

Warszawa, 30 listopada 2022 r.

**Biuro Zarządzania Ruchem**

**Drogowym**

ul. T. Chałubińskiego 8

00-613 Warszawa

**Dotyczy:**

“Konsultacje > Jakie strefy Tempo 30 w Warszawie?”

W imieniu Stowarzyszenia Miasto Jest Nasze, niniejszym składam do Biura poniższe uwagi dotyczące opisu docelowego wdrożenia stref ruchu uspokojonego w Warszawie i związanych z nim załączników.

Po pierwsze, Stowarzyszenie MJN popiera wprowadzenie w Warszawie stref ruchu uspokojonego. Popieramy też ideę opracowania i opublikowania mapy stref ruchu uspokojonego wraz z opisem technicznym.

Po drugie jednak oczekujemy, by w ślad za konsultowaną mapą Urząd Miasta st. Warszawy **przedstawił konkretne plany wdrażania strefowego uspokojenia ruchu w horyzoncie czasowym tak, aby zakończyć wprowadzenie proponowanej strefy Tempo 30 do końca 2026 r.** Oczekujemy zapisania w budżecie miasta środków na projektowanie i zmiany organizacji ruchu, z uwzględnieniem ewentualnie koniecznych prac budowlanych. Oczekujemy przedstawienia do publicznej wiadomości - na przykład w formie Zarządzenia Prezydenta Miasta - procedur związanych z projektowaniem, budową i przebudową ulic oraz z wprowadzaniem zmian organizacji ruchu. Procedury te muszą zawierać zobowiązanie jednostek miasta do stosowania określonych przez BZRD zasad organizacji ruchu. Procedury muszą określać między innymi zakres zmian koniecznych do wprowadzenia na obszarze całej strefy w przypadku stwierdzenia potrzeby budowy pojedynczej nowej ulicy lub wprowadzenia punktowej zmiany na ulicy istniejącej. Procedury muszą z jednej strony uwzględniać potrzebę wdrożenia stałej organizacji ruchu z oznakowaniem strefowym, a z drugiej strony - nie mogą ograniczać możliwości realizowania wniosków mieszkank i mieszkańców o wyeliminowanie

---

zagrożeń lub uciążliwości związanych z ruchem drogowym. Ograniczeniem takim byłoby na przykład wydłużanie czasu realizacji lub nieproporcjonalne powiększanie kosztów postulowanych zmian w związku z koniecznością jednoczesnego oznakowania ulic w całej strefie, z zastosowaniem odpowiednich środków uspokojenia ruchu.

Po trzecie oczekujemy, by przy projektowaniu stref oraz sieci ulic, które nie będą objęte uspokojeniem ruchu, uwzględnić najprawdopodobniej odległy horyzont czasowy osiągnięcia stanu docelowego. Mapa musi uwzględniać fakt, że w przyszłości ruch samochodowy powinien być znacznie zmniejszony w stosunku do stanu obecnego. Wiele ulic, bez których obecnie nie jest możliwe obsłużenie ruchu ponadlokalnego, może w przyszłości zyskać zupełnie inny charakter. Na przykład Wisłostrada może stać nadrzecznym deptakiem otoczonym nową zabudową albo szerokim parkiem linearnym, a ruch międz dzielnicowy, kiedyś korzystający z tej arterii jako elementu ciągu kilku dróg kategorii krajowej, będzie mógł zostać wreszcie przekierowany na ciągi obwodowe. Mapa powinna więc wskazywać nie tylko nowe drogi planowane do wybudowania, ale także istniejące ulice przewidywane w podobnej perspektywie do znaczącego zredukowania obciążenia ich ruchem samochodowym, w tym do ich usunięcia z sieci drogowej.

Po czwarte oczekujemy, by przy projektowaniu sieci ulic poza SOP30 uwzględnić nie tylko priorytetową dla miasta komunikację zbiorową oraz ruch samochodowy, lecz także rowerowy. Wszystkie ulice tworzące sieć o połączeń o charakterze ponadlokalnym (tj. co najmniej wszystkie ulice klasy zbiorczej i wyższej) muszą być dostępne dla ruchu rowerowego jako trasy podstawowe (P) lub uzupełniające (U) w rozumieniu "Wytycznych projektowania infrastruktury dla rowerów. Część 1: Planowanie tras dla rowerów" (WR-D-42-1; uwaga: wytyczne MI są tylko częściowo przywołane w opisie do mapy - zwracamy uwagę na potrzebę aktualizacji bibliografii). Trasy takie mogą być prowadzone wydzielonymi drogami dla rowerów, po pasach ruchu dla rowerów albo po jezdniach w ruchu mieszanym, ale tylko przy ograniczeniu prędkości do maks. 30 km/h. Oznacza to potrzebę włączenia do stref "Tempo 30" maksymalnej możliwej długości odcinków ulic, na których nie ma możliwości segregacji ani separacji ruchu rowerowego. Potrzeba ta wynika wprost z konieczności zapewnienia wszystkim uczestnikom ruchu równego i bezpiecznego dostępu do wszystkich dróg. Możliwość realizacji tej potrzeby jedynie poprzez ograniczenie dopuszczalnej prędkości wynika wprost z treści Wytycznych, które zależą od decyzji podejmowanych na poziomie miasta, lecz są zalecane do stosowania przez Ministerstwo Infrastruktury. MI zaleca stosowanie Wytycznych m.in. przy wykonywaniu opracowań studialnych o charakterze strategicznym lub koncepcji programowych dotyczących infrastruktury transportowej. Przedstawione do konsultacji dokumenty mają taki strategiczno-programowy charakter.

---

Dlatego konieczność zastosowanie się do tych Wytycznych na obecnym etapie prac nad strefami ruchu uspokojonego stoi zdaniem MJN ponad preferencjami organizatora transportu zbiorowego lub pojedynczych przewoźników w zakresie ruchu autobusowego i tramwajowego. W związku z powyższym oczekujemy włączenia do stref ruchu uspokojonego co najmniej tych ulic, dla których decyzje o braku segregacji ruchu na istniejących jezdniach zostały już podjęte (w tym poprzez odstąpienie od realizacji planów wyznaczenia pasów ruchu dla rowerów), a separacja nie jest możliwa ze względu na brak miejsca, tj. np.:

- Ludnej,
- Żelaznej,
- Książęcej,
- Odyńca,

i innych podobnych.

W dalszej kolejności składamy uwagi odnoszące się do wybranych aspektów szczegółowych związanych z tworzeniem docelowej mapy oraz z realizacją pokazanych na niej celów.

W załącznikach do opisu mapy przedstawiono m.in. odległości z poszczególnych punktów sieci ulicznej do dróg poza SOP30. Stwierdzamy, że możliwe do odczytania odległości nie uwzględniają żadnych zmian organizacji ruchu, które stosuje się przy wdrażaniu strefowego uspokojenia ruchu. W szczególności nie uwzględniają ani wydłużenia tras w wyniku zmiany ulic w jednokierunkowe, ani tzw. rozcinania ulic. Postulujemy wstępne, przykładowe i niezobowiązujące zaplanowanie rozmieszczenia takich środków uspokojenia ruchu w poszczególnych strefach, np. wytypowanie uliczek do odcięcia od ulic wyższych klas, i pokazanie na mapie, jak to wpłynie na odległości do pokonania po ulicach z ograniczeniem prędkości w skali miasta.

**Na mapie można zauważyć, że strefy ruchu uspokojonego są największe na obrzeżach miasta, a najmniejsze w jego centrum. Co do zasady powinno być dokładnie na odwrót.** Na przedmieściach, gdzie potrzeby skorzystania z samochodów są częstsze, sztuczne wydłużanie odległości pokonywanych wewnątrz stref Tempo 30 mogłoby być przez osoby korzystające z samochodów odczuwane jako nadmiernie uciążliwe. Inaczej w tych rejonach miasta, gdzie komunikacja zbiorowa jest łatwo dostępna. Wyjazdy samochodem ze SOP30 w centrum miasta lub dojazdy do miejsc docelowych wewnątrz takich stref mogą - i powinny - być wydłużane. Wydłużanie należy realizować poprzez włączenie do SOP30 większej liczby ulic zbiorczych (współgra to z postulatem uwzględnienia ruchu rowerowego na takich ulicach) lub poprzez zmniejszenie liczby połączeń dostępnych dla ruchu samochodowego wewnątrz SOP30

---

(współgra to z postulatem urealnienia średnich odległości pokonywanych z obniżoną prędkością).

Powyższy postulat można zrealizować z dodatkowymi korzyściami w postaci likwidacji sygnalizacji świetlnej (np. na skrzyżowaniu Koszykowa / Plater / Noakowskiego - poprzez uspokojenie ruchu na Koszykowej oraz zaślepienie Plater i Noakowskiego w celu likwidacji możliwości wyjazdu ze Śródmieścia Południowego bezpośrednio na Obwodnicę Śródmieścia z pominięciem ulic zbiorczych i głównych).

**Rekomendujemy nie unikać włączania do stref uspokojonego ruchu ulic z komunikacją tramwajową, jeżeli uspokojenie ruchu jest konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa innym - pieszym i rowerzystom.** Popieramy proponowany kształt strefy nr 204 ze Skierniewicką i prosimy o więcej takich dużych stref w szeroko rozumianym centrum Warszawy.

Analogicznie, uważamy, że dużo łatwiej będzie kierowcom przestrzegać ograniczenia w konkretnych obszarach obejmujących duże, łatwe do zidentyfikowania kwartały dzielnic niż na mniejszych kawałkach osiedli, czasami dość przypadkowo (z punktu widzenia ruchu samochodowego) pofragmentowanych przecinającymi je trasami autobusów. Uważamy, że Tempo 30 może obowiązywać na ulicach typu Bartoka czy Herbsta na Ursynowie, wykorzystywanych przez autobusy rozwożące ludzi po osiedlach. Dotyczy to jednak także wspomnianych wyżej Koszykowej i Żelaznej, gdzie kursują pojedyncze linie. Jadąc wśród ścisłej zabudowy, autobusy wręcz powinny zwalniać.

**Postulujemy, aby do katalogu środków uspokajania ruchu na ulicach lokalnych i dojazdowych z komunikacją autobusową włączyć tzw. przystanki klepsydrowe** (zwięzienia do jednego pasa ruchu, zatrzymujące ruch na jezdni na czas wymiany pasażerskiej).

Popieramy postulaty włączenia do SOP30 licznych ulic zgłaszanych w konsultacjach przez mieszkańców - np. Międzyborskiej, Cyraneczki, Majdańskiej, Jana Pawła II w Wesołej, Ciołka, Elekcyjnej, Płockiej, Madalińskiego, Myśliwieckiej, Marcinkowskiego, Brzeskiej itd.

---

**Podsumowując, Stowarzyszenie MJN popiera Tempo 30, popiera stosowanie ograniczeń fizycznych a nie tylko znaków, ale przede wszystkim wnioskuje o budżet miejski na realizację uspokojenia ruchu w poszczególnych zaplanowanych strefach lub obszarach miasta w określonym horyzoncie czasowym (np. na wzór powiększania SPPN przez ZDM). Podjęcie wyłącznie decyzji o wprowadzeniu strefy Tempo 30 bez konkretnego harmonogramu jej wdrożenia czy bez zabezpieczenia odpowiedniego finansowania będzie działaniem pozornym, które nie wpłynie na poprawę jakości powietrza lub poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

\*\*\*



Imię i nazwisko: Marcin Chlewicki  
Funkcja: Wiceprzewodniczący Zarządu

Imię i nazwisko: Bartosz Kozłowski  
Funkcja: Członek Zarządu