Chcemy normalnego miasta!

BEZ PARTYJNI samorządowcy

MAZOWIECKA WSPÓLNOTA SAMORZĄDOWA

StOP korkom

SAMORZĄDNOŚĆ

GAZETA BEZPŁATNA | WYDANIE SPECJALNE | 13 MAJA 2023
ISSN 2299-7008 | WWW.MWS.ORG.PL/GAZETA

Domagamy się referendum!





czytaj str. 4–5

O co chodzi w pomyśle strefa „tempo 30" ?



czytaj str. 4–5

Miasto 15 minut, komunizm w czystej postaci



Jak się „robi" konsultacje?

czytaj str. 6

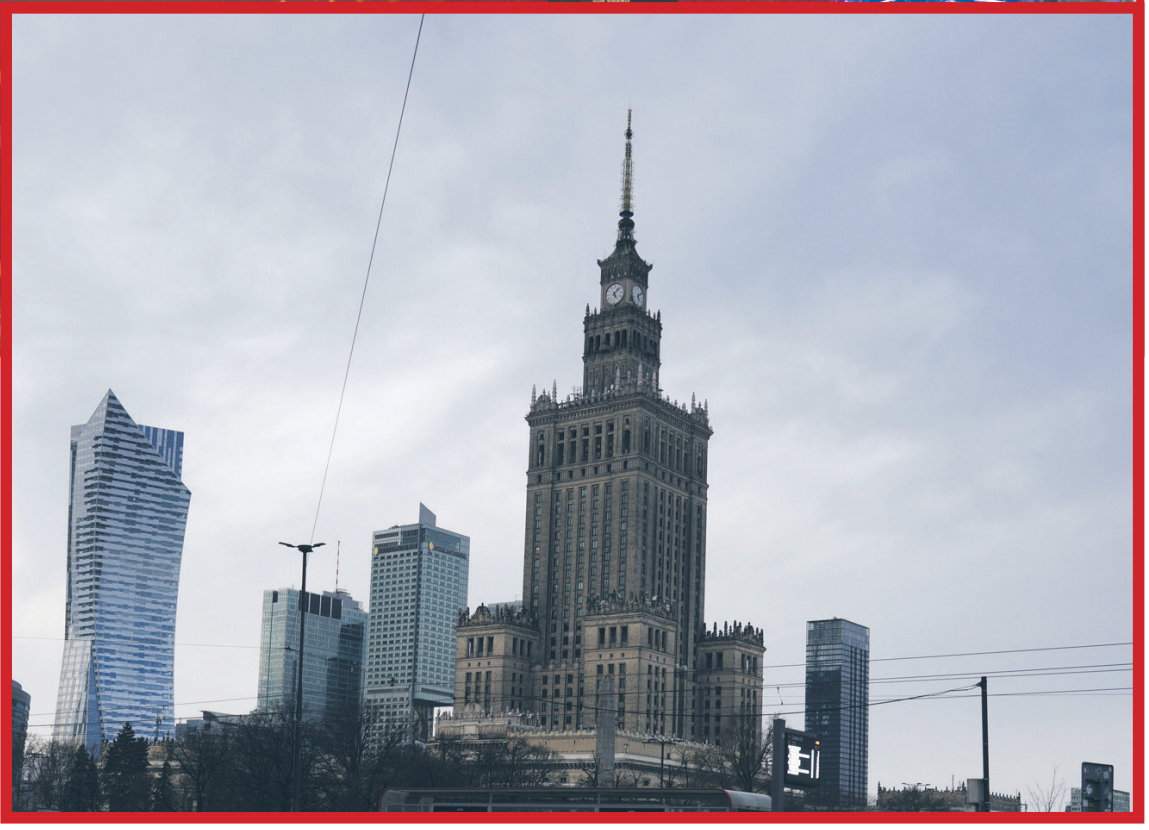


A co jak nas oszukują?

czytaj str. 3

SCT czyli Strefa Czystego Transportu

Warszawa vs Londyn



Nie będzie niczego – twórcom projektu Strefy Czystego Transportu w Warszawie przyświecało hasło wyborcze ekscentrycznego kandydata na prezydenta RP, Krzysztofa Kononowicza. Jeśli uchwała wejdzie w życie, wielu Warszawiaków nie będzie mogło dojechać do własnych garaży - bo możliwość uzyskania przepustki raz na kwartał zakrawa na pomysł z Monty Pythona. To oznaczałoby naruszenie konstytucyjnego prawa własności, nie mówiąc o dyskryminacji osób uboższych i seniorów, będących posiadaczami starszych aut. Londyńscy radni znaleźli lepsze rozwiązanie. Ruch starszych pojazdów w strefie ULEZ ograniczono przez opłaty, pobierane tylko jeśli auto jeździ (jak stoi na parkingu choćby i rok, nie trzeba płacić ani pensa). Pod pałac Buckingham można podjechać nawet Trabantem, o ile jego właściciela na to stać. To zniechęca do jazdy starym dieslem na co dzień, za to nie zmusza do jego pozbycia się - nie prowadzi zatem do wykluczenia komunikacyjnego, które już niebawem objąć może dziesiątki tysięcy warszawiaków…

Karol Mórawski

Egoizm społeczny czyli SCT

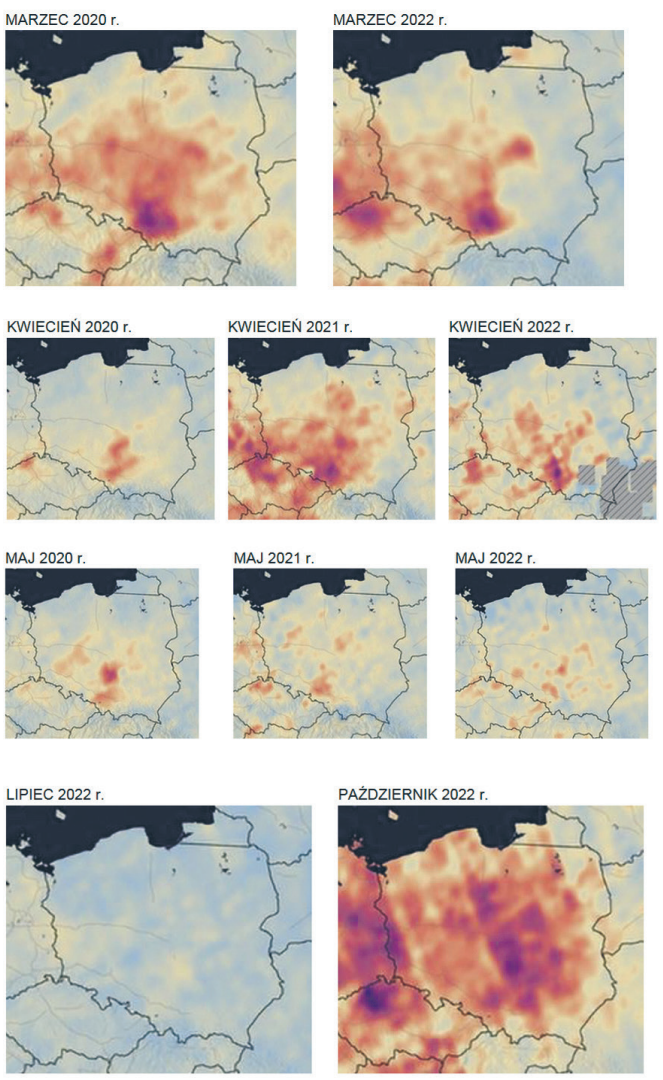
Strefa Czystego Transportu najbardziej uderza w ludzi starszych. Perfidia tego pomysłu polega na tym, że oczywiście jest to dla dobra wszystkich mieszkańców, a może nawet szczególnie dla osób starszych, bo przecież któżby nie chciał oddychać czystym powietrzem. Tylko, że SCT nie rozwiązuje tego problemu. Powietrze nie uznaje granic. Wymiana samochodów spalinowych na elektryczne, owszem lokalnie zmniejsza ilość spalin, ale z drugiej strony zwiększa ilość szkodliwych cząstek powstających z tarcia opon czy klocków hamulcowych. Znacznie cięższe elektryki powodują większe tarcie, więc też nie jest dobrze. Jakość powietrza wiele się nie zmieni, ale życie mieszkańców strefy ulegnie radykalnej zmianie. Legalnie zakupione samochody z dnia na dzień zostaną zakazane. Oczywiście na początek mają to być starsze auta, takie, które często kupują ludzie młodzi jako pierwszy samochód, albo rodziny, kiedy potrzeba większego auta, ale brakuje pieniędzy. Jednak większy problem stanowi to dla seniorów, którzy często mają samochody starszych roczników. Samochody legalnie kupione, zadbane, serwisowane, bo miały starczyć do końca życia. Ładna premia od miasta za oszczędność. Teraz trzeba będzie stare auta oddać praktycznie za darmo i kupić nowoczesny samochód, najlepiej elektryczny. Pytanie tylko czy starszych ludzi będzie na to stać? Ceny takich samochodów są zaporowe dla dużej części pracujących ludzi, a co mówić o emerytach? Pozbyć się oszczędności, czy wziąć kredyt, jeżeli w ogóle go dostaną? Można powiedzieć, że w takim razie niech zrezygnują z posiadania samochodu. Problem w tym, że w pewnym wieku samochód nie jest zachcianką, a koniecznością. Wyjazd po większe zakupy, do lekarza czy na odpoczynek. Dla seniorów samochód jest najlepszym rozwiązaniem ułatwiającym życie. Miasto jest dla wszystkich mieszkańców i powinno dbać o każdego. Szczególną troską powinno otoczyć tych, którzy włożyli ogromny wkład pracy w rozwój tego miasta. Jak mają wyglądać kontakty seniorów, jak ograniczone zostaną ich mobilne możliwości. Izolacja i samotność, bo przecież do seniorów w strefie czystego transportu też nie będzie można przyjechać. Rodzina, opiekunowie również będą ponosić tego koszty. Można spodziewać się wzrostu cen usług, bo przecież samochód jest narzędziem pracy, a jego wymiana zostanie wliczona w koszty usług np. remontowych. Szczególnie boli, że te restrykcje obejmują centrum miasta, czyli tam gdzie jest najwięcej osób, które mieszkają od pokoleń. Teraz okazuje się, że rodziny, które odbudowywały Warszawę, są mieszkańcami drugiej kategorii.

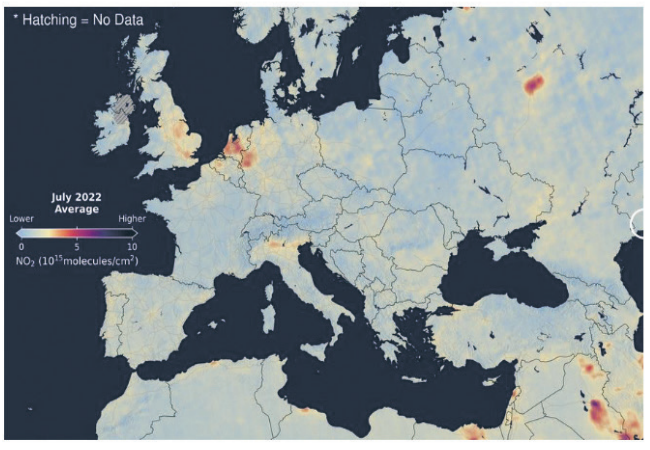
Dariusz Pastor
autowpracy.pl

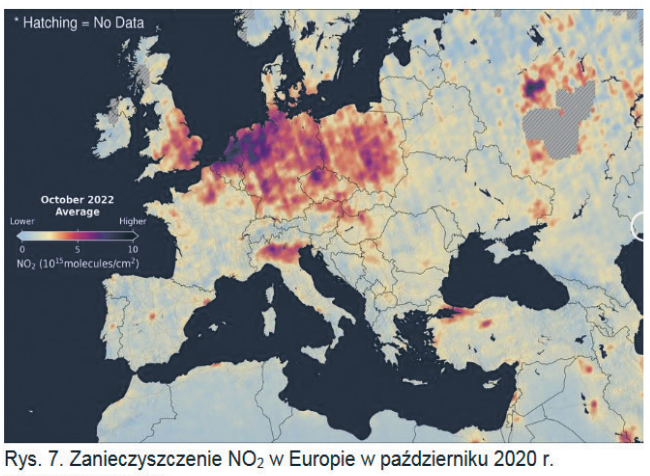


A co jak nas oszukują?









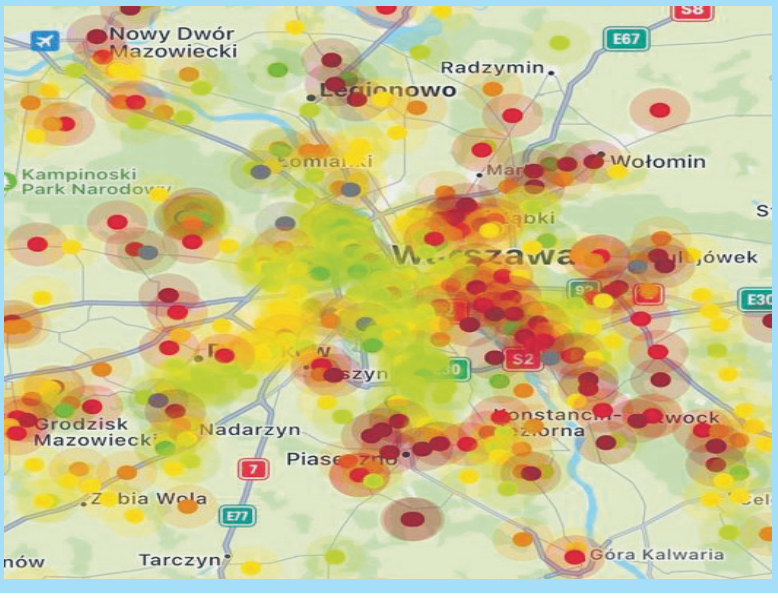
Rys. 7. Zanieczyszczenie NO_2 w Europie w październiku 2020 r.
źródło: dane NASA

Od lat słyszymy o „złych samochodach", które trują nasze dzieci i nas samych. Służy to uzasadnianiu wprowadzanych restrykcji i utrudnień dla zmotoryzowanych. Ponoć trzeba likwidować parkingi, zwężać, zakazywać wjeżdżania do Centrum, bo „prywatne auta zabijają". W całej historii motoryzacji nie było możliwości zweryfikowania w praktyce tej narracji. Jak bowiem zmierzyć zanieczyszczenia wyłącznie aut prywatnych, jeśli po drogach jeżdżą też autobusy, wozy służb, ciężarówki i cała reszta transportu? Tak było do wiosny 2020 r., kiedy w Polsce i Europie wprowadzono całkowity lockdown i nie mogliśmy opuszczać domów „bez ważnego powodu". Dane dostawców rozwiązań dla mobilności, takich jak Apple czy Google, potwierdzają, że ruch aut prywatnych praktycznie zamarł. Stowarzyszenie Lubię Miasto skorelowało dane o ruchu z poziomami zanieczyszczeń monitorowanymi przez czujniki Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska. I co się okazało? Auta prywatne nie mają istotnego statystycznie wpływu na poziom zanieczyszczeń! W Warszawie niektóre zanieczyszczenia pozostały na takim samym poziomie, inne trochę spadły, jednak różnica nie uzasadnia aż takich restrykcji. Skoro ruch aut prywatnych obniżył się o 80%, a zanieczyszczenia o góra 7-10%, to potencjalny zysk z praktycznie zakazu ruchu aut prywatnych nie usprawiedliwia wyrzeczeń, jakie musieliby ponieść wszyscy Warszawiacy. Zwolennicy teorii o „trujących autach" powiedzieli: „no dobra, może poziomy pyłów nie spadły, ale to NO2 truje najbardziej!". Poprzednie badanie również wykazało niewystarczającą korelację, jednak porozumienie Stop Korkom postanowiło rozwiać wszelkie wątpliwości, posługując się danymi z pomiarów satelitarnych amerykańskiej agencji badań kosmicznych NASA. Porównując marzec z roku lockdownu z marcem 2022 r. widzimy, że średni poziom zanieczyszczenia NO2 na terenie naszego kraju był wyższy w czasie, gdy większość Polaków pozostawała w domach i nie korzystała z aut. W kwietniu widać jedynie niewielki wzrost zanieczyszczenia NO2 w roku 2022 w stosunku do 2020. Jednak w 2021 r. wyniki są znacząco wyższe. Dlaczego? Odpowiedź daje Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej: „Średnia obszarowa temperatura powietrza w kwietniu 2021 r. wyniosła 6,0°C i była aż o 2,6°C niższa od średniej wieloletniej dla tego miesiąca. Kwiecień 2021 r. meteorolodzy zaliczają do miesięcy ekstremalnie chłodnych". Wszelkie wątpliwości o prawdziwym źródle zanieczyszczeń rozwiewa porównanie miesięcy letnich, gdy praktycznie nie występują, z zimowymi, w których ich poziom jest wysoki. Spójrzmy też na całą Europę. W krajach Beneluksu, stawianych za wzór zmuszania obywateli do pozbywania się aut, i w Londynie, również stosującym daleko idące restrykcje, zarówno latem, jak i zimą, poziomy NO2 są kilkukrotnie wyższe niż w Warszawie! Zebrane przez NASA dane satelitarne jednoznacznie potwierdzają więc że:

- Najwięcej zanieczyszczeń powietrza NO2 powoduje ogrzewanie budynków;
- Ruch aut prywatnych nie ma istotnego wpływu na ich poziom.

Paweł Skwierawski
/Stop Korkom/

9 lutego – dzień jak codzień



Dziś najlepsze powietrze jest tam, gdzie najwięcej samochodów. A z kolei fatalne (nawet 500% normy) jak zwykle na obrzeżach, gdzie samochodów jest o wiele mniej, za to jest dużo pieców. Aktywiści miejscy muszą mieć niezłego errora 404 widząc tę mapę. Smog typu londyńskiego to wina pyłów zawieszonych, czyli tzw. kopciuchów i pochodzącej z nich niskiej emisji. Potwierdza to szereg badań i opracowań naukowych. Warszawa, zamiast walczyć z autami, powinna wziąć się za piece.

Jakub Dobromilski
prezes Fundacji
Starzyńskiego

Pora osiodłać psa

Władze naszego miasta zachęcają do korzystania z różnych środków transportu, w tym jazdy na rowerze i spacerów. Do tego stopnia, że za wszelką cenę chcą wyeliminować z naszych ulic samochody. To nie jest żart. Zamiast pojechać po zakupy, odwieźć dzieci do szkoły w drodze do pracy, dostarczyć towar czy zawieźć kogoś do lekarza masz drogi mieszkańcu wsiąść na rower (najlepiej w zimę), a jak nie masz roweru, to władze miasta zachęcają do spaceru. Pani rzecznik ratusza Monika Beuth tak widzi naszą przyszłość:

- „Ten projekt nie obejmuje dużych ulic rozprowadzających ruch po mieście, ulic tranzytowych, ulic, którymi przemieszczamy się z dzielnicy do dzielnicy, tam nikt nie będzie państwu proponował stref Tempo 30. Powstanie tam, gdzie chodzą ludzie z psami i dzieciaki na rowerkach, na hulajnogach itd."

Pani rzecznik, która mieszka pod Warszawą, dziękujemy za informację. Pozostaje nam osiodłać psa. Strefa Płatnego Parkowania to tylko wstępne pieszczoty. Tempo 30 spowoduje jeszcze większe korki, znikanie w tysiącach sztuk miejsc postojowych. Musimy wspólnie takie plany zatrzymać.

Grzegorz Wysocki
Zastępca Burmistrza Dzielnicy Ochota,
Mazowiecka Wspólnota Samorządowa



Strefy tempo 30 mają masę wad



Strefa tempo 30 to obszar, na którym maksymalna dozwolona prędkość wynosi 30 km/h. Zwykle stosowany jest w obszarach miejskich. Poniżej przedstawiam 15 potencjalnych wad strefy tempo 30, jednak warto zaznaczyć, że nie wszystkie będą miały równie duże znaczenie w różnych kontekstach i lokalizacjach. Źródła pochodzą z lektury fachowych opracowań w Europie.

1. Wolniejszy przepływ ruchu - zredukowane prędkości wpływają na czas podróży;
2. Zwiększone korki - szczególnie podczas godzin szczytu;
3. Frustracja kierowców - mniejsza prędkość może prowadzić do niecierpliwości;
4. Wyższe emisje spalin - dłuższy czas jazdy może powodować większe zużycie paliwa;
5. Koszty implementacji - oznakowanie, zmiany infrastruktury;
6. Trudności w egzekwowaniu przepisów - zwłaszcza na dużych obszarach;
7. Brak ujednoliconej strategii - różnice w podejściu i efektywności między krajami;
8. Ograniczenia dla służb ratunkowych - czas reakcji może wzrosnąć;
9. Niemożność spełnienia potrzeb transportu publicznego - potencjalne opóźnienia;
10. Bariera dla rozwoju gospodarczego - opóźnienia w dostawach towarów i usług;
11. Wpływ na turystykę - ograniczenie prędkości może wpłynąć na atrakcyjność niektórych miejsc;
12. Wzrost liczby wykroczeń - kierowcy mogą być bardziej skłonni do przekraczania prędkości;
13. Wpływ na samochody elektryczne - niewłaściwe dostosowanie może prowadzić do obniżenia efektywności energetycznej;
14. Utrudnienia dla rowerzystów - spowolniony ruch samochodowy może zwiększyć konflikty;
15. Potrzeba edukacji i przekształcenia zachowań kierowców - zmiana nawyków jazdy.

W przypadku rozważania wprowadzenia strefy tempo 30 ważne jest dokładne przeanalizowanie lokalnych warunków, potrzeb i kontekstu, a także uwzględnienie zarówno wad, jak i korzyści tego rozwiązania. Podejmowanie decyzji powinno opierać się na konsultacjach z lokalnymi społecznościami, ekspertami ds. transportu, urbanistyki oraz środowiska, aby jak najlepiej dostosować rozwiązania do potrzeb mieszkańców i miasta.

Janusz Zubrzycki



Oślepiające progi w strefie"30"



Oślepiony zbyt mocnymi światłami kierowca, nawet po minięciu drugiego pojazdu, jeszcze przez co najmniej kilkadziesiąt sekund będzie widział znacznie gorzej, narażając siebie i innych użytkowników drogi na poważne niebezpieczeństwo podczas jazdy. Kierowca oślepiający innych prowadzących pojazdy popełnia wykroczenie, za które może być ukarany mandatem w wysokości 300 złotych i mieć zabranych kilka karnych punktów. Wyjątkiem od tego przepisu są strefy z ograniczeniem prędkości do 30 kilometrów na godzinę. Kierowca przejeżdżający przez strefę siłą rzeczy musi pokonać kilka progów zwalniających. Wjeżdżając na próg światła pojazdu kierują się ku górze, oślepiając innych kierowców, nawet tych jadących w dość sporej odległości. Warto wspomnieć, że użytkownikami drogi są też rowerzyści, którzy również są oślepiani. Samochody przejeżdżają przez progi bardzo wolno, dlatego też czas oślepiania jest długi i mocny. Progi, mające zapewnić bezpieczeństwo na drodze, działają wręcz odwrotnie i łatwiej o wypadek w bezpiecznej strefie pomimo ograniczenia prędkości niż tam, gdzie ograniczenia nie ma.

Sergiusz Kornatowski
wio.waw.pl



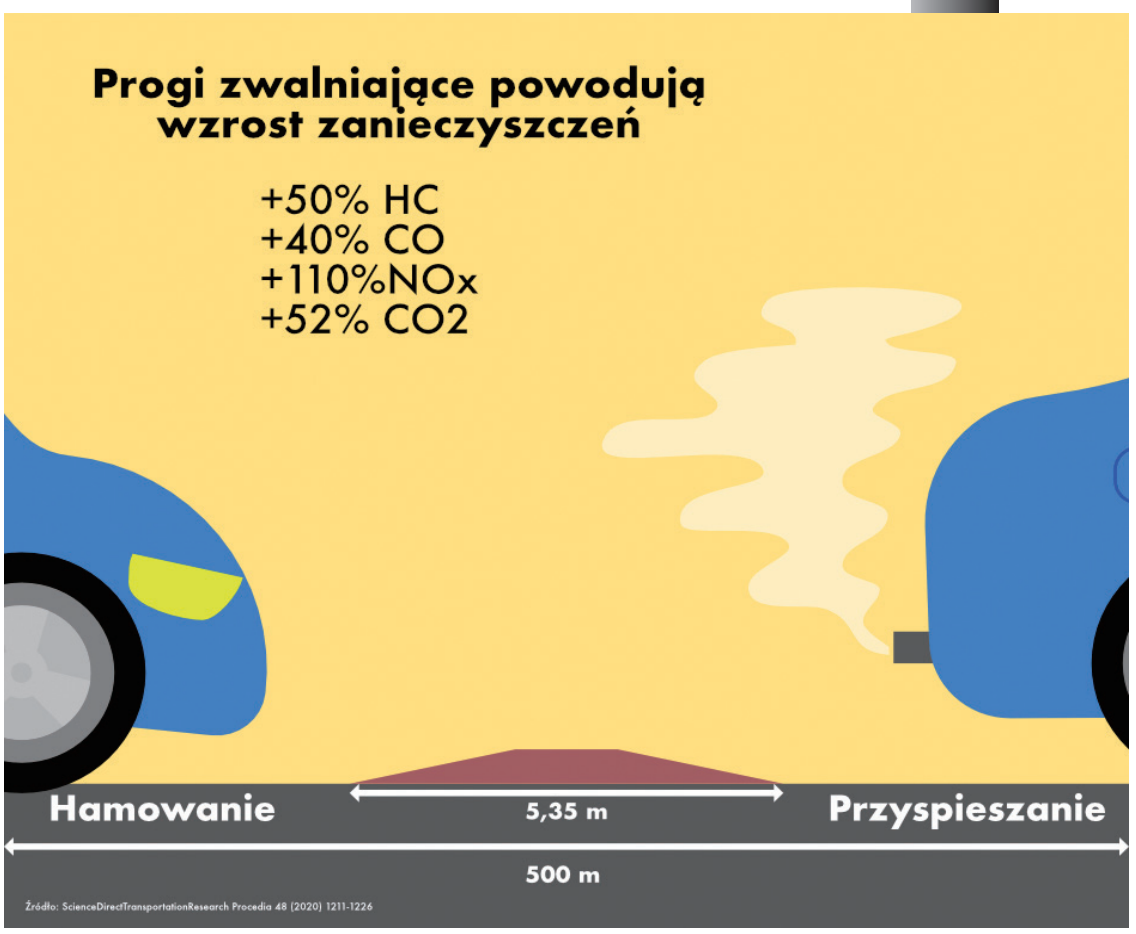
10 powodów dlaczego strefa 30 to zło

Poruszanie się maksymalnie 30 km/h w strefach wymuszać będą nie tylko znaki, ale i fizyczne przeszkody uniemożliwiające szybszą jazdę: progi spowalniające, wysepki, mijanki (celowe wymuszenie ruchu naprzemiennego), esowanie itp. Strefa to zło, ponieważ:

1. Gdy na ulicy jest ograniczenie do 30 km/h, rowerzyści i kierujący hulajnogami, którzy w świetle prawa nie muszą znać przepisów, mają obowiązek jechać jezdnią miedzy autami;
2. Tworzenie rozwiązań kolizyjnych (mijanki) też nie poprawia bezpieczeństwa, jedynie powoduje zwiększenie ryzyka;
3. Zwężenia, esowanie itp. wydłużają czas dojazdu Pogotowia, Straży Pożarnej i innych służb, które mają również problem wyminąć się w okolicy wypadku. To zagrożenie życia!;
4. Kogo ma chronić Tempo 30, skoro to nie jest Strefa Zamieszkania, więc piesi mają zakaz chodzenia po jezdni?;
5. Mówienie o przeżywalności ofiar przy 30 km/h to demagogia, bo nigdy auto nie uderza pieszego z prędkością, którą jechało. Zwykle kierowca próbuje hamować;
6. Zapłacimy za to wszyscy, ponieważ pojazdy będą zużywać więcej paliwa, w tym transport, dostawcy, czy usługodawcy;
7. Likwidacja miejsc parkingowych w strefie celem zrobienia esowania zmusi kolejnych mieszkańców do pozbycia się aut;
8. Wprowadzanie zakazów, których ludzie nie rozumieją, powoduje deprecjację prawa;
9. Samorząd ponoć nie ma na nic pieniędzy. Czy nie ma ważniejszych wydatków?;
10. Bezsensownym kosztem jest niepotrzebne niszczenie zawieszeń aut na progach i wyniesionych skrzyżowaniach.

Paweł Skwierawski
/Stop Korkom/







Tempo 30- Po co? Za ile?

Poprawa bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg to jedna z przesłanek wprowadzania Strefy Tempo 30. Niewątpliwie tak jest. Kontakt pieszego z samochodem jadącym 50 km/h a 30 km/h to olbrzymia różnica. Jednak, aby poprawić bezpieczeństwo, trzeba je najpierw oszacować. Mam na myśli statystyki takich zdarzeń. Zapytany o to przeze mnie jeden z głównych pomysłodawców projektu, pan Tamás Dombi - dyrektor Biura Zarządzania Ruchem Drogowym, odpowiedział z lekką irytacją, że nie posiada takich informacji, ale na pewno Tempo 30 poprawi sytuację.

Nie lepiej jest w kwestii finansowania tego projektu. Wielokrotnie pytaliśmy autorów o to, ile Strefa tempo 30 będzie kosztować. Jedyną odpowiedź jaką otrzymaliśmy to, że nie wiadomo.

Grzegorz Wysocki
Zastępca Burmistrza Dzielnicy Ochota,
Mazowiecka Wspólnota Samorządowa



SAMORZĄDNOŚĆ

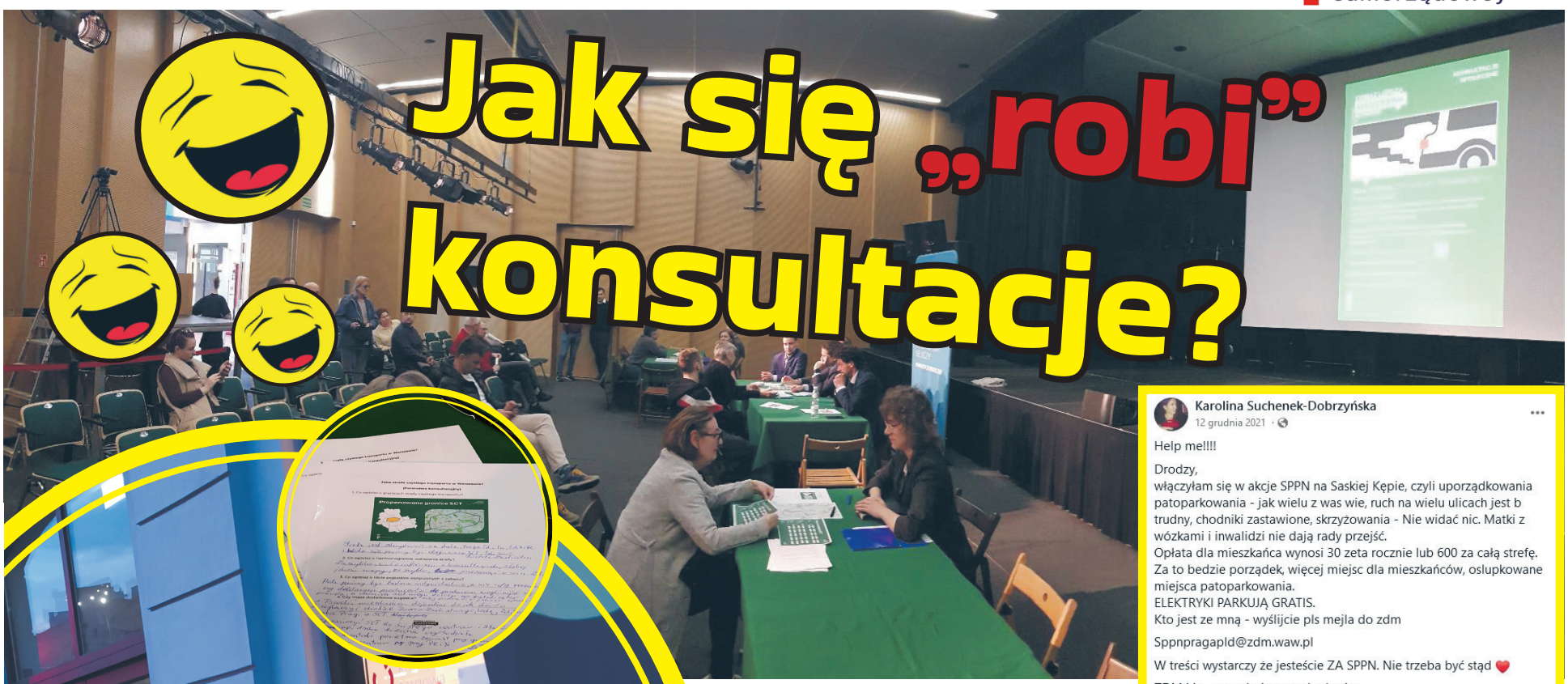
Gazeta MazowieckiejWspólnoty Samorządowej
Redaktor Naczelny Paweł Dąbrowski
p.dabrowski@mpgmedia.pl

Biuro MWS
ul. Koszykowa 24 lok. 12
00-553 Warszawa
biuro@mws.org.pl
www.mws.org.pl

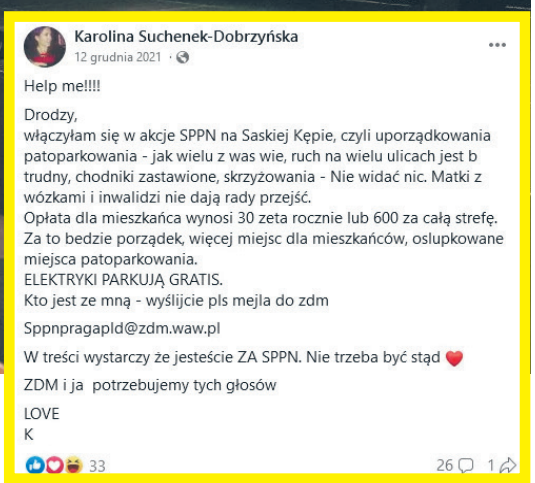
Druk: Polska Press Sp. z o.o.
Oddział Poligrafia, Drukarnia w Sosnowcu

Redakcja nie zwraca tekstów niezamówionych i nie gwarantuje ich publikacji. Zastrzegamy sobie prawo dokonywania skrótów i korekty językowej. Za informacje zawarte w reklamach redakcja nie odpowiada.

Jak się „robi” konsultacje?







Karolina Suchenek-Dobrzyńska
12 grudnia 2021

Help me!!!!

Drodzy,
włączyłam się w akcje SPPN na Saskiej Kępie, czyli uporządkowania patoparkowania - jak wielu z was wie, ruch na wielu ulicach jest b trudny, chodniki zastawione, skrzyżowania - Nie widać nic. Matki z wózkami i inwalidzi nie dają rady przejść.
Opłata dla mieszkańca wynosi 30 zeta rocznie lub 600 za całą strefę. Za to bedzie porządek, więcej miejsc dla mieszkańców, oslupkowane miejsca patoparkowania.
ELEKTRYKI PARKUJĄ GRATIS.
Kto jest ze mną - wyślijcie pls mejla do zdm

Sppnpragapld@zdm.waw.pl

W treści wystarczy że jesteście ZA SPPN. Nie trzeba być stąd ❤️

ZDM i ja potrzebujemy tych głosów

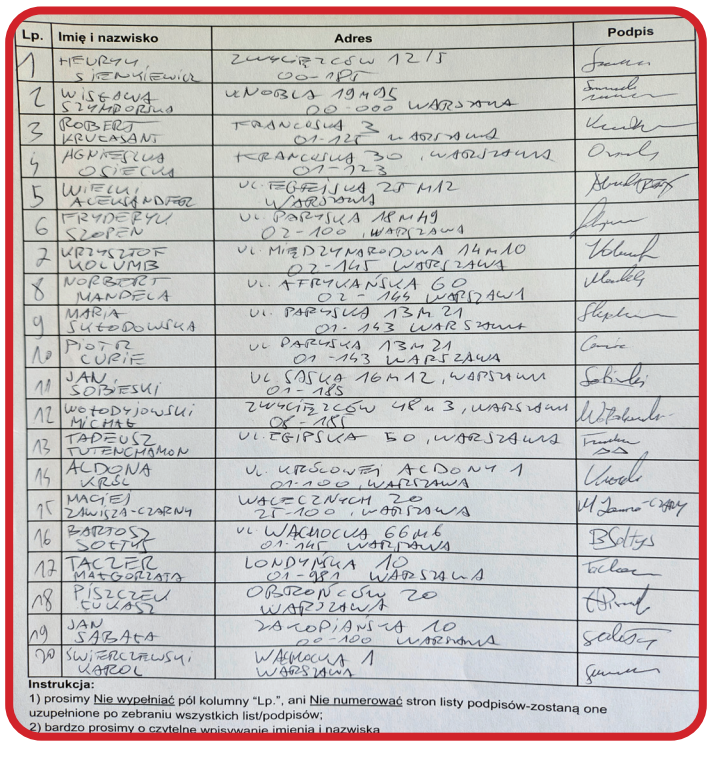
LOVE
K

33 26 1

Gdzieś w świecie się je przeprowadza, pyta zainteresowanych o zdanie, w Warszawie się je PISZE. Klasyczny widok na spotkaniach konsultacyjnych, to grupa smutnych urzędników i kilkoro mieszkańców. Za każdym razem, w każdej dzielnicy te same twarze, tak zwani aktywiści miejscy. Towarzystwo wzajemnej adoracji. Normalni mieszkańcy, ci, których konsultacje dotyczą najbardziej, w tym czasie są w pracy lub zwyczajnie nie mają pojęcia, że gdzieś za ich plecami ktoś się za nich wypowiada. A wypowiada się niekoniecznie tak, jakby sobie tego życzyli. W Warszawie przeprowadza się rocznie około 60 konsultacji społecznych. Większość z nich dotyczy planów zagospodarowania przestrzennego. Ale są też i takie, które dotyczą nas wszystkich. Ba! Nawet okazuje się, że mogą mieć ogromny wpływ na nasze życie, jak np.: Tempo 30, wprowadzenie strefy płatnego parkowania, czy wprowadzenie Strefy Czystego Transportu . Tyle, że okazuje się to już post factum, kiedy te pseudo ustalenia zostaną wprowadzone w życie. Tylko skąd wziąć te jedynie słuszne ustalenia, których mieszkańcy by nawet pod wpływem przeróżnych substancji nie wypowiedzieli? Wystarczy NAPISAĆ. Zwykłego maila, byle pod tezę, bo przecież „ZDM i ja potrzebujemy tych głosów”. Jak to się robi, widać na zdjęciu obok. Wszak już klasyka filmowa uczy, że „sąd sądem, a sprawiedliwość musi być po naszej stronie”.

Barbara Domańska
radna Dzielnicy Praga Północ

Afera podpisowa na Saskiej Kępie



Lp.	Imię i nazwisko	Adres	Podpis
1	HENRYK SIENKIEWICZ	ZWYCIĘZCÓW 12/5 00-182	
2	WISŁAWA SZYMBORSKA	NOBLA 19 M 15 00-000 WARSZAWA	
3	ROBERT KRUCZAŃSKI	FRANCUSKA 3 01-122 WARSZAWA	
4	AGNIESZKA OSIECKA	FRANCUSKA 30, WARSZAWA 01-223	
5	WIELKI ACEK MODER	UL. EGEJSKA 25 M 12 WARSZAWA	
6	FRYDERYK SZOPEN	UL. PARYSKA 18 M 49 02-100, WARSZAWA	
7	KRZYSZTOF KOLUMB	UL. MIĘDZYNARODOWA 14 M 10 02-145 WARSZAWA	
8	NORBERT MANDELA	UL. AFRYKAŃSKA 60 02-165 WARSZAWA	
9	MARIA SKŁODOWSKA	UL. PARYSKA 13 M 21 01-163 WARSZAWA	
10	PIOTR CURIE	UL. PARYSKA 13 M 21 01-163 WARSZAWA	
11	JAN SOBIESKI	UL. SASKA 16 M 12, WARSZAWA 01-185	
12	WOŁODYJOWSKI MICHAŁ	ZWYCIĘZCÓW 48 M 3, WARSZAWA OK-185	
13	TADEUSZ TUTENCHAMON	UL. EGIPSKA 50, WARSZAWA	
14	ALDONA KRÓL	UL. KRÓLOWEJ ALDONY 1 01-100, WARSZAWA	
15	MACIEJ ZAWISZA-CZARNY	WAŁECZNYCH 20 21-100, WARSZAWA	
16	BARTOSZ SOTTYS	UL. WAŁOWICA 66 M 6 01-145 WARSZAWA	
17	TACZER MAŁGORZATA	LONDYŃSKA 10 01-981 WARSZAWA	
18	PISZCZEK ŁUKASZ	OBROŃCÓW 20 WARSZAWA	
19	JAN SABAŁA	ZAKOPIAŃSKA 10 00-100 WARSZAWA	
20	ŚWIĘTOCHOWSKI KAROL	WAŁOWICA 1 WARSZAWA	

Instrukcja:
1) prosimy Nie wypełniać pól kolumny "Lp.", ani Nie numerować stron listy podpisów-zostaną one uzupełnione po zebraniu wszystkich list/podpisów;
2) bardzo prosimy o czytelne wpisywanie imienia i nazwiska

Mieszkańcy nie popierali strefy płatnego parkowania, więc za „petycją” o jej wprowadzenie podłożono podpisy i PESEL-e sprzed wielu lat!

Aby zabiegać o strefę płatnego parkowania u radnych miasta, członkowie zarządu rady osiedla Saska Kępa, na czele z jej przewodniczącą, w listopadzie złożyli do Rady W-wy petycję, w której posłużyli się podpisami zebranymi w 2014 r. w innej sprawie. Formalnie z petycją wystąpiło „Stowarzyszenie Mieszkańców Saskiej Kępy”, które założył w 2021 r. Jakub Cz. z Miasto Jest Nasze. Kandydaci z jego listy w czerwcu objęli 12 z 21 mandatów w radzie osiedla, z wynikami ok. niespełna 300 głosów na 40 tys. mieszkańców Saskiej Kępy. Członkowie zarządu rady osiedla, wybrani z listy „Stowarzyszenia…” – Ewa K-J, Michał O, Robert M-M, aktywista z północno praskiego „Porozumienia Dla Pragi” – chętnie wypowiadali się w mediach na temat petycji „za natychmiastowym wprowadzeniem SPPN”. Pomimo że dokument złożony był w imieniu prywatnego „Stowarzyszenia...”, swoje wypowiedzi firmowali właśnie przy pomocy swoich funkcji w radzie osiedla, twierdząc, że reprezentują „zdecydowaną większość” mieszkańców Saskiej Kępy, która ich zdaniem „od lat domaga się SPPN”. Głosili też, że numery PESEL i dane adresowe osób rzekomo podpisanych pod „ich” petycją są lepsze, bo „zweryfikowane”. Zatajali jednak w swoich wypowiedziach w mediach, że chodziło o podpisy zebrane ponad 8 lat wcześniej, złożone do Burmistrza Pragi-Południe przez inną organizację, z inną treścią i postulatami. Użyli ich bez wiedzy oraz zgody sygnatariuszy, a w dodatku wiele z tych ponad 1650 osób już się z Saskiej Kępy wyprowadziło, nie mówiąc o dosłownie „martwych duszach”…

W tej sprawie zostały zawiadomione Prokuratura, Urząd Ochrony Danych Osobowych oraz sama rada miasta.

Na działania aktywistycznego zarządu rady osiedla powoływali się także wysocy urzędnicy, którym najwyraźniej tak bardzo zależało na forsowaniu wprowadzenia SPPN wbrew woli mieszkańców, że też honorowali ową grupę jako „reprezentację” Saskiej Kępy.

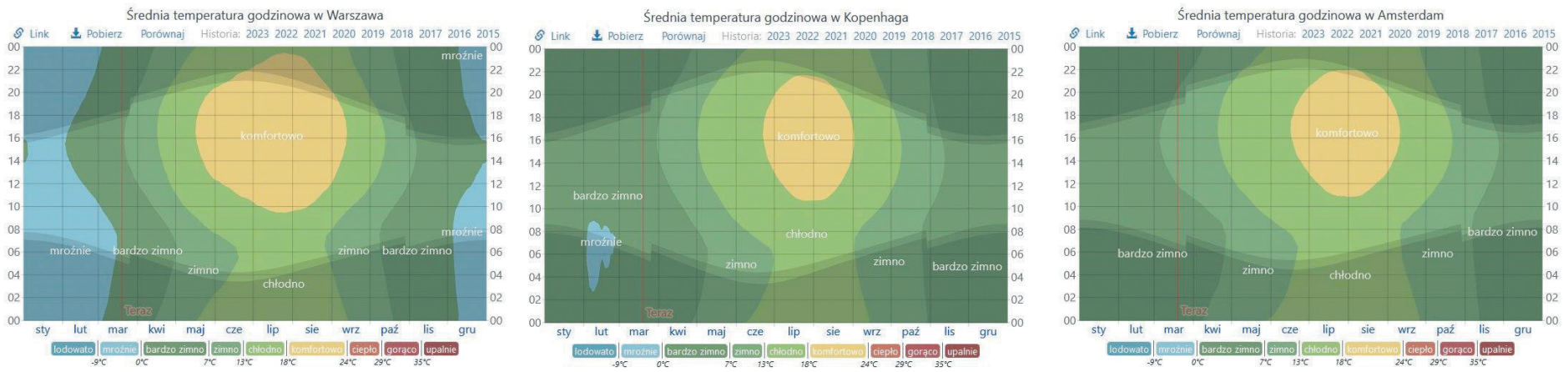
Rady osiedli są najniższym doradczym szczeblem samorządowym. W Warszawie wybory na tym poziomie cechują się bardzo niską frekwencją – na Saskiej Kępie zaledwie 12 kandydatom z listy „Stowarzyszenia…” wystarczyło od 271 do 325 głosów, by zdobyć mandaty.

Dlatego cała ta sprawa niech stanie się przestrogą dla mieszkańców innych dzielnic Warszawy – uważajcie, aby i u was pseudoaktywiści nie dorwali się do funkcji samorządowych w taki sposób i nie rościli sobie prawa do decydowania za większość normalnych mieszkańców w ważnych życiowych sprawach!

Grzegorz Zadworny



Warszawa to nie Amsterdam czy Kopenhaga



Średnia temperatura godzinowa, z przedziałami oznaczonymi różnymi kolorami. Cieniowane nakładki oznaczają noc i zmierzch cywilny.

Dlaczego w Warszawie rowery nigdy nie będą stanowić całorocznego środka transportu dla znacznej części mieszkańców, tak jak w Kopenhadze czy Amsterdamie? Odpowiedzią są dwie rzeczy: odległości i klimat.

Po pierwsze, Warszawa jest o wiele większa niż te miasta - liczy 517 km^2. A więc wszędzie jest o wiele dalej, co skutecznie ogranicza atrakcyjność roweru jako środka transportu.

Po drugie - klimat. Powyżej zestawienie temperatur chwilowych dla Warszawy oraz obu ww. miast. Widać różnicę? Na pierwszy rzut oka. Temperatury chwilowe w godzinach porannego szczytu są w Warszawie o wiele bardziej niekorzystne w sezonie grzewczym, niż w tych dwóch ulubionych miastach miejskich aktywistów. W klimacie warszawskim, przy warszawskich odległościach, rower jest i zawsze będzie sezonowym, nie całorocznym, środkiem transportu. I żadne zaklinanie rzeczywistości, żadne głodne kawałki rowerowych aktywistów o „infrastrukturze", żadne magiczne zaklęcia w stylu: „zbuduj ścieżki rowerowe a rowerzystów przybędzie", z książek dla fanatyków pokroju „Jak rowery mogą uratować świat", nie zmienią tej sytuacji. Dojeżdżanie rowerem zimą w Warszawie jest masochizmem i nigdy nie zdobędzie szerszej popularności.

Jakub Dobromilski
Prezes Fundacji Starzyńskiego



Na kłopoty SAMOCHÓD



Jest luty 2022 roku. Rosjanie atakują Ukrainę. Stają u bram stolicy. Setki tysięcy mieszkańców Kijowa jest zmuszonych z godziny na godzinę ewakuować się w bezpieczne miejsce. O powodzeniu całej akcji decyduje dostęp do samochodu, paliwa oraz drożność dróg i ulic ogarniętego wojną miasta. Wypieramy ze swojej świadomości realne zagrożenie, jakie może spotkać Warszawę. Mamy nadzieję, że nigdy nie spotka nas to, co stało się w Ukrainie. Jednak wykluczyć takiego zdarzenia w dzisiejszych czasach nie można. Gdzie będą wtedy ci, dla których miała skończyć się historia? Miejmy nadzieję, że zarówno oni, jak i my nie będziemy maszerować na piechotę.

Grzegorz Wysocki
Zastępca Burmistrza Dzielnicy Ochota,
Mazowiecka Wspólnota Samorządowa

Aktywista Rowert



Pan Rowert to pochodzący ze Szczecina aktywista miejski - jak sam siebie określał, mimo że jego działania z dobrem mieszkańców Warszawy nie miały zbyt wiele wspólnego, chodziło raczej o realizację pseudo-ekologicznej ideologii niewielkiej grupki agresywnych zapaleńców i zrobienie kariery w urzędach miasta, a może nawet i w jakimś ministerstwie. Ideologia jego i organizacji Zielone Mazowsze, do której należy, da się sprowadzić do stwierdzenia, że samochody (blachosmrody wg aktywistów) to zło i truciciele środowiska, należy odebrać Warszawiakom możliwość ich posiadania i zmusić do jazdy rowerem, komunikacją lub chodzenia piechotą. Od kilku lat, razem z podobnymi sobie kolegami i koleżankami, „uszczęśliwia" mieszkańców Warszawy projektami, które składa do Budżetu Obywatelskiego, następnie skrzykuje „aktywistów" z innych dzielnic, a nawet miast, żeby głosowali za projektem w Internecie, gdzie nikt tego nie weryfikuje. Projekt idzie do realizacji, znikają miejsca do parkowania, pojawia się niebezpieczny kontraruch rowerowy i wszechobecne szpetne słupki. Podobnie miało być na ul. Dąbrowskiego na Mokotowie, ale prawdziwi mieszkańcy jakimś cudem zorientowali się, co się święci i zorganizowali protest. Na protest przyjechał Rowert tłumaczyć, w jego mniemaniu, „ciemnym ludziom" dobrodziejstwa swojego projektu. Mieszkańcy natychmiast zorientowali się z kim mają do czynienia. Z natury tchórzliwy Rowert, widząc ich złość, wskoczył na swój bicykl i zaczął uciekać „bezpiecznym kontaruchem" na zbyt wąskiej ulicy. Mało brakowało a wpadłby pod jadący z przeciwka samochód.

Piotr Guzek
/Stop Korkom/

Miasto 15 minut – komunizm w czystej postaci



- **Wszystko w zasięgu 15 minut**
- **Zero samochodów, jeden komplet ubrań, robaki i daleko na lotnisko**
- **Pełna równość, mieszkanie gwarantowane i wszystko państwowe.**

Koncepcja miasta 15 minut, czyli idei, zgodnie z którą wszelkie usługi są dostępne w promieniu 15 minut spacerem od miejsca zamieszkania, funkcjonuje już od dawna w większych i mniejszych miastach. W praktyce większość usług, takich jak szkoły, szpitale czy przedszkola, jest dostępna w tej odległości. Próba wprowadzenia tej idei w sposób administracyjny może sugerować chęć ograniczenia transportu miejskiego i zamknięcia ludzi w enklawach, co przypomina sytuację w Chinach podczas pandemii COVID-19 i jest jedną z wytycznych raportu C40 Cities Climate Leadership Group. Jak twierdzą zwolennicy tej doktryny, powoduje ona brak konieczności poruszania się samochodem, co zmniejsza emisje dwutlenku węgla, chroni środowisko, a także poprawia bioróżnorodność. Takie ograniczenia łamią wolności obywatelskie, prawa człowieka i prawo do swobodnego przemieszczania się. Ludzie powinni mieć możliwość wyboru, czy chcą korzystać z usług w swojej dzielnicy, czy też pojechać do restauracji lub kina w innej części miasta. Wprowadzenie takiej koncepcji wydaje się być oderwane od rzeczywistości, ponieważ musiałoby sztucznie stworzyć bariery pomiędzy dzielnicami i ograniczyć swobodę przemieszczania się. Próba wprowadzenia koncepcji tzw. „miasta 15 minut" jest ideą pochodzącą ze skrajnie lewicowych środowisk, okalających obecne władze ratusza. Warto zauważyć, że takie koncepcje naruszają podstawowe wolności zagwarantowane ludziom w Konstytucji. Przykładem takiego działania jest próba implementacji tej idei w planie mobilności Warszawy, jako pochodnej z raportu C40 Cities Climate Leadership Group, który wbrew temu, co mówi prezydent miasta, jest wytyczną, na której miasto planuje oprzeć swoją politykę transportową. Werbalnie co prawda prezydent od tego się odciął, natomiast w dokumentacji planistycznej nic się nie zmieniło. Jeżeli zostanie ona przyjęta i uchwalona, to Warszawiacy mogą się spotkać z potężnymi niespodziankami w niedalekiej przyszłości w Stolicy. Jest mało prawdopodobne, żeby w demokratycznym kraju zrealizowano taką komunistyczną ideę, jednak trzeba pamiętać, że wolność jest odbierana ludziom metodą salami, a nie z dnia na dzień. W związku z tym koncepcja miasta 15 minut, choć już funkcjonująca w praktyce, przekształcona na ideologię, w rzeczywistości ma na celu ograniczenie możliwości przemieszczania się i wolności ludzkiej gwarantowanej konstytucją.

Janusz Zubrzycki



AKTYWISTYCZNY PUNKT WIDZENIA



Rozwój komunikacji publicznej w mieście takim jak Warszawa (czyli mieście dużym, bardzo rozlanym, o mniejszej gęstości zaludnienia i niższym budżecie niż miasta zachodnie) zawsze będzie natrafiać na większe wyzwania niż w miastach zachodnich, stawianych przez aktywistów za wzór. Budżet nie jest tu jedynym problemem - obecnie nawet gdyby Warszawę stać było na zakup taboru i wystawienie takiej liczby brygad, aby wszędzie autobusy kursowały akceptowalnie często (nie stać niestety, możecie mie wierzyć), to nie ma tylu chętnych na posadę kierowcy autobusu, aby te wszystkie brygady obsadzić. Nawet jeśli się da znaczące podwyżki (co oznacza lawinowy wzrost kosztów, bo wtedy trzeba by je dać także obecnym kierowcom), to nie gwarantuje to, iż liczba chętnych do takiej pracy będzie wystarczająca. Naprawdę, ja bardzo chętnie bym widział często jeżdżące tramwaje lub metro od swojego domu do swojej pracy i pewnie mając taką opcję do wyboru, wybrałbym komunikację szynową, należy jednak liczyć się z realiami, a nie porównywać komunikację samochodową ze świata realnego, z komunikacją zbiorową ze świata marzeń. Ostatni kryzys energetyczny pokazał także, że komunikacja zbiorowa jest podatna na problemy związane z kosztem paliw czy energii elektrycznej. Należy spodziewać się wtedy cięcia kursów. Co z tymi, którzy stracą do niej dostęp, a jednocześnie nie będą mieć do dyspozycji samochodu? Mają nie jeździć do pracy i umrzeć z głodu?

Jeśli bowiem mieszkaniec takiej np. Zielonej Białołęki ma do wyboru pojechać do centrum samochodem spod swojego domu albo iść w mróz kilkaset metrów, by czekać na autobus jeżdżący co 20 lub 30 minut (często niepunktualnie, o ile w ogóle łaskawie przyjedzie), a potem mieć problem, by do niego w ogóle wsiąść, bo tak jest zatłoczony (i niekiedy zostać na przystanku), to wybór samochodu będzie z jego punktu widzenia oczywisty. I płacz oraz agresja antysamochodowych aktywistów ani trochę takiej osoby nie przekonają do aktywistycznego punktu widzenia.

Jakub Dobromilski
Prezes Fundacji Starzyńskiego

Matki Polki poranek drogowy



Dzień zaczyna się wcześnie. Pierwsza walka - obudzić trójkę dzieci, wyszykować do przedszkola i żłobka, zapakować do samochodu. Teraz kolej na walkę numer dwa – szykany drogowe. Korek - rzecz oczywista, tysiące ludzi robi to samo co ja. Czas na lądowanie. Przedszkole i żłobek są w dwóch różnych częściach dzielnicy. Najpierw żłobek. Miejsc do parkowania brak, trzeba okrążyć okolicę kilkakrotnie. Później powtórka z rozrywki przy przedszkolu. Uff, udało się. Można jechać do pracy – w korku oczywiście. Takie poranki i doświadczenia jak ja ma tysiące kobiet, które pracę zawodową godzą z wychowywaniem dzieci. Od pewnego czasu miasto stołeczne Warszawa uznało jednak, że to za mało, za prosto, za łatwo. Postanowiło wprowadzić Strefę Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Teraz do intensywnego poranka dopisujemy punkt dodatkowy, walkę numer 3 – poszukiwanie parkomatu, by zapłacić za te 15 min., bo mimo że to ta sama dzielnica, abonament rejonowy już tu nie sięga. Żłobek co prawda jest w środku osiedla, poza drogami SPPN, jednak i na to znalazła się metoda. Wprowadzono identyfikatory dla mieszkańców. Na żłobkowiczów czeka Straż Miejska z mandatem 500 zł.

Zdrowo myślący człowiek zapyta: „Po co tak utrudniać życie swoim mieszkańcom?" Ano po to, by zniechęcać ludzi do samochodu. Wszyscy mają się przenieść na rowery. Nieważne, młody czy stary, zdrowy czy chory, sprawny czy nie. Bierzesz sobie tę trójkę maluchów na ramę i w deszcz, śnieg i wichurę turlasz się do miejsca przeznaczenia. Jakoś nikt nie bierze pod uwagę, że w Warszawie, poza niepracującymi pseudoaktywistami spędzającymi czas na myśleniu jak jeszcze można zepsuć to miasto, żyją ludzie ciężko pracujący, płacący grube podatki, za które ZDM dokupi kolejne słupki i parkomaty.

Barbara Domańska
Radna Dzielnicy Praga Północ

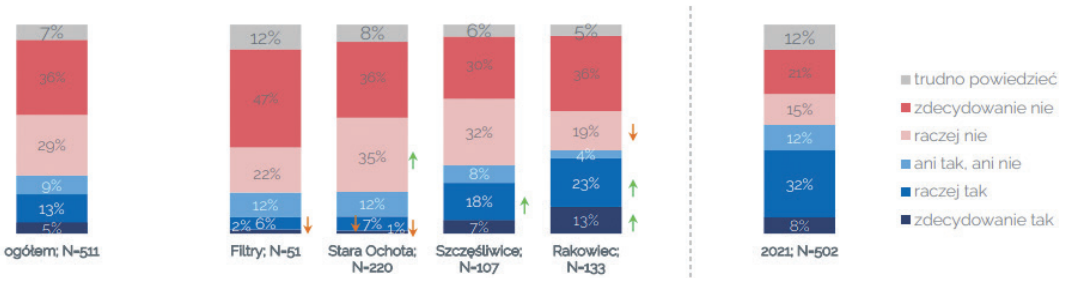


Zwężenie Grójeckiej:

Radykalnie spada liczba zwolenników

2/3 badanych nie popiera zwężania ulicy Grójeckiej

Respondenci w większości opowiedzieli się przeciwko zwężeniu ulicy Grójeckiej. Ponad 1/3 z nich jest zdecydowanie przeciwna takiemu rozwiązaniu. W ubiegłym roku odsetek zwolenników i przeciwników pomysłu był podobny. W pytaniu nie wskazano, o który odcinek ulicy chodzi, ale badani mieszkający bliżej centrum miasta częściej wypowiadali się krytycznie.



Zwężenie Grójeckiej to jeden z bardziej kontrowersyjnych pomysłów ostatnich lat. Badania rok do roku pokazują spadek poparcia dla tego pomysłu. Jaka jest przyczyna tak radykalnej zmiany opinii naszych mieszkańców? Po pierwsze, do mieszkańców dotarła argumentacja, że dopóki nie zostaną zbudowane Aleje Jerozolimskie na odcinku Niemcewicza do placu Zawiszy, to ten pomysł jest szkodliwy i, delikatnie mówiąc, niemądry. Po drugie, za Grójecką odpowiada Zarząd Dróg Miejskich, czyli ta sama instytucja, która odpowiada za wprowadzenie w naszej dzielnicy Stefy Płatnego Parkowania, która nie tylko w ocenie mieszkańców, ale również radnych i zarządu dzielnicy, jest zorganizowana fatalnie. Obserwujemy stanowczy odwrót od pomysłów drogowych, które określam jako „progresywne miasto", lansowane przez aktywistów miejskich, którzy mają decydujący wpływ na ZDM i władze miasta. Inne fragmenty badań, przeprowadzonych tak na Ochocie, jak i w innych rejonach Warszawy, potwierdzają, że opinia publiczna, mimo wielu manipulacji, ma dość zwężania ulic, Stef Płatnego Parkowania, kontra ruchu i wielu innych „ulepszeń" dyskryminujących kierowców.

Badania przeprowadziła na zlecenie Urzędu Dzielnicy Ochota pracownia ABR SESTA w dniach 27.10 – 7.11.2022 techniką CAPI (Computer Assisted Personal Interviewing) wywiad kwestionariuszowy bezpośredni z użyciem tabletu. Próba: N=511 (tylko mieszkańcy Ochoty); w pięciu punktach na terenie dzielnicy.

Grzegorz Zadworny

Skuter zamiast słupka?



Jesteśmy na TAK!

Na warszawskich ulicach słupki mnożą się jak króliki, szpecąc krajobraz oraz stwarzając poważne zagrożenie dla osób starszych i niepełnosprawnych. Osłupkowany chodnik utrudnia przejazd wózkiem inwalidzkim, może być też prawdziwą pułapką dla niewidomych. Argument za słupkowaniem obszarów w pobliżu skrzyżowań i przejść dla pieszych jest zawsze ten sam – uniemożliwić parkowanie samochodów w tych miejscach, gdzie postój jest zabroniony, gdyż zasłania widoczność. W Londynie poradzono sobie z nieprawidłowo parkującymi autami wyznaczając przed skrzyżowaniami i przejściami dla pieszych miejsca postojowe dla motocykli, skuterów, hulajnóg i rowerów. To zarazem znakomity sposób na ograniczenie ruchu aut w centrum – każdy skuter, motorower czy motocykl to jeden samochód mniej na londyńskich drogach, to mniej korków. Czas, by zrozumiały to władze Warszawy, które już dwa lata temu miały udostępnić wszystkie buspasy dla jednośladów, co do dziś nie zostało zrealizowane – najpewniej po ataku ze strony miejskich aktywistów.

Karol Mórawski

Żeby nie było nic!!!





Władze miasta przygotowują Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Warszawy. To najważniejszy dokument decydujący o kierunkach rozwoju naszego miasta. Na podstawie tego dokumentu będą w przyszłości tworzone i zmieniane miejscowe plany zagospodarowania, a w konsekwencji wydawane pozwolenia na budowę, przebudowę i modernizację wszystkich obiektów i urządzeń publicznych znajdujących się w naszym mieście. W projekcie tego dokumentu czytamy: „W studium zakłada się, że kształtowanie podaży miejsc parkingowych będzie realizowane poprzez właściwe określenie wskaźników parkingowych dla poszczególnych funkcji, jednocześnie należy dążyć do ograniczania ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w drogach publicznych na obszarze położonym wewnątrz obwodnicy śródmiejskiej. W rejonach, gdzie zbyt duża ich dostępność może spowodować przeciążenie układu drogowego, a jednocześnie zapewniona jest obsługa komunikacyjna za pomocą wysoko wydajnego transportu zbiorowego, należy dążyć do ograniczania liczby miejsc parkingowych w nowo realizowanych inwestycjach budowlanych." Tak więc w planach jest uzależnienie budowy miejsc parkingowych od atrakcyjności i dostępności komunikacji zbiorowej. To już nie jest szykanowanie samochodów, ale ich eliminacja w naszym mieście. Jeśli koło twojego miejsca zamieszkania jest przystanek autobusu, tramwaju czy metra - masz nie mieć samochodu. To nie jest żart - to jest fakt. Pora temu się przeciwstawić, bo będzie za późno.

Grzegorz Wysocki
Zastępca Burmistrza Dzielnicy Ochota,
Mazowiecka Wspólnota Samorządowa

SCT UDERZY W DZIAŁKOWCÓW

Seniorzy nie jeżdżą dla przyjemności, aby jeździć. Nie jeżdżą nawet codziennie. Jeżdżą wtedy, kiedy muszą. Działki pracownicze to jedna z ulubionych pasji wielu seniorów. Teraz, kiedy nie muszą codziennie chodzić do pracy, mają czas na swoją pasję, dla wielu z nich jest to czas realizacji marzeń. Tak, te roślinki są całym ich życiem. Swoją drogą, to dzięki działkowcom mamy olbrzymie, zadbane tereny zielone. Owszem, codziennie można przyjechać komunikacją i jest to najlepsze rozwiązanie, ale przychodzi wiosna i trzeba zawieźć ziemię, nawóz, narzędzia i sadzonki. Sadzonki, które już od wczesnej wiosny hodowane są na balkonach i parapetach mieszkań emerytów. Jak to zrobić bez własnego samochodu? Nawet młodzi nie chcieliby tego targać autobusem, a co dopiero seniorzy. Taksówka, no cóż, pomijam koszty, ale działkowiec z takim bagażem nie będzie mile widzianym pasażerem. Na jesieni problemy wrócą ze zdwojoną siłą, trzeba przecież przywieźć skrzynki z plonami. Jak to zrobić bez samochodu? Może zostawić pracę całego sezonu, bo realizujemy utopijne plany aktywistów?

Dariusz Pastor
autowpracy.pl





A co z Karetkami?

Ilukrotnie wraz ze znajomymi ze Stopkorkom zwracaliśmy uwagę na niebezpieczeństwa związane z prowadzoną polityką mobilności przez miasto, chór aktywistów miejskich, wraz z samymi urzędnikami, deprecjonowali nasze postulaty, powołując się na mityczne badania oraz zarzucali nam co najmniej herezję. Nie przyjmowali do wiadomości, że wszystkie zwężenia dróg, „słupkoza" oraz faworyzowanie jednej tylko grupy, od której nie wymaga się znajomości prawa ruchu drogowego, prędzej czy później może doprowadzić do tragedii. Wyprzedzając fakty, pozwoliłem sobie zadać pytanie służbom ratowniczym: „Jak na ich pracę wpływają wszystkie wspomniane wcześniej udogodnienia?" Nie musiałem długo czekać, kiedy na moje zapytanie odpowiedziała Kierownik Działu Eksploatacji Pojazdów i Transportu Sanitarnego:
„Uprzejmie informujemy, że jestem po rozmowach z kierowcami ambulansów, którzy zgodnie potwierdzają, że każde zwężenie ulic spowoduje utrudnienie i wydłuży czas dojazdu do pacjenta."
To jedno zdanie, a tak dużo mówi. Każda osoba posiadająca podstawową wiedzę wie, co oznacza czas przy pacjencie, który musi zostać przetransportowany do szpitala. Każdy zawał serca, krwotok, czy wylew to wyścig. Wyścig, aby potrzebujący otrzymał szybką pomoc. Dodajmy jeszcze to, że miasto chce wprowadzić Strefę Tempo 30 na 90% ulic, a jednym z elementów tej strefy są wszechobecne progi zwalniające. Zadajmy kolejne pytania: „Czy pacjent w karetce z obrażeniami wewnętrznymi będzie dobrze się czuł po jeździe po takich wybojach, czy raczej nie? Czy ratownicy, często muszący skorzystać ze sprzętu, aby podtrzymać życie albo po prostu wbić strzykawkę, będą bardziej czy mniej skuteczni, jak będą co chwila podskakiwali? A może karetka musi się dostosować do nowej, chorej wizji aktywu miejskiego i jechać 30km/h? Ciekaw jestem, czy gdyby to ich bliski potrzebował pomocy też by się cieszyli z takich udogodnień?„ Specjalnie nie podałem danych osoby, która to napisała, ponieważ kłóci się to z polityką forsowaną przez ratusz i mogłoby to wpłynąć na karierę zawodową tej osoby.

Ireneusz Sikorski
/Stop Korkom/

300 PROCENT NORMY

Dawno, bardzo dawno temu, inżynierowie w starożytnym Rzymie wymyślili drogi, aby rydwany mogły szybciej i bezpieczniej przemieszczać się z miejsca na miejsce. W czasach nowożytnych drogi znacznie ulepszono, wylewając je asfaltem, aby stały się równe jak stół, ponieważ do takich dróg są przystosowane współczesne samochody. Posiadają one dość skomplikowane instrumenty, zwane potocznie zawieszeniem, mającym zapewnić odpowiedni komfort i bezpieczeństwo podróżnym. Niestety architekci i domorośli konstruktorzy warszawskich ulic wpadli na pomysł spowalniania ruchu, budując w poprzek ulic tak zwane progi zwalniające, zapewniając, że przejazd przez nie jest całkowicie bezpieczny dla pojazdów poruszających się z prędkością 30 kilometrów na godzinę. Niestety nie jest to poparte żadnymi badaniami, a pokonywanie progów z tą prędkością powoduje szybsze zużycie zawieszenia, jak i drobne uszkodzenia podwozia samochodu. Jadąc w mieście, nawet na krótkim odcinku, pokonujemy często kilkanaście progów. Wystarczy to przeliczyć przez ilość dni w roku i wyjdą tysiące. I te tysiące, tyle że w złotych, zostawimy w warsztatach samochodowych, którym ilość zleceń od czasu powstania stref 30 znacznie wzrosła. Naprawa zawieszenia polega na wymianie części na nowe, do których należy doliczyć robociznę. W zależności od modelu, takie naprawy mogą kosztować od kilku, do nawet kilkunastu tysięcy. W średniej klasie samochodu wymiana amortyzatorów, wahaczy, drążków, maglownicy i kilku drobniejszych elementów to koszt około 4000 złotych. Jaka jest rzeczywista cena bezpiecznej strefy 30?

Sergiusz Kornatowski
wio.waw.pl



Chcemy Referendum!!!

Bezpartyjni Samorządowcy, Mazowiecka Wspólnota Samorządowa i Stop Korkom chce w Warszawie doprowadzić do przeprowadzenia referendum gminnego w sprawach transportowych. W Mieście uwidocznił się pomiędzy aktywistami miejskimi, władzami m.st. Warszawy oraz społecznikami i mieszkańcami duży spór w tym zakresie.

W sprawach istotnych dla życia mieszkańców, gdy konkurują ze sobą sprzeczne poglądy, postawy i argumentacje, można odwołać się do instytucji referendum lokalnego. Nie ma to jak oddać podjęcie decyzji w ręce wszystkich mieszkańców Warszawy. Jest to najwyższy przejaw demokratyzacji życia i partycypacji mieszkańców w sprawowaniu władzy.
Mieszkańców naszego Miasta porusza kwestia Stref Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) i braku zgody na rozszerzanie strefy. Nie ma też akceptacji dla wprowadzenia szerokiej Strefy Czystego Transportu (SCT), która spowodowałaby, że duża grupa mieszkańców posiadających swoje samochody, de facto nie mogłaby wjechać do centrum Warszawy lub zostałaby zmuszona do zakupu nowych, elektrycznych, bardzo drogich. Należy uznać, że w swoim zamyśle ma to doprowadzić do wykluczenia transportowego sporej grupy kierowców. Mieszkańcy postulują również o niewprowadzanie na prawie 65% ulic m.st. Warszawy Strefy Tempo30, która spowoduje utratę kolejnych miejsc parkingowych, dodatkowe korki oraz spowolni dojazd karetek, straży pożarnej czy straży miejskiej i policji. Ostatnia sprawa, która poruszona by była w referendum, to wycofanie Warszawy z udziału w organizacji C40 Cities Climate Leadership Group, która lansuje w skali całego świata powyższe rozwiązania oraz chce, aby doprowadzić do ograniczenia jedzenia mięsa, nabiału oraz zakupu ubrań, likwidacji transportu prywatnego i ograniczenie latania samolotem.
Ponieważ nikt nie pyta mieszkańców o zdanie, a jeśli nawet przeprowadzane są konsultacje społeczne, to nie mają one charakteru masowego i niestety nie są w naszej opinii obiektywne, to warto zwrócić się bezpośrednio do Warszawiaków i zapytać ich o zdanie w powyższych sprawach.
Obecnie planujemy zebranie podpisów pod petycją do Rady m.st. Warszawy o zarządzenie referendum gminnego. Jeśli władze miasta odrzucą naszą propozycję referendum, będziemy zmuszeni skorzystać z zapisów ustawy o referendum lokalnym.

Prosimy o poparcie naszego postulatu referendum składając swój podpis na specjalnie przygotowanym blankiecie opublikowanym poniżej.

Demokracja jest dobra, gdy można sprawdzić jak działa!

/-/Dariusz Kacprzak,
Bezpartyjni Samorządowcy
Zastępca Burmistrza Dzielnicy Praga-Północ m.st. Warszawy

/-/Paweł Skwierawski
Inicjatywa Stop Korkom

/-/Grzegorz Wysocki
Mazowiecka Wspólnota Samorządowa
Zastępca Burmistrza Dzielnicy Ochota m.st. Warszawy

Mamy pytania do mieszkańców!

W petycji o przeprowadzenie referendum wnosimy o zadanie następujących pytań:

1. Czy jest Pan/Pani za zakazem tworzenia Stref Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na terenie m.st. Warszawy bez uprzedniego zorganizowania referendum na proponowanym obszarze?

2. Czy jest Pani/Pan za zakazem likwidacji w m.st. Warszawa pasów ruchu służących przemieszczaniu się pojazdów wielośladowych na drogach będących w zarządzaniu gminy lub powiatu?

3. Czy jest Pani/Pan za ograniczeniem możliwości wprowadzenia przez władze m.st. Warszawy Strefy Czystego Transportu w m.st. Warszawa tylko do obszaru oznaczonego w Miejskim Systemie Informacji jako Stare Miasto?

4. Czy jest Pani/Pan za ograniczeniem możliwości wprowadzania przez władze m.st. Warszawy Stref Tempo30 tylko do pasa drogowego będącego w zarządzaniu gminy lub powiatu i przylegającego do budynku placówki oświatowej?

5. Czy jest Pani/Pan za zakazem wprowadzania przez władze m.st. Warszawy kontra pasów i kontra ruchu rowerowego na drogach będących w zarządzaniu gminy i powiatu?

6. Czy jest Pani/Pan za wystąpieniem przez władze m.st. Warszawy z organizacji C40 Cities Climate Leadership Group?



Petycja do Rady m. st. Warszawy o przeprowadzenie referendum

LP	IMIĘ I NAZWISKO	ADRES ZAMIESZKANIA	PODPIS

Państwa dane osobowe nie będą nigdzie publikowane. Będą przetwarzane przez Urząd m. st. Warszawy wyłącznie na potrzeby rozpatrzenia petycji.
Autorem petycji są Bezpartyjni Samorządowcy, Mazowiecka Wspólnota Samorządowa i Inicjatywa Stop Korkom.

Formularz z podpisami prosimy dostarczyć osobiście lub pocztą do siedziby Mazowieckiej Wspólnoty Samorządowej ul. Koszykowa 24 lok. 12 00-553 Warszawa

Informacje o akcji - Grzegorz Wysocki e-mail: wysocki1410@gmail.com