



W Strategii Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego...

Transport na pierwszym planie

STRATEGIA Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych w Szczecińskim Obszarze Metropolitalnym, którą walne zgromadzenie członków SOM przyjęło w styczniu br. jest podstawą do działania w nowej perspektywie unijnej. Jednym z najważniejszych jej założeń jest rozwój „miejskich obszarów funkcjonalnych” i „miejskiej mobilności”. Środki pozyskane z budżetu Unii Europejskiej skierowane będą na konkretne przedsięwzięcia i zadania, a ich realizacja w końcowym efekcie, najogólniej rzecz ujmując, ma podnieść poziom życia mieszkańców całego obszaru. Nie da się tego celu osiągnąć bez wzrostu gospodarczego, który w dużej mierze uzależniony jest od sprawnego i wygodnego transportu we wszystkich jego aspektach.

MA być on także szybki i ekologiczny, co wiąże się z maksymalnym zmniejszeniem emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Transport metropolitalny – czyli połączenia kolejowe, tramwajowe, autobusowe, rowerowe, a także ruch pieszy oraz wielofunkcyjne węzły przesiadkowe, dostosowane do wszystkich środków komunikacji – musi być ekologiczny. Dlatego niezbędne jest także rozpatrywanie tego tematu w kontekście ograniczenia niskich emisji, a transport jest ciągle znaczącym „udziałowcem” w emitowaniu szkodliwych spalin do środowiska. Większym trucicielem są tylko indywidualne piece grzewcze, które szczególnie w okresie zimowym, emitują wiele groźnych dla zdrowia i życia mieszkańców związków chemicznych. I to one są głównym powodem przekraczania obowiązujących norm czystości powietrza. Region zachodniopomorski, Szczeciński Obszar Metropolitalny i sam Szczecin, w porównaniu do innych części kraju, dysponuje stosunkowo czystym powietrzem, a przekroczeń jest tu znacznie mniej, ale to nie znaczy, że nie należy walczyć z tzw. niskimi emisjami, w tym z tymi pochodzącymi z transportu, głównie samochodowego, bo jego szkodliwy wpływ na środowisko, wraz ze zwiększającą się ilością samochodów – jednak rośnie.

Znaczącą rolę w realizacji tego zadania odegrać ma transport publiczny i wspomniana wcześniej „mobilność miejska”. Prace nad

opracowaniem „Planu Mobilności Miejskiej” (to oficjalna nazwa), do którego sporządzenia przygotowuje się SOM, wchodzi już w decydującą fazę, ale ten niezwykle ważny dokument będzie wprowadzony w życie dopiero po szerokich konsultacjach spotecznych z mieszkańcami i władzami samorządowymi gmin i miast na prawach powiatu, przeprowadzonych na terenie całego obszaru. Chodzi tu między innymi o wskazanie innych możliwości przemieszczania się ludności, niż tylko samochodami i autobusami, czyli o alternatywne rozwiązania, ale także o możliwość korzystania np. w drodze do pracy z „mieszanego transportu”, chociażby rowerowo-kolejowego albo samochodowo-tramwajowego (do węzła przesiadkowego). Niezwykle ważny jest także czas i koszt przejazdów. Jeżeli do centrum Szczecina, czyli miasta „rdzeniowego” całego obszaru, będzie można transportem publicznym dojechać szybciej i taniej niż samochodem prywatnym, to z czystym sumieniem będzie można już mówić o osiągnięciu jednego z głównych założeń Planu Mobilności Miejskiej (PMM). A to oznaczać będzie prawie... automatyczną redukcję szkodliwych spalin do atmosfery, rozładowanie ruchu w centrum, mniejsze hałasy itp. Będzie to oczywiście wpływało na lepszy standard życia mieszkańców, a także na zrównoważony rozwój „miejskich obszarów funkcjonalnych”.

Na łamach „Kuriera Metropolitalnego” zamieszczamy sporo ma-

teriałów dotyczących transportu publicznego – jego wpływu na rozwój SOM, ale do tej pory rzadko poruszaliśmy kwestie ruchu towarowego w miastach. Jest to nie tylko istotna kwestia, ale także poważny problem do rozwiązania. Transport towarowy w miastach jest bowiem w praktyce... niekontrolowany. Dlatego trzeba go tak zorganizować, by nie komplikował życia mieszkańcom. I chodzi tu zarówno o ruch tranzytowy, który nie powinien przebiegać przez centrum miast (mieszkańcy Szczecina do tej pory oglądają np. potężne ciężarowe samochody z dwoma przyczepami, wypełnionymi aż po wierzch drewnem), ale „dowozowy”. Istnieje pilna potrzeba opracowania logistyki miejskiej i związanej z nią „konsolidacji przesyłek”. Zamiast pięciu oddzielnych transportów paczek, można wysłać jeden większy. Oznaczać to będzie nie tylko mniejszy ruch, koszty, emisje spalin, ale także mniej zatłoczone parkingi, większy komfort w ruchu pieszym, chociażby na deptakach, przy których usytuowane są sklepy, kawiarnie i punkty usługowe. Warto, by ich zaopatrywanie odbywało się w najmniej uciążliwych dla mieszkańców godzinach, tak by można

było podjechać spokojnie pod drzwi odbiorcy. W przeciwnym razie „grozi to” parkowaniem na akurat wolnym miejscu, przetwarzaniem towaru na wózki i dowożeniem na miejsce, zwykle kłopotliwym, bo trzeba unikać choćby ruchu pieszych, albo lawirować między samochodami na parkingu. Usprawnienie transportu towarowego (zajmują się już tym szczecińskie uczelnie współpracujące z Biurem SOM), wymaga także odpowiednich regulacji związanych z przepisami dotyczącymi ruchu drogowego, znakami, ograniczeniami, zakazami itp.

Ważnym zagadnieniem w PMM jest także ruch pieszy, któremu nie poświęcało się dotąd należytej uwagi. Zawsze były ważniejsze tematy i priorytety, w myśl niepisanej „zasady”, że pieszy zawsze jakoś sobie poradzi. A przecież ruch pieszy to także jeden z ważnych aspektów przemieszczania się mieszkańców SOM, choćby na trasie z domu do pracy i odwrotnie. Im ona wygodniejsza, bardziej „przepustowa”, tym – co oczywiste – mniejszy problem z jej pokonaniem. Mniejszy oznacza także zaoszczędzony czas i mniej zużytej energii, którą wykorzystają lepiej w pracy. Można powiedzieć,

że to zbędne dywagacje i mało istotny temat, ale to nieprawda, co potwierdzają... głosy pieszych, w które z uwagą wsłuchają się fachowcy, którzy będą pracowali nad „Planem Mobilności Miejskiej”. Pieszym w Szczecinie przeszkadzają np. zaparkowane na chodnikach samochody, które w niektórych miejscach utrudniają przejście nawet pojedynczym osobom, albo ścieżki rowerowe z biegnącym obok wąskim chodnikiem, który potem nagle się „urywa”. Opracowanie koncepcji ruchu pieszego w mieście to absolutna konieczność, także ze względów bezpieczeństwa.

„Mobilność miejska” i plan z nią związany musi też rozwiązać problem parkowania w mieście. Największy jest w centrum, gdzie są płatne strefy... albo ich brak. Okazuje się, że mogą mieć one zbiwny wpływ na rozładowanie tłoku transportowego, bo ciągle wielu z nas za jedyny i najlepszy środek transportu uznaje własny samochód. Dlatego trzeba stworzyć dla niego atrakcyjną, tańszą i wygodniejszą alternatywę transportu publicznego. Bez niego trudno będzie mówić o zrównoważonym i ekologicznym rozwoju...

Marek OSAJDA
Fot. Damian RÓŻ

