

Uchwała nr 3/2022 Branżowej Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu

z dnia 29 listopada 2022 r. w sprawie Mapy stref ruchu uspokojonego w Warszawie

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:

- I. Komisja z uznaniem przyjmuje inicjatywę Biura Zarządzania Ruchem Drogowym mającą na celu wyznaczenie Stref Ograniczonej Prędkości do 30 km/h (dalej SOP 30). Traktujemy to jako wyraz troski o bezpieczeństwo i jakość życia mieszkańców miasta, co przybliży Warszawę do realizacji jej Strategii #Warszawa2030 (dalej: Strategia). Doceniamy proaktywny charakter podjętego działania.
- II. Jednocześnie komisja zgłasza następujące uwagi do pkt. I:
 1. Charakter "proaktywny" inicjatywy nie oznacza w tym przypadku dogonienia zmian, jakie zachodzą m.in. w stolicach zachodnich państw UE. Aby koncepcja przyczyniła się do realizacji wizji wyrażonej w Strategii tj., aby miasto mogło stanowić "ważny węzeł w sieci europejskich metropolii", Komisja zaleca zrezygnować z konserwacji rusztowego układu ulic, który umożliwi transztyt międzydzielnicowy przez Śródmieście.

Po wskazaniu rzeczywistego funkcjonalnego centrum miasta (np. w odniesieniu do dostępności bezkolizyjnego transportu szynowego), powinny zostać tam zastosowane przerwania ruchu tranzytowego- w taki sposób, aby umożliwić stworzenie centralnej SOP 30 o średnicy co najmniej 2-3 km. Przykładem zastosowania takiego rozwiązania jest Paryż: centralny obszar Tempo 30 ma średnicę 10 km, z kilkoma "sięgaczami", które jednak nie przecinają centrum. (<https://cdn.paris.fr/paris/2021/07/12/61cc7d7b7f7a210318916d3e9257a064.pdf>)

2. Aby koncepcja realizowała cel Strategii 2.3. "Wygodna lokalność - Korzystamy z usług blisko domu" rejon nie powinien ulegać nadmiernej fragmentacji. Należy uwzględnić rozmieszczenie celów podróży. Usługi publiczne i prywatne powinny być w miarę możliwości zapewniane mieszkańcom rejonu w jego obrębie, bez konieczności przekraczania dróg wyższych klas. W danym rejonie powinny znajdować się więc szkoły, przedszkola, sklepy, usługi sportu i rekreacji (w tym place zabaw), zieleń urządzona itd. Nade wszystko ulice poza SOP 30 nie powinny przebiegać bezpośrednio przy szkołach oraz nie powinny przecinać obwodów szkolnych. Docelowo miejsca te powinny w miarę możliwości zostać objęte ograniczeniem prędkości do 20 km/h.
3. Aby koncepcja realizowała cel Strategii 3.3 "Funkcjonalna przestrzeń - Korzystamy z przyjaznego systemu transportowego" nie wystarczy stosować kryteriów negatywnych (tj. że dana ulica nie może być w SOP 30, jeśli teoretycznie może się

tam pogorszyć sytuacja kierowców pojazdów silnikowych). Komisja zaleca m.in. różnicować rozwiązania w odniesieniu do jakości obsługi danego miejsca transportem zbiorowym. Analizując wpływ SOP 30 na komunikację autobusową powinno się brać pod uwagę faktyczne prędkości autobusów na danych ulicach. Nie zawsze prawdziwe jest bowiem stwierdzenie "Wykorzystanie środków uspokojenia ruchu – ograniczenie prędkości do 30 km/h czy montaż infrastruktury spowalnia przejazd autobusów, zmniejszając ich atrakcyjność jako środka transportu" (Opis do mapy, s.18). Należy przemyśleć skutki pozostawienia wąskich ulic z ruchem autobusowym poza SOP 30 - w niektórych przypadkach będą tym chętniej wykorzystywane jako objazdy sąsiednich dróg wyższej klasy i to zwiększona kongestia spowolni przejazd autobusów.

- III. Wskaźnik powierzchni objętej przez SOP 30 względem powierzchni Warszawy jest mylący. Według mapy rejonu SOP 30 obejmują także parki, lasy, cmentarze, zakłady przemysłowe itp. które są z zasady nieprzejezdne. To podejście zaburza obliczenia odległości centralnych punktów rejonów od najbliższej drogi poza SOP 30. Dotyczy to w szczególności terenów, które są rozległe bądź przecinają dany rejon w połowie. Wyłącznie takich miejsc z obliczeń da bardziej realny obraz funkcji, jakie spełniają drogi w danym rejonie (wiele takich przykładów zamieszczamy w cz. szczegółowej).
- IV. Aby zrealizować założenie "zwiększenia płynności ruchu drogowego" nie należy zakładać równocześnie, ile sygnalizacji świetlnych ma pozostać. Należy ich liczbę dostosować do skutków wprowadzenia SOP 30.
- V. Nie ma konieczności obejmowania tramwajów co do zasady ograniczeniem prędkości równym temu obowiązującemu pojazdy silnikowe na jezdniach.
- VI. Aby dostosować rozwiązania do obowiązujących przepisów Prawa o ruchu drogowym należy wziąć pod uwagę, że jeśli na ulicy nie ma możliwości realizacji wydzielonej infrastruktury rowerowej, musi ona zostać objęta uspokojeniem ruchu.
- VII. Przy określaniu, gdzie SOP 30 jest rzeczywiście potrzebna, należy odnosić się do danych o już zaistniałych wypadkach drogowych (tzn. nanieść je na mapę). Jeśli wiadomo, że na danej ulicy "granicznej" jest niebezpiecznie ze względu na brak ograniczenia prędkości, to należy odejść od reguły 800 metrów.
- VIII. Nie należy zakładać, że do SOP 30 wliczone zostanie zaledwie 65% długości sieci drogowej. Ten odsetek powinien odpowiadać potrzebom i może być wyższy. Do SOP 30 powinny być włączane ulice także spoza listy przyjętej po konsultacjach, jeśli będzie to w przyszłości uzasadnione analizami związanymi z bezpieczeństwem ruchu czy potrzebami zgłaszanymi przez mieszkańców.
- IX. Komisja uznaje wyznaczenie SOP za "jedną z metod uspokojenia ruchu kołowego w miastach" (def. za BAIPP). Wnioskujemy, aby był to punkt wyjścia do opracowania *Warszawskich standardów bezpieczeństwa ruchu drogowego*, w których skład wejdą co najmniej: omawiana mapa, tzw. Standardy rowerowe (uspójnione z obowiązującymi przepisami wyższego rzędu), Standardy dostępności, tzw. Standardy piesze, nowy standard dotyczący ulic szkolnych. Standardy BRD

umocowane jako uchwała Rady m.st Warszawy lub Prezydenta zyskałaby moc sprawczą.

- X. Należy opracować i zaproponować kryteria, według których powinny być ustalane priorytety wewnątrz rejonów, np. w jakiej kolejności dana dzielnica powinna realizować przebudowy ulic celem uspokojenia ruchu. W innym przypadku praktyka planowania i realizacji inwestycji się nie zmieni i nie będzie przebiegać systematycznie. Docelowo należy zobowiązać dzielnice do opracowania i przyjęcia planów poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- XI. W ramach budżetu Warszawy powinna zostać wydzielona specjalna, dodatkowa pula środków finansowych na realizację SOP 30 dla poszczególnych dzielnic w wysokości co najmniej 50 mln zł rocznie. Pula taka stanowiłaby pozytywny bodziec do realizacji kompleksowo SOP 30 (a nie tylko wprowadzania zmian na pojedynczych ulicach), pokazując korzyści z realizacji takich stref. Środki powinny być przydzielane tylko dzielnicom, które same zgłoszą całe strefy do uspokojenia (ew. znaczną część danej strefy, np. połowę, w przypadku większych stref).
- XII. Wprowadzanie tempo-30 powinno wiązać się z aktywnym wykorzystywaniem przez miejskiego inżyniera ruchu posiadanych przez niego uprawnień. Na ulicach przewidzianych do uspokojenia co do zasady nie powinny być zatwierdzane nowe organizacje ruchu, które nie wprowadzają takiego uspokojenia. Każdy projekt stałej organizacji ruchu przedkładany miejskiemu inżynierowi ruchu (Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym) musi być weryfikowany z listą tempo-30. Jeśli ulica znajduje się na tej liście, to co do zasady automatycznie nowy SOR powinien być wykorzystywany do uspokojenia ruchu, a odpowiednie zmiany w projekcie powinien wprowadzić IR.
- XIII. Należy stosować różne skuteczne formy uspokojenia ruchu i rzadziej stosować progi zwalniające. Priorytet powinny mieć takie formy jak: esowanie pasa ruchu, parkowanie naprzemienne (w tym: za kolejnymi skrzyżowaniami) czy lokalne zwężenia. Dopiero w dalszej kolejności powinno stosować się wyniesienia jezdni (np. wyniesione skrzyżowania). Natomiast progi powinny być stosowane w ostatniej kolejności, gdy ze względu na lokalne uwarunkowania terenowe nie można w inny sposób uspokoić ruchu.
- XIV. Przy podejmowaniu decyzji o konieczności wprowadzenia fizycznego uspokajania ruchu powinno się brać pod uwagę istniejące zagospodarowanie i wykorzystanie ulicy (np. nawierzchnia z trylinki, zwężenie pasa ruchu przez parkujące auta itd.). Nie powinno się "na siłę" wprowadzać dodatkowych form uspokajania ruchu tam, gdzie ruch już obecnie realnie jest nie szybszy niż 30 km/h (nawet bez stosowania urządzeń BRD). Pozwoli to zredukować koszty i nakład pracy związane z wdrażaniem stref oraz wpłynie pozytywnie na odbiór społeczny ich wprowadzania – przy jednoczesnym braku negatywnego wpływu na bezpieczeństwo.

UWAGI SZCZEGÓŁOWE

(Zalecenia Komisji w odniesieniu do dzielnic)

Bemowo

1. Połączyć rejony 111 i 112

Tzn. Włączyć do SOP 30 południowy odcinek ul. **Wrocławskiej**, ten z pasami dla rowerów, zwężony do jednego pasa w każdym kierunku.

2. Po zrealizowaniu przedłużenia ulicy Człuchowskiej należy **włączyć do SOP 30 odcinek Szeligowskiej** od skrzyżowania z Człuchowską do Powstańców Śląskich.

Białoleka

1. Połączyć rejony 14 i 15

Tzn. włączyć do strefy ulice **Milenijną i Ćmielowską**.

- Przecinają obwód szkoły podstawowej 355 przy Ceramicznej
- Szczególnie ul. Ćmielowska przekraczana jest pieszo w obie strony bardzo licznie, ze względu na cele podróży obsługujące obie strony ulicy, takie jak: poczta, ośrodek sportu, szpital, sklepy i targowisko
- Obszar jest przecięty przez tereny zieleni, cmentarz i ROD - może to zaburzać obliczenie odległości do najbliższej drogi poza SOP.

2. Połączyć rejony 35 i 36

Tzn. włączyć do SOP 30 ciąg ulic **Żerańska-Klembowska-Dorodna-Myśluborska** (do Mostu Północnego)

- Ul. Dorodna nie może pełnić funkcji tranzytowej. Obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. Brak miejsca na chodnik przepisowej szerokości. Zamontowano progi zwalniające. Było to konieczne, gdyż jest to droga do szkoły podstawowej 118 przy ul. Myśluborskiej. Obwód tej szkoły sięga na wschód aż do Kanału Żerańskiego.
 - Ulicą Dorodną i Myśluborską prowadzi trasa autobusu 211, który znany jest ze znacznych opóźnień. Pozostawienie ww. ciągu poza SOP 30 będzie zachęcać kierowców do dalszego traktowania tych ulic jako objazdu ul. Modlińskiej, zwiększać kongestię w osiedlach i w okolicach szkoły oraz spowalniać przejazd autobusu.
 - Rejon 35 to tereny nadwiślańskie i przemysłowe, w zasadzie bez dróg, więc może to zaburzać obliczenia odległości do najbliższej drogi poza SOP 30. Zabudowania znajdują się głównie po stronie wschodniej ul. Myśluborskiej. Po stronie zachodniej znajduje się za to szkoła, do której powinno się zapewnić bezpieczne dojście.
3. Konieczne jest uwzględnienie w ramach SOP 30 odcinka ulicy Kupieckiej wraz z rondem Kupiecka/Kaczorowa oraz drogą serwisową ul. Marywilskiej. Obecnie w porozumieniu z ZDM i na bazie organizacji ruchu zatwierdzonej przez BZRD jest



wdrażany projekt organizacji ruchu, który zakłada uspokojenie ruchu na skrzyżowaniu ulic Kupieckiej i "małej Marywilskiej". Te działania zostały podjęte w związku z szeregiem wypadków i kolizji, które miały tu miejsce i w których brały udział także autobusy komunikacji miejskiej. Tym samym wyłączenie ulicy Kupieckiej z SOP 30 jest przeciwnie skuteczne wobec dotychczas podjętych działań ZDM i BZR. Dodatkowo celowe jest zastosowanie rozwiązań uspokajających ruch w rejonie ronda Kupiecka/Kaczorowa, które regularnie jest wykorzystywane przez amatorów driftingu, co skutkuje dewastacją infrastruktury i zagrożeniem dla pozostałych uczestników ruchu.

4. Konieczna jest aktualizacja podkładu mapowego oraz uwzględnienie ulic, które obecnie są już wybudowane przez inwestorów prywatnych na bazie umów z art. 16 ustawy o drogach publicznych, ale np. nie zostały jeszcze przekazane na rzecz [m.st.](#) Warszawy, np. Łopianowa i sąsiednie 7-KDD oraz 4-KDD (obszar 39), Duninów (połączenie z Fleminga - obszar 17), Pałuków, Szafranców i sąsiednie (obszar 16). Jest to o tyle istotne, iż niejednokrotnie zatwierdzone dla nich organizacje ruchu, tak jak np. na ul. Łopianowej, nie uwzględniają elementów uspokojenia ruchu.
5. Celowa jest aktualizacja wdrożonej przez Dzielnicę Białołęka SOP 30 dla wszystkich ulic na obszarze MSI Henryków (obszar 17). Zostały tam wprowadzone m.in. wyniesione skrzyżowania, lecz nie we wszystkich lokalizacjach - brakuje np. wyniesienia skrzyżowań Kątskiego z Rozewską i Wiklinową.

Bielany

1. Połączyć rejony 62 i 63

Tzn. włączyć do SOP 30 odcinek ul. **Kochanowskiego**, między Reymonta a Rudnickiego.

- Ulica przebiega przez obszar mieszkalny i ma charakter niedostosowany do potoków ponad 800 pojazdów na godzinę. Jeśli zmierzono tam potoki "graniczne", to tylko potwierdza, że ulicy należy się uspokojenie.
- W pobliżu przebiegają równoległe ulice przystosowane do wyższych potoków (ul. Maczka, ul. Broniewskiego). Ul. Kochanowskiego używana jest do ich objeżdżania.
- Odcinek ma 950 metrów - z obu stron przylega do ulic poza SOP 30.
- Przystanki autobusowe na ul. Kochanowskiego rozmieszczono co 400 m (pomiędzy nimi dodatkowo skrzyżowanie). SOP 30 nie będzie wydłużać czasu przejazdu. Na całej długości ulicy już są progi.
- Odcinek przecina w połowie obwód szkoły podstawowej nr 289.
- Po obu stronach istnieją ważne cele podróży lokalnej społeczności.

2. Połączyć rejony 64 i 68

Tzn. Włączyć do SOP 30 ulicę **Perzyńskiego** (odc. Żeromskiego - Broniewskiego, dł. ok. 900 m).

- Ulica ma przekrój niedostosowany do potoków ponad 800 pojazdów na godzinę.
- Na wysokości ulicy Magiera, ul. Perzyńskiego przebiega przez zwarty obszar mieszkalny osiedla Bielany III. Lokalne cele podróży znajdują się po obu stronach.
- Na odcinku północnym ww. ulicę przecina (bez sygnalizacji) ul. Staffa - prawdziwa "szkolna ulica", w pobliżu której znajduje się 9 publicznych placówek oświatowych.

Sposób korzystania z tej przestrzeni przez młodzież ukazuje poniższy przypadkowo uchwycony widok GSV (zdz. obok).

- Na skrzyżowaniu Magiera x Perzyńskiego nie ma sygnalizacji i miejsca na infrastrukturę dla rowerów, autobusy jeżdżą za szybko - był już wypadek (<https://www.se.pl/warszawa/potworny-wypadek-rowerzysty-w-warszawie-mial-wyjatkowego-pecha-aa-ZbSE-8Bb1-M8mh.html>)
- Na środkowym odcinku po obu stronach ul. Perzyńskiego znajdują się tereny spacerowe stanowiące wspólny kompleks rekreacyjny dla całego obszaru (tj. połączonych rejonów 64 i 68): park Olszyna + park Herberta + skwer Jarnuszkiewicza. Jezdnia przekraczana jest w różnych miejscach w obie strony.
- Centralne położenie terenów zieleni oraz skomplikowane układy uliczek wewnątrz osiedli mogą zaburzać obliczenia dot. odległości do najbliższej drogi poza SOP 30, jednak nawet połączony obszar nie jest rozległy, a projektowany był jako całość.
- Jeśli połączony obszar okaże się za duży, bardziej celowe wydaje się wyłączenie z SOP 30 ul. Jarzębskiego. Ulica ta oddziela obszary WSI: Słodowiec i Stare Bielany oraz obwód szkoły 214 od SP 369. Prowadzi do Urzędu Dzielnicy. Po trwającym remoncie "Wizualnie upodobni się do odnowionej al. Zjednoczenia, której jest naturalnym przedłużeniem" (cyt. za www ZDM).



3. Połączyć rejon 11 i 30

Tzn. Włączyć do SOP 30 ciąg ulic **Żubrowa - Dzierżoniowska**.

- Większość rejonu 30 zajmują rezerwat Dęby Młocińskie i Huta, co zaburza obliczenie odległości źródeł podróży do najbliższej ulicy poza SOP. Po wyłączeniu tych terenów z obliczeń okaże się, że żadna ulica w obszarze 11+30 nie jest oddalona od ulic Pułkowej, Wóycickiego lub Wólczyńskiej o więcej niż 800 m.
- Dzierżoniowska ma bezpośredni wyjazd na Pułkową, a Żubrowa na Wóycickiego.
- W przedstawionym wariantcie rejon 11 jest małą enklawą ze szkołą podstawową nr 77 pośrodku. Obwód tej szkoły sięga zaś aż do Trasy Mostu Północnego, tak samo jak strefa nr 30.
- Wyłączenie ww. ciągu ulic z SOP 30 może być spowodowane tym, że kursują tam autobusy, jednakże:
 - możliwość rozwijania tam prędkości 50 km/h jest teoretyczna - ogranicza ją stan i szerokość drogi
 - W wyniku wyłączenia ww. ciągu ulic z SOP 30 czas przejazdu autobusów może wręcz się wydłużyć, gdy kierowcy potraktują to miejsce jako objazd korka na Pułkowej
 - autobusy kursują zbyt rzadko, aby uzasadnić brak poprawy bezpieczeństwa ruchu na drodze prowadzącej do szkoły.

4. Połączyć rejon 31 i 32

Tj. włączyć do SOP 30 ul. **Przy Agorze**

- Należy scalić osiedle Wrzeciono, które stanowi jeden obszar mieszkalny i funkcjonalny
- Jeśli powstały rejon będzie za duży i trzeba go podzielić, to bardziej celowe wydaje się wyłączenie z SOP 30 dwujezdniowego odcinka ul. Kasprowicza od al. Reymonta to al. Zjednoczenia.
- Obszar 31+32 wydaje się rozległy, ale obliczenia zaburzają położone centralnie tereny nieprzejezdne - Las Lindego i teren Szpitala Bielańskiego

Śródmieście

1. Połączyć rejony 228 i 229

Tzn. włączyć do SOP 30 ciąg ulic **Piękna (od Al. Ujazdowskich) - Górnośląska - Myśliwiecka** (do ul. Rozbrat).

- Z tych ulic korzystają bardzo liczni niechronieni uczestnicy ruchu: uczniowie SP 112 (pieszo i na rowerach), pracownicy ambasad Niemiec, Francji, Kanady (na rowerach), studenci ASP, liczni rowerzyści zmierzający do centrum (łagodny podjazd), osoby zwiedzające okolice Parlamentu, os. Jazdów, park Ujazdowski, Łazienki, parki na Powiślu itd.
- Na południowej części ul. Jazdów obowiązuje zakaz ruchu. Zaznaczony poza SOP 30 odcinek bliżej ul. Pięknej, czyli dojazd do szpitala jest zbędny - to oddział dzienny szpitala psychiatrycznego, który nie obsługuje nagłych przypadków. SOP 30 poprawiłby zaś bezpieczeństwo przy szkole.
- Prędkość jest przekraczana szczególnie w kierunku od centrum (czyli "w dół"). Co w połączeniu z ograniczoną widocznością na zakręcie stwarza sytuacje niebezpieczne. Należy temu w przyszłości zapobiec <https://tvn24.pl/tvnwarszawa/ulice/warszawa-rowerzystka-potracona-na-mysliwieckiej-5110075>

2. Połączyć rejony 231 i 234

Tzn. włączyć do SOP 30 ciąg ulic **Myśliwiecka (od ul. Rozbrat) - Szwoleżerów**.

- Rejon spacerowy - należy zapobiec objeżdżaniu korka na Wisłostradzie najbliższą uliczką
- Powstaje duża strefa, lecz większość jej powierzchni zajmują Łazienki i teren wojskowy, które już dziś są nieprzejezdne i nie powinno się ich ujmować w obliczeniach.

3. Połączyć rejony 218 i 219

Tzn. włączyć do SOP 30 **ulicę Emilii Plater** na odc. Świętokrzyska - Al. Jerozolimskie. Trasa piesza łącząca Metro Centrum i Dw. Centralny powinna podlegać szczególnej ochronie (zapewniać bezpieczną "możliwość przesiadki do pociągów podmiejskich i dalekobieżnych").

4. Połączyć rejony 137 i 242

Tzn. włączyć do SOP 30 ul. **Bonifaterską** (odc. Świętojerska - Muranowska) oraz **Świętojerską** (odc. Miodowa-Andersa)

- Świętojerską licznie przekraczają goście ogrodu Krasińskich, placu zabaw, turyści
- Na Bonifaterskiej brak infrastruktury rowerowej, miejsce niebezpieczne - na przyszłość należy zapobiegać <https://warszawapigulce.pl/potralenie-rowerzysty-przez-bmw-w-srodmiesciu/>

5. Włączyć do rejonu 139 ul. Szymanowską

od Zakroczymskiej do Słomińskiego, gdzie jezdnia jest nieadekwatnie szeroka, a ruch pieszych odbywa się między terenami sportowymi a zieleni

Mokotów

1. Włączyć do rejonu 224 ul. Boya-Żeleńskiego i pl. Unii Lubelskiej

W przyszłości powinien to być argument za likwidacją jezdni przelotowych i przebudową ronda na bezpieczne i intuicyjne - także dla rowerzystów.

2. Rozwiązanie dla rejonów 307, 310, 356 należy utrzymać.

Jest zgodne ze studium *Studium obsługi transportowej Miasta-Ogrodu Sadyba* (<https://transport.um.warszawa.pl/-/artykul-28>), które rozwiązuje też szczegółowo problemy każdej z ulic (wariant 3).

3. Włączyć do SOP 30 całą długość ul. Piaseczyńskiej.

Otoczają ją tereny spacerowe, park krajobrazowy, ogrody działkowe, tereny sportowe, oblegany plac zabaw. Ulica nie ma chodnika ani uporządkowanych miejsc parkingowych, a ruch już teraz musi być uspokajany progami.

4. Połączyć rejon 345 z 344 oraz 349 z 351

Tzn. włączyć do SOP 30 **ulicę Wałbrzyką i odc. Nowoursynowskiej** do Doliny Służewieckiej.

- Po dwóch stronach ul. Wałbrzykiej znajdują się dwa oddziały tej samej szkoły podstawowej nr 46.
- Zastosowano już niektóre metody uspokojenia ruchu (azyły). Należy pójść dalej i doprowadzić np. do zwężenia pasów ruchu lub "esowania".

5. Połączyć rejon 338 i 341

Tzn. Włączyć do SOP 30 **ul. Modzelewskiego** (odc. al. Lotników - al. Wilanowska). Niepotrzebnie dubluje równoległą ul. Puławską oddaloną o niecałe 550 m, mając mniejszy przekrój.

6. Stary Mokotów

Na całym Starym Mokotowie należy rozwiązać problem nielegalnego parkowania w obrębie skrzyżowań, które radykalnie pogarsza bezpieczeństwo pieszych.

Rejon 299: Wprowadzenie SOP 30 na ulicach Słonecznej i Chocimskiej powinno się odbywać przy pomocy fizycznych ograniczeń prędkości, aby uniemożliwić objeżdżanie ul. Goworka, Spacerowej czy Puławskiej. W rejonie występuje duży ruch pieszy i istnieją: przedszkole (róg Olszewskiej i Chocimskiej), szkoła podstawowa (Chocimska 5) i średnia (Słoneczna 25), place zabaw w parku Morskie Oko i górki saneczkowe.

Tłumaczenie braku ograniczenia prędkości dojazdem "karetek" do przychodni Instytutu Hematologii przy ul. Chocimskiej nie jest uzasadnione - to jedynie sporadyczny transport krwi, a nie interwencje pogotowia ratunkowego.

Wprowadzenie strefy Tempo 30 na ulicach Chocimskiej, Willowej i Humańskiej powinno być połączone z wdrożeniem na tych ulicach kontraruchu rowerowego. Ulice służą za korytarze rowerowe alternatywne dla ruchliwej i niebezpiecznej Puławskiej. Jednocześnie inwestycja Tramwajów Warszawskich przewiduje dwukierunkowy przejazd dla rowerów przez ul. Goworka właśnie w osi ul. Chocimskiej, czyli dokładnie w tej relacji.

Skuteczne wyeliminowanie uciążliwego ruchu ponadlokalnego na ulicach lokalnych (Być może nawet zmianą kierunku jazdy na ulicach jednokierunkowych)

- **SOP 30 w rejonie 296** (Bałuckiego, Ursynowska, Raclawicka, Olkusa) nota bene w tym rejonie jest utworzona strefa tempo 30, która przez zastosowanie jedynie progów prowadzi do tego, że kierowcy hamują przed progami i natychmiast rozpędzają się nierzadko do 50-60 km/h (Ursynowska jest dość szeroką ulicą na odc. Od Kazimierzowskiej do Puławskiej).
- **SOP 30 w rejonie 297** (Tyniecka)
- **SOP 30 w rejonie 295** (Sandomierska)
- **SOP w rejonie 300** (Konduktorska, Piwarskiego)

Kazimierzowska - słusznie objęta została strefą tempo 30 ze względu na liczne placówki edukacyjne wzdłuż ulicy; do rozważenia likwidacja sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z Raclawicką i z Dąbrowskiego i ew. Z Madalińskiego oraz wprowadzenie ronda-pinezka; Do rozważenia przedłużenie jednokierunkowej Kazimierzowskiej od Narbutta a Odyńca w celu wyeliminowania ruchu tranzytowego przez dzielnicę i wygospodarowanie miejsca na stworzenie dwukierunkowego DDR, odseparowanego od ruchu samochodowego na 1 pasie ruchu

Sielce

Ulica Noworacławicka na odc. Od Dolnej do Sobieskiego została wykreślona z 10 letniej perspektywy budżetowej.

Ksawerów

Bukowińska pomiędzy al. Wilanowską a Puławską powinna być objęta SOP 30 ze względu na gęstą zabudowę.

Ochota

1. Minironda zamiast sygnalizacji na trzech skrzyżowaniach

Należy założyć docelową likwidację sygnalizacji i przebudowania poniższych skrzyżowań na minironda: Dickenska/Białobrzaska, Dickenska/Pawińskiego, Pawińskiego/Korotyńskiego, Koszykowa/Lindleya. Uspokoi to, a zarazem upłynni ruch, nie mając jednocześnie negatywnego wpływu na komunikację autobusową.

2. Tramwaje z prędkością 50 km/h

Ograniczenie prędkości do tempo-30 na ulicy Filtrowej, Krzywickiego i Nowowiejskiej nie powinno dotyczyć tramwajów.

Praga-Północ

1. **ul. Brzeska** - powinna zostać objęta w całości SOP 30 (obecnie znajdują się tam progi zwalniające)
2. **ul. Marcinkowskiego** – proponujemy uspokojenie ruchu poprzez wyznaczenie mini-ronda na skrzyżowaniu z ulicą Jagiellońską
3. **ul. Stalowa (odc. ul. Czyszowa – ul. Szwedzka)** – sugerujemy rozwiązanie oparte na przecięciu tranzytu np. na wysokości nr 34/39/41
4. **ul. Białostocka (odc. ul. Markowska – ul. Grodzieńska)** – w związku z pobliską lokalizacją przejazdu kolejowego i możliwością wykorzystywania ulicy jako ‘skrót’ do jazdy na południe prawobrzeżnej Warszawy od strony Marek i Ząbek - sugerujemy rozwiązanie oparte na przecięciu tranzytu
5. **ul. Jagiellońska - (odc. ul. Okrzei - ul. Kępna)** - sugerujemy rozwiązanie oparte na ograniczeniu przepustowości ulicy z zachowaniem możliwości przejazdu dla autobusów podobnie jak na ul. Wał Zawadowski, ale z wykorzystaniem progów wyspowych
6. **ul. Namysłowska (cała)**
7. **ul. Ratuszowa, ul. 11 Listopada (ul. Namysłowska - ul. Szwedzka)**
 Obecnie ciąg służy tranzytowi z Targówka i Bródna do centrum, ale przekroje nie są dostosowane do tej funkcji. W przyszłości należy przerwać ciągłość tranzytu samochodów osobowych z zachowaniem możliwości przejazdu tramwajów przez centrum obszaru.
8. **ul. Mała, ul. Środkowa (odc. ul. Strzelecka – ul. Stalowa), ul. Wileńska (odc. ul. Czyszowa na wschód), ul. Brzeska (odc. ul. Ząbkowska – ul. Kijowska), ul. Równa, ul. Śnieżna, ul. Michałowska, ul. Kameralna, ul. Podlaska, ul. Wojnicka, ul. Błaszana, ul. Stolarska, ul. Lęborska, ul. Wołomińska, ul. Łochowska, ul. Łomżyńska, ul. Siedlecka** – wnioskujemy o oznaczenie strefą zamieszkania, z uwagi na dojazdowy charakter powyższych ulic
9. Okrzei/Sierakowskiego - docelowa likwidacja sygnalizacji

Targówek

1. Połączyć rejony 45 i 46

Tzn. koniecznie włączyć do SOP 30 **ul. Bartniczą**, przy której znajdują się dwie szkoły podstawowe - SP 206 i SP 378. Obwody obu sięgają na północy do ul. Poborzańskiej. Na skrzyżowaniach przy ul. Bartniczej już zastosowano liczne znaki ostrzegawcze i urządzenia BRD. Dozwolona prędkość to 40 km/h, a mimo to nadal zdarzają się potrącenia dzieci <https://tvn24.pl/tvnwarszawa/ulice/warszawa-brodno-potrącenie-dziecka-na-bartniczej-5097707>

Ursus

1. **Osiedle Szamoty** - ulice z 50 km/h wybrane dobrze - reszta uliczek to ruch lokalny i bezwzględnie powinny być w SOP 30.
2. Przy **Posagu 7 Panien** może wbrew MPZP powstać duża szkoła (850 uczniów). Wtedy należy rozważyć, czy odcinek od ul. Gierdziejewskiego do ul. Habicha nie powinien również być objęty SOP 30 ze względu na bezpieczeństwo uczniów.
3. **Osiedla Gołąbki i Niedźwiadek**

- Należy włączyć do SOP 30 ul. Orłów Piastowskich pod szkołą podstawową (to ok. 550 metrów)
- Na rogu Warszawskiej i Keniga dwie ulice 50 km/h otaczają szkołę podstawową. Należy rozważyć, czy ruch okrężny i przekrój ulic gwarantują bezpieczeństwo uczniów

4. **Osiedla Skorosze i Czechowice** - rozważyć wprowadzenie SOP 30 lub odcinkowe ograniczenie prędkości przy:

- żłobku przy ul. Dzieci Warszawy
- OSiR przy Sosnkowskiego
- Szkole przy Walerego Sławka

Ulice w tej części miasta z ograniczeniem do 50 km/h mają najczęściej substandardowe parametry - są za szerokie. Jeżeli pozostaną w niezmienionej formie, będą nadal stwarzać zagrożenie, mimo wprowadzenia SOP 30 w sąsiedztwie. Konieczne jest chociażby wytyczanie parkowania równoległego i budowa azyli - zwłaszcza w ww. miejscach.

Ursynów

1. (Imielin) **Połączyć rejony 385 i 386 oraz 387 i 390**

Tzn. objąć SOP 30 ulicę **Dereniową**.

Jest ona ulicą z jednym pasem ruchu w każdą stronę, z już wykonanymi uspokojeniami ruchu, azylami, wysepkami, lekkim esowaniem toru jazdy. Ze względu na znajdujące się alternatywne trasy w osi N-S (KEN 300-400 metrów oraz Pileckiego 300-400 metrów) rekomenduje się objęcie ulicy Dereniowej SOP 30.

2. (Imielin) **Połączyć rejony 388 i 389 oraz 391 i 393**

Tzn. objąć SOP 30 ulicę **Cynamonową**.

Jest ona ulicą z jednym pasem ruchu w każdą stronę, z już wykonanymi uspokojeniami ruchu, azylami, wysepkami, lekkim esowaniem toru jazdy. Ze względu na znajdujące się alternatywne trasy w osi N-S (KEN 250-450 metrów oraz Rosoła 250-500 metrów), brak jakiegokolwiek znaczenia tranzytowego, zakończenie bez możliwości kontynuacji jazdy na osi N-S na obu krańcach ulicy - rekomenduje się objęcie ulicy Cynamonowej SOP 30.

Wola

1. **Połączyć rejony 212 i 134**

Tzn. objąć SOP 30 ulicę **Żelazną** (odc. Grzybowska-Prosta).
Przecina obwód szkolny SP 25.

2. **Połączyć rejony 214 i 215**

Tzn. objąć SOP 30 ulicę **Żelazną** (odc. Prosta-Al. Jerozolimskie).
Przecina obwód szkolny SP 26. Dostatecznie blisko są wyjazdy bezpośrednio na drogi poza SOP 30, a równoległe al. Jana Pawła II i ul. Towarowa.

Żoliborz

1. **Połączyć rejony 76 z 78 oraz 79 z 81**

Tzn. włączyć do SOP 30 całą ul. **Potocką**.

Niepotrzebnie dubluje funkcje równoległych Trasy AK i ul. Krasieńskiego.

2. Połączyć rejony 71 i 75

Tzn. włączyć do SOP 30 ul. **Krasieńskiego** (odc. Popieluszki-Broniewskiego)

Po południowej stronie ulicy znajdują się dwa licea, szkoła podstawowa i przedszkole, a po północnej sklepy i tereny rekreacyjne. Dojście od/do przystanku autobusowego, z którego korzystają uczniowie, wymaga przekroczenia jezdni. Na razie brak infrastruktury dla rowerów, więc pożądanym jest uspokojenie ruchu na odcinku łączącym pasy rowerowe na ul. Krasieńskiego z DDR wzdłuż ul. Broniewskiego.

Prezydium Komisji

Witold Smolik

Agnieszka Nowak

Tomasz Smyczyński

Uchwała przyjęta 8 głosami za, na 10 głosujących.

Aktualna liczba członków komisji: 11 + 1 przedstawiciel BI

*Agnieszka
Nowak*