

Uchwała nr 2/2022 Branżowej Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu

z dnia 16 listopada 2022 r. w sprawie Programu rozwoju ruchu rowerowego na Starym Mokotowie

Na podstawie regulaminu działania Branżowej Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu z dnia 22.06.2022 r. oraz *Programu współpracy m.st. Warszawy w 2022 roku z organizacjami pozarządowymi* Komisja uchwala następujące

STANOWISKO

Komisja po zapoznaniu się z ww. dokumentem stwierdza, że:

1. Przedstawione do konsultacji cztery warianty dotyczą głównie dróg w zarządzie Zarządu Dróg Miejskich. Zatem Urząd Dzielnicy nie będzie mieć znaczącego wpływu na realizację *Programu*. *Program* stanowi więc "obietnicę bez pokrycia". Dodatkowo zwracamy uwagę na fakt, że zaznaczone na mapach ulice Raławicka, Żwirki i Wigury, Dąbrowskiego, Boboli, Wołoska, Puławska, Rakowiecka, Madalińskiego, Batorego, Kazimierzowska i aleja Niepodległości są opisane w dokumencie *Koncepcja programu rozwoju ruchu rowerowego na Starym Mokotowie, Etap A* jako "Ciągi uliczne w ramach których nie są planowane zmiany związane z rozwojem ruchu rowerowego" (s. 14), co wzbudza wątpliwości nt. celu konsultowania przedstawionych wariantów.
2. Program w proponowanej formie nie przyspiesza, a wręcz nadal odracza realizację projektów z Budżetu Obywatelskiego (i Partycypacyjnego), takich jak np. "Rowerowa i piesza alternatywa dla Puławskiej". Etap A opracowania, który dotyczy postępów w realizacji projektów z BO/BP, nie dostarcza przeciętnym mieszkańcom wiarygodnych i zrozumiałych informacji, ile spośród projektów zostało wykonanych przez zobowiązany do tego Urząd Dzielnicy, a ilu zmian do dziś nie wprowadzono w życie bez podania przyczyny. Przykładem jest naniesienie ww. projektu na mapę w śladzie ul. Puławskiej zamiast, jak wskazuje tytuł, jako "alternatywy", która powinna być wyrysowana na ciągu ulic Morskie Oko-Smetany-Chocimska-Skolimowska. Są to ulice w zarządzie Dzielnicy Mokotów i nie ma powodu, aby nie umieszczać ich w Programie.
3. Mała powierzchnia omawianego obszaru nie uzasadnia tworzenia dla niego odrębnego programu rozwoju ruchu rowerowego. Zgodnie z *Zarządzeniem Prezydenta m. st. Warszawy nr 5523/2010 w sprawie tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju systemu transportu rowerowego na terenie miasta stołecznego Warszawy* (tzw. "Standardy rowerowe") mierniki jakości infrastruktury rowerowej (spójność, bezpośredniość, atrakcyjność, bezpieczeństwo, wygoda) odnoszą się do całej sieci (in. systemu) takiej infrastruktury i programy nie powinny być tworzone bez odniesienia do o wiele większego otaczającego terenu.
4. Proces abstrahuje od zapowiadanych na najbliższą przyszłość faktycznych zmian układu sił w systemie transportowym w omawianym obszarze. Chodzi głównie o:
 - Uruchomienie na znacznej części omawianego obszaru Strefy Płatnego Parkowania Nistrzeżonego przez Zarząd Dróg Miejskich
 - Opracowanie przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym mapy stref ograniczenia prędkości do 30 km/h
 - Projekt "Zielonej Puławskiej", który był już konsultowany z mieszkańcami
 - Realizację Programu rozwoju tras rowerowych do roku 2020 r.

Wobec tego w chwili przyjęcia Programu będzie on już prawdopodobnie nieadekwatny do zastanych warunków.

5. Założenia do programu wyrażone w ww. dokumencie "Etap A" na s.14:

- **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. Takie podejście jest uzasadnione koniecznością zachowania odpowiednich parametrów ruchowych ciągów ulicznych oraz umożliwienie pozostawienia możliwości parkowania pojazdów w ramach parkingów obecnie funkcjonujących w obszarze opracowania**

są niezgodne z celami *Strategii Warszawa 2030* odnoszącymi się do kształtowania najbliższego otoczenia mieszkańców w tzw. "ludzkiej skali" (Cel strategiczny 2 "Wygodna lokalność") oraz stwierdzeniem iż "docelowo na strukturę przestrzenną Warszawy będzie się składało centrum miasta oraz sieć centrów dzielnicowych i subdzielnicowych" (Cel strategiczny 3. "Funkcjonalna przestrzeń"). Ani ruch tranzytowy przez teren "subdzielnic" Stary Mokotów, ani organizowanie przestrzeni wokół miejsc parkingowych nie powinny być priorytetami żadnego miejskiego programu.

6. W związku z powyższym Komisja wyraża wątpliwość co do zasadności prowadzenia przedmiotowego procesu konsultacyjnego przez Urząd Dzielnicy Mokotów i ocenia, iż powstanie tego dokumentu nie przyczyni się znacząco do usprawnienia ruchu rowerowego na obszarze Starego Mokotowa, a zatem wydawanie na niego w obecnej formie środków publicznych wydaje się nieuzasadnione.

Uchwała została przyjęta 16.11.22.

Liczba głosów "za": 9, na 9 głosujących.

Aktualna liczba organizacji członkowskich 11.

Prezydium Komisji:

Witold Smolik

Agnieszka Nowak

Tomasz Smyczyński