa. W zależności od wyboru rozwiązań z przejazdem i przystankami komunikacji miejskiej usytuowanymi w środku centralnej wyspy ronda na pl. Zgody. W przypadku rowerów trasy dla nich, np. wydzielonym kolistym pasem wyspy ronda bliżej jezdni. Jeden z pomysłów jest też na przykład taki, by z czterech dotychczasowych, do dwóch pasów (po jednym dla każdego kierunku) zwięzić jezdnię od pl. Zgody do pl.

latach. Chyba żaden temat nie był przedmiotem tylu rozmów, jak plany rewitalizacji tego fragmentu alei Wojska Polskiego. Nowe otwarcie, czyli nowe konsultacje, oznaczają powrót do dyskusji nad wskazanymi do dalszych rozważań dwoma wariantami z tramwajami i dwoma wariantami bez tramwajów. Wobec faktu, że miałyby tu powstać powszechnie odwiedzana przestrzeń publiczna, to wywołuje sprzeczne interesy i opinie. Inne spojrzenie prezentują mieszkańcy tego rejonu, a inne ogół mieszkańców – mówi Piotr Mync.

– Wariant zakładający przebudowę alei w opcji nadal bez tramwaju, czyli układ z parkingiem w pasie pośrodku, zyskał wśród innych proponowanych rozwiązań wyraźne wskazanie na „tak” – Jarosław Bondar, architekt miasta, podkreśla.

– Etap przygotowawczy inwestycji, którego finałem ma być przebudowa alei, dofinansowywany jest

warianty koncepcji nie zawierają podstawowych analiz, badań i informacji, które powinny zawierać. Przyjęto w nich jako jedyne i – jak twierdzą – błędnie założenia, które uwzględniały dotąd tylko badanie natężenia ruchu i odnoszące się do liczby miejsc parkingowych. To wszystko co zrobiono w kwestii wielkiej rewitalizacji głównej alei śródmiejskiej Szczecina – podsumowują. Bez analiz transportowo-komunikacyjnych niezbędnych do podjęcia jakiegokolwiek wiążących decyzji. I jak zaznaczają, pokazanie kilku obrazków nie wystarczy.

Przypomnijmy, że jeszcze w październiku w magistracie padł wybór – w ocenie urzędników – na najbardziej optymalny wariant modernizacji śródmiejskiej alei Wojska Polskiego. Dwa jednokierunkowe pasy ruchu, zachowanie istniejącej liczby miejsc parkingowych i ograniczenie prędkości do 30 km/h to tylko część sugerowanych zmian.

Powstałyby dwa ronda. Po przebudowie pl. Zgody zamieniłyby się w jednopasmowe rondo. Podobnie zresztą jak skrzyżowanie al. Wojska Polskiego z ul. Jagiellońską. Brak sygnalizacji świetlnej w tych dwóch miejscach miałyby znacznie poprawić przepustowość alei.

## Głos eksperta aż z Łodzi: tramwaj to impuls rozwoju

Własny pogląd na kwestie rozstrząsane w kontekście prób, które miałyby uczynić z tego odcinka szczebińskiej alei Wojska Polskiego na powrót miejsce atrakcyjne do spędzania w niej czasu, przekształcenia go w przestrzeń publiczną przyjazną ludziom, w ostatnich tygodniach wyraził dr hab. inż. arch. Jacek Wesołowski, profesor Politechniki Łódzkiej. Zaniepokojony faktem, że w powodzi pomysłów na jej przemianę odrzucono koncepcję odbudowy w niej linii tramwajowej, która biegła tamtędy do lat 70. ubiegłego wieku.





zrealizacji kolejnych koncepcji w kilkunastu wariantach (a tylko ostatnich, od których dywagacje startowały, wariantów było aż dwa-naście) jednak się kończy.

Czy do realnych rozwiązań w jakimkolwiek stopniu przybliży nas zapowiadany przez prezydenta Piotra Krzystka i architekta miasta Jarosława Bondara nowy konkurs architektoniczno-urbanistyczny na opracowanie koncepcji zagospodarowania tego odcinka wymierającej alei Wojska Polskiego? Ma być ogłoszony w pierwszym kwartale 2017 roku.

### Koncepcji bez liku

Był kwiecień 2015 roku. Wtedy nad szczęsioma, wyselekcjonowanymi z dwunastu, koncepcjami zmiany układu komunikacyjnego w al. Wojska Polskiego na jej odcinku od pl. Szarych Szeregów do pl. Zwycięstwa i ul. Krzywoustego radni już dyskutowali. Po opiniach i konsultacjach – jak zapowiadał również wówczas Piotr Mync, zastępca prezydenta – w drugim etapie po eliminacji kolejnych miały pozostać trzy z nich. I one miały być następnie punktem wyjścia do konkursu, który zamierzało ogłosić miasto.

Jak zaznaczał Jarosław Bondar, architekt miejski, wszystkie te warianty koncepcji, których opracowanie zlecono Biuru Inżynierskiemu Damart, zakładały redukcję miejsc postojowych dla samochodów i wprowadzenie jako generalnej zasady parkowania wyłącznie równoległego. Trzy z nich przewidywały – jeszcze wtedy – powrót na ten odcinek alei tramwajów. W pierwszym z nich, tym bez torowiska, teraz czteropasmowa jezdnia byłaby zwężona do trzech dla samochodów kosztem obustronnych ścieżek dla rowerów o szerokości 2,5 m każda.

W pozostałych pięciu z opracowań – niezależnie czy z tramwajem, czy bez niego, a jedynie z liniami autobusowymi – miałyby powstać tylko ścieżka rowerowa po jednej

Zwycięstwa, co by oznaczało, że w wersji z tramwajami te miałyby wspólne (po jednym w każdym kierunku) pasy do jazdy z autami.

### Nowe kałesony od Krzystka?

– Dobrze, że się dzieje, tylko szkoda, że dopiero teraz, kiedy prezydent widząc, że nie do końca coś, co chce zrobić, czyli dać nam miły prezent na Boże Narodzenie, że te kolejne kałesony, który w tym roku chciałby nam dać, to jednak nie jest ten, bo chcemy raczej ładny sweterek z gruszką. Te ponowne konsultacje są konieczne w sytuacji, kiedy proponuje się coś w pewnej optyce, co sprowadzałyby się li tylko do kosmetyki, ładnego liftingu. Bo zależy nam na przywróceniu alei do życia i życia w niej – podkreśla Marek Duklanowski, przewodniczący Komisji ds. Gospodarki Komunalnej. – Skoro rewitalizacja ma być manną z nieba dla lokalnych przedsiębiorców, to dlaczego te liczne wywieszki o chęci sprzedaży czy przeznaczeniu pustego lokalu pod inny sposób zagospodarowania. Skoro tak, to wszyscy tam powinni walić drzwiami i oknami bić się o powierzchnie. A zapowiedzi rewitalizacji wskazują, że dzieje się dokładnie coś przeciwnego. Odwrót.

Dziś pustostanów w samych parterach przewojennych kamienic i budynkach powojennych z anonsami „wynajmę” lub „na sprzedaż” tylko w tym miesiącu naliczyliśmy już 29 – od niewielkich zamkniętych od dawna naглуcho z zasnutymi grubą warstwą kurzu obskurnymi witrażami w suterrenach po duże lokale użytkowe, jak choćby po sklepie Domaru, niegdyś salonów optycznego, czy Mody Polskiej. Pustostanem na razie pozostaje nawet jeden z dużych powierzchniowo lokali użytkowych w parterze najnowszego z budynków w alei, wzniesionego przed dawnym kinem Kosmos.

– Wiele środowisk brało udział w licznych dyskusjach, warsztatach, na różnych forach w ostatnich kilku

z puli środków rządowego programu modelowej rewitalizacji miast. Zgodnie z umową urzędnicy magistratu mają czas do grudnia 2018 roku, by pieniądze zabezpieczone na ten cel wykorzystać. Stąd – jak podkreśla J. Bondar – presja, by przybliżyć się jednak do rozstrzygnięć i ostatecznych decyzji co do kształtu przedsięwzięcia. W przeciwnym razie środki niewykorzystane w ciągu najbliższych dwóch lat po prostu przepadną.

### Przelotówka, parkowisko, może deptak?

– Być może kwestia tramwaju została uwikłana w takie okoliczności i sugerowane propozycje rozwiązań mu towarzyszących, że mieszkańcy zniechęcili się do opcji uwzględniającej ten tramwaj – głośno zastanawia się Jarosław Bondar. – Sporna okazuje się opcja, czy miałyby to oznaczać radykalne ograniczenie ruchu aut i przyjęcie wizji takiej, jak na Krakowskim Przedmieściu czy Nowym Świecie w Warszawie, tj. tylko z transportem publicznym, dojazdem do posesji i dopuszczeniem taksówek. Drugi wariant z tramwajem bazował na tym, co jest, czyli z priorytetem komunikacyjnym, przepustowością alei i parkowaniem. Z kolei jeden wariant bez tramwaju zakładał dotąd lifting obecnego stanu z dowiązaniem ścieżek rowerowych, poprawą estetyki. Drugi wariant radykalny z parkowaniem pośrodku, spowolnieniem ruchu i z dwoma jezdniami po jednym pasie ruchu.

Osoby, które z magistratem nie są związane, ale w temacie mają dość solidną nie tylko orientację, ale i fachową wiedzę, twierdzą, że nie chodzi o to, by osadzić tramwaj w innym kontekście, dodając np. trochę miejsc parkingowych, by uczynić zadość temu postulatowi i będzie już fajnie. To – ich zdaniem – kompletne wciąż niezrozumienie problemu. Oceniają jednoznacznie, że te materiały, przygotowywane do analiz, konsultacji i wreszcie same

Przygotowany przez urzędników z pionu architekta miasta w szcześcińskim magistracie, a ogłoszony z początkiem października plan modernizacji alei zakładał, że aleja Wojska Polskiego na odcinku od placu Zgody do placu Szarych Szeregów będzie podzielona dwoma jednokierunkowymi pasami ruchu, z wydzieloną siedmiometrową przestrzenią między nimi, na której miałyby być urządzone skośne miejsca parkingowe. Urzędnicy argumentowali, że dzięki takiemu rozwiązaniu uda się nie tylko zachować istniejącą liczbę miejsc parkingowych, ale nawet uzyskać kilka dodatkowych. Łącznie w alei mogłyby parkować równocześnie 202 samochody. Na całym przebudowanym odcinku zostaby wprowadzona strefa ruchu uspokojonego, tzw. strefa „30”, co z kolei pozwoliłoby na poruszanie się rowerzystom bez konieczności wyznaczania dla nich dodatkowej ścieżki. Na planach wzdłuż alei rozmieszczono także 12 tzw. punktów dostaw do lokali użytkowych bezpośrednio przy zewnętrznej krawędzi jezdni.

### Aleja z hybrydami

Miasto stara się o dofinansowanie z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego na lata 2014-2020 na zakup 16 autobusów hybrydowych. Te właśnie miałyby kursować głównie po śródmieściu, także aleją. Bo wśród preferowanych linii autobusowych, które nowy tabor miałby obsługiwać, są te, których trasy biegną wzdłuż niej – 86 i 87.

W tej koncepcji w wyniku przebudowy powstałoby łącznie 6 nowych przystanków komunikacji miejskiej w obu kierunkach ruchu na tym odcinku alei. Natomiast w okolicach wlotu ul. Obrońców Stalingradu na pl. Zgody miałyby pojawić się postój dla taksówek. A to wszystko w otoczeniu pasów zieleni z nowymi nasadzeniami ponad stu dwudziestu drzew.

– Upadek śródmieście i śródmiejskiego handlu jest ściśle związane ze zmianą modelu podróżowania i konkurencją centrów handlowych – przypomina inż. Jacek Wesołowski. – Tym trendom można przeciwstawić taką modernizację systemu transportu, która będzie promować ruchu aktywny (pieszo-rowerowy) i transport publiczny. Ten ostatni musi zaś uzyskać priorytet wobec samochodu nie tylko przez uprzywilejowanie w ruchu, ale także bezpośrednio docierać w takie obszary szczególnej aktywności śródmiejskiej.

A skoro i tak chce się dążyć do przywrócenia w tej części alei różnorodnej działalności i aktywności, to – jak dodaje J. Wesołowski – trzeba ją bezpośrednio udostępnić pasażerom transportu publicznego. Powstanie w ten sposób sprzężenie zwrotne między wysoką dostępnością i atrakcyjnością dla usług, w tym handlu detalicznego. Prawidłowość tę można obserwować niemało we wszystkich miastach europejskich, w których zachowany został system tramwajowy, gdzie dba się o to, by przystanki tramwajowe były łatwo dostępne, by znajdowały się tak blisko miejsc generujących ruch, jak to tylko możliwe. I by nie były lokalizowane w otoczeniu nieprzyjaznym dla pieszego, jak na przykład w pasach rozdzielających arterii.

Jeśli sektory usług i handlu w śródmiejskim odcinku alei Wojska Polskiego mają się aktywizować, to muszą wygrać konkurencję nie tylko z handlem w peryferyjnie usytuowanych marketach, ale i wielkokubaturowymi kompleksami handlu śródmiejskiego (patrz Kaskada, Galaxy). A drogą do tego jest tylko dostępność, którą w tym wypadku, w wypadku – dodajmy – modelowo szcześcińskim, którą jest w stanie zapewnić odbudowa szlaku tramwaju, włączonego sensownie w siatkę istniejących połączeń międzydzielnicowych i międzyosiedlowych. ©©

Mirosław WINCONEK