



Stowarzyszenie Estetycznego i Nowoczesnego Szczecina SENS

Prezydent Miasta Szczecin

Sz. P. Piotr Krzystek

Radni Rady Miasta Szczecin

LIST OTWARTY

APEL: skończmy z tolerowaniem śmierci na naszych drogach!

W ciągu kilku pierwszych tygodni 2017 roku w Szczecinie pod kołami samochodów zginęło już kilkoro pieszych. Podobnie było na początku roku 2016. Po tragicznych wypadkach, do jakich dochodzi na naszych ulicach, mamy do czynienia z doszukiwaniem się przyczyn problemu. Jednym razem pieszy „wtargnął pod koła”, innym „kierowca jechał za szybko”, a następnym „miał ograniczoną widoczność”. Policja apeluje, media proszą o zachowanie ostrożności, a urzędnicy decydują o zmianach, które na danym przejściu mają poprawić bezpieczeństwo. Sytuacja jednak powtarza się na kolejnym przejściu i cała procedura zaczyna się od nowa. Przypomina to walkę z przewlekłymi chorobami za pomocą przyjmowania leków przeciwbólowych.

Życie ludzkie nie ma ceny. Skali tragedii nie jesteśmy w stanie zmierzyć. Jeśli jednak ten sposób argumentacji nie przekonuje do inwestycji w nasze wspólne bezpieczeństwo – niech uczyni to nasz wspólny interes. Każdy wypadek, każda osoba ranna lub zmarła w jego wyniku to ogromne koszty, które ponosi całe społeczeństwo, czyli my wszyscy. Inwestycja w bezpieczeństwo się zwraca i z ekonomicznego punktu widzenia zwyczajnie opłaca. Należy to jednak robić systemowo, usuwając przyczyny, a nie skutki tragicznych wydarzeń.

Program „0” dla Szczecina!

Sygnalizacja świetlna, likwidacja przejścia, kładka – to najczęstsze rozwiązania, proponowane lub wdrażane przez naszych urzędników. Absolutnie nie rozwiązuje to problemu, poza ewentualnie skrzyżowaniem, którego dotyczy. Prawdziwe efekty może przynieść jedynie działanie szerokie, które obejmuje kompleksowe zabiegi na obszarze całego miasta. Wiele zmian można wprowadzić „od ręki” bez znacznych nakładów inwestycyjnych. Należą do nich przede wszystkim:

- zniesienie podwyższonej prędkości minimalnej w obszarze zabudowanym do 70 km/h;

Mieszka I, Taczaka, 26 Kwietnia, Europejska, czy Południowa to tylko przykłady ulic, które graniczą, bądź znajdują się w terenie gęsto zabudowanym, a w ich sąsiedztwie często dochodzi do wypadków z udziałem pieszych. Zwiększona dopuszczalna prędkość maksymalna oraz różnice w prędkościach pojazdów z niej wynikających sprawiają, że sąsiadujące ulice obarczone są większym ryzykiem przekraczania dopuszczalnej prędkości. Usunięcie zbędnych znaków drogowych nie kosztuje niemal nic, a miałoby kluczowy wpływ na bezpieczeństwo na terenie niemal całego miasta. Wbrew pozorom nie będzie miało to negatywnych skutków w kontekście czasów przejazdu, a wręcz upłynni ruch na ww. arteriach.

- konsekwentne usuwanie nieprawidłowo zaparkowanych aut w bezpośrednim sąsiedztwie przejść dla pieszych i skrzyżowań oraz ewentualne rozszerzenie zakazu parkowania w kluczowych miejscach, gdzie widoczność jest ograniczona;

Kwestia, która wydaje się dość oczywista, bo odnosi się do respektowania obowiązującego prawa, zdaje się być ignorowana przez służby za to odpowiedzialne oraz sprawującego nad nimi kontrolę urzędu. Czas zmotywować odpowiedzialne za porządek w tym zakresie podmioty do bezkompromisowej walki z bezmyślnym stwarzaniem zagrożenia w ruchu drogowym. Działanie również z kategorii „bezkosztowych”, do wdrożenia „od zaraz”.

- wprowadzenie strefy tempo 30 na obszarze całego Śródmieścia;

Jak wynika z policyjnych statystyk to prędkość pojazdu jest najczęstszą przyczyną wypadków z udziałem pieszych. Jej ograniczenie w terenie zabudowanym powinno być priorytetem w celu redukcji tragicznych w skutkach zdarzeń. Kluczowe jest oczywiście respektowanie przepisów, by te nie stały się „martwe”, niemniej konsekwentna, niezmienna maksymalna prędkość dopuszczalna na większym obszarze doprowadziłaby z pewnością do znacznego ograniczenia średniej prędkości pojazdów na terenie całego miasta. Koszt w skali wydatków na bezpieczeństwo: minimalny.

- wprowadzenie stref ograniczonej prędkości w nocy na wybranych ulicach;

Zmiana miałaby na celu nie tylko poprawę bezpieczeństwa, lecz także zwiększenie komfortu mieszkania przy ulicach objętych taką strefą. Dotyczy przede wszystkim ulic o zwiększonym natężeniu ruchu w nocy, a także wszystkich z nawierzchnią z kostki brukowej. Puste ulice w nocy zachęcają wielu amatorów szybkiej jazdy do przekraczania dozwolonej prędkości, co stwarza realne zagrożenie w ruchu i jest przyczyną wielu wypadków, nie tylko z udziałem pieszych. Koszt również byłby wyjątkowo niski.

Już kilka powyższych punktów poprawiłoby sytuację na naszych ulicach zauważalnie. Dodatkowo należy myśleć o bezpieczeństwie najmniej chronionych użytkowników dróg już na etapie projektowania. Dobre praktyki przy projektowaniu bezpiecznych ulic / skrzyżowań / przejść dla pieszych stosowane są od dekad w miastach Europy Zachodniej. Część z nich z powodzeniem wdrożyła programy poprawiające bezpieczeństwo i zbliżają się do magicznej cyfry „0” przy rubryce „wypadków śmiertelnych”. U nas niestety zmiany wprowadzane są jedynie incydentalnie, a w przypadku wielu „nowych” projektów popełnia się wciąż te same błędy, nie zapewniając dostatecznej ochrony wszystkim uczestnikom ruchu.

Jakiegokolwiek próby poprawy bezpieczeństwa ograniczają się w Szczecinie do działań punktowych, które nie zmieniają globalnie zbyt wiele. Apelujemy zatem do Prezydenta oraz Radnych o rozpoczęcie kompleksowych działań oraz debaty publicznej z prawdziwego zdarzenia pod hasłem: „Zero tolerancji dla śmierci na drogach w Szczecinie”, do której udziału wyrażamy jako Stowarzyszenie także pełną gotowość. Czas zrozumieć, że myślenie kategoriami „prędkość” oraz „przepustowość” nikomu jeszcze nie wyszła na dobre i nie jest w naszym interesie.

Z wyrazami szacunku,

Piotr Czipicki

Prezes Stowarzyszenia SENS