

**STANOWISKO NR
RADY DZIELNICY
OCHOTA M.ST. WARSZAWY
z2022 r.**

w sprawie: prób wprowadzenia w Warszawie stref „Tempo 30”

Rada Dzielnic Ochota m. st. Warszawy, kierując się zasadą dobra wspólnego oraz troską o bezpieczeństwo i komfort wszystkich uczestników ruchu drogowego, wyraża zdecydowany sprzeciw wobec planów władz m.st. Warszawy objęcia strefami ruchu uspokojonego „Tempo 30” prawie 90,5% powierzchni miasta i na długości około 65% wszystkich dróg, w tym dróg na Ochocie

Bezpośrednie przenoszenie „eksperymentów” z Holandii, Niemiec czy Szwajcarii na grunt Polski, szczególnie w zakresie próby narzucenia doktrynalnego postrzegania filozofii uspokajania ruchu na drogach publicznych oraz wprowadzania nowych paradygmatów planowania transportu, tak bezkrytycznie popierane przez aktywistów miejskich i bezrefleksyjnie przyjmowane przez władze m.st. Warszawy, nie znajduje uzasadnienia w aspekcie kulturowym, obecnie obowiązujących systemach komunikacji w Polsce, przyzwyczajeniach i funkcjonalnych przesłankach. Z Warszawy nie można zrobić Amsterdamu, Brukseli czy Berlina.

Warszawa nie posiada rozbudowanej siatki metra. Komunikacja publiczna ze względów ekonomicznych jest przez Prezydenta Rafała Trzaskowskiego ograniczana. Linie autobusowe są likwidowane i skracane. Powiększają się braki kadrowe do obsługi pojazdów komunikacji miejskiej. Pojazdy komunikacji miejskiej mają ograniczoną ilość miejsc oraz czas przejazdu - żadna nawet najlepsza i najbardziej rozbudowana sieć komunikacji miejskiej nie jest w stanie przewieźć dodatkowych 100 tysięcy pasażerów w godzinach szczytu. Pomimo zwiększenia ilości wybudowanych dróg dla rowerów, Warszawiaczy nie chcą przesiadać się na rowery - stanowią od 1 do 3 % udziału w ruchu miejskim i są wykorzystywane głównie w miesiącach wiosenno-letnich.

Działania zarządcy dróg w Warszawie powodują, że Miasto staje się coraz bardziej zakorkowane.

Myślenie, że zawężanie dróg, ograniczanie liczby pasów jezdni, podnoszenie opłat za parkowanie, rozszerzanie strefy niestrzeżonego płatnego parkowania (SPPN), doprowadzi do zniechęcenia mieszkańców do używania indywidualnego transportu samochodowego, jest irracjonalne

i pozbawione podstaw,

szczególnie jeśli weźmiemy pod uwagę:

- doświadczenia covidowe,
- wykorzystanie samochodu jako środka transportu dzieci do placówek oświatowych,
- wykorzystanie samochodu jako środka transportu osób niepełnosprawnych,
- wykorzystanie samochodu jako środka transportu osób starszych,
- wykorzystanie samochodu jako środka dostawy towarów do sklepów i firm,

- odległości pokonywane w Warszawie z miejsca zamieszkania do pracy i do miejsca zamieszkania,
- nierównomierne rozłożenie siatki transportu publicznego.

Biorąc pod uwagę zasadę, iż każdy użytkownik ruchu ma swoje wydzielone przestrzenie: pieszy – chodnik (poza pasami dla pieszych, pieszy nie powinien znajdować się na ulicy), samochód – ulicę, rower – ścieżkę rowerową, to kwestia uspokojenia ruchu poprzez wprowadzenia stref „Tempo30” nie ma niczego wspólnego ze zwiększeniem bezpieczeństwa uczestników ruchu, a jest jedynie wprowadzaniem do zaszczepienia idei przestrzeni współdzielonej „Shared space”.

Postulujemy do władz Warszawy o przeprowadzenie kampanii edukacyjnej dotyczącej poszanowania ww. przestrzeni przez wszystkich uczestników ruchu, co z pewnością przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa oraz kultury współistnienia i zależności wszystkich interesariuszy pasa drogowego.

Proponujemy by władze Miasta skoncentrowały się na poprawianiu warunków bezpieczeństwa ruchu pieszych poprzez wydatkowanie większych środków na: wprowadzanie separatorów (barierki, żywopłoty, etc.) pomiędzy chodnikami a ulicami przy placówkach oświatowych, doświetlanie przejść dla pieszych, budowę sygnalizacji świetlanych, odmalowywanie pasów (znaków poziomych) i racjonalne używanie znaków pionowych, mocniejsze zaangażowanie straży miejskiej w nadzór nad bezpieczeństwem dzieci i młodzieży w przestrzeni przyszkolnej oraz egzekwowanie niezastawiania przez samochody chodników mających służyć pieszym, zwrócenie uwagi na coraz większy problem z rowerzystami, którzy nagminnie łamią przepisy ruchu drogowego oraz konieczność prowadzenia kampanii edukacyjnych w placówkach oświatowych m.st. Warszawy nt. bezpieczeństwa w ruchu drogowym.

W opinii Rady Dzielnicy, właśnie te mechanizmy, poprawią bezpieczeństwo w ruchu drogowym, szczególnie wśród niechronionych uczestników. Edukacja powinna być podstawowym elementem oddziaływania na poprawę bezpieczeństwa.

Stoimy na stanowisku, że propozycja wprowadzenia stref „Tempo30” jest nieuzasadnionym wydatkowaniem publicznych środków. Ponadto, nastąpi deprecjacja prawa – już obecnie mamy problemy z powodu zbyt dużej ilości bezzasadnych ograniczeń, których kierowcy nie respektują a wprowadzenie tak radykalnych i nieuzasadnionych regulacji w ruchu drogowym spowoduje tylko pogłębienie tego zjawiska.

Ponadto:

1. Wprowadzenie strefy Tempo 30 jedynie poprzez zmiany w oznakowaniu pionowym nie daje pewności co do właściwej interpretacji organizacji ruchu przez kierowców i skuteczności tego rozwiązania.
2. Wprowadzenie strefy Tempo 30 poprzez zmiany w oznakowaniu pionowym spowoduje trudności w egzekwowaniu przepisów (jedyną metodą będzie karanie kierowców na podstawie pomiarów prędkości – trudne do realizacji na drogach lokalnych i dojazdowych).
3. Skuteczne ograniczenie prędkości pojazdów generuje kosztowne zmiany w geometrii drogi lub infrastruktury uspokajającej ruch jak progi zwalniające, wyniesione przejścia i skrzyżowania, lokalne zawężenia, szykany lub wyspy kanalizujące.

4. Wprowadzenie skutecznych rozwiązań uspokajających ruch spowoduje problem w poruszaniu się pojazdów komunikacji miejskiej.
5. Konieczność wyraźnego zaakcentowania (poza znakami) granic strefy Tempo 30 np.: poprzez szeroki próg zwalniający, co również generuje koszty.
6. Brak zapewnionych pełnych środków na realizację spowoduje chaos przy etapowym wprowadzaniu strefy Tempo 30.
7. Wprowadzenie strefy Tempo 30 może spowodować wydłużenie czasu przejazdu komunikacji miejskiej i zniechęci pasażerów do transportu zbiorowego.
8. Wprowadzenie strefy Tempo 30 powinno zostać poprzedzone badaniami i analizami które potwierdzą zasadność wprowadzenia strefy, jej zakresu i wyposażenia. Prawidłowa analiza potrzeby wprowadzenia strefy Tempo 30 powinna zostać przeprowadzona po czasie potrzebnym do oceny obecnie funkcjonującej organizacji ruchu.

Prezydent Rafał Trzaskowski podlega silnym wpływom Organizacji Pozarządowych takich jak: "Miasto Jest Nasze", "Piesza Polska" i "Warszawski Alarm Smogowy". Ich działania powodują utrudnienia dla mieszkańców Warszawy. Wymienione organizacje to grupa kilkudziesięciu osób nie mająca żadnego mandatu społecznego do wprowadzania zmian na obszarze Stolicy. Pod ich wpływem następuje likwidacja miejsc parkingowych na całym obszarze miasta oraz wprowadza się strefy płatnego parkowania w miejscach gdzie nie ma możliwości na rotację pojazdów z powodu mieszkających tam osób. Strefa Tempo30 istotnie wpływa na wyższe zużycie paliwa w związku z budową i zasadą działania silnika spalinowego. Badania dotyczące zużycia paliwa i emisji oraz dotyczące wypadków dowodzą, że szybkość 50km/h jest optymalną dla aglomeracji miejskiej.

W związku z powyższym wzywamy władze m.st. Warszawy do wycofania się z pomysłu wprowadzenia projektu Tempo30 w tak znacznym zakresie.

**Przewodniczący Rady
Dzielnicy Ochota**

.....