

Szanowny Pan
Piotr Krzystek
Prezydent Miasta Szczecin

Zapytanie

Dot. skandalicznego traktowania pieszych w Szczecinie

Kilkanaście tygodni temu jako Komisja ds. Gospodarki Komunalnej, Rewitalizacji i Ochrony Środowiska przyglądaliśmy się m.in. modernizacji przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Malczewskiego i al. Wyzwolenia. W pewnym momencie podeszła do nas pewna pani, która przedstawiła się jako mieszkanka Opola, i powiedziała, że pierwszy raz jest w takim mieście, w którym pieszy nie może normalnie poruszać się przechodząc przez ulice z sygnalizacją świetlną, ponieważ w wielu miejscach pieszy nie może przejść przez dwujezdniową ulicę na jednym cyklu świateł. Czas przekroczenia jezdni rośnie wtedy do nawet 3 minut, co powoduje, że poruszanie się pieszych po Szczecinie jest wybitnie niekomfortowe.

Parokrotnie pytałem o różne przejścia dla pieszych - o przejście przez pl. Zwycięstwa (od kościoła garnizonowego w kierunku zachodnim), o przejście przez ul. Krzywoustego (przy pl. Zwycięstwa), o przejście przez ul. Malczewskiego przy skrzyżowaniu z al. Wyzwolenia, o przejście dla pieszych w ciągu al. Piastów (przy skrzyżowaniu z ul. Szwoleżerów), o przejście przez al. Niepodległości (na wysokości skrzyżowania z ul. Bogurodzicy) i wiele innych. Poza jednym przypadkiem przejścia przez ul. Malczewskiego, wszędzie jest, jak było, wszędzie piesi traktowani są marginalnie, a dla zarządzającego organizacją ruchu liczy się tylko przepustowość skrzyżowania z punktu widzenia indywidualnego transportu samochodowego. Jest to niezgodne ze strategicznymi dokumentami Gminy Miasta Szczecin dotyczącymi spraw transportowych, w których podkreśla się rolę transportu pieszego i mówi się o nietworzeniu dla nich barier utrudniających poruszanie się. Ktoś jednak na to każdorazowo pozwala.

Oprócz szczecińskich dokumentów strategicznych tego typu podejście propagowane jest na całym świecie. Hierarchię wyboru środków transportu w mieście i tego, co powoduje, że miasto staje się przyjazne do życia, w przystępny sposób obrazuje tzw. piramida transportowa. Uzmysławiać ona powinna, przede wszystkim szczecińskim organizatorom ruchu i zarządcy dróg, w jaki sposób właściwie rozkładać akcenty przy planowaniu transportu w mieście, zwłaszcza w jego obszarach, gdzie ilość pieszych i korzystających z transportu publicznego, jest dużo wyższa niż gdzie indziej. Takie

akcentowanie pozwoliłoby na właściwą dystrybucję przestrzeni i czasu w mieście. Tego ewidentnie dzisiaj brakuje.



grafika: piramida transportowa

Przed kilkoma miesiącami Rada Miasta Szczecin przyjęła uchwałę w sprawie powołania w Szczecinie osoby (osób) zajmujących się problematyką ruchu pieszego. Żadnych czynności jednak nie podjęto. Warto w tym miejscu wspomnieć, że przykładowo Gdańsk w Referacie Mobilności Aktywnej pracuje ok. 10 osób, w Szczecinie jedynie jedna osoba pełni podobną funkcję.

Kilka dni temu przyglądałem się sytuacji pieszych na Bramie Portowej, gdzie jest ogromny problem z przejściem normalnym tempem przez dwie jezdnie ul. Wyszyńskiego w kierunku z południa na północ. Krótki film z tego przejścia znaleźć można tutaj: <https://youtu.be/Jr-ML7AbLL4>. Z obserwacji tego miejsca wynika, że całość programu sygnalizacji świetlnej podporządkowana jest podniesieniu przepustowości pojazdów na skrzyżowaniu. Istotną rolę w tym miejscu pełni również

transport publiczny, jednak daje się zauważyć, że w niektórych sytuacjach, wobec ogromnego przewymiarowania tego skrzyżowania pod kątem jego przepustowości, pojazdy transportu zbiorowego poruszają się, co najmniej potencjalnie, w sposób kolizyjny do pieszych. Ma to miejsce choćby kiedy z ul. Wyszyńskiego w prawo w al. Niepodległości skręca autobus jadący PAT-em. Czasami dzieje się tak, że jadą dwa autobusy, a drugi z nich wyjeżdża ze skrzyżowania, kiedy piesi mają już sygnał zielony. Podobnie niebezpieczne sytuacje można zaobserwować, kiedy wskutek krótkich czasów na przejście przez jezdnie dochodzi do akumulacji pieszych na wyspach pomiędzy jezdniami. Takie sytuacje nie dość, że nie są dla pieszych komfortowe, stają się niebezpieczne.

W związku z powyższym proszę o informację:

- 1) Kiedy ruch pieszych przez Bramę Portową będzie ułożony z zachowaniem właściwych akcentów? Kiedy pieszy będzie mógł normalnie przejść przez jezdnie ul. Wyszyńskiego w obie strony?
- 2) Czy kiedykolwiek na Bramie Portowej liczone ilości pieszych poruszających się w określonych relacjach na skrzyżowaniu? Z prowadzonych w różnych dniach obliczeń wynika, że na przykład południową jezdnią ul. Wyszyńskiego jedzie mniej osób w samochodach osobowych niż przekracza tę jezdnię pieszych. Jednak czas, jaki jest udostępniony tym grupom jest odwrotnie proporcjonalny do potoków. Dlaczego tak się dzieje? I nie chodzi o to, żeby w całości wyłączyć stąd ruch samochodowy, ale aby piesi mogli normalnie przejść nie narażając się na bieg lub płacenie mandatów.
- 3) Kiedy prezydent zacznie realizować uchwałę Rady Miasta Szczecin o podjęciu tematyki pieszej? Kiedy powołane zostanie stanowisko ds. mobilności pieszej? Kiedy powstaną standardy dotyczące ruchu pieszego w mieście? Kiedy dokonana zostanie analiza ruchu pieszego w mieście?

Z poważaniem


Marek Duklanowski