

Warszawa, 22 września 2022 r.

Pan

Mateusz Morawiecki

Prezes Rady Ministrów

Szanowny Panie Premierze,

przypadający 22 września Dzień bez Samochodu służy edukacji i podnoszeniu świadomości – to dzień akcji raz do roku, w którym wiele samorządów i organizacji pozarządowych podejmuje działania, by pokazać osobom mieszkającym w polskich miastach, że można poruszać się po mieście inaczej niż własnym samochodem. Darmowa komunikacja publiczna, różnego typu wydarzenia, przejazdy rowerowe czy konkursy to tylko niewielki element złożonych procesów równoważenia miejskiej mobilności, ograniczania emisji gazów cieplarnianych i innych zanieczyszczeń z transportu drogowego, takich jak tlenki azotu (NO_x), pyły zawieszone (PM), czy ozon (O₃). W prowadzeniu tych działań samorzady potrzebują wsparcia.

Większe i właściwie ukierunkowane zaangażowanie Państwa, w tym regulacyjne i finansowe, przyspieszyłoby proces zwiększania udziału transportu publicznego oraz ruchu pieszego i rowerowego w miejskiej mobilności. Proces ten jest konieczny nie tylko ze względu na potrzebę ograniczenia negatywnego wpływu transportu na klimat, ale przede wszystkim ze względu na konieczność ochrony zdrowia Polek i Polaków przed zanieczyszczeniami powietrza generowanymi przez ruch drogowy, a także zmniejszenia zapotrzebowania na paliwa i energię. Obecnie transport drogowy odpowiada za nawet 75% emisji dwutlenku azotu w największych polskich miastach, takich jak Warszawa czy Kraków. Te emisje przyczyniają się do wielu chorób i przedwczesnych zgonów, a szczególnie negatywnie wpływają na zdrowie i rozwój dzieci. Poprawa sytuacji jest niezbędna w wielu obszarach. Zazwyczaj uwaga decydentek i decydentów jest skupiona na kwestiach wspierania wymiany floty pojazdów i rozwoju infrastruktury. To jednak stanowczo za mało.

W niniejszym apelu zwracamy uwagę przede wszystkim na potrzeby ruchu pieszego jako podstawy codziennych podróży osób mieszkających w miastach. Niezależnie od tego czy jesteśmy kierowcami czy nie, wszyscy poruszamy się pieszo, choćby po to, by dojechać do transportu publicznego czy stacji roweru miejskiego, a nawet do samochodu. Złe warunki dla ruchu pieszego, takie jak na przykład zbyt wąskie, zastawione autami chodniki, zniechęcają do rezygnacji z dojeżdżania do szkoły czy pracy samochodem. Są też poważną barierą dla osób z niepełnosprawnościami, często nie do pokonania.

Jako samorzady i organizacje pozarządowe deklarujemy dążenie do neutralności klimatycznej miejskiego transportu, w tym do poprawy warunków i bezpieczeństwa ruchu pieszego i rowerowego oraz zwiększania ich udziału w miejskiej mobilności. Jednocześnie apelujemy do rządu o następujące zmiany:

- Wprowadzenie jasno sformułowanej zasady parkowania poza jezdnią tylko w miejscach wskazanych jako miejsca do parkowania, czyli domyślnego zakazu parkowania na chodnikach (po nowelizacji Prawa o ruchu drogowym, która ma wejść w życie 21 września br. - na drogach dla pieszych) – byłaby to realizacja jednego z postulatów z Krajowej Polityki Miejskiej 2030 „Rezygnacja w przestrzeni miejskiej z domyślnej możliwości parkowania pojazdów na chodnikach,

kładek nad jezdnią, czy przejść podziemnych na rzecz zwiększenia komfortu poruszania się pieszo”;

- Wprowadzenie nowych wytycznych dla policji i straży miejskiej w zakresie egzekucji przepisów ruchu drogowego – przyjęcie zasady braku pobłażliwości dla wykroczeń kierowców zagrażających bezpieczeństwu pieszych i utrudniających poruszanie się pieszo;
- Przywrócenie możliwości pomiarów prędkości i wystawiania przez samorządy mandatów kierowcom przekraczającym prędkość - obecnie samorządy nie mają narzędzi, aby zadbać w ten sposób o bezpieczeństwo na ulicach, na których kierowcy notorycznie przekraczają prędkość. Z powodu „niedostosowania prędkości” doznają obrażeń i giną ludzie poruszający się lub przebywający poza jezdnią, np. oczekujący na przejście przez jezdnię lub na przystankach. Środki z mandatów mogłyby być przeznaczone na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Rozpoczęcie dialogu społecznego odnośnie wprowadzenia nowych standardów dla infrastruktury pieszej i rowerowej, które zwiększyłyby bezpieczeństwo zarówno pieszych, jak i rowerzystów (dialog ten powinien dotyczyć m.in. potrzeby oddzielania ciągów pieszych od rowerowych tak, aby zarówno rowerzyści, jak i piesi mogli poruszać się bezpiecznie);
- Nadanie wysokiego priorytetu rozmieszczaniu nowych stacji monitoringu jakości powietrza w dużych polskich miastach w miejscach, gdzie wzdłuż jezdni z dużym natężeniem ruchu samochodowego prowadzą intensywnie uczęszczane ciągi piesze (takie, którymi mieszkańcy i mieszkanki docierają do obiektów użyteczności publicznej, dworców, parków);
- Wprowadzenie pierwszeństwa dla pieszych przy przekraczaniu ulicy w strefie tempo 30 poza przejściami dla pieszych – obecnie prawo nie reguluje tej kwestii, a jednocześnie po wprowadzeniu takiego ograniczenia prędkości nie wyznacza się wystarczającej liczby przejść dla pieszych, adekwatnej do zmienionego charakteru ulicy (w praktyce jest to trudne do zrobienia);
- Regulacja działalności związanej z wypożyczaniem hulajnóg elektrycznych poprzez licencjonowanie - dostosowanie liczby maksymalnej liczby hulajnóg do liczby mieszkańców i umożliwienie samorządom obligowania operatorów do utrzymywania porządku (pilnowania, by hulajnogi były parkowane w wyznaczonych do tego miejscach);
- Wzmocnienie i rozbudowanie narzędzi przeznaczonego dla samorządów wsparcia finansowego na poprawę bezpieczeństwa pieszych, w tym:
 - o rozbudowanie programów takich jak „Bezpieczny pieszy – wyposażenie przejść dla pieszych i wyposażenie szkół w zakresie edukacji komunikacyjnej” tak, aby w kosztach kwalifikowanych mieściła się edukacja nie tylko dzieci i młodzieży, ale też kierowców, a ponadto także koszty inwestycyjne, tj. roboty drogowe (często konieczne np. przy budowie azyli dla pieszych) czy doświetlanie przejść dla pieszych (często konieczne dla poprawy widoczności i zwiększenia bezpieczeństwa pieszych po zmroku, w tym dzieci wracających ze szkół),
 - o stworzenie programu służącego wzmocnieniu kadr samorządów i zwiększaniu kwalifikacji w zakresie dbania o komfort i bezpieczeństwo ruchu pieszego, w tym o jakość infrastruktury dla pieszych. Taki program powinien obejmować dofinansowanie szkoleń dla pracowników pełniących funkcje oficerów pieszych, pełnomocników ds. pieszych lub urzędników zajmujących inne stanowiska z zakresem obowiązków obejmującym sprawy związane z ruchem pieszym, a także dofinansowanie tworzenia i utrzymania tego typu stanowisk.

Apel popierają:

Bydgoski Ruch Miejski, Federacja Piesza Polska, Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych, Fundacja Rodzic w mieście, Fundacja Sendzimira, Green REV Institute, HEAL Polska, Idee przez miasto, Instytut na rzecz Ekorozwoju, Instytut Spraw Obywatelskich, Kongres Ruchów Miejskich, Miasto Jest Nasze, Napraw Sobie Miasto, Polska Zielona Sieć, Polski Alarm Smogowy, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Polski Klub Ekologiczny Okręg Pomorski, Polski Klub Ekologiczny Okręg Wielkopolski Koło w Gnieźnie, Pracownia na rzecz Wszystkich Istot, Rodzice dla Klimatu, Towarzystwo dla Natury i Człowieka

Urząd Miasta Gdańska, Urząd Miasta Gdyni, Gmina Miejska Kraków, Urząd Miasta Łodzi, Urząd Miasta Rybnika, Urząd Miasta Rzeszowa, Urząd Miejski w Sosnowcu, Urząd Miasta Torunia, Urząd Miasta Tychy



Z inicjatywą apelu wyszedł Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki

Adres: Mazowiecka 11/16, 00-052 Warszawa, tel.: 22 827 33 70, mail: pkeom.org@gmail.com