



DR foto

W Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym

# Komunikacją na wyższy poziom życia

**TENDENCJA jest wyraźna, chociaż na co dzień jej nie zauważamy. Wystarczy jednak przyrzeć się obrzeżom Szczecina i miejscowościom, które znajdują się w jego sąsiedztwie, by zobaczyć budowę nowych domów jednorodzinnych i nowych osiedli. A gdybyśmy jeszcze porozmawiali z tymi, którzy zamieszkują w takich miejscach, to wiedzielibyśmy już, że jest w tym gronie wielu jeszcze niedawnych mieszkańców centrum miasta. Dlaczego się tam przenoszą, czego oczekują i jak zmienia to ich życie? Najogólniejsza i najprostsza odpowiedź brzmi: bo chcą lepiej i wygodniej żyć, czyli podnieść poziom swojego życia.**

CHCĄ mieszkać z dala od wielkomiejskiego hałasu i zanieczyszczeń, chcą mieć więcej zieleni nie tylko pod oknami, ale także w bliższym i dalszym sąsiedztwie. Kontakt z naturą, wygodniejsze i spokojniejsze życie – to główna motywacja do przeprowadzki poza miasto. Jednocześnie chce się żyć życiem miejskim, czyli korzystać z tego, co Szczecin oferuje w kulturze, nauce, atrakcyjnych wydarzeniach, sporcie itp. I rzeczywiście można z tego skorzystać, ale pod jednym warunkiem, że ma się zapewnioną sprawną, szybką i wygodną komunikację. To ona ma być podstawą, czy jak kto woli, mocnym kręgosłupem, który będzie jednym z najważniejszych elementów niezbędnych do rozwoju Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

Trzeba w tym miejscu postawić sobie pytanie: czy taka komunikacja istnieje? Można ironicznie odpowiedzieć, że „ma być”... ale, prawdę powiedziawszy, nie jest już wcale tak daleko do tego „być”. Ba, są już nie tylko koncepcje, ale także konkretne projekty, a niektóre z nich nawet już są realizowane. Mieszkańcy Szczecina, którzy jeżdżą z prawobrzeża do centrum, już kilka tygodni temu zauważyli, że coś się dzieje na dąbskim lotnisku w sąsiedztwie ul. Energetyków. Najpierw usuwano stamtąd samosiejki, czyli krzewy i drzewa, które wyrosły na

obrzeżach płyty lotniska, a potem do akcji wkroczyli fachowcy z ciężkim sprzętem. Po co? Ano po to, by zbudować tam parking dla samochodów osobowych. Miejsce jest dobre, bo to bezpośrednie sąsiedztwo linii szybkiego tramwaju, do którego będzie można się przesiąść, by dojechać do centrum miasta, ale także do innych dzielnic. Wiadomo, że w centrum trudno zaparkować, a jeżeli już to się uda, to słono się za to płaci. Tramwajom nie grożą, w przeciwieństwie do samochodów, możliwe korki na drodze, a koszty biletu, w tym także na szybki tramwaj, są na pewno niższe niż koszty paliwa i parkowania. Jest jeszcze jeden argument, który może zachęcić do pozostawienia samochodu na lotniskowym parkingu. To czas. Fachowcy co prawda wylczyli, że samochodem jeździ się ciągle zdecydowanie szybciej niż miejską komunikacją, i to jest prawda. Ale prawdą jest też to, że na niektórych odcinkach ten tramwaj jest jednak szybszy i to nie tylko w przypadku korków. Nawet jeżeli odcinek od Energetyków do centrum samochodem przejedzie się szybciej, to w zależności od sytuacji można stracić sporo czasu na szukanie miejsca parkingowego. Istotne są tu także godziny największego natężenia ruchu. Tłok na jezdniach, czekanie na światłach, korki, ewentualne wypadki drogowe tamują ruch

pojazdów, ale nie hamują ruchu szybkiego tramwaju.

Wróćmy jednak do ludzi, którzy zdecydowali wyprowadzić się na obrzeża miasta albo do sąsiadujących z nim gmin, takich jak Dobra czy Kołbaskowo. Spełnili swoje marzenie. Mają więcej spokoju i lepsze warunki do życia, ale nie chcą przecież zrezygnować z dóbr, które oferuje im Szczecin. Dowożą swoje dzieci do szkół, na inne zajęcia np. w Pałacu Młodzieży, dojeżdżają do pracy, na imprezy w mieście. Często okazuje się, że jeden samochód na rodzinę nie wystarcza... Nie wystarcza też publiczna komunikacja. Bo brakuje połączeń, dogodnych miejsc przesiadkowych itp., a dojazd do centrum zajmuje sporo czasu. Co zatem w takiej sytuacji?

Wybór miejsca zamieszkania rodzi pewne konsekwencje i zadania, z którymi muszą się zmierzyć (i tak się już dzieje) gminy ościenne. Chodzi tu o zapewnienie odpowiedniej i niezbędnej infrastruktury mieszkańcom, ale także o zapewnienie im dogodnej, szybkiej, wygodnej i punktualnej komunikacji, nie tylko do centrum miasta. Chodzi bowiem o stworzenie całej sieci komunikacyjnej na terenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego. W jej efekcie wszyscy mieszkańcy SOM powinni się po nim swobodnie, wygodnie i szybko poruszać i bez problemów dojeżdżać do celu. Osią tej sieci

ma być, o czym już na tych łamach wielokrotnie pisaliśmy, Szczecińska Kolej Metropolitalna, ale równie ważne są także jej inne elementy, czyli połączenia kolejowe poza SKM, połączenia autobusowe, tramwajowe, ścieżki rowerowe i niezbędne w połączeniu tych elementów – wielofunkcyjne węzły przesiadkowe. Niezbędny jest także jeden bilet na wszystkie środki transportu publicznego na terenie SOM.

Budowa węzłów komunikacyjnych zbliża się wielkimi krokami i już niebawem rozpocznie się ich budowa. Zintegrowane Centrum Przesiadkowe powstanie w Stargardzie, Gryfinie, Goleniowie. I, co warto podkreślić, są już zagwarantowane środki na ich budowę. Wiadomo już, że wybudowane zostaną także inne centra przesiadkowe. Wzbogaci się o nie szczecińskie Łątko, w którym spotkają się wszystkie środki transportu: pociągi, tramwaje, samochody, autobusy i rowery. Węzeł przesiadkowy Głębokie będzie trochę mniejszy (bez kolei). Mniejszy, ale także bardzo potrzebny węzeł przesiadkowy powstanie w Reptowie. Zakład Dróg i Transportu Miejskiego w Szczecinie ogłosił już przetarg na koncepcję węzła w Podjuchach. Powinien on zostać oddany do użytku na przełomie 2017 i 2018 roku. Używając modnego ostatnio określenia można zatem śmiało powiedzieć, że dzieje się...

A przecież jest jeszcze wiele innych projektów, które na pewno będą zrealizowane, bo są po prostu niezbędne mieszkańcom. Chodzi tu między innymi o wydłużenie linii tramwajowej w kierunku Mierzyna, której końcowa pętla wybudowana zostanie naprzeciw Centrum Han-

dlowego Ster. Zbliżyłoby to znacznie Mierzyn do Szczecina, a także zakończyło „obowiązkowe”, mniej więcej dziesięciominutowe spacerki do przystanku tramwajowego. Są jeszcze plany wydłużenia linii szybkiego tramwaju do kolejnych osiedli, są koncepcje budowy kolejnych parkingów na obrzeżach miasta itp.

W całym procesie organizacji zintegrowanego transportu największym wyzwaniem jest uzgodnienie szczegółów integracji transportu publicznego na terenie SOM przez wszystkie jednostki samorządu terytorialnego, które go tworzą. „Dogadanie się” jak ona ma wyglądać i szczegółowe ustalenia zajmują sporo czasu i wymagają wspólnej płaszczyzny. Wszystkie samorządy zdają sobie doskonale sprawę z tego, że kluczem do sukcesu jest jeden bilet na wszystkie środki komunikacji. Wprowadzenie go nie jest wcale taką prostą sprawą jak by się wydawało, bo chodzi tu także o pieniądze, jednego organizatora transportu i o spełnienie warunków, na które członkowie SOM mogą przystać. Prowadzenie konkretnych inwestycji wydaje się przy tym, paradoksalnie, prostą sprawą.

Już 1 lipca rozpoczną się pozakonkursowe nabory na realizację Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych, także w dziedzinie transportu publicznego. Środki na ten cel są zagwarantowane, ale ich otrzymanie uzależnione jest od spełnienia niezbędnych warunków. Jednym z nich jest, co oczywiste, dobre przygotowanie dokumentacji. Samorządy muszą ten warunek spełnić.

**Marek OSAJDA**  
Fot. Damian RÓŻ

