

Pieszy w Szczecinie to człowiek gorszego sortu, wróg Świętej Przepustowości

12.05.2023, 06:00 Andrzej Kraśnicki jr

W szczecińskim ruchu miejskim pieszy wciąż jest uczestnikiem najgorszej kategorii. Jemu nie może się spieszyć, bo ważniejsza jest przepustowość ulic dla samochodów. Na chodniku też jest tylko gościem, bo to przecież miejsca parkingowe.

Proszę wybrać się pieszo na plac Rodła, by na własnej skórze przekonać się, jaka jest tam hierarchia uczestników ruchu.

Pieszy w Szczecinie. Czerwone światło

Zapala się zielone światło dla samochodów. Auta przejeżdżają przez całe skrzyżowanie i jadą dalej. W tym samym ciągu poruszają się piesi. Oni, po przejściu pierwszej jezdni ul. Piłsudskiego lub al. Wyzwolenia, stają przed sygnalizatorem z czerwonym światłem, które nie pozwala na przejście przez tory tramwajowe. To teoretycznie konieczne, bo może się na nich pojawić skręcający tramwaj. Ale tramwaj też czeka na swoją kolej, bo nie ma bezkolizyjnego skrętu. Musi przepuścić samochody. Priorytety są tu jasne: samochody, tramwaje, na szarym końcu piesi i rowerzyści. Ten przykład to tylko jeden z elementów obrazujących podejście do pieszych, w tym do korzystających z przystanków komunikacji miejskiej. Ich interesy wciąż spychane są na sam koniec, bo – jak już niejedną raz słyszałem od władz miasta – „musi być płynny ruch samochodów”. Nigdy nie

usłyszałem przy tym sensownego wyjaśnienia, w czym lepszy jest szczecinianin w samochodzie od szczecinianina pieszego.

Są też inne przykłady świadczące o tym, że w Szczecinie górą wciąż jest lobby samochodowe. Można wymieniać dziesiątki ulic, na których miejsca jest dość, by auta parkowały tylko na jezdni. Oznakowanie dopuszcza jednak wjazd na chodniki. Nawet kary dla pasażerów komunikacji miejskiej, którzy jadą na gapę, są wyższe niż kary dla kierowców, którzy nie płacą za postój w Strefie Płatnego Parkowania. Pasażer „na gapę” płaci 200 zł kary (po 7 dniach 400 zł). Kierowca bez biletu SPP – 100 zł (po 7 dniach 200 zł).

To dlatego działacze Partii Zieloni ze Szczecina domagają się radykalnej zmiany polityki miasta w sprawie pieszych. Przekonują, że nawet w najnowszych inwestycjach są stosowane rozwiązania, które dyskryminują niezmotoryzowanych mieszkańców Szczecina.

Szczecin jest od lat daleko w tyle za takimi miastami jak Gdańsk, Gdynia czy Wrocław, które w strukturach tamtejszych magistratów mają referaty i biura, których zadaniem jest dbać o zrównoważone interesy pieszych, rowerzystów i użytkowników komunikacji miejskiej. Wrocław ma nawet osobnego urzędnika od spraw pieszych. W Szczecinie o interesy tych grup muszą zabiegać miejscy aktywiści. Był oficer rowerowy, ale krótko, bo zorientował się, że jest najwyraźniej tylko po to, by miasto mogło mówić, że ktoś taki jest.

Nie będę przekonywał, że dziś trendy wyznaczają te miasta, w których centrach to pieszy i komunikacja miejska są na pierwszym planie. Poruszanie się indywidualnym autem wiąże się z dużymi kosztami (parkingi, strefy zakazane dla starych, kopających aut) i niewygodami (liczne ulice jednokierunkowe, zwężenia, strefy 30). Takie miasta wolą nowy pas zieleni niż trzeci pas ruchu w ścisłym centrum. My tymczasem utrwaliśmy taką miejską „autostradę” w śródmiejskiej części al. Wyzwolenia.

Szczecin robi jeden krok do przodu (przeobrażenie placu Orła Białego), ale zaraz potem dwa kroki do tyłu (wpadka ze Strefą Zamieszkania Stare Miasto i w efekcie pozostawiane autami chodniki oraz sygnalizacja na pl. Rodła wraz z trzema pasami wspomnianej alei).

Piesi w Szczecinie to także wyborcy

Mamy rok wyborczy, a na horyzoncie wybory samorządowe. Czy to oznacza paraliż i strach przed śmiałymi decyzjami, które – chociaż wymagające umiejętności w rozmowach z mieszkańcami – mogą naprawdę poprawić jakość życia w Szczecinie? Czy szczecinianie to tylko ludzie pokroju posła PiS Artura Szalabawki, którego tak bardzo irytuje to, że musi przepuszczać przechodniów na przejściu dla pieszych przez plac Grunwaldzki, że aż napisał interpelację do ministra? To nie lata 90., kiedy powszechną akceptacją cieszył się szczeciński program obniżania krawężników, by autem można było łatwiej wjechać na chodnik. Zobaczyliśmy już od tego czasu kawał świata, kilka kliknięć wystarczy, by poznać, jak funkcjonują miasta cieszące się opinią najbardziej przyjaznych mieszkańcom. Czas by także i rządzący i ci aspirujący do władzy zrozumieli, że to nie troska o przepustowość, zwaną ironicznie „świętą”, może dać im zwycięstwo.