

Warszawa, 19.12.2022

Lot 2

ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH

dnia 30 GRU. 2022

KANCELARIA

Nr.

22

PETYCJA

Szanowny Panie Prezydencie

02 STY. 2023

Sz. P. Rafał Trzaskowski
Prezydent m. st. Warszawy
pl. Bankowy 3/5, pok. 129
00-950 Warszawa



2022-12-30
Zarząd Dróg Miejskich
ZDM-K/131984/22

My, mieszkańcy Starego Mokotowa, zwracamy się do Pana z apelem o aktywne wsparcie naszych postulatów dotyczących przemyślanego i pilnego rozwoju infrastruktury pieszej oraz rowerowej na terenie Starego Mokotowa, a także uspokojenia ruchu samochodowego.

Od dłuższego czasu w skali całego miasta możemy obserwować pozytywne zmiany, polegające na zwężaniu jezdni, uspokajaniu ruchu samochodowego, rozbudowie infrastruktury rowerowej czy wreszcie – inwestycje w tak niezbędną do egzystencji zieleń.

Jednocześnie zauważamy, że ww. zmiany nie są udziałem bardzo licznej grupy mieszkańców Starego Mokotowa. Mamy wystarczającą liczbę sygnałów, żeby sądzić, że władze dzielnicy Mokotów nie są zainteresowane dialogiem, ani wprowadzeniem jakichkolwiek zmian, które mogłyby przynajmniej trochę przybliżyć nas do standardów panujących w europejskich stolicach, w których poważnie traktuje się zagrożenia wynikające z katastrofy klimatycznej i skutecznie im przeciwdziałanie. Na mapie dróg rowerowych Warszawy Stary Mokotów pozostaje białą plamą, z jednym z najmniej chlubnych „teleportów” w stolicy.

Niedawno zakończyły się kolejne konsultacje społeczne poświęcone rozwojowi ruchu rowerowego na Starym Mokotowie. Oczywiście wzięliśmy w nich udział i zgłosiliśmy uwagi natury ogólnej, jak również skomentowaliśmy szczegóły proponowanych rozwiązań.

Po zapoznaniu się z dokumentami podsumowującymi 3 etapy przygotowywania koncepcji rozwoju ruchu rowerowego zauważamy, że z jednej strony w każdym wariantcie proponuje się przeprowadzenie DDR na Puławskiej, z drugiej znajdujemy rekomendacje, aby pozostawić 3 pasy ruchu w obie strony. Nawet w artykułach prasowych przeczytać można, że miejsca parkingowe przy tej ulicy wytyczone są nielegalnie na chodniku a piesi mają do dyspozycji na niektórych odcinkach mniej niż 1,5 metra. W wielu europejskich stolicach byłoby to po prostu nie do pomyślenia.

Jesteśmy dosłownie terroryzowani przez wszechobecne samochody – pojazdy parkują na przejściach dla pieszych, przy skrzyżowaniach, w bramach, na chodnikach wreszcie. Nie jesteśmy przeciwnikami kierowców – wiele osób posiada w swoim gospodarstwie domowym samochód i chce z niego korzystać, szanując potrzeby pozostałych grup, ale proporcje między

przestrzeni dla pieszych, rowerzystów a kierowców są dramatycznie zaburzone. Pozwalamy sobie załączyć dokumentację fotograficzną – niestety wybrane zdjęcia nie są subiektywnym wyborem naszej społeczności, ale zapisem systemowego problemu, z jakim borykają się mieszkańcy Starego Mokotowa.

Samochody generują zanieczyszczenie powietrza (dwutlenek azotu jest bardzo trującym składnikiem smogu) oraz są źródłem dotkliwego dla wielu mieszkańców hałasu, również w godzinach ciszy nocnej. Wg publikacji *Klimat Warszawy* (wyd. Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego m.st. Warszawy) udział tzw. źródeł liniowych (ruch samochodowy) dla dzielnicy Mokotów w wielkości stężeń średniorocznych pyłu zawieszonego PM₁₀ wynosi aż 40,7%, a pyłu zawieszonego PM_{2,5} aż 46,9%. W skali całego miasta ruch samochodowy odpowiada aż za 77,1% emisji NO₂. Notoryczne przekraczanie dopuszczalnej prędkości 50 km/h tylko pogłębia wymienione problemy, ponieważ olbrzymie znaczenie dla emisji ma również tzw. emisja pozaspalinowa (np. zużycie opon oraz klocków hamulcowych).

Obawiamy się, że pilnie potrzebna infrastruktura rowerowa powstanie kosztem pieszych albo zieleni, zamiast kosztem ograniczania ruchu samochodowego. Nie brakuje również obaw, że wspomniane konsultacje społeczne są ruchem pozorowanym i nie planowane są w najbliższym czasie bardziej systemowe zmiany na tym obszarze. W związku z powyższym postulujemy:

Wyznaczenie pasów rowerowych na Puławskiej w obu kierunkach na skrajnych pasach jezdni i zlikwidowanie nielegalnie wytyczonych miejsc parkingowych na chodniku oraz odseparowanie ruchu samochodowego od rowerowego, jak również rowerowego od pieszego, tak aby każdy uczestnik ruchu mógł się czuć bezpiecznie. Oddzielenie mogłoby się odbyć za pomocą separatorów (w wersji minimum) albo pasa zieleni (drzew albo krzewów), która dodatkowo ulżyłaby mieszkańcom w najgorętszych miesiącach roku oraz przynajmniej częściowo zneutralizowała zanieczyszczenie hałasem i dwutlenkiem azotu.

Ograniczenie o 1 pas jezdni w obu kierunkach ruchu samochodowego dałoby pozytywny impuls dla mieszkańców do korzystania z infrastruktury rowerowej oraz komunikacji miejskiej, co wpłynęłoby na bezpieczeństwo, poprawę jakości powietrza oraz obniżenie hałasu, jak również poprawę zdrowia mieszkańców stolicy. Wpłynęłoby to też pozytywnie na ożywienie ulicy, rozwój handlu i gastronomii.

Dodatkowo postulujemy zamontowanie na ulicy Puławskiej odcinkowych pomiarów prędkości, aby skutecznie wyegzekwować przestrzeganie prawa i wyeliminować przypadki nagminnego przekraczania prędkości, które generuje niebezpieczeństwo dla mieszkańców, jak również jest źródłem ogromnego hałasu (także w godzinach ciszy nocnej).

Na koniec chcielibyśmy zacytować fragment z jednego z dokumentów prezentujących koncepcje rozwoju ruchu rowerowego: „Podstawowym założeniem jest utrzymanie ulic o charakterze tranzytowym przez dzielnicę Stary Mokotów w formie, w której infrastruktura rowerowa będzie w małym stopniu wpływać na ruch drogowy”.

Stoi to w absolutnej sprzeczności z ideą zrównoważonego rozwoju, w którym nie dyskryminuje się grup społecznych (pieszych, rowerzystów) oraz dowartościowuje inicjatywy mające za zadanie wzmacniać tkankę miejską. Nie zapominajmy przy tym, że Stary Mokotów jest historyczną częścią miasta, posiadającą liczne obiekty o dużym znaczeniu dla dziedzictwa narodowego (m.in. Pałac Szustra, Dom Wedla, Domek Mauretański, etc.). Stary Mokotów

to również kultura. To tutaj mają siedziby prężnie działające instytucje, takie jak Nowy Teatr czy Nowa Miodowa – do nich również trudno dotrzeć rowerem z uwagi na brak infrastruktury.

Ulica Puławska i aleja Niepodległości powinny stać się przestrzeniami przyjaznymi mieszkańcom i łączącymi dzielnicę. Utrzymywanie charakteru tych ulic jako autostrad przebiegających przez środek miasta jest konsekwencją planowania miast dla samochodów a nie dla pieszych, od czego odchodzi się na całym świecie już od dekad. Taką inicjatywę obserwujemy w planowanym remoncie Alei Jerozolimskich i powyższe stwierdzenie o priorytecie utrzymania tranzytowego charakteru ulic stoi w sprzeczności z kierunkiem, w jakim powinno rozwijać się nowoczesne miasto.

Licząc na otwartość na nasze postulaty albo przynajmniej chęć dialogu z nimi łączymy wyrazy szacunku.

Mieszkańcy Starego Mokotowa

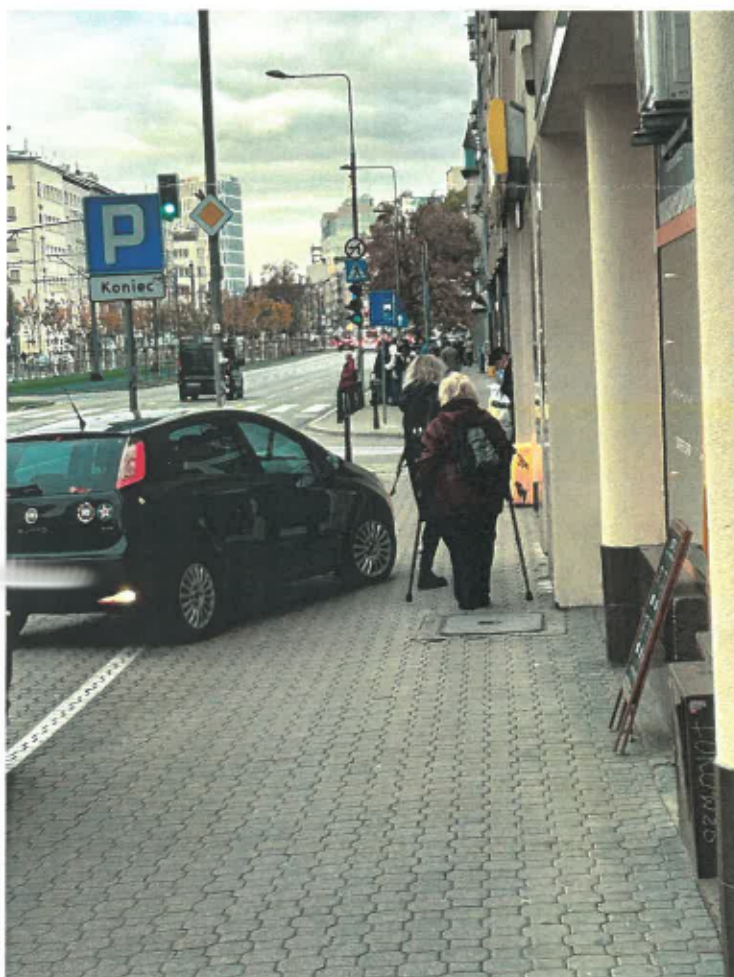
Otrzymują

- 1) **Renata Kaznowska**, Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy, pl. Bankowy 3/5, pok. 119, 00-950 Warszawa
- 2) **Aldona Machnowska-Góra**, Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy, pl. Bankowy 3/5, pok. 127, 00-950 Warszawa
- 3) **Michał Olszewski**, Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy, pl. Bankowy 3/5, pok. 114, 00-950 Warszawa
- 4) **Tomasz Bratek**, Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy, pl. Bankowy 3/5, pok. 120, 00-950 Warszawa
- 5) **Łukasz Puchalski**, Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. komunikacji rowerowej, ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa

Załącznik do Petycji z dn. 19.12.2022 r.



Nielegalnie wytyczone miejsca parkingowe na chodniku przy ul. Puławskiej pozostawiają pieszym w najważniejszych odcinkach mniej niż 1,5 m. Problem jest dodatkowo potęgowany przez parkowanie poza wyznaczonymi miejscami (wyjeżdżanie poza linię).



Niebezpieczne manewry parkowania równoległego wzdłuż ul. Puławskiej stwarzają realne zagrożenie dla pieszych. Podobne sytuacje zdarzają się notorycznie.



Samochody dostawcze/kurierskie albo zajmują znaczną część chodnika albo stoją w jego centralnej części. Na powyższych zdjęciach ul. Puławska na wysokości ulic Boryszewskiej oraz Dworkowej.