

Szanowny Pan
Piotr Krzystek
Prezydent Miasta Szczecin

Zapytanie

Dot. potrzebnych zmian w ciągu ul. Krzywoustego

Ulica Krzywoustego między pl. Zwycięstwa a pl. Kościuszki:

1. Ogromny ruch tranzytowy samochodów
2. Brak miejsc parkingowych
3. Parkujące „na dziko” samochody
4. Jeżdżące po chodnikach wzdłuż samochody dostawców
5. Upadający handel
6. Nieprzyjazna przestrzeń

Efekt?

Gdyby zapytać mieszkańców, czy mając do wyboru przebywanie w tym miejscu będącym jeszcze kilkanaście lat temu jedną z atrakcyjniejszych do przebywania wypełnioną ludźmi przestrzenią, czy gdziekolwiek indziej, wielu z nich mogłoby wybrać odpowiedź właśnie „gdziekolwiek indziej”.

Na tej ulicy, jak w soczewce, skupiają się wszystkie podręcznikowe wprost zasady mówiące o tym, że:

1. Przestrzeń w miastach, żeby być przyjazną dla ludzi, nie musi być dostępna jedynie dla ruchu tranzytowego.
2. Istnieje alternatywa w dotarciu do tego typu miejsc z wykorzystaniem choćby transportu zbiorowego. Doskonale pokazują to okolice przystanków autobusowych tętniące życiem i odcinki zamierające po zabranii z nich przystanków.
3. Pochodną braku pieszych staje się w konsekwencji brak punktów usług, handlu i miejsc pracy, będących celami podróży. Brak celów podróży prowadzi do pogłębiającego się zjawiska odpływania pieszych, a samo zjawisko „zamierania” ulicy potęguje się.

4. Problemu nie widać, kiedy miasto traktuje się jedynie jako sieć dróg, kiedy ulice, w tym ulica Krzywoustego, stają się tylko tranzytowe, a cele podróży w postaci placówek handlowych i usługowych zaczynają się znajdować jedynie w galeriach handlowych.

Uważam, że najwyższy czas pomyśleć o ul. Krzywoustego!

W związku z powyższym proszę o przyjęcie pewnych wniosków dotyczących ulicy:

- 1) Obecnie na chodnikach tej ulicy obowiązuje zakaz zatrzymywania. Jest on jednak notorycznie łamany. W efekcie kierowcy, którzy łamią przepisy zyskują, ponieważ mają do przejścia krótszy odcinek. Kierowcy uczciwi tracą.







Usytuowanie zaniedbanych kwietników wzdłuż krawędzi jezdni powoduje dodatkowo, że kierowcy łamiący przepisy zajmują znaczną część chodnika.

Często również pojazdy dostawcze jeżdżą wzdłuż po chodniku. Taki film nagrałem w tym miejscu w pierwszej połowie stycznia: <https://goo.gl/Wj96J8>

Rozwiązaniem dla obecnego stanu rzeczy byłoby przywrócenie miejsc parkingowych na ul. Krzywoustego. Miejsca te można by wytyczyć w zatokach parkingowych w miejscu zaniedbanych kwietników (bez ingerencji w drzewa) pozwalając na parkowanie równoległe w trybie „kiss&ride” i dodatkowo wyznaczając ok. 10 miejsc dla dostawców (po 1 między pl. Kościuszki a ul. Królowej Jadwigi po obu stronach jezdni, po 2 między ul. Królowej Jadwigi i ks. Bogusława i między ks. Bogusława a pl. Zwycięstwa po obu stronach jezdni). Jednocześnie miejsca te można by wyznaczyć tylko, o ile szerokość chodnika przekraczałaby 2,5-3,0 m w każdym miejscu.

Warto wspomnieć, że ulokowanie miejsc parkingowych w taki sposób obniżyłoby również prędkość kierowców ją przekraczających w tym miejscu bez uszczerbku dla przepustowości, która przy niższej prędkości pojazdów często paradoksalnie rośnie wskutek mniejszych odstępów między pojazdami.

- 2) Obecnie teren ten jest niemal praktycznie całkowicie wyłączony z dostępu do transportu zbiorowego. W związku z tym warto byłoby przywrócić przystanek przy skrzyżowaniu z ul. Ks. Bogusława. Pozwoliłoby to na osiągnięcie wielu dodatkowych celów podróży, zarówno w obrębie ul. Krzywoustego, jak i ul. Łokietka, a nawet al. Wojska Polskiego w okolicach pl. Zgody. Wobec braku obecnie miejsca na szybką realizację powyższego można by rozważyć w miejscu wydzielonych prawoskrętów w ul. Ks. Bogusława dodatkowy pas do jazdy na wprost, a jezdnię w okolicy przystanku wynieść w formie tzw. „przystanku wiedeńskiego”. Pozwoliłoby to bez wątpienia na zwiększenie dostępności komunikacyjnej, ale również na obniżenie prędkości, co - jak piszę wyżej, nie ogranicza przepustowości, ale bezwzględnie podnosi bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu. Na tym skrzyżowaniu warto

również odtworzyć przejście dla pieszych przez jezdnię ul. Krzywoustego po wschodniej stronie skrzyżowania. Ułatwiłoby to komfortowe poruszanie się pieszych.

- 3) Plac Kościuszki w kierunku Krzekowa i Gumieniec osiągnął dla tramwajów już swoją maksymalną przepustowość. Dzieje się tak dlatego, że cykl świateł dla tramwajów umożliwia zjazd jednego składu w ciągu całego cyklu. Wskutek braku wydzielonego torowiska na odcinku między pl. Zwycięstwa a pl. Kościuszki i biorąc pod uwagę niską przepustowość węzła tramwaje w godzinach szczytu poruszają się wolniej niż wynika to z rozkładowych czasów. Jak wynika z badań ruchu na węźle pl. Kościuszki w ciągu dnia roboczego przesiada się 45 tysięcy (!) osób. To drugi pod względem wymiany pasażerskiej obszar miasta. Przed dwoma laty dla jednej ze szczecińskich gazet (<https://goo.gl/2Txhvn>) nakreśliłem pomysł zwiększenia ilości torów i peronów dla pasażerów dla tramwajów jadących w kierunku Krzekowa i Gumieniec. Taka zmiana pozwoliłaby na obsłużenie nawet dwukrotnie większej ilości pojazdów transportu publicznego jadących w kierunku zachodnim. Proponuję to rozwiązanie nadal!

- 4) Również przed dwoma laty zaproponowałem, a wiem, że podobne przymiarki czyniono już wcześniej, poprowadzenie torowiskiem pasa autobusowo-tramwajowego. Pozwoliłoby to przejeżdżać bez stania w zbędnych korkach wielkiemu strumieniowi pasażerów każdego dnia. Według badań bowiem potoków podróźnych z roku 2011 na tym odcinku w godzinach popołudniowego szczytu komunikacyjnego (15:30-17:00) podróżowało ok. 4 tys pasażerów (ok. 2255 w ciągu godziny). Można swobodnie przyjąć, że w tym samym czasie na tym odcinku jest w stanie przejechać ok. 1200-1300 samochodów w ciągu godziny, co przy średnim napelnieniu 1,3 osoby w pojeździe daje ok. 1600 podróżujących. Przy czym zwiększenie ilości peronów w połączeniu z utworzeniem pasa autobusowo-tramwajowego pozwoliłoby na zwiększenie ilości kursów przyczyniając się do zwiększenia ilości pasażerów (większa częstotliwość + krótszy czas przejazdu = większa dostępność). Zmianę związaną z utworzeniem PAT można by najpierw wprowadzić tymczasowo, o czym doskonale mówi Jeanett Sadikh-Khan w trakcie swojego wystąpienia w formule TED: <https://goo.gl/7JBI6o> o Times Square (od 3:50), gdzie opowiada o zamknięciu ulicy na okres tylko 6 miesięcy, by sprawdzić, jak ten pomysł działa. W podobny sposób na krótki okres można by sprawdzić funkcjonowanie proponowanego rozwiązania.

W związku z powyższym proszę o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania:

1. Czy w kontekście remontu torowiska w ciągu ul Krzywoustego można by proponowane przeze mnie zmiany połączyć z remontem?
2. Czy można by proponowane przeze mnie zmiany przeprowadzić niezależnie od remontu?
3. Czy można by wyznaczyć zespół, który zająłby się kompleksowym rozwiązaniem obecnych problemów ulicy Krzywoustego? Najpierw oczywiście potwierdzono by ewentualnie postawioną przeze mnie diagnozę o tym, że ulica jest w znacznym stopniu „martwa”, a potem zastanowiono się, czy sugerowane przez mnie rozwiązania zadziałałyby.
4. Kiedy taki zespół mógłby podjąć pracę?

Z poważaniem



Marek Duklanowski