



CORAZ
LEPSZA

WOLA

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

JAKA STREFA PŁATNEGO
PARKOWANIA NA WOLI?

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
10 grudnia 2019



CORAZ
LEPSZA



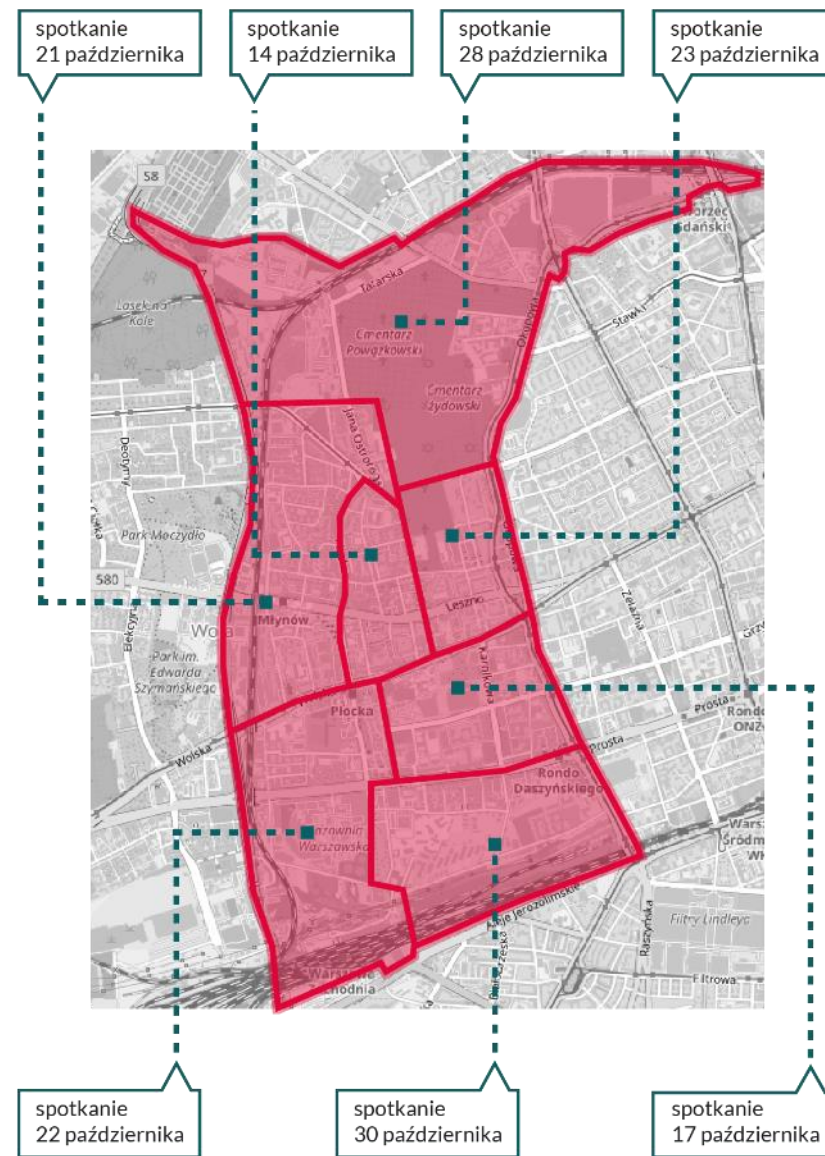
O CO PYTALIŚMY?

O CO PYTALIŚMY?

Przedmiotem konsultacji było wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania w dużej części dzielnicy Wola. Głównymi tematami konsultacji były zasady funkcjonowania strefy, szczegółowy projekt strefy, uzasadnienie i tryb wprowadzania strefy.

Konsultacje społeczne miały na celu zebranie opinii dotyczących generalnie pomysłu wprowadzenia SPPN i umożliwienie mieszkańcom skonsultowania projektu na bardzo szczegółowym poziomie poszczególnych ulic (wniesienie uwag, zmian do projektu). Ponadto, w ramach dialogu wyjaśniano pewne procedury związane z SPPN, a także zbierano wiedzę dotyczącą problemu parkowania w dzielnicy Wola.

Podczas konsultacji przedstawiono główne warunki brzegowe związane z trybem wprowadzania SPPN. Mieszkańcy zostali poinformowani, że projekty nie zakładają przebudowy jezdni, chodników, ingerencji w zieleń oraz że decyzję o wprowadzeniu SPPN na omawianym terenie podejmie Rada m.st. Warszawy w trybie głosowania.



Obszar dzielnicy objęty projektem płatnego parkowania na Woli – podział na podobszary

O CO PYTALIŚMY?

Obszar konsultacji, ze względu na wielkość, został **podzielony na 7 podobszarów**, tak aby możliwe było zapoznanie się z projektami w ramach jednego spotkania trwającego 2,5 godziny. Zależało nam, by każdy uczestnik konsultacji mógł nie tylko zapoznać się zasadami funkcjonowania strefy, ale także by mógł osobiście zobaczyć projekt dotyczący najbliższej okolicy zamieszkania, by mógł porozmawiać z autorami projektu i zaproponować zmiany na specjalnie do tego przygotowanych formularzach.

Każde ze spotkań obszarowych było prowadzone przez moderatorki i przebiegało według podobnego **scenariusza**: przedstawienie zasad i programu spotkania; prezentacja przedstawiającą projekt i zasady funkcjonowania strefy płatnego parkowania; przedstawienie projektów na wydrukach; dyskusja, w której eksperci ustosunkowali się do zgłaszanych pytań, komentarzy i postulatów mieszkańców.

Podczas spotkań przekazywano mieszkańcom **informacje** pozwalające zrozumieć:

- 🚗 podstawy prawne funkcjonowania strefy płatnego parkowania,
- 🚗 stawki postojowe i przypadki zwolnienia z opłat,
- 🚗 zakres prac w ramach projektu i założenia projektowe,
- 🚗 wyniki badań dotyczące wykorzystania miejsc parkingowych na Woli,
- 🚗 harmonogram i planowane działania.

Pytano również mieszkańców o opinię dotyczącą wprowadzenia innowacyjnego rozwiązania dotyczącego **identyfikatorów dla mieszkańców** uprawniających ich do wyłącznego korzystania z miejsc niewyznaczonych, a znajdujących się w obszarze strefy płatnej.

W warsztatowej części spotkania zbierano opinie, pytania i propozycje dotyczące **rozwiązań projektowanych w konkretnych lokalizacjach**.

Spotkania podsumowujące dotyczyły całego obszaru SPPN na Woli i miały nieco inny charakter. Jedno z nich, zorganizowane poza planowanym obszarem SPPN, miało na celu poznanie opinii mieszkańców terenów sąsiadujących ze strefą.

CORAZ
LEPSZA



KALENDARIUM

KALENDARIUM

- **START KONSULTACJI SPOŁECZNYCH - 14 PAŹDZIERNIKA 2019**
- Spotkanie konsultacyjne obszar 1 // 14 października (poniedziałek), godz. 18:00-20:00
- Spotkanie konsultacyjne obszar 2 // 17 października (czwartek), godz. 18:00-20:00
- Spotkanie konsultacyjne obszar 3 // 21 października (poniedziałek), godz. 18:00-20:00
- Spotkanie konsultacyjne obszar 4 // 22 października (wtorek), godz. 18:00-20:00
- Spotkanie konsultacyjne obszar 5 // 23 października (środa), godz. 18:00-20:00
- Spotkanie konsultacyjne obszar 6 // 28 października (poniedziałek), godz. 18:00-20:00
- Spotkanie konsultacyjne obszar 7 // 30 października (środa), godz. 18:00-20:00
- Spotkanie podsumowujące dla całej strefy // 7 listopada (czwartek), godz. 18:00-20:00
- Spotkanie podsumowujące dla całej strefy // 9 listopada (sobota), godz. 11:00-13:00
- Przesyłanie opinii mailowo // od 14 października do 9 listopada
- **ZAKOŃCZENIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH - 9 LISTOPADA 2019**

CORAZ
LEPSZA

WOLA

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

CO USŁYSZELIŚMY?

UCZESTNICY

Konsultacje społeczne cieszyły się dużą popularnością, w sumie w dziewięciu spotkaniach na Woli wzięło udział 347 osób, przy czym na niektórych spotkaniach było ponad 60 mieszkańców.

Wśród uczestników spotkań konsultacyjnych zdecydowanie przeważali mieszkańcy podobszaru, którego dotyczyło spotkanie. Był to zamierzony efekt, tak też prowadzono akcję informacyjną. Pozwoliło to rozmawiać o konkretnych rozwiązaniach dla konkretnych lokalizacji. Rzadziej na spotkaniu pojawiały się osoby nie mieszkające, a prowadzące działalność gospodarczą na Woli lub mieszkańcy Woli z obszarów bezpośrednio sąsiadujących z przyszłą strefą płatnego parkowania.

Dużym sukcesem konsultacji było zróżnicowanie uczestników: na spotkaniach pojawiały się osoby w różnym wieku, o różnym statusie ekonomicznym i zróżnicowanym doświadczeniu w zakresie partycypacji.

Wszystkie spotkania przebiegały konstruktywnie: uczestnicy zdawali wiele pytań autorom projektów i przedstawicielom ZDM-u, na każdym spotkaniu zbierano wiele uwag, opinii i pytań na formularzach, każde spotkanie wypełniło zakładane ramy czasowe.



Praca z projektami w ramach spotkania konsultacyjnego, mieszkańcy oglądają projekty dotyczące ich miejsca zamieszkania, autorzy projektów odpowiadają na pytania i wyjaśniają powody poszczególnych rozwiązań

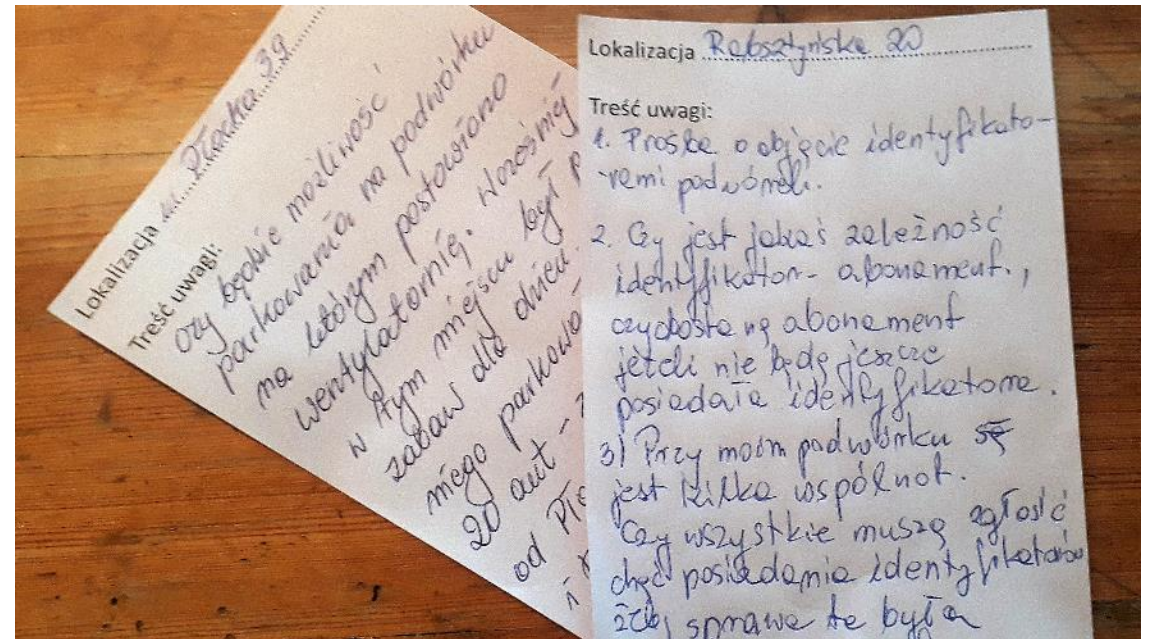
OPINIE I POMYSŁY

Zasady parkowania dla mieszkańców - abonamenty i karty mieszkańca

Pytania dotyczące planowanych zasad parkowania dla mieszkańców:

- czy abonament mieszkańca będzie oznaczał gwarancję miejsca parkingowego?
- jak wiele abonamentów może uzyskać jedna osoba?
- czy abonament można uzyskać dla samochodu służbowego?
- czy trzeba być właścicielem pojazdu by uzyskać abonament?
- czy abonament może być scedowany na członka rodziny?
- czy będzie możliwe zakupienie abonamentu przez osobę dojeżdżającą do pracy?
- czy będzie możliwe zakupienie abonamentu dla pojazdów firmy prowadzącej działalność na terenie SPPN?
- czy instytucje użyteczności publicznej mogą ubiegać się o stałe miejsca postojowe przed siedzibą budynku bez ponoszenia opłaty parkingowej?
- czy możliwe jest uzyskanie krótkoterminowych (kilkudniowych) abonamentów dla gości?

- czy abonament można przenieść na inny pojazd przed upływem roku?
- jaki jest czas oczekiwania na identyfikator?
- co to jest karta honorowa? Kogo dotyczy? Jak ją otrzymać?



Uwagi, opinie i pomysły zbierano na specjalnie przygotowanych formularzach, na każdym spotkaniu. Ważnym elementem formularza było wskazanie dokładnej lokalizacji, której dotyczy dana uwaga. To pozwoliło autorom projektu sprawnie sprawdzać zasadność i uwagi.

OPINIE I POMYSŁY

Mieszkańcy zwracali uwagę, że **powszechną praktyką jest meldunek w innym miejscu, niż faktyczne miejsce zamieszkania** (i opłacania podatków). Możliwe jest również zarejestrowanie samochodu w miejscu zamieszkania i opodatkowania, które nie zawsze pokrywa się z miejscem zameldowania. Stąd ograniczenie prawa do preferencyjnego parkowania tylko dla osób zameldowanych zostało przez niektórych uczestników konsultacji uznane za niespójne z polityką podatkową miasta.

Część uwag dotyczyła wprowadzenia dodatkowych regulacji umożliwiających **parkowanie na podwórkach jedynie mieszkańcom**. Jest to projekt Urzędu Dzielnicy, który powinien stanowić uzupełnienie SPPN. Odpowiedni abonament/identyfikator umożliwiłby również mieszkańcom legalne parkowanie w miejscach w których nie wyznaczono stanowisk postojowych (tam, gdzie dopuszczalne jest parkowanie na podstawie zapisów Prawa o Ruchu Drogowym). Pozostałych użytkowników dotyczyłby w tych miejscach zakaz postoju.

Rozwiązanie to było wspomniane jako szczególnie pożądane w kontekście uregulowania kwestii parkowania na podwórkach, które z zasady nie podlegają pod SPPN.

Pytania szczegółowe dotyczące tego rozwiązania obejmowały:

- 🚗 Czy jest jakaś zależność identyfikator – abonament? Czy możliwe jest otrzymanie abonamentu nie mając identyfikatora mieszkańca?
- 🚗 Jeśli na danym podwórku jest kilka wspólnot, to czy wszystkie muszą zgłosić chęć posiadania identyfikatorów żeby teren podwórka został objęty przywilejem parkingowym dla mieszkańców?
- 🚗 Czy przywilej parkowania dla mieszkańców może być ustanowiony także przy szkołach, urzędach i innych obiektach użyteczności publicznej?

Pojawiła się również prośba o to, by procedura uzyskiwania identyfikatorów umożliwiających parkowanie była przyjazna i nie wymagała nadmiernych formalności.

OPINIE I POMYSŁY

Wprowadzenie, zakres SPPN oraz ogólne zasady działania strefy

W komentarzach pojawiały się głosy zarówno wspierające, jak i przeciwne wprowadzeniu SPPN na Woli, trzeba jednak zaznaczyć, że przeważająca część zebranych uwag popierała wprowadzenie strefy oraz zawierała konkretne, konstruktywne propozycje i wskazówki.

Najczęściej wymieniane **zalety wprowadzenia SPPN** obejmowały:

- 🚗 zwiększenie rotacji parkujących pojazdów,
- 🚗 zwiększenie dostępności miejsc parkingowych dla mieszkańców,
- 🚗 zmniejszenie ruchu samochodowego generowanego przez przyjezdne samochody,
- 🚗 okazja do uporządkowania ruchu,
- 🚗 okazja do uporządkowania i poszerzenia chodników, zwiększenia bezpieczeństwa pieszych poprzez poprawę widoczności, wyznaczenie miejsc dla pieszych.

Padły również pytania dotyczące szczegółów funkcjonowania strefy:

- 🚗 Czy osiedla na terenie SPPN będą grodzone?
- 🚗 Czy miasto/ ZDM może podjąć decyzję o odholowaniu samochodu z terenu SPPN jeśli nie jest opłacony postój?
- 🚗 Kiedy SPPN będzie rozszerzona na teren za al. Prymasa Tysiąclecia oraz na teren Żoliborza?

Wiele osób postulowało **rozszerzenie granicy SPPN** m.in. o ulice: Ordona, Kasprzaka, Elekcyjną, Grabowską, Deotymy, Obozową, Krochmalną na odcinku od Żelaznej do Chłodnej, Laskową, Szymańskiego, Okocimską, Góralską oraz teren wyznaczony ulicami: Wolską, Kasprzaka i Prymasa Tysiąclecia.

Samochody ciężarowe i dostawcze

Na omawianym obszarze pojawiają się samochody ciężarowe, głównie dostawcze, obsługujące firmy zlokalizowane w okolicy. Mieszkańcy zwracali uwagę, że konieczne są rozwiązania pozwalające legalnie i bezpiecznie dokonać rozładunku samochodów dostawczych oraz zapewnić kurierom możliwość obsługi okolicy.

OPINIE I POMYSŁY

Jako **negatywne konsekwencje** wprowadzenia strefy wskazywano:

- 🚗 wymuszone abonamentem "przywiązanie" do kilku parkomatów,
- 🚗 wydawanie większej liczby abonamentów, niż miejsc parkingowych,
- 🚗 zmniejszenie liczby miejsc parkingowych,
- 🚗 przesunięcie problemów związanych z parkowaniem poza centrum,
- 🚗 ubieganie się o abonament mieszkańca będzie wymuszało potwierdzenie meldunków,
- 🚗 postrzegane ograniczenie praw obywatelskich,
- 🚗 obawy dotyczące znacznego podniesienia kwoty abonamentu w przyszłości,
- 🚗 osłabienie konkurencyjności punktów handlowych i usługowych, których klienci będą zmuszeni ponosić koszty parkowania,
- 🚗 zmniejszenie atrakcyjności mieszkań pod wynajem (szczególnie krótkoterminowy) związany z koniecznością meldunku dla uzyskania abonamentu .

Wprowadzenie SPPN i regulacja parkowania poprzez osłupkowanie miejsc, w których parkowanie jest niedozwolone wywołują wśród niektórych uczestników odczucie ograniczenia praw obywatelskich. **Odnotowano głosy sprzeciwu** wobec wprowadzenia strefy i spodziewanego zmniejszenia się liczby dostępnych miejsc parkingowych w okolicy (choć projekt nie przewiduje zmniejszenia liczby miejsc). Co więcej, mieszkańcy obawiają się, że wprowadzenie opłat parkingowych na drogach publicznych spowoduje zwiększony napływ pojazdów na teren podwórek nie objętych SPPN.

OPINIE I POMYSŁY

Propozycje **zmian funkcjonowania SPPN** obejmowały:

- ☛ rozszerzenie godzin płatnego parkowania, częściowo lub nawet do odpłatności całodobowych,
- ☛ wprowadzenie systemu „pricing based on demand” polegającego na różnicowaniu wysokości opłat w zależności od ulicy, obszaru, dnia tygodnia, pory dnia, bieżącej sytuacji (popytu),
- ☛ podwyższenie cen abonamentów w SPPN,
- ☛ zwiększenie liczby parkometrów objętych abonamentem ponad dotychczasowe 8 szt.,
- ☛ wprowadzenie limitu 1 abonamentu na lokal lub wprowadzenia wysokich opłat na drugi abonament i kolejne zarejestrowane pod danym adresem,
- ☛ podwyższenie cen za parkowanie w obszarze śródmieścia i na terenie całej SPPN (dwie strefy cenowe),
- ☛ wprowadzenie rozwiązań typu P+R oraz Kiss&Ride,
- ☛ dalsze rozszerzenie oferty transportu publicznego jako atrakcyjnej alternatywy dla dojazdu samochodem,
- ☛ działania na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego, w szczególności zwężanie ulic, rozbudowa chodników i ścieżek rowerowych.

- ☛ zwrócenie szczególnej uwagi na utrzymanie w projekcie minimalnej szerokości chodników 2 m,
- ☛ skuteczne zabezpieczenie terenów zielonych przed nielegalnym parkowaniem,
- ☛ odzyskanie przestrzeni publicznej na inne cele (m.in. zieleni) i realizacja celów Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta, jak też obowiązującej strategii transportowej, tj. przywracanie ulicom funkcji miejskich, w szczególności poprzez wygospodarowanie miejsca na szpalery drzew, miejsca na ławki, parklety poza światłem chodnika, itp.. W związku z tym domyślnym rozwiązaniem powinno być przenoszenie parkowania z chodników na jezdnie,
- ☛ ograniczenie stosowania znaków B-36,
- ☛ mieszkańcy duży nacisk kładli na zwiększenie skuteczności działań Straży Miejskiej i innych służb odpowiedzialnych za egzekwowanie przepisów, nakładanie kar za parkowanie niezgodne z przepisami, usuwanie wraków pojazdów, a w przyszłości – karanie za brak opłat parkingowych.

OPINIE I POMYSŁY

Liczba miejsc parkingowych

Wiele osób, pośrednio lub bezpośrednio, wyrażało opinię, że **miejsc postojowych** w obecnym stanie **jest za mało**. Zabudowa z lat powojennych nie zakładała zapewnienia miejsc parkingowych mieszkańcom. Powstawanie nowych budynków mieszkalnych i biurowych zwiększa liczbę użytkowników obszaru, a w konsekwencji liczbę parkujących pojazdów. Przeprowadzone przez zespół projektowy badanie częściowo dostarczyło danych o obecnej sytuacji, jednak podczas konsultacji **padały pytania i prośby o uzupełnienie zebranych danych**, np. zestawienie liczby legalnych miejsc parkingowych z liczbą faktycznie parkujących samochodów. Mieszkańcy zwrócili również uwagę na fakt, że badanie ruchu wykonano we wrześniu, kiedy część warszawiaków pozostaje jeszcze poza miastem na urloпах.

Pytania do projektantów obejmowały głównie:

- 🚗 ile miejsc parkingowych (w tym "dzikich") będzie zlikwidowanych w poszczególnych podobszarach?
- 🚗 ile miejsc parkingowych obejmuje projekt? czy jest to liczba wystarczająca dla potrzeb mieszkańców?

- 🚗 jaka będzie zasada przydziału miejsc tam, gdzie ilość samochodów mieszkańców przekracza ilość faktycznych miejsc?
- 🚗 ile miejsc parkingowych przypada średnio na każdy parkometr?
- 🚗 ile abonamentów przypada średnio na jedno miejsce parkingowe?
- 🚗 czy są przewidziane dodatkowe konsultacje z burmistrzem w sprawie powiększenia dostępnej ilości miejsc parkingowych?
- 🚗 czy zostaną wyznaczone miejsca postojowe na ulicy oraz chodnikach?
- 🚗 ile korków powodują w obecnych SPPN pojazdy rotujące w poszukiwaniu miejsc parkingowych?

Wskazywano również konkretne lokalizacje, w których proponowano **utworzenie dodatkowych miejsc parkingowych**, poprzez:

- 🚗 zmianę orientacji miejsc (np. prostopadłe lub skośne zamiast równoległych),
- 🚗 budowę wielopoziomowych - naziemnych lub podziemnych parkingów,
- 🚗 zagospodarowanie nieużytków, miejsc zaniedbanych lub o niejasnym statusie.

OPINIE I POMYSŁY

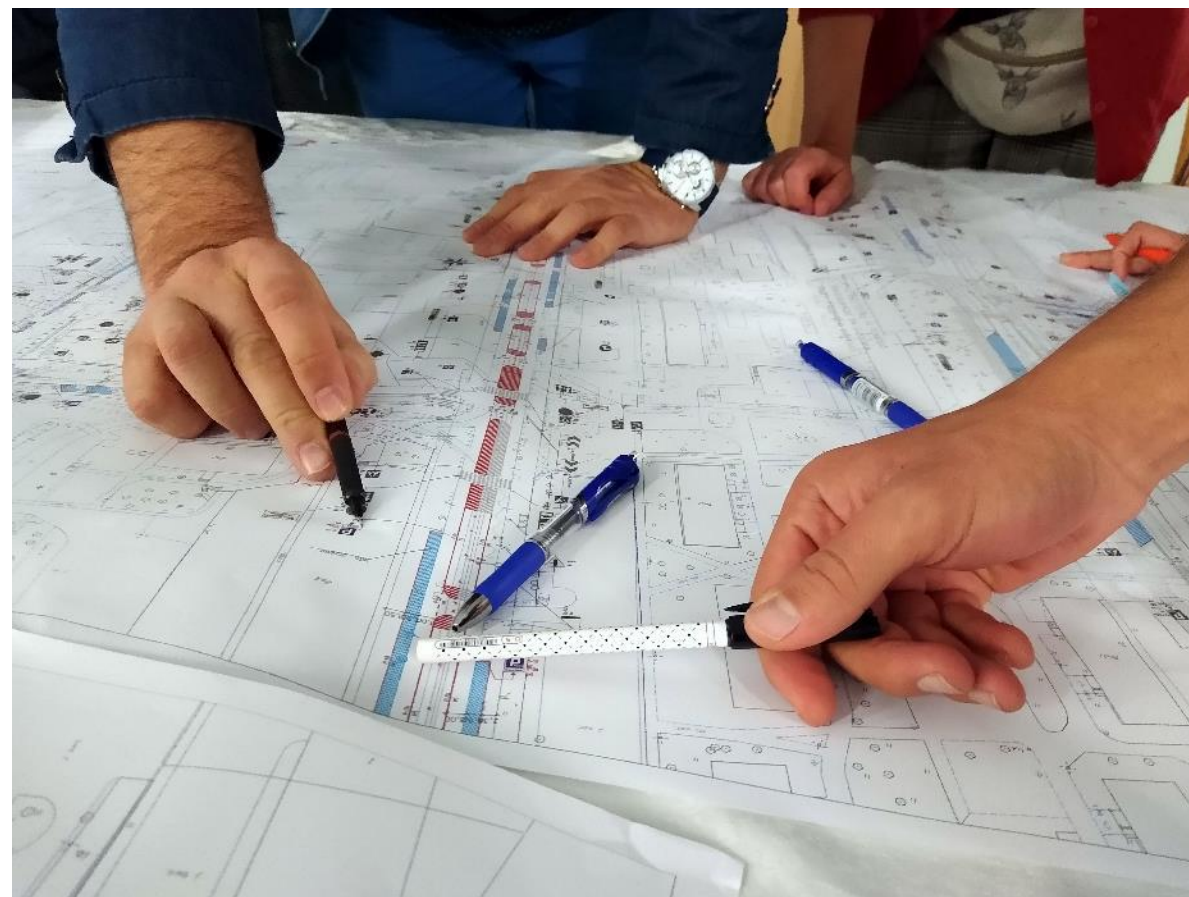
Pytania i wskazówki dotyczące konkretnych lokalizacji obejmowały:

- ☛ informacje o nowych budynkach i spodziewany wzrost zapotrzebowania na miejsca parkingowe,
- ☛ pytania o liczbę planowanych miejsc parkingowych w konkretnych lokalizacjach,
- ☛ rekomendacje i pytania dotyczące organizacji ruchu na poszczególnych ulicach obejmujące protesty wobec wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ulicach: Agawy, Grabowskiej, Grenady, Karolkowej, Klonowicza, Ludwiki, Sokołowskiej, Szarych Szeregów, Szymczaka, św. Stanisława, Tyszkiewicza, Zegadłowicza, Żytniej,
- ☛ wskazanie miejsc, w których powinny pojawić się słupki, lub z których słupki powinny być usunięte,
- ☛ wskazanie terenów zielonych, które powinny zostać przekształcone na miejsca parkingowe,
- ☛ sugestie dotyczące rozwiązań w poszczególnych lokalizacjach (parkowanie równoległe, skośne, prostopadłe),
- ☛ wskazanie lokalizacji, w których konieczny jest remont chodnika,
- ☛ wskazanie lokalizacji, w których powinny znaleźć się miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych,

- ☛ wskazanie ulic i podwórek, do których dojazd powinien być ograniczony poprzez szlabany,
- ☛ wskazanie lokalizacji, w których pożądanymi byłyby wprowadzenie strefy zamieszkania lub strefy tempo 30,
- ☛ wskazanie lokalizacji, w których powinna nastąpić zmiana statusu drogi z wewnętrznej lub osiedlowej na strefę ruchu, aby móc egzekwować istniejące już oznakowanie o zakazie parkowania w miejscach niedozwolonych,
- ☛ propozycje uzupełnienia infrastruktury drogowej we wskazanych lokalizacjach o: lustra, kontraruch rowerowy, stojaki rowerowe, oznakowanie, wyznaczenie dodatkowych miejsc dla pieszych, dedykowane stanowiska postojowe dla samochodów na minuty (car sharing), miejsca parkingowe dla autobusów w okolicy cmentarza Stare Powązki.

Propozycje przyszłych działań

- ☛ powtórzenie badania ruchu po otwarciu metra przed decyzją o rozszerzeniu SPPN,
- ☛ poddawanie gotowych projektów audytom realizowanym przez organizacje pozarządowe przed skierowaniem do zatwierdzenia.



Druga część spotkania konsultacyjnego, dyskusja projektów z autorami, zbieranie uwag dotyczących konkretnych rozwiązań projektowych i konkretnych lokalizacji

CORAZ
LEPSZA

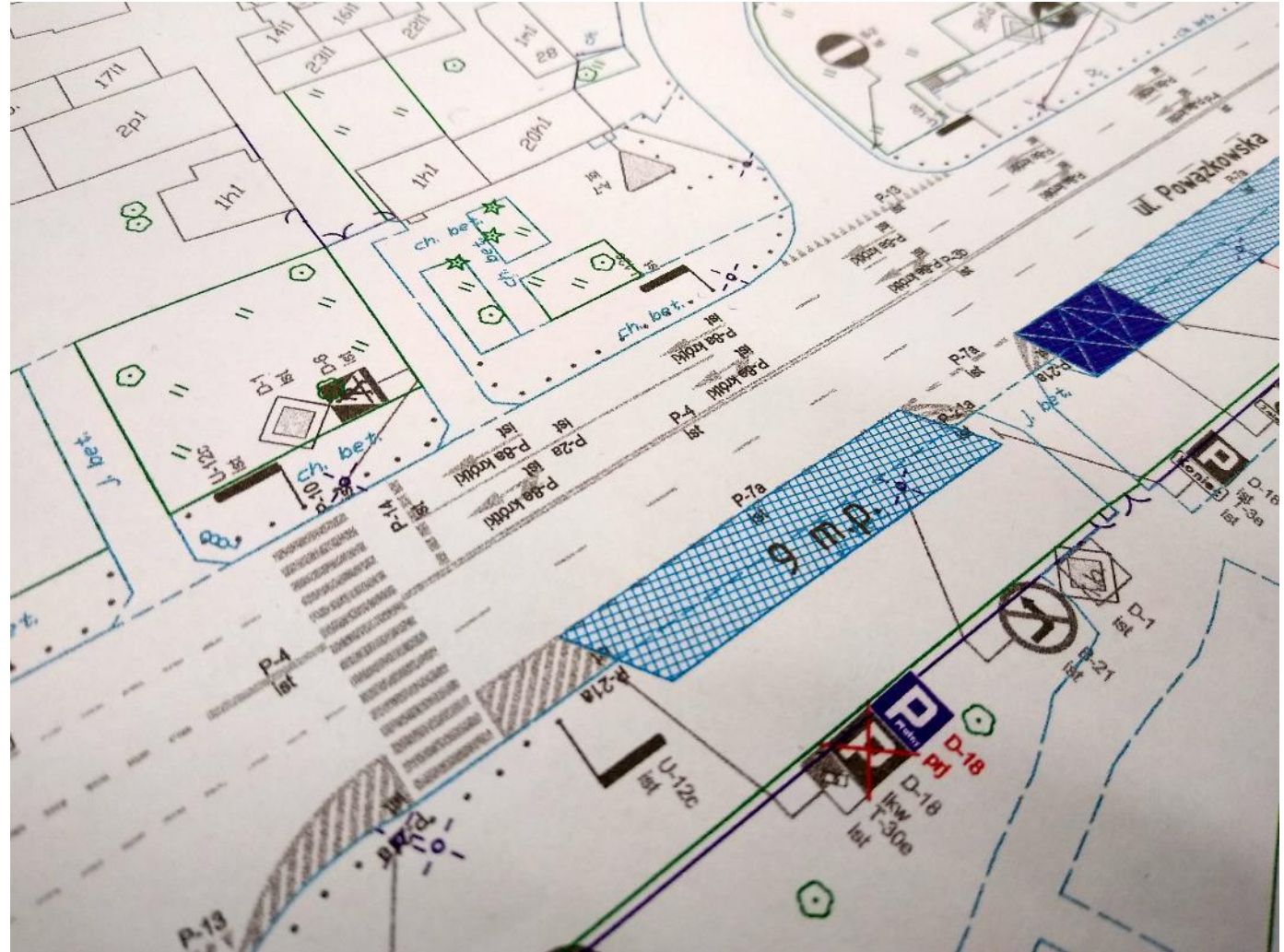
WOLA

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

WNIOSKI I REKOMENDACJE

WNIOSKI

- ☛ Konsultacje się cieszyły bardzo dużą popularnością (frekwencja na spotkaniach była dość wysoka), zebrano też wiele uwag drogą elektroniczną.
- ☛ Wśród uczestników dominowali mieszkańcy obszaru planowanego do objęcia SPPN. Większość głosów wyrażała poparcie dla wprowadzenia SPPN i oczekiwanie kiedy się to wydarzy.
- ☛ Mieszkańcy są zgodni co do tego, że parkowanie na Woli jest bardzo trudne, a sytuacja będzie się pogarszać w związku z planowanym otwarciem kolejnych stacji metra.
- ☛ Najwięcej pytań i obaw dotyczyło konkretnych procedur i zasad korzystania ze strefy – mieszkańcy najbardziej zainteresowani byli jak zdobyć identyfikator, gdzie będą zlokalizowane parkomaty itp.



WNIOSKI

- ✎ Mieszkańcy starszych budynków z podwórkami obawiają się, że SPPN "wepchnie" dodatkowe samochody na podwórka. Burmistrz Dzielnicy Wola ma jednak do zaoferowania program rozwiązujący problem.
- ✎ Mieszkańcy chętnie przystali na innowacyjne rozwiązanie „strefy dla mieszkańców” i możliwość parkowania poza miejscami parkingowymi wyznaczonymi w ramach SPPN – wykorzystując ogólne zasady parkowania zawarte w Prawie o Ruchu Drogowym.



REKOMENDACJE

- ☛ Rekomendowane jest wprowadzenie strefy na obszarze objętym procesem konsultacyjnym. W związku z licznymi głosami w konsultacjach społecznych, rekomendowane będzie objęcie SPPN również obszaru pomiędzy ul. Wolską, Ordona i Kasprzaka. Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach i obszarach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach.
- ☛ należy wyznaczyć możliwie dużo miejsc parkingowych, w tym również miejsc przeznaczonych tylko dla mieszkańców. Testowane będzie pilotażowe rozwiązanie. Tam, gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych, ale jest możliwość postoju auta zgodnie z przepisami ogólnymi, planowane jest wprowadzenie znaku B-35 z tabliczką wyłączającą z zakazu "mieszkańców" (posiadaczy odpowiedniego abonamentu). Parkujące w takich miejscach auta muszą być pozostawione zgodnie z przepisami.
- ☛ Wiele uwag dotyczyło wprowadzenia opłat w weekendy, zmiany wysokości opłat i kar za brak opłaty. Kwestie te są w kompetencjach Rady m.st. Warszawy i będą przez nią rozstrzygane.
- ☛ Konieczne jest wdrożenie rozwiązań zabezpieczających podwórka i inne obszary nie objęte SPPN przez zalewem parkujących przyjezdnych samochodów. Wszystkie uwagi dotyczące takich terenów zostały zebrane i przekazane do urzędu dzielnicy. Zasady parkowania na takich terenach reguluje ich zarządca, najczęściej ZGN lub Spółdzielnia.
- ☛ Część ulic nie jest drogami publicznymi i nie można na nich pobierać opłat. Kwestia ich statusu i zasad parkowania zostanie rozstrzygnięta przez urząd dzielnicy.
- ☛ prawidłowe funkcjonowanie SPPN będzie wymagało znaczącej mobilizacji i poprawy skuteczności działania odpowiednich służb egzekwujących przestrzeganie przepisów i wnoszenie opłat parkingowych.
- ☛ Wiele uwag dotyczyło kwestii niezwiązanych z parkowaniem: głównie uspokojenia ruchu i dopuszczenia dwukierunkowego ruchu rowerów. Kwestie te będą wprowadzane osobnym opracowaniem.

REKOMENDACJE

W stosunku do projektu przedłożonego do konsultacji, w wyniku głosów mieszkańców wprowadzono szereg poprawek w organizacji ruchu (zmiany sposobu parkowania, słupki blokujące, oznakowanie poziome i pionowe itd.). Duże zmiany wprowadzono w dwóch rejonach:

🚗 Rejon ul. Ludwiki, Szymczaka, Klonowicza. Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Szymczaka i całej długości ul. Ludwiki. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Ludwiki na odcinku od ul. Klonowicza do ul. Płockiej. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 30 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Ludwiki, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego. Na ul. Klonowicza planowany jest ruch dwukierunkowy.

🚗 Rej ul. Szarych Szeregów i Zegadłowicza. Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej długości ul. Szarych Szeregów i Zegadłowicza. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych oraz sprzeciwu Szpitala Wolskiego zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Szarych Szeregów i ul. Zegadłowicza. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 58 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Szarych Szeregów i wschodniej stronie ul. Zegadłowicza, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego.

CORAZ
LEPSZA



CO DALEJ?

CO DALEJ?

Na podstawie konsultacji Zarząd Dróg Miejskich będzie rekomendował objęcie analizowanego obszaru strefą płatnego parkowania. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN na obszar objęty konsultacjami podejmie Rada m.st. Warszawy na początku 2020 roku. W przypadku pozytywnej decyzji, uruchomienie strefy planowane jest prawdopodobnie jesienią 2020 roku.



INFORMACJE O TYCH KONSULTACJACH

JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA:

Zarząd Dróg Miejskich

KONSULTACJE ZREALIZOWALI:

Think Tank Miasto

Anna Wieczorek, Joanna Stefańska, Jarosław Kowalski

DZIĘKUJEMY
ZA WSZYSTKIE OPINIE!



ZAŁĄCZNIK nr 1 DO
RAPORTU Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
21 stycznia 2020 r.

JAKA STREFA PŁATNEGO
PARKOWANIA NA WOLI?

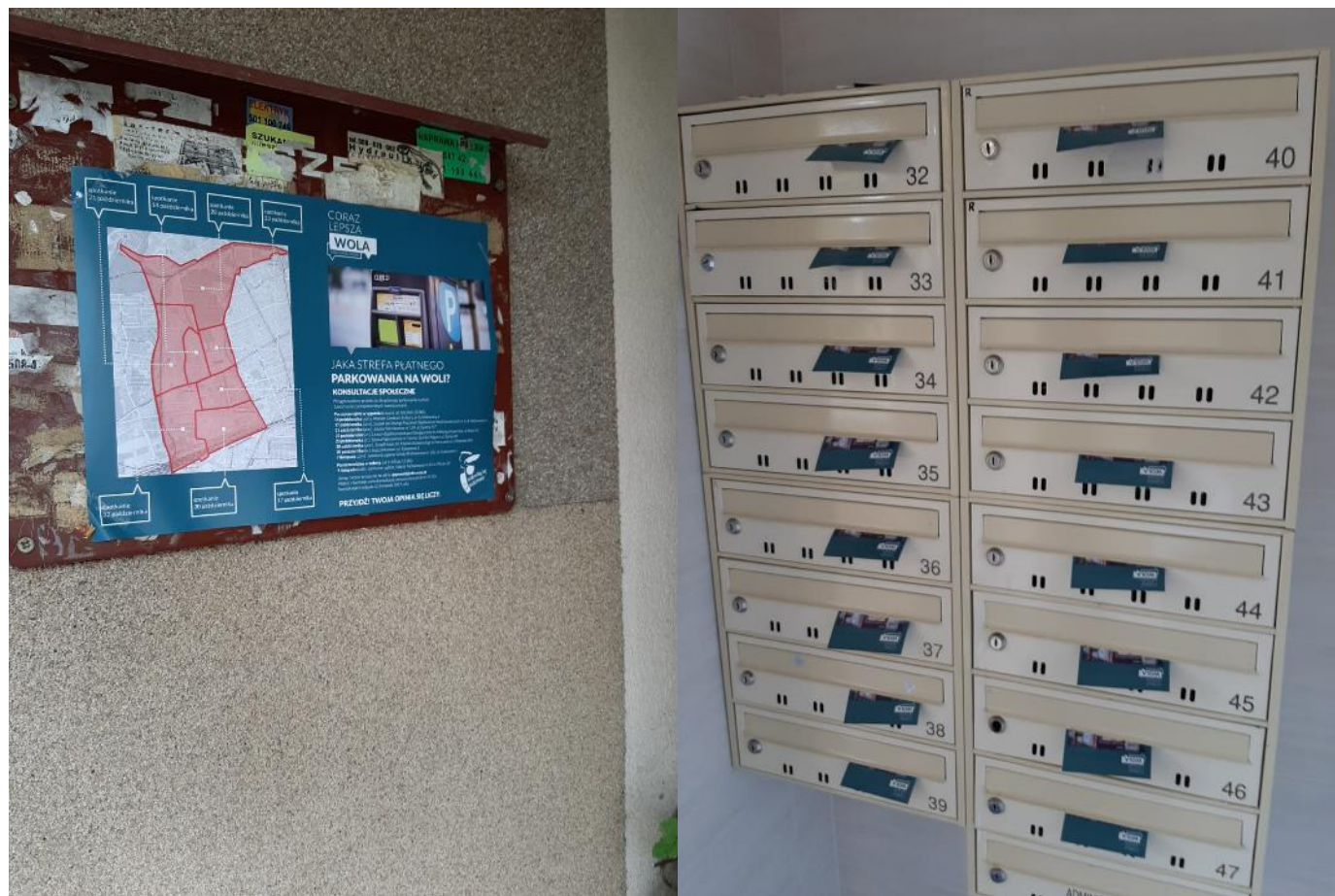
OPIS AKCJI INFORMACYJNEJ

AKCJA INFORMACYJNA

Akcja informacyjna była prowadzona za pomocą trzech rodzajów drukowanych materiałów informacyjnych: plakatów, ulotek oraz karteczek wkładanych za wycieraczki samochodów, a także poprzez informację na Warszawskiej Platformie Konsultacji Społecznych - UM Warszawa oraz na facebooku: Konsultacje Społeczne Warszawa.

Standardowa akcja informacyjna polegała na rozwieszeniu plakatów na klatkach schodowych, punktach usługowych i lokalach publicznych których właściciele lub administratorzy wyrazili na to zgodę oraz na wkładaniu ulotek do skrzynek mieszkańców w budynkach znajdujących się na terenie objętym konsultacjami społecznymi.

Plakatowanie oraz kolportaż ulotek odbywały się etapami, przed spotkaniem konsultacyjnym w danym obszarze. W ten sposób rozwieszonych zostało 300 szt. plakatów oraz rozkolportowano 9000 szt. ulotek równo podzielonych pomiędzy obszary.



Standardowa akcja informacyjna, w której wykorzystano plakaty oraz ulotki wkładane do skrzynek pocztowych.

AKCJA INFORMACYJNA

Informację o konsultacjach społecznych mieszkańcy mogli znaleźć za wycieraczką samochodu zaparkowanego na terenie objętym konsultacjami społecznymi. W ten sposób rozdysponowano 5 600 szt. (po ok. 800 szt. w każdym obszarze) karteczek z informacją o zbliżających się konsultacjach, które roznoszone były na 2-3 dni przed spotkaniem.

Ostatnim elementem akcji informacyjnej było wykorzystanie odbywających się przed konsultacjami społecznymi wyborów ogólnokrajowych i rozwieszenie plakatów w pobliżu lokali wyborczych znajdujących się na omawianym obszarze. W ten sposób rozwieszono dodatkowych 15 plakatów.

Przebieg akcji informacyjnej był dokumentowany za pomocą fotografii oraz zapisu GPS trasy kolportera roznoszącego karteczki wkładane za wycieraczki.



Niestandardowa akcja informacyjna, czyli karteczki za wycieraczkami i plakaty w okolicy lokali wyborczych.

CORAZ
LEPSZA



ZAŁĄCZNIK nr 2 DO
RAPORTU Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
21 stycznia 2020 r.

JAKA STREFA PŁATNEGO
PARKOWANIA NA WOLI?

WYKAZ UWAG WRAZ Z
ODPOWIEDZIAMI

CORAZ
LEPSZA



ZAŁĄCZNIK nr 3 DO
RAPORTU Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH
21 stycznia 2020 r.

JAKA STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA NA WOLI?

Podsumowanie badań i pomiarów wykonanych na potrzeby wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na obszarze Dzielnicy Praga-Północ m.st. Warszawy