

felieton na marginesie

## Nie tak znów stare - miasto

Spacerując ulicami naszego miasta, niewielu zapewne zdaje sobie sprawę z faktu, iż o ile kształt urbanistyczny tak zwanej Starówki ukształtowany został już w Średniowieczu, to rozwój pozostałych dzielnic, a zwłaszcza tych znajdujących się w południowej części miasta, jest efektem kompleksowego wcielania w życie popularnej przed stu laty koncepcji miasta-ogrodu. Ten angielski pomysł „rozładowywania” przeludnionych miast powstałych na fali rewolucji przemysłowej znalazł w ówczesnych Niemczech wielu naśladowców. Powstawały zatem olbrzymie osiedla charakteryzujące się niską zabudową i bardzo dużym udziałem terenów zielonych w postaci ogrodów przydomowych, parków czy zieleńców. Najbardziej znanym z tych znajdujących się obecnie na obszarze naszego kraju jest niewątpliwie



Marek Gabzdyl  
marek@rynkowy.pl

budowa ciągnąca się wzdłuż ulic Mickiewicza i Sobieskiego wraz z przyległymi uliczkami, często opisywana dość ogólnie jako „okolicę placu Grunwaldzkiego”.

Na tym właśnie terenie znajduje się również wieża ciśnienia, której remont i rewitalizacja budziła i nadal budzi wiele nadziei i emocji.

Można mieć tylko nadzieję, że tajemniczy inwestor nie pozostawi budynku – pomimo kryzysu - samemu sobie, ponieważ kolejnego pożaru to już chyba ta sędziwa budowla nie przetrzyma.

W latach dwudziestych, latach nakręcającej się koniunktury, nie było w mieście praktycznie miejsca bez inwestycji budowlanej. Oprócz tak dużych osiedli powstawały również mniejsze, ograniczające się do jednej czy dwóch uliczek. Ciekawym, a mało znanym

### Plan urbanistyczny Karla Schabika, zakładał otoczenie Gliwic pierścieniem osiedli mieszkaniowych. Tak właśnie, jak zalecała to koncepcja miasta-ogrodu.

duże wrocławskie osiedle Sępolno (Zimpel) a z bliższych – i wcześniej powstałych – oczywiście katowicki Giszowiec.

W Gliwicach budownictwo tego typu miało również na celu rozwiązanie problemów mieszkaniowych wynikłych z poplebiscytowych ruchów pewnej grupy ludności Górnego Śląska, przenoszącej się z terenów przyznanych Polsce do zachodniej części regionu.

Tak powstały na przykład osiedle „Południe” przy ulicach Rybnickiej i Olchowej oraz osiedle „Północ” przy ulicy Tarnogórskiej, w rejonie radiostacji.

Te, oraz inne zespoły mieszkaniowe były częścią urbanistycznego planu miejskiego radcy budowlanego Karla Schabika, mającego na celu otoczenie Gliwic pierścieniem osiedli mieszkaniowych. Tak właśnie, jak zalecała to koncepcja miasta-ogrodu.

Bliższe centrum miasta jest bardzo ciekawa architektonicznie i urbanistycznie za-

miejszem jest zaulek ulicy Sowińskiego, w rejonie szpitala na Radiowej, gdzie krótka, ślepa uliczka tworzy wewnętrzny dziedziniec z usytuowaną wokół zabudową domów bliźniaczych. Podobnie niewielkim, później nieco powstałym osiedlem jest zabudowa ulicy Ficka, na którą składają się niewielkie, podobne do siebie domy wolnostojące. Ciekawego charakteru ta krótka, bez przejazdu, a więc spokojna uliczka nabiera dzięki silnemu spadkowi i schodkowemu ułożeniu poszczególnych domów.

Przy przeglądaniu dokumentów dotyczących międzywojennej rozbudowy Gliwic, nieustannie napotykałyśmy na postać miejskiego architekta, wspomnianego już wcześniej Karla Schabika. Bez jego zaangażowania miasto nie byłoby tym, czym jest obecnie. Mamy już ulicę Horsta Bienka, może więc czas na upamiętnienie w jakiś sposób innego, również zasłużonego dla miasta człowieka?

# Jedni likwidują, drudzy inwestują



Konferencji prasowej prezydenta Frankiewicza towarzyszyło ogromne zainteresowanie ze strony lokalnych mediów.

W tramwaje chcą inwestować prezydenci Katowic, Chorzowa, Rudy Śląskiej, Zabrze, Bytomia oraz Sosnowca. Nowe inwestycje mają kosztować 580 mln zł. Połowę potrzebnych środków wyłoży gmina – sygnatariusze porozumienia. Zgodnie z planami, do 2012 roku w aglomeracji wyremontowanych zostanie 48 km torów a na trasy wyjedzie 30 nowoczesnych tramwajów.

Tymczasem w Gliwicach tramwaj zniknie – zastąpi go autobus.

- Jeżeli podejź się do problemu w sposób merytoryczny i przyjrzy argumentom, wskaźnikom i temu wszystkiemu, co da się w jakiś sposób zmierzyć czy obliczyć, to sprawa likwidacji tramwaju wydaje się zupełnie oczywista – argumentował prezydent Frankiewicz.

O względach historycznych czy sentymentalnych trudno jest dyskutować, i choć próbujemy to brać pod uwagę - to nie za wszelką cenę.

Uchwałę dotyczącą likwidacji linii tramwajowej w Gliwicach Zarząd KZK GOP podjął w ubiegłym tygodniu. Wniosek w tej sprawie wcześniej skierował prezydent Zygmunt Frankiewicz.

**Alodia Ostroch, rzecznik KZK GOP** nie potrafiła powiedzieć jak wyglądało głosowanie nad uchwałą i czy członkowie Zarządu jednogłośnie poparli wniosek prezydenta Gliwic. - Nie byłam obecna na sali – wyjaśniła.

Zdaniem rzecznika, Zarząd przyjął argument, że linia w Gliwicach to historyczna trasa, która straciła już na znaczeniu. Głównym argumentem władz samorządowych, przesądzającym o losie tramwajów są oszczędności, jakie z tytułu wprowadzenia autobusu na linię tramwajową zyska miasto. Trzeba jednak przyznać, że szacunki są różne - prezydent mówi o 2 lub nawet 2,8 milionach zł, natomiast Alodia Ostroch, rzecznik prasowy KZK GOP zaledwie o 1 mln zł. W budżecie Gliwic

wydatki na komunikację to ok. 16 mln złotych. Spodziewane oszczędności nie stanowią więc znaczącej pozycji.

W dodatku może się okazać, że koszty oszczędności związanych z likwidacją linii tramwajowej w Gliwicach będą całkiem spore. Nie wiadomo, kto miałby wyremontować zniszczone torowiska, co z wysepkami tramwajowymi, jaki będzie koszt budowy zatok autobusowych...

W najbliższym czasie nie należy spodziewać się też poprawy stanu nawierzchni ulic w przebiegu linii tramwajowej.

### Zniszczone torowiska w Gliwicach pozostaną i będą irytować kierowców.

Nie można usunąć ani szyn ani trakcji, ponieważ pozostają one własnością spółki Tramwaje Śląskie.

- Nie możemy wykonać tej pracy za spółkę ani wbrew jej woli - wyjaśniał prezydent. Tramwaje też tego w najbliższym czasie nie zrobią – bo nie mają na to pieniędzy, a jest to bardzo kosztowna operacja. Musimy liczyć się z tym, że przez dłuższy czas zarówno tory jak i trakcja zostaną. Jest to pewna uciążliwość.

Nie do końca precyzyjne okazało się stwierdzenie prezydenta, że autobus będzie poruszał się dokładnie po tej samej trasie. Po tej samej ale tylko na terenie Gliwic. Na granicy Gliwic i Zabrze konieczna będzie przesiadka z autobusu do tramwaju lub... do innego autobusu. Rozważany jest również wariant z przedłużeniem trasy autobusu do Zabrze, ale wiadomo, że będzie to rozwiązanie droższe. W najbardziej prawdopodobnej wersji autobus będzie więc dojeżdżał do zajezdni przy ul. Chorzowskiej. Tam będzie musiał powstać mini punkt przesiadkowy.

KZK GOP nie potrafi jeszcze

które słyszymy nie wszystkim przekonują o słuszności podjętej decyzji.

Oby za jakiś czas nie okazało się, że nowa linia autobusowa jest nieekonomiczna i nierentowna (przecież jednym z argumentów za likwidacją tramwajów była niewielka ilość pasażerów z nich korzystających) i w zasadzie należy ją zlikwidować, a z Wójtowej Wsi na dworzec można dostać się innymi liniami.

Może najciekawsze w kwestii likwidacji linii tramwajowej jest to, że sprawa którą od kilku miesięcy żyło miasto, która bulwersowała mieszkańców, z której tłumaczył się prezydent - nie wzbudziła zainteresowania większości radnych, mimo iż do Biura Rady Miejskiej wpłynął protest podpisany przez kilka tysięcy mieszkańców.

- W radzie miejskiej nie znalazła się grupa radnych, która wystąpiłaby z wnioskiem o zorganizowanie referendum – przyznał prezydent.

Nina Drzewiecka

Jak się dowiedzieliśmy, 6 radnych (M. Berewowski, M. Kopała, J. Wieczorek, M. Jaśnik, Z. Goliszewski i L. Curyło) zgłosiło wniosek dotyczący przeprowadzenia konsultacji w sprawie likwidacji tramwaju. Niestety, zdecydowali się na to już po podjęciu decyzji przez KZK GOP.

REKLAMA

REKLAMA