



## P E T Y C J A

**Do:** Prezydent Miasta Szczecin  
pl. Armii Krajowej 1, 70-456 Szczecin

**W sprawie:** odstąpienia od wprowadzenia progów zwalniających oraz ograniczenia prędkości do 30 km/h na ulicy Szerokiej (os. Krzekowo-Bezrzecze) na rzecz alternatywnych rozwiązań.

Na podstawie art. 63 Konstytucji RP oraz art. 2 ust. 3 Ustawy o petycjach, zwracam się o:

1. Odstąpienie od planowanego montażu progów zwalniających na ul. Szerokiej na odcinku od Ronda Kresowian do skrzyżowania z ul. Żniwną,
2. Odstąpienie od planowanego wprowadzenia ograniczenia prędkości do 30 km/h na wskazanym odcinku drogi,
3. Przeprowadzenie ponownej, kompleksowej analizy zasadności przedmiotowych rozwiązań z uwzględnieniem aktualnego układu komunikacyjnego po oddaniu do użytkowania ul. Sosabowskiego,
4. Przeprowadzenie konsultacji z mieszkańcami osiedla Krzekowo-Bezrzecze oraz lokalnymi przedsiębiorcami w sprawie proponowanych zmian,
5. Udostępnienie do wiadomości publicznej pełnej dokumentacji stanowiącej podstawę planowanych zmian organizacji ruchu, w szczególności:
  - analiz natężenia ruchu,
  - pomiarów prędkości,
  - danych dotyczących zdarzeń drogowych,
  - opinii służb ratunkowych,
  - analiz wpływu na komunikację miejską,
  - analiz środowiskowych dotyczących emisji hałasu i spalin.
6. Uwzględnienie rozwiązań alternatywnych.

### UZASADNIENIE:

Z informacji publicznie opublikowanych wynika, że planowane zmiany mają polegać na wprowadzeniu progów zwalniających oraz ograniczenia prędkości do 30 km/h na ul. Szerokiej. Jako uzasadnienie wskazuje się potrzebę „uspokojenia ruchu”. Jednocześnie podawane są informacje, iż główny ruch tranzytowy został przejęty przez nowo wybudowaną ul. Sosabowskiego. W mojej ocenie planowane rozwiązania nie spełniają wymogu proporcjonalności środków ingerujących w organizację ruchu drogowego oraz nie zostały poprzedzone wykazaniem rzeczywistej, aktualnej i obiektywnej konieczności ich zastosowania.

---

Fizyczne środki wymuszające redukcję prędkości stanowią jedną z najbardziej ingerujących form organizacji ruchu drogowego. Ich stosowanie powinno mieć charakter wyjątkowy i być poprzedzone szczegółową analizą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dotychczas nie przedstawiono mieszkańcom danych potwierdzających występowanie ponadprzeciętnego zagrożenia bezpieczeństwa, aktualnych pomiarów prędkości, analiz natężenia ruchu po oddaniu do użytkowania ul. Sosabowskiego czy statystyk wypadków i kolizji uzasadniających zastosowanie tak daleko idących środków. Brak jest zatem podstaw do przyjęcia, że zastosowanie progów zwalniających stanowi środek konieczny i adekwatny do rzeczywiście występujących zagrożeń.

Oddanie do użytkowania ul. Sosabowskiego doprowadziło do istotnej zmiany układu komunikacyjnego w tej części miasta. Ruch tranzytowy, który wcześniej w szczególności odbywał się ul. Szeroką, został w znacznej mierze przejęty przez nową arterię komunikacyjną. W konsekwencji obecny ruch na ul. Szerokiej ma przede wszystkim charakter lokalny i docelowy. Wprowadzanie dodatkowych fizycznych barier w sytuacji, gdy pierwotna przyczyna nadmiernego ruchu została rozwiązana infrastrukturalnie, należy ocenić jako działanie nadmierne i nieproporcjonalne.

Progi zwalniające, w tym również progi wyspowe („poduszki berlińskie”), powodują konieczność redukcji prędkości i wydłużenie czasu przejazdu. Nadto ul. Szeroka pełni istotną funkcję komunikacyjną dla pojazdów uprzywilejowanych obsługujących Krzekowo i Bezzecze. Każda fizyczna przeszkoda na jezdni powoduje spowolnienie przejazdu karet pogotowia, pojazdów straży pożarnej oraz innych służb ratunkowych. W przypadku ratownictwa medycznego nawet niewielkie wydłużenie czasu dojazdu może mieć bezpośredni wpływ na życie i zdrowie mieszkańców.

Doświadczenia z zakresu inżynierii ruchu drogowego wskazują, że progi zwalniające powodują gwałtowne hamowanie przed przeszkodą i dynamiczne przyspieszenie po jej pokonaniu, a w efekcie zwiększenie emisji spalin i wzrost hałasu komunikacyjnego. Na ulicach o długich prostych odcinkach, jak ul. Szeroka, efekt ten jest szczególnie nasilony. W praktyce może to prowadzić do pogorszenia komfortu życia mieszkańców nieruchomości położonych wzdłuż ul. Szerokiej, pomimo deklarowanego celu poprawy jakości przestrzeni publicznej.

Praktyka funkcjonowania progów berlińskich w innych częściach miasta pokazuje, że kierowcy często omijają je poprzez przejazd środkiem jezdni i nie ograniczają prędkości w stopniu odpowiadającym założeniom projektowym. W konsekwencji efektywność rozwiązania pozostaje co najmniej dyskusyjna.

Proponowane progi berlińskie wykonywane z prefabrykowanych elementów wymagają regularnych napraw i konserwacji. Elementy te ulegają zużyciu, deformują się pod wpływem ciężkich pojazdów i są podatne na uszkodzenia podczas zimowego utrzymania dróg. Generuje to stałe koszty obciążające budżet miasta, pomimo braku wykazania rzeczywistej efektywności planowanego rozwiązania.

Wprowadzenie progów na trasie pięciu linii autobusowych drastycznie obniży komfort podróżowania pasażerów, w tym osób starszych, niepełnosprawnych oraz rodzin z dziećmi. Regularne wstrząsy wpływają negatywnie na pasażerów oraz przyspieszają techniczną degradację taboru autobusowego należącego do miejskich spółek. Działanie to stoi w rażącej sprzeczności z deklarowaną przez Miasto Szczecin polityką priorytetyzacji transportu zbiorowego.

---

Sztuczne i drastyczne ograniczenie przepustowości ul. Szerokiej poprzez montaż barier fizycznych może doprowadzić do tzw. „efektu rozlania ruchu”. Część kierowców, chcąc uniknąć niszczenia pojazdów na progach, zacznie intuicyjnie szukać dróg alternatywnych, uciekając w wąskie, dotychczas spokojne uliczki osiedlowe Krzekowa. Doprowadzi to do drastycznego pogorszenia bezpieczeństwa pieszych i mieszkańców w miejscach, które w ogóle nie są przystosowane do przyjmowania zwiększonego potoku samochodów.

Założenie, że strefa Tempo 30 z progami jest ekologiczna, jest fundamentalnym błędem z zakresu ochrony środowiska. Cykl jazdy wymuszony przez progi (hamowanie przed progiem – przyspieszanie za progiem) drastycznie zwiększa emisję pyłów pochodzących ze ścierających się tarczy i klocków hamulcowych oraz opon.

Tak istotna zmiana charakteru ulicy Szerokiej zostaje wprowadzona bez przeprowadzenia jakichkolwiek konsultacji społecznych z mieszkańcami Krzekowa. Narzucenie rozwiązań generujących dodatkowe utrudnienia bez poznania opinii lokalnej społeczności budzi uzasadniony sprzeciw i narusza zasady partycypacji społecznej.

Zamiast wprowadzenia rozwiązań tak inwazyjnych, należy uwzględnić zasadność wprowadzenia rozwiązań alternatywnych, takich jak:

- Wprowadzenie priorytetu przejazdu (tzw. „zielonej fali”) na ul. Sosabowskiego, w celu zapewnienia płynności i braku zatrzymań na nowej, dwupasmowej arterii, co w sposób naturalny i pozytywny zmotywuje kierowców do korzystania właśnie z niej. Eliminacja zjawiska zatrzymywania się na światłach na głównej trasie sprawi, że kierowcy nie będą odczuwali żadnej potrzeby poszukiwania „skrótów” przez ul. Szeroką. Problem rzekomego nadmiernego ruchu i prędkości zostanie w ten sposób rozwiązany u samego źródła, poprzez zaoferowanie kierowcom lepszej alternatywy, a nie poprzez karanie mieszkańców.
- Instalację prewencyjnych wyświetlaczy prędkości ze zmienną treścią (np. komunikatami „Zwolnij”) na ul. Szerokiej, co stanowi wysoce skuteczną, psychologiczną metodę uspokojenia ruchu. W przeciwieństwie do fizycznych progów, tablice te dyscyplinują kierowców, ale jednocześnie nie generują uciążliwego hałasu (związanego z uderzaniem kół o przeszkodę), nie zwiększają emisji pyłów z klocków hamulcowych, nie niszczą zawieszona autobusów miejskich i, co najważniejsze, nie opóźniają przejazdu karet pogotowia i wozów straży pożarnej.
- Doświetlenie ciągu ul. Szerokiej oraz przejść dla pieszych, co stanowi jedno z najbardziej racjonalnych i skutecznych działań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego po zmroku. W praktyce to właśnie ograniczona widoczność pieszych i rowerzystów stanowi jedną z głównych przyczyn zagrożeń na drogach lokalnych.

W przestrzeni publicznej pojawiają się głosy, jakoby ulica Szeroka służyła kierowcom jako „skrót” do omijania zatorów powstających na nowo wybudowanej ul. Sosabowskiego w kierunku Ronda Kresowian. Argument ten w sposób jednoznaczny obnaża wadliwą strukturę zarządzania ruchem w tej części miasta i potwierdza nietrafność założeń projektowych nowo wybudowanej ul. Sosabowskiego.

Fakt, że kierowcy decydują się na zjazd w ul. Żniwną i Szeroką, dowodzi, że nowa i kosztowna arteria ul. Sosabowskiego nie zapewnia zakładanej płynności ruchu. Niedopuszczalna jest sytuacja, w której błędy w synchronizacji sygnalizacji świetlnej lub geometrii nowej trasy próbuje się „leczyć” poprzez drastyczne

---

pogarszanie komfortu życia mieszkańców ul. Szerokiej oraz pasażerów komunikacji miejskiej za pomocą progów zwalniających.

Twierdzenie, że poduszki berlińskie są „neutralne dla jadących przepisowo”, stoi w rażącej sprzeczności z elementarną fizyką oraz praktyką inżynierii drogowej. Nawet przy prędkości 30 km/h najechanie na próg wyspowy generuje wstrząs konstrukcyjny pojazdu, przyspiesza zużycie zawieszenia i powoduje hałas uderzeniowy, na który mieszkańcy ul. Szerokiej będą narażeni przez całą dobę. W przypadku autobusów miejskich, konieczność precyzyjnego „wstrzeliwania się” w oś progu przy jednoczesnym ruchu z naprzeciwka jest iluzją, która w praktyce skończy się gwałtownymi szarpnięciami bocznymi, zagrażającymi pasażerom stojącym.

Jeśli na ul. Szerokiej dochodzi do rażącego łamania przepisów i niebezpiecznej jazdy, właściwym organem do interwencji jest Policja (poprzez kontrole lub montaż odcinkowego pomiaru prędkości/fotoradaru). Stosowanie odpowiedzialności zbiorowej wobec wszystkich użytkowników drogi, w tym np. służb ratunkowych i pasażerów ZDiTM, w celu zdyscyplinowania wąskiej grupy kierowców, w sposób rażąco narusza wspomnianą wcześniej zasadę proporcjonalności.

Wobec powyższych argumentów proszę o uwzględnienie petycji.

*Na podstawie art. 4 ust. 3 Ustawy o petycjach, wyrażam zgodę na publikację na stronie internetowej Urzędu mojego imienia i nazwiska, w związku z art. 8 ust. 1 Ustawy.*

Z wyrazami szacunku,