

SZYBKA KOLEJ MIEJSKA? SĄ SZANSE

Jak rozwiązywać problemy związane z komunikacją i transportem?

O tym debatowano wczoraj w Gliwicach.

PRZEMYSŁAW JEDLECKI,
TOMASZ CZOIK

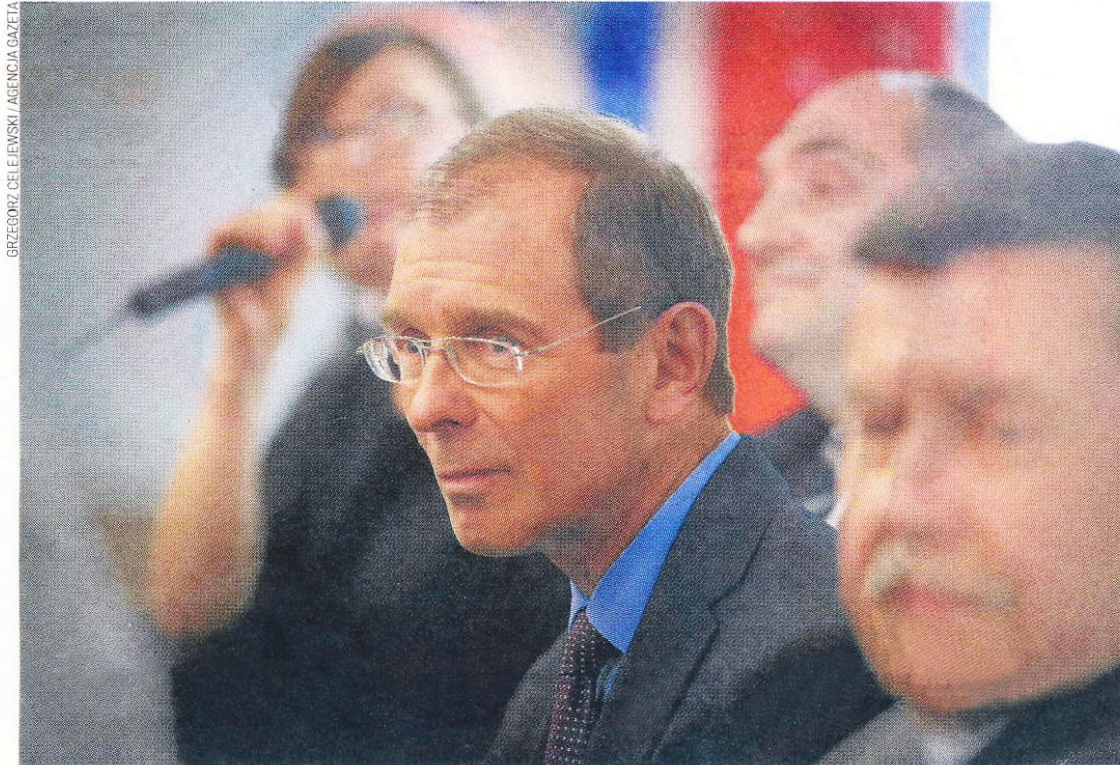
Dziesiąte spotkanie w ramach „Miast Idei” rozpoczęło się od warsztatów, na które zaprosiliśmy mieszkańców, społeczników, radnych oraz liderów opinii. Wspierali nas też specjaliści, którzy na co dzień zajmują się komunikacją i transportem.

Rozmowa o przyszłości komunikacji w Gliwicach (i nie tylko) jest ważna, ponieważ budowa Drogowej Trasy Średnicowej i jej otwarcie dla ruchu sprawiły, że można ją ułożyć na nowo. Dlatego podczas warsztatów postanowiliśmy zadać mieszkańcom kilka pytań. Jak, ich zdaniem, należy teraz przemodelować ruch i czego oczekują od miasta. Czy mieszkańcy już dziś mają propozycje albo oczekiwania dotyczące tras autobusów? Czy warto rozważyć zamykanie dla ruchu niektórych odcinków w centrum miasta bądź jego ograniczenie? Co ze ścieżkami rowerowymi? Czy jedno duże centrum przesiadkowe w śródmieściu wystarczy?

Warsztaty prowadził Rafał Stefański. Uczestnicy zostali podzieleni na trzy grupy. Część reprezentowała interesy osób, które korzystają głównie z komunikacji publicznej, drugą grupę stworzyli kierowcy, a trzecią rzecznicy osób, które stawiają na rower jako środek transportu w mieście. Ale Rafał Stefański podkreślił, że każda z grup ma też myśleć o pieszych. - Przecież każdy z nas nim jest - mówił Stefański.

Każda z grup miała wskazać, co jest dla nich ważne. - Chodzi o to, żeby sobie powiedzieć, co powinno się zmieniać w Gliwicach, i żeby wiedzieć, jakie ludzie mają potrzeby oraz marzenia - zachęcał Stefański.

Po dwudziestu minutach na tablicach zaczęły się pojawiać pierwsze propozycje. Grupa, która stawiała na komunikację publiczną, zwracała uwagę, żeby autobusy przez cały dzień jeździły według ustalonego taktu, pojawił się też pomysł uruchomienia większej liczby autobusów obwodowych. Chodzi o bezpośrednie połączenia osiedli, bez konieczności jazdy przez centrum. Z kolei nocą powinny jeździć np. małe busy, bo na wielkie solarisy szkoda pieniędzy.



- Z prowadzonych przez nas analiz wynika, że większość osób, niezależnie od ceny biletów komunikacji miejskiej, nie rezygnuje z dojazdu własnym samochodem do miejsca pracy - mówił Zygmunt Frankiewicz, prezydent Gliwic

W przypadku centrum przesiadkowego zapisano, że mieszkańcy będą przede wszystkim potrzebować informacji o tym, jak takie miejsce ma działać. Padł też postulat budowy mniejszych centrów przesiadkowych w dzielnicach. Rowerzyści zwrócili uwagę na to, że w centrach przesiadkowych powinny być również strzeżone parkingi rowerowe.

Nie zabrakło też głosów z punktu widzenia pieszych. Czy należy zamknąć ulicę Zwycięstwa? „Rowerzyści” zwrócili uwagę, że może alternatywą jest ograniczenie tu prędkości do 30 km na godzinę. Padł też głos, że dziś ulica nie jest atrakcyjna i gliwiczanie raczej jej unikają. Jednocześnie mieszkańcy zwrócili uwagę, że pieszym na pewno przyda się uatrakcyjnienie przestrzeni nad DTŚ. - Skwer mógłby być ładniejszy - zapisano na tablicy.

Później każda z grup opowiedziała o swoich pomysłach. Pozostali uczestnicy warsztatów mogli ocenić te propozycje. Największym poparciem wszystkich uczestników warsztatów cieszyło się m.in. stworzenie kolei metropolitalnej od Łabęd do Sośnicy i dalej do Katowic. Spodobało się też dalsze tworzenie autobusowych połączeń zadaniowych, np. dowożących ludzi do pracy na teren KSSE. Zwrócono też uwagę, że należy poprawić taryfę KZK GOP. Dziś nie zawsze zachęca do przesiadki. Goście uznali za ważne wprowadzenie większych ułatwień dla pieszych. Czy zawsze muszą czekać na

światłach? Szczególnie, gdy ruch jest mniejszy? Poparcie zyskał też pomysł zmian na ul. Zwycięstwa, tak by była nieco mniej samochodowa. Poprawę wymaga też działanie systemu parkowania. Chodzi o wyeliminowanie oszustw, które polegają na przedmeldowywaniu się do śródmieścia, by mniej płacić za postój.

Na koniec goście wybrali te pomysły, które uznali za warte przekazania władzom Gliwic i osobom odpowiedzialnym za rozwój komunikacji w mieście. Są to:

- utworzenie linii autobusowych łączących dzielnice, ale z pominięciem centrum;
- rozbudowa detekcji ruchu (szczególnie autobusów);
- budowa kolei miejskiej;
- optymalizacja działania sygnalizacji świetlnej;
- poprawa dostępności przystanków dla osób niepełnosprawnych;
- utworzenie przystanków przesiadkowych;
- stworzenie w ramach budżetu miasta wydzielonej części na inwestycje rowerowe (budżet rowerowy);
- zawężenie i uspokojenie ruchu na ul. Zwycięstwa;
- obniżenie cen biletów KZK GOP.

Po warsztatach, o godzinie 13, rozpoczęła się konferencja. Udział w niej wzięli: Zygmunt Frankiewicz - prezydent Gliwic, Andrzej Karasiński - sekretarz Gliwic, Andrzej Bauer - prezes DTŚ SA, dr Agata Twardoch - architektka, wykładowczyni Politechniki Śląskiej, prof. Stanisław Kra-

wiec z Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej i Grzegorz Dydkowski - zastępca dyrektora ds. rozwoju w KZK GOP. Debatę poprowadził Przemysław Jedlecki z „Wyborczej”.

Jako pierwszy głos zabrał Zygmunt Frankiewicz. Prezydent Gliwic odniósł się do postulatów zaproponowanych przez uczestników warsztatów.

- Propozycje mnie nie zaskoczyły. Większość tych postulatów jest mi znana od dłuższego czasu. Moje wątpliwości budzi pomysł budowy mniejszych centrów przesiadkowych w poszczególnych dzielnicach. Z prowadzonych przez nas analiz wynika, że większość osób, niezależnie od ceny biletów komunikacji miejskiej, nie rezygnuje z dojazdu własnym samochodem do miejsca pracy - podkreślił Zygmunt Frankiewicz.

Andrzej Bauer, prezes DTŚ SA, podsumował pierwszy rok funkcjonowania gliwickiego odcinka G2 DTŚ. Według badań przeprowadzonych kilka miesięcy po otwarciu trasy codziennie przejeżdża nią ok. 30 tys. samochodów. - Natężenie ruchu samochodów osobowych i ciężarowych jest zgodne z naszymi oczekiwaniami. Odcinek gliwicki był budowany 10 lat później niż odcinek katowicki. Parametry tych fragmentów DTŚ są inne także dlatego, że inwestor nie planował, że w Gliwicach powstanie odcinek tranzytowy. Trasa ta została zaprojektowana tak, żeby DTŚ nie konkurowała z autostradami - powiedział prezes DTŚ SA.

- Z założenia miała to być droga miejska - dodał Andrzej Karasiński, sekretarz miasta. Z takim punktem widzenia nie zgodziła się dr Agata Twardoch. Jej zdaniem trudno mówić o gliwickim odcinku DTŚ jako o drodze miejskiej.

- Wątpliwości budzić może m.in. rozmieszczenie przejść dla pieszych. Ta część Gliwic, która znajduje się między linią kolejową a DTŚ, jest źle połączona z pozostałymi częściami miasta. Trendy dotyczące budowy dróg szybkiego ruchu w największych światowych metropoliach wyglądają zupełnie inaczej niż w Gliwicach. Tutaj wygląda to bardzo anachronicznie. Władze miasta stawiają w zasadzie tylko i wyłącznie na komunikację samochodową. Nie można odmówić Gliwicom sukcesów w tej kwestii. Dajmy jednak możliwość sprawnego przemieszczenia się także osobom, które chcą korzystać z rowerów czy komunikacji publicznej - zaznaczyła Agata Twardoch.

Do tych zarzutów odniósł się prezydent Frankiewicz. Jego zdaniem budowa DTŚ w Gliwicach to inwestycja udana i ważna dla miasta.

- Ciekawe, co by było, gdyby po kilku latach okazało się, że trzeba zabrać DTŚ. Jestem dziwnie przekonany, że większość gliwiczian sprzeciwiałaby się tym zamiarom i stwierdziłaby, że ta droga jest niezbędna. Rowery są świetnym pomysłem na rekreację i komunikację. Trudno jednak mówić, że to realna alternatywa dla ruchu samochodowego. Co do układu komunikacyjnego miasta, proszę sobie przypomnieć, jak Gliwice wyglądały np. w 1990 roku. Wszystkie ulice były promieniście rozłożone wokół rynku. To generowało wiele problemów. Dzięki naszym staraniom udało się doprowadzić do tego, że Gliwice są jednym z najlepiej skomunikowanych miast w tej części Polski. Trzeba też działania kontynuować, chociażby poprzez budowę zachodniej obwodnicy miasta, która otrzymała dofinansowanie unijne - mówił prezydent Frankiewicz.

Ważną częścią konferencji była też dyskusja o planach budowy trasy szybkiej kolei miejskiej w Gliwicach. - Kolej miejska połączyłaby Sośnicę z Łabędami. Od dawna prowadzimy w tej sprawie rozmowy z PKP PLK. Nie należą one jednak do łatwych. Kluczową kwestią jest modernizacja obecnej infrastruktury i budowa nowych stacji - podkreślał Andrzej Karasiński

- Budowa kolei regionalnej to bardzo słuszną koncepcją. Przy jej realizacji trzeba jednak myśleć na 30-50 lat do przodu. Nie można potencjalnych terenów na budowę trasy zabudowywać np. deweloperskimi osiedlami - dodał prof. Stanisław Krawiec. ©