

## Informacja Prasowa

**Tweet (wątek):** <https://twitter.com/MiastoJestNasze/status/1245664563409936385?s=20>

Szanowni Państwo,

Możemy usiąść o dwa miejsca odstępów w autobusie, zabarykadować się w samochodzie i jechać indywidualnie, ale część z nas musi iść do pracy, sklepu, czy na przystanek tramwajowy w realiach wielu warszawskich ulic, które nie zostawiają pieszemu nawet minimalnych 1,5 m, nie mówiąc o możliwości bezpiecznego wyminięcia się dwóch pieszych na chodniku w odległości 2m. Rząd zakazał korzystania ze współdzielonych systemów rowerowych (np. Veturilo), które było często jedynym rozwiązaniem indywidualnego i relatywnie bezpiecznego (w rękawiczkach i z zachowaniem zasad higieny transportu) transportu. Oznacza to, że jeszcze więcej osób będzie poruszać się pieszo. Tymczasem duża część naszych chodników nie jest przystosowana do swobodnej komunikacji pieszej w “normalnych” czasach, nie mówiąc o sytuacji jaką mamy teraz.

Polskie przepisy budowlane mówią, że korytarz musi mieć minimum 120cm. Wynika to z tego, że przyjmuje się, przeciętną szerokość człowieka to około 60cm. W obecnej sytuacji powinniśmy się mijać na odległość 200 cm. To plus dwóch pieszych daje nam 320 cm szerokości. Jak w takim razie piesi mają przejść na ulicy Puławskiej, Senatorskiej, Bobrowieckiej, na al. Ujazdowskich i wielu innych miejscach. To postulat niemożliwy do zrealizowania na dużej części warszawskich chodników.

*Jak widać rządzący nie znają realiów pieszych czy rowerzystów, skoro wprowadzają cząstkowe zmiany (zachowanie dystansu społecznego 2 m), nie myśląc jak w praktyce piesi mieliby zachować taki dystans. Warszawskie chodniki często nie zostawiają pieszym nawet przepisowych 1,5 m, nie mówiąc o możliwości utrzymania odstępów 2m” - mówi Melania Łuczak, radna stowarzyszenia Miasto Jest Nasze na Mokotowie.*

*Infrastruktura w Warszawie nie pozwala w wielu miejscach na wyminięcie się pieszych w planowanej odległości min. 2 m. Dopóki auta będą parkować na chodnikach, w wielu miejscach nie będzie fizycznie możliwe zachowanie dystansu społecznego i ograniczenie ryzyka zarażenia. Tym sposobem dla wielu osób, które jakoś muszą dostać się do pracy czy do sklepu będzie to przepis martwy” - mówi Beniamin Łuczyński, rzecznik prasowy stowarzyszenia Miasto Jest Nasze.*

Jednocześnie część kierowców, którzy dalej poruszają się po drogach postanowiła wykorzystać mniejszy ruch i docisnąć pedał gazu. Jak wskazują pierwsze dane policji, mimo zmniejszonego ruchu ([nawet o ponad połowę](#)) liczba wypadków śmiertelnych spadła nieznacznie - o 10-15 proc. W skali kraju przełożyło się to na zmniejszenie liczby wypadków aż o połowę. [Niestety za mniejszym ruchem w skali Polski o 25-50 proc. nie poszedł równie wysoki spadek liczby ofiar śmiertelnych](#). Oznacza to że wypadki są dużo bardziej niebezpieczne. Dlaczego? Mniej pojazdów na drodze to możliwość szybszej jazdy, z której kierowcy korzystają. Podobne zjawisko odnotowano w ostatnich dniach w Danii i Wielkiej Brytanii.

Jak w takim razie uniknąć zjawiska zwiększonej ciężkości wypadków i jednocześnie umożliwić trzymanie dystansu społecznego?

## Postulaty Miasto Jest Nasze:

### Jezdnie dla rowerów

Ruch samochodowy w Warszawie jest zauważalnie mniejszy. Wg badań ZDM na Rondzie Daszyńskiego ruch zmaleł o ponad połowę! Jednocześnie niższa częstotliwość kursowania komunikacji miejskiej połączoną z wymogiem zachowania społecznego dystansu powoduje, że rower staje się coraz lepszym narzędziem do przemieszczania się. Dostrzegając to Berlin wymalował na jezdniach dodatkowe tymczasowe pasy rowerowe, aby ułatwić mieszkańcom i mieszkańcom Berlina bezpieczne dojazdy do pracy.

Choć pasy nadal są niedoceniane w Warszawie, to są najlepszym rozwiązaniem dla rowerzystek i rowerzystów. Radykalnie poprawiają ich bezpieczeństwo (mniejsza o prawie 50% śmiertelność), zapewniają płynność ruchu, a jednocześnie oddzielają ruch rowerowy od pieszego i samochodowego. Dzięki pasom rowerowym rower staje się normalnym narzędziem przemieszczania po mieście, a nie wyłącznie narzędziem rekreacji. Zdaniem MJN pasy rowerowe powinny być standardowym rozwiązaniem na jezdniach o dopuszczalnej prędkości maksymalnej 30-50 km/h.

Mając na uwadze teleporty, czyli dziury w infrastrukturze rowerowej w centrum Warszawy, szczególnie istotnej do sprawnego przemieszczania się po mieście, wzywamy Rafała Trzaskowskiego do niezwłocznego przeznaczenia skrajnych jezdni (ew. na pewnych odcinkach dopuszczenie ruchu rowerów na buspasie) na tymczasowe pasy rowerowe na:

- ul. Marszałkowskiej - od pl. Bankowego do pl. Konstytucji,
- al. Solidarności - od ul. Wolskiej do ul. Marszałkowskiej,
- al. Niepodległości - od ul. Rakowieckiej do ul. Nowogrodzkiej,
- ul. Puławskiej - od ul. Dolnej do Goworka,
- Aleje Jerozolimskie - od pl. Zawiszy - Most Poniatowskiego,
- ul. Grójeckiej - ul. Banach do pl. Zawiszy.

Ponadto postulujemy tymczasowe wpuszczenie rowerów na buspasy na Moście Poniatowskiego oraz tymczasową drogę rowerową przy budynku poczty na ul. Towarowej.

Nowe pasy ułatwią bezpieczny dojazd do pracy osobom, które nie mogą pracować zdalnie lub przemieszczają z innych prawnie uzasadnionych powodów. Szczególnie pas na ul. Marszałkowskiej stworzy prawdziwy, rowerowy kręgosłup transportowy.

## **Uwolnić chodniki**

Pomimo panującej obecnie epidemii i zalecanego social distancing'u wiele chodników na Mokotowie i w całej Warszawie nie pozwalają pieszym aby mijać się w bezpieczny sposób na chodnikach zachowując zalecanych 1,5 do 2 m. Od 1 kwietnia jest nakaz zachowania minimalnej odległości między pieszymi.

Samochody są zaparkowane na chodniku, albo w całości na chodniku, albo poprzez parkowanie skośnie. W ten sposób tworzy się zbyt wąska przestrzeń na chodniku, która nie pozwala osobom, którzy w celu niezbędnych zakupów w sklepie/aptece, w drodze do pracy/lekarza czy wyprowadzając psa mijać z bezpiecznym dystansem. Tak jest m.in. na ulicy Puławskiej pomiędzy Narbutta a Madalińskiego, na tym odcinku parkowanie na chodnikach jest skosem, a nie równoległe, przez co samochody mają ponad 2 metry przestrzeni, natomiast piesi tylko 1,5 m na dwie osoby. Jako dalsze przykłady można dodać Nowogrodzka, Wiejska, Grójecka, Barska, Słupecka, Mierosławskiego, Śmiała, Krajewskiego, Żelazna, Okopowa, Koszykowej od Noakowskiego do numeru 69.

Trzeba również brać pod uwagę, że często piesi muszą też mijać kolejki na wąskim chodniku do sklepu i do apteki, zastawionego samochodem na chodniku lub parkującego skośnie, co również nie pozwala aby zachować dystansu 1,5 - 2 m. dla wielu mieszkańców tak wąski chodnik stanowi barierę oraz niekorzystnie wpływa na zdrowie psychiczne.

Dlatego postulujemy wprowadzenie zakazu parkowania na chodnikach oraz skośnego w celu umożliwienia pieszym mijania się na chodniku w bezpiecznej odległości min. 2 m.

Dlatego postulujemy parkowanie na jednym pasie jezdni w celu umożliwienia zachowania miejsc parkingowych, co nie powinno stanowić problemu związku z mniejszym ruchem samochodowym po wprowadzeniu ograniczenia wychodzenia z domu. Zwróciliśmy się również w mailu do dyrektora ZDMu Pana Łukasza Puchalskiego, Dyrektora BPTiM Pana Waldemara Laska oraz burmistrza Mokotowa Rafała Miastowskiego, gdzie przedstawiliśmy problem oraz rozwiązania.

<koniec komunikatu>

### Kontakt dla mediów:

- Beniamin Łuczyński
- beniamin.luczynski@miastojestnasze.org
- 797232047