



CORAZ
LEPSZA

OCHOTA

KONSULTACJE SPOŁECZNE

JAKA STREFA PŁATNEGO
PARKOWANIA
NIESTRZEŻONEGO
NA OCHOCIE?

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH





O CO PYTALIŚMY?

O CO PYTALIŚMY?

Przedmiotem konsultacji była propozycja rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Ochocie, która obecnie jest tylko częściowo objęta SPPN.

Celem wprowadzenia SPPN na Ochocie jest przede wszystkim zwiększenie rotacji parkujących pojazdów, ułatwienie parkowania mieszkańcom dzielnicy oraz poprawienie bezpieczeństwa poprzez eliminowanie nieprawidłowości w parkowaniu. Wdrażanie SPPN na kolejnych obszarach jest również realizacją polityki transportowej miasta, która polega na ograniczeniu dostępności miejsc postojowych pojazdom określonych grup użytkowników oraz zachęceniu do wyboru komunikacji zbiorowej.

Planowane nowe granice SPPN na Ochocie opierają się na dużych ulicach oddzielających dzielnice oraz na tzw. granicach naturalnych, którymi w tym przypadku są tory kolejowe. Na potrzeby konsultacji teren ten został podzielony dodatkowo na 5 podobszarów.



Źródło: ZDM.

O CO PYTALIŚMY?

Koncepcja rozszerzenia Strefy na Ochocie poprzedzona była inwentaryzacją istniejących miejsc postojowych na wszystkich drogach publicznych dzielnicy, prowadzoną od 25 sierpnia do 21 września 2020 roku oraz badaniami wykorzystania miejsc postojowych i zapotrzebowania na nie wśród mieszkańców i przyjezdnych.

Na tej podstawie opracowano wstępne projekty proponowanych zmian w organizacji ruchu w dzielnicy Ochota, które zostały poddane pod dyskusję w toku konsultacji społecznych.

Podczas konsultacji dyskutowano na temat szczegółowych projektów strefy na Ochocie, pomysłów na jej wdrożenie oraz zasad jej funkcjonowania: wymagań dotyczących postoju w SPPN, możliwości korzystania ze strefy przez różne grupy użytkowników i zasad abonamentów mieszkańca. Konsultacje umożliwiły również mieszkańcom wypowiedzenie się na temat zaproponowanej liczby i szczegółowego rozmieszczenia miejsc parkingowych, zgłoszenia zapotrzebowania lub korekt zastrzeżonych miejsc parkingowych (tzw. kopert).

Aby umożliwić jak największej liczbie mieszkańców zapoznanie się z projektami oraz podzielenie się opiniami na temat wprowadzenia strefy,

każdemu konsultowanemu obszarowi poświęcono spotkanie on-line na YouTube oraz Zoom, podczas którego uczestnicy mieli możliwość zadawania pytań przedstawicielom ZDM.

Dodatkowo odbyły się dyżury telefoniczne z urzędnikami i projektantami strefy. Swoje uwagi można było przysyłać też mailowo i na przygotowanym formularzu elektronicznym. Konsultowane projekty w wersji elektronicznej dostępne były na stronie internetowej ZDM, a w wersji papierowej w wybranych bibliotekach i innych ogólnodostępnych instytucjach na Ochocie (m.in. w Urzędzie Dzielnicy Ochota) oraz w siedzibie ZDM.



KALENDARIUM

KALENDARIUM

- Rozpoczęcie konsultacji społecznych // 26 października
- Przesyłanie przez mieszkańców Ochoty uwag i opinii drogą mailową oraz za pośrednictwem formularzy elektronicznych // 26 października–20 listopada
- Spotkanie on-line dla mieszkańców obszaru 1 // 29 października (czwartek), godz. 17.30–20.00
- Dyżur telefoniczny dla mieszkańców obszaru 1 // 30 października (piątek), godz. 10:00–14:00
- Spotkanie on-line dla mieszkańców obszaru 4 // 3 listopada (wtorek), godz. 17.30–20.00
- Dyżur telefoniczny dla mieszkańców obszaru 4 // 6 listopada (piątek), godz. 10:00–14:00
- Spotkanie on-line dla mieszkańców obszaru 5 // 6 listopada (wtorek), godz. 17.30–20.00
- Dyżur telefoniczny dla mieszkańców obszaru 5 // 7 listopada (sobota), godz. 10:00–14:00
- Spotkanie on-line dla mieszkańców obszaru 3 // 9 listopada (poniedziałek), godz. 17.30–20.00
- Dyżur telefoniczny dla mieszkańców obszaru 3 // 10 listopada (wtorek), godz. 10:00–14:00
- Spotkanie on-line dla mieszkańców obszaru 2 // 13 listopada (piątek), godz. 17.30–20.00
- Dyżur telefoniczny dla mieszkańców obszaru 2 // 16 listopada (poniedziałek), godz. 10:00–14:00
- Zakończenie konsultacji społecznych // 20 listopada



Zdjęcia z inwentaryzacji miejsc postojowych – nieprawidłowości. Źródło: ZDM.



CO USŁYSZELIŚMY?

KONSULTACJE W PIGUŁCE

- 5 Dyżurów telefonicznych, 20 godzin odbytych rozmów z 85 mieszkańcami
- 5 Spotkań on-line z 332 uczestnikami na platformie YouTube, 1251 otrzymanych komentarzy oraz 1900 wyświetleń
- 241 Otrzymanych wiadomości email oraz 294 e-formularzy
- 317 Otrzymanych uwag szczegółowych, 135 pytań ogólnych oraz 83 ogólne opinie na temat SPPN

UCZESTNICY

Ze względu na sytuację epidemiczną na terenie kraju zrezygnowaliśmy z tradycyjnych narzędzi konsultacyjnych i zdecydowaliśmy o przeprowadzeniu spotkań on-line. Konsultacje cieszyły się dużym zainteresowaniem mieszkańców Ochoty, brali też w nich udział mieszkańcy innych dzielnic Warszawy.

W transmisji spotkań konsultacyjnych "na żywo" na kanale YouTube, podczas których prezentowano projekty SPPN i możliwe było zadawanie pytań na czacie, uczestniczyły łącznie 332 osoby. Na czacie wymieniono łącznie 1251 wiadomości. Zapisy tych spotkań są dostępne na kanale YouTube Zarządu Dróg Miejskich i w czasie trwania konsultacji zostały wyświetlone 1900 razy.

W spotkaniach z przedstawicielami ZDM na platformie Zoom, dającej możliwość bezpośredniej rozmowy z urzędnikami, wzięło udział 231 osób, a podczas dyżurów telefonicznych z projektantami i urzędnikami porozmawiało 85 mieszkańców.

Dodatkowo spłynęło 241 maili oraz przekazano 294 uwagi za pośrednictwem formularzy elektronicznych.

W większości spotkań uczestnikami byli mieszkańcy omawianych obszarów, ale była też część osób, które wzięły udział w dyskusjach o obszarach poza ich miejscami zamieszkania. Były też pojedyncze osoby uczestniczące we wszystkich spotkaniach dotyczących każdego obszaru Ochoty.

Mieszkańcom i radnym, którym bardzo zależało na przedstawieniu problemów konkretnych lokalizacji na miejscu, udało się umówić dodatkowe spotkanie z przedstawicielami ZDM w terenie.

Wszystkie spotkania podczas konsultacji odbyły się w pełnym przewidzianym na nie czasie, a toczono dyskusje, mimo że temat często dzielił mieszkańców, miały charakter konstruktywny.

Dzięki zastosowaniu różnorodnych narzędzi konsultacyjnych uczestnicy mieli możliwość wyrażania opinii, uzyskania odpowiedzi na pytania i wątpliwości oraz przekazania szczegółowych uwag dotyczących SPPN na Ochocie.

UCZESTNICY

W gronie uczestników konsultacji znaleźli się mieszkańcy i radni, którym bardzo zależało na przedstawieniu problemów konkretnych lokalizacji w terenie. Z tymi osobami przedstawiciele ZDM przeprowadzili trzy spacery badawcze, podczas których omówiono szczegółowe kwestie związane z parkowaniem oraz wykonano dokumentację fotograficzną.

- Spacer 1 – 16.11.2020

Ulice: Jasielska, Korotyńskiego, Racławicka, Baleya, Jankowska, Gorlicka, Sąchocka, Okińskiego, Mołdawska.

- Spacer 2 – 18.11.2020

Ulice: Kopińska, Radomska, Nieborowska, Białobrzaska, Częstochowska, Baśniowa, Dorotowska, Banacha, Szczęśliwicka, Dobosza, Piotrkowska, Opaczewska.

- Spacer 3 – 20.11.2020

Ulice: Daleka, Grójecka, Niemcewicz, Sękocińska, Kaliska.



Zdjęcia ze spacerów z mieszkańcami i radnymi – spacer 1. Źródło: ZDM.



Zdjęcia ze spacerów z mieszkańcami i radnymi – spacer 2. Źródło: ZDM.



Zdjęcia ze spacerów z mieszkańcami i radnymi – spacer 3. Źródło: ZDM.

OPINIE I POMYSŁY

Zdecydowana większość zebranych w konsultacjach pytań i uwag dotyczyła zasad SPPN i szczegółowych rozwiązań dotyczących konkretnych ulic, mniej było głosów ograniczających się do zgłoszenia stanowiska „za” lub „przeciw” wprowadzeniu Strefy.

Obawy związane z SPPN dotyczą głównie spodziewanego zmniejszenia liczby miejsc parkingowych, wysokich opłat za postój i zasad wydawania abonamentów oraz ograniczonej grupy osób uprawnionych do parkowania w strefie. Zwolennicy SPPN uzasadniali konieczność jej wprowadzenia obecnymi problemami dzielnicy z nadmiarem parkujących aut i wszystkimi negatywnymi konsekwencjami tzw. dzikiego parkowania.

Uwagi zebrane podczas konsultacji poszczególnych wyodrębnionych obszarów różniły się. W przypadku obszaru 1 i 2, gdzie istnieje już SPPN, mieszkańcy skupiali się na rozwiązaniach szczegółowych, dotyczących konkretnych ulic i ewentualnych planowanych zmian organizacji ruchu oraz na planach okrojenia istniejących miejsc parkingowych.

Mieszkańcy z pozostałych obszarów – 3, 4 i 5 wnosili częściej uwagi ogólne dotyczące strefy, w kontekście specyfiki ich terenów zamieszkania, zgłaszali zapotrzebowanie na liczbę miejsc parkingowych oraz proponowali rozwiązania służące poprawie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów.

Wielu mieszkańców zwróciło dodatkowo uwagę na specyfikę wakacji oraz czasu pandemii, gdy dokonywane były pomiary, które ich zdaniem nie odzwierciedlają stanu faktycznego dotyczącego parkowania przez większość roku.



Źródło: ZDM

OPINIE I POMYSŁY

Zwolennicy wprowadzenia SPPN na terenie Ochoty powoływali się przede wszystkim na niezbędne uporządkowanie parkowania i zwiększenie bezpieczeństwa pieszych. Zwracano uwagę na szczególne zagrożenia, jakie stwarzają obecnie pojazdy zaparkowane w niedozwolonych miejscach, zwłaszcza przy skrzyżowaniach na małych uliczkach oraz w bramach podwórek, co znacząco zmniejsza widoczność kierowcom.

Oczekiwana jest także większa rotacja na miejscach postojowych i zmniejszenie liczby parkujących samochodów osób spoza dzielnicy. Jako dodatkowy argument za wprowadzeniem SPPN podawano sprawny system komunikacji zbiorowej docierający na Ochotę, który z jednej strony pozwala mieszkańcom na szybkie poruszanie się po mieście, a z drugiej sprawia, że kierowcy przyjezdni traktują ten teren jako przestrzeń parkingową typu P&R.

Wprowadzenie SPPN daje ważną dla wielu mieszkańców możliwość zadbania o zieleń w miejscu licznych na Ochocie tzw. dzikich parkingów.

Wraz ze strefą i uporządkowaniem parkowania jej zwolennicy liczą też na odciążenie służb porządkowych, które obecnie nie nadążają z karaniem kierowców za nieprawidłowe parkowanie.

Część mieszkańców oczekuje, że wprowadzenie SPPN powinno wiązać się z uspokojeniem ruchu i wprowadzeniem strefy zamieszkania tzw. strefy 30, przede wszystkim na małych, lokalnych ulicach.

Zwolennicy SPPN postulowali rozszerzenie jej na sąsiadujące z Ochotą tereny dzielnicy Włochy, przede wszystkim na główne ciągi komunikacyjne przy stacjach Warszawa Rakowiec, Warszawa Aleje Jerozolimskie oraz na Mokotów, w okolicach Pola Mokotowskiego.

OPINIE I POMYSŁY

Przeciwni wprowadzeniu Strefy byli częściej mieszkańcy obszaru 4 i 5, którzy negatywnie oceniają traktowanie całej Ochoty w sposób jednakowy. Uważają, że jest to dzielnica bardzo zróżnicowana, a osiedla, na których mieszkają, powinny być wolne od płatnego parkowania.

Ich zdaniem cele wprowadzenia SPPN nie mają zastosowania w przypadku osiedli mieszkaniowych Ochoty (zwłaszcza Szczęśliwic czy Rakowca), gdzie nie ma wielu instytucji publicznych, biurów, punktów usługowych, galerii handlowych i sklepów o charakterze ponadlokalnym, a parkowane samochody należą głównie do mieszkańców. Tym bardziej w osiedlach domów jednorodzinnych z przydomowymi garażami i miejscami parkingowymi, gdzie parkomaty będą służyły sporadycznie gościom i tylko okazjonalnie innym parkującym, a przez większość czasu nie będą używane.

Mieszkalną część Ochoty określają jako „sypialnię Warszawy” i wskazują, że dowodem na to, iż parkują tam mieszkańcy, są problemy ze znalezieniem miejsca głównie w dni powszednie po godzinie 18. Ich sprzeciw wiąże się również z tym, że wprowadzenie SPPN oznacza zmniejszenie przestrzeni parkingowych, mimo iż wiele

osiedli w dzielnicy powstawało kilkadziesiąt lat temu, według założeń urbanistycznych przewidujących niewystarczającą dziś liczbę miejsc parkingowych.

Zdaniem mieszkańców strefa uprzywilejowuje więc lokatorów nowych budynków, którzy mają możliwość parkowania w parkingach podziemnych, a dodatkowo zachowują prawo do abonamentu mieszkańca. Powstające jednocześnie prywatne parkingi płatne na Ochocie są niedostępne dla osób niezamożnych, co prowadzi do gentryfikacji dzielnicy. Tym sposobem może się ona stać mniej atrakcyjna dla wynajmujących mieszkania.

Argumentem przeciwników wprowadzenia SPPN są też zapowiedziane wysokie opłaty za kolejne auto w gospodarstwie domowym, a także prognozowany jako konsekwencja wzrost cen usług dla mieszkańców (w tym remontów i napraw).

Obawy mają też niektórzy przedsiębiorcy, którzy spodziewają się zmniejszenia liczby klientów, w sytuacji konieczności zapłacenia za postój.

OPINIE I POMYSŁY

Uczestnicy konsultacji za wskazane uznali też zaprojektowanie dodatkowych elementów (oprócz słupków lub zastępujących słupki) uniemożliwiających nieprawidłowe parkowanie na chodnikach (np. donice i stojaki rowerowe). Zgłaszano także potrzebę wprowadzania innego sposobu zaznaczania przestrzeni dla pieszych na chodnikach, gwarantujących im 1,5 metra, np. ustawienie ograniczników/odbojników na miejscach parkingowych skierowanych prostopadle lub skośnie do jezdni.

Postulowano również objęcie Strefą w weekendy okolic parku Szcześliwickiego, ze względu na bardzo dużą liczbę osób przyjezdnych i utrudnienia parkowania dla mieszkańców.



Źródło: ZDM

OPINIE I POMYSŁY

Swoje uwagi i pomysły do funkcjonowania SPPN na Ochocie wnosili różne grupy użytkowników*, w tym m.in.:

DZIAŁKOWCY / ROD

Postulatem mieszkańców posiadających działki w ROD na Ochocie jest wprowadzenie możliwości włączenia parkomatów przy ogrodach działkowych do ich abonamentu, na takiej samej zasadzie jak przy miejscu zamieszkania. Działkowcy to w dużej części emeryci, dla których dojazd samochodem jest często koniecznością, a płacenie za postój będzie utrudniało użytkowanie działki.

PRZEDSIĘBIORCY

Przedsiębiorcy i najemcy lokali użytkowych oczekują, że będą mieli możliwość nabycia abonamentu, jeśli samochód służbowy (osobowy lub dostawczy) jest niezbędny do prowadzenia działalności gospodarczej zarejestrowanej na Ochocie.

WYNAJMUJĄCY/NAJEMCY

Swój sprzeciw wobec zasad przyznawania abonamentów i wysokości opłat za drugi samochód w gospodarstwie domowym

zgłaszali wynajmujący oraz najemcy, zwłaszcza ci, którzy współdzielą wynajmowane mieszkanie z innymi osobami, ze względu na niższe koszty utrzymania, a każda z tych osób posiada samochód.

STUDENCI

Z uwagi na zlokalizowany na Ochocie kampus UW oraz WUM i dużą liczbę studentów wynajmujących tu mieszkania, a nieopłacających jeszcze podatku PIT, postulowano wprowadzenie odrębnych rozwiązań dla tej grupy posiadaczy samochodów.

ROWERZYŚCI

Dla rowerzystów ważne jest, aby miejsca parkowania skośnego nie były planowane jako przylegające do dróg dla rowerów od strony jezdni, ponieważ takie rozwiązanie jest niebezpieczne dla rowerzystów.

Proponowali też projektowanie większej liczby stojaków rowerowych, także jako dodatkowych zabezpieczeń/ przeszkód architektonicznych chroniących przed niedozwolonym parkowaniem.

Wnioskowali również o dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerów na ulicach planowanych w nowej SPPN jako jednokierunkowe.

* Szczegółowe odpowiedzi na wszystkie postulaty znajdują się w załącznikach numer 1 i 2.

OPINIE I POMYSŁY

MOTOCYKLIŚCI

Motocykliści zgłaszali potrzebę wyznaczenia miejsc dla motocykli i skuterów wyposażonych w kotwy umożliwiające zabezpieczenie pojazdów.

ORGANIZACJA RUCHU

Uczestnicy konsultacji zgłaszali swoje pytania, uwagi i wątpliwości odnośnie planowanych zmian w organizacji ruchu.

Wątpliwości mieszkańców wzbudzają ulice planowane w nowej SPPN jako jednokierunkowe (zwłaszcza na Starej Ochocie) wraz z jednoczesnym zmniejszeniem na nich liczby zaparkowanych aut, co może skutkować zwiększeniem ruchu w całej okolicy w celu poszukiwania miejsc do zaparkowania. Proponowano, żeby na najmniejszych ulicach wprowadzić zakazy wjazdu z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorami.

W części Ochoty, gdzie już dzisiaj istnieje SPPN, a mieszkańcy wciąż mają problemy z parkowaniem, zaproponowano wprowadzenie na najbardziej zatłoczonych ulicach parkowania tylko dla mieszkańców, np. od godzin popołudniowych lub wieczornych lub inny system dający im pierwszeństwo parkowania.

Wielokrotnie powracał temat statusu podwórek przy budynkach mieszkalnych, będących pod zarządem ZGN Dzielnicy, po wprowadzeniu SPPN na Ochocie. Zgłaszano potrzebę uporządkowania tych miejsc i ustawienia znaku umożliwiającego parkowania za bramą wyłącznie mieszkańcom danego budynku.

Dowiadywano się także o przyszły status ogólnodostępnych parkingów spółdzielczych, parkingów prywatnych oraz parkingów budowanych społecznie w latach 70.



Źródło: ZDM

OPINIE I POMYSŁY

ABONAMENT

Główną obawą jest niedoszacowanie w badaniach liczby mieszkańców, którzy będą chcieli parkować swoją autą w przewidzianym w abonamencie terenie (mimo że badania nie miały na celu oszacowania takiej liczby).

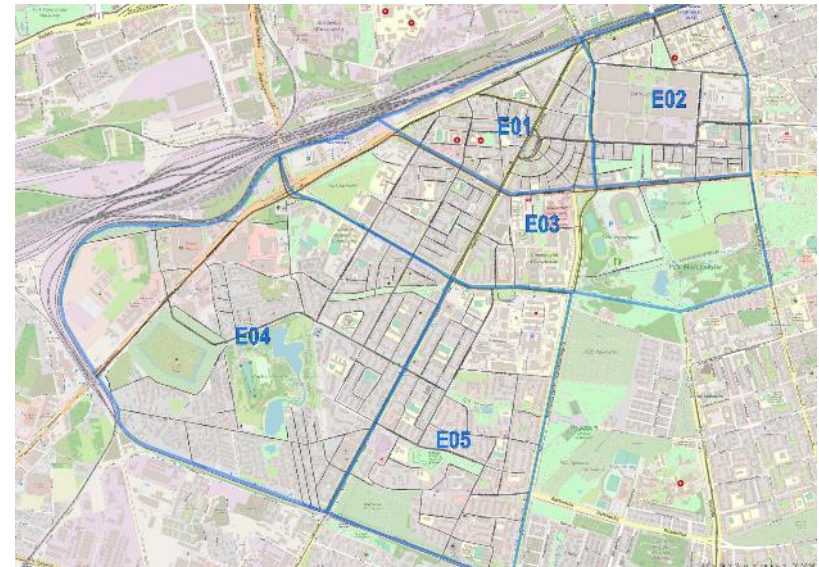
Mieszkańcy spodziewają się, że będą musieli uiszczać opłaty za parkowanie, gdy znajdą się poza strefą najbliższych parkomatów (przewidzianych dotychczas ośmiu w promieniu 150 metrów od domu).

Ze względu na specyfikę dużej części rejonów Ochoty – liczne skwery, zieleńce, parki, podwórka, drogi wewnętrzne o nieuregulowanym statusie, duże budynki instytucji publicznych – mieszkańcy wnioskowali o powiększenie promienia bezpłatnego parkowania objętego abonamentem.

Pojawiły się też głosy, że abonament mieszkańca objąć powinien całą dzielnicę lub cały obszar, zwłaszcza w strefie 1 i 2, gdzie znajdują się budynki instytucji publicznych, przy których miejsca parkingowe zajęte są głównie w ciągu dnia, a w nocy, gdy są wolne, mogliby z nich korzystać mieszkańcy, którzy nie znajdą miejsca parkingowego w swojej najbliższej okolicy.

Zgłaszano też potrzebę wydzielenia miejsc do krótkiego, darmowego postoju dla rodziców – przy szkołach, przedszkolach, żłobkach, ogródkach jordanowskich oraz zwolnienie z opłat (np. do jednej godziny) posiadaczy abonamentu przy dzielnicowych instytucjach publicznych – urzędach, szpitalach, przychodniach.

Proszono także o uwzględnienie w przydzielaniu abonamentów sytuacji osób posiadających więcej niż jedną nieruchomość i zameldowanych poza dzielnicą, ale odprowadzających podatki za nieruchomość znajdującą się na terenie Ochoty.



Abonament strefowy – propozycja podziału na strefy. Źródło: ZDM

OPINIE I POMYSŁY

OPŁATY

Według przeciwników SPPN, opłaty za postój znacząco podniosą koszty życia w stolicy, zwłaszcza teraz, gdy planowane są również inne podwyżki (m.in. za wywóz śmieci) i można spodziewać się trudnej sytuacji ekonomicznej wielu gospodarstw domowych w związku z pandemią.

Dla części mieszkańców nowa wysokość opłaty za drugie auto jest zbyt wysoka i może mieć skutek odwrotny od zamierzonego, czyli spowodować, że osoba, która płaci 1200 złotych za drugi abonament, zrezygnuje z korzystania z komunikacji zbiorowej, gdyż będzie to dodatkowym kosztem.

Entuzjaści strefy twierdzą z kolei, że jest to opłata zbyt niska, która nie wystarczy, aby przekonać mieszkańców do rezygnacji z kolejnego samochodu i zmiany zwyczajów dotyczących przemieszczania się po mieście.

Sugerowano wprowadzenie systemu bonifikat lub możliwości negocjowania opłaty za drugie auto uwzględniającego sytuacje wyjątkowe, np. dla przyjeżdżających spoza Ochoty opiekunów seniorów czy osób z niepełnosprawnościami.

Proponowano też, żeby zróżnicować opłaty za drugi samochód ze względu na odległość od centrum i mieszkaniowy charakter okolicy lub ustanowienie dużo wyższej opłaty za trzeci i kolejny samochód, ponieważ dwa samochody w jednym gospodarstwie domowym są obecnie często standardem.

Pojawił się również pomysł wprowadzenia krótkoterminowych abonamentów dodatkowych (oprócz abonamentu rocznego) do dyspozycji mieszkańców strefy, tak aby mogli skorzystać z niego w przypadku wizyty gości, rodziny itp.

Źródło: ZDM





WNIOSKI I REKOMENDACJE

WNIOSKI

Parkowanie na Ochocie przysparza dzisiaj zmotoryzowanym mieszkańcom dużo trudności i stwarza niebezpieczeństwo dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Temat wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Ochocie budzi duże zainteresowanie wśród mieszkańców dzielnicy i pozostałych warszawiaków.

Według większości uczestników konsultacji wprowadzenie SPPN na Ochocie jest zasadne wówczas, gdy przełoży się na faktycznie łatwiejszy dostęp mieszkańców do miejsc parkingowych, przy jednoczesnym zadbaniu o bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz zabezpieczeniu niszczonych obecnie terenów zieleni.

Wprowadzając SPPN, należy uwzględnić specyfikę poszczególnych obszarów dzielnicy i przełożyć ją na rozwiązania dotyczące parkowania dla jej mieszkańców i innych użytkowników.

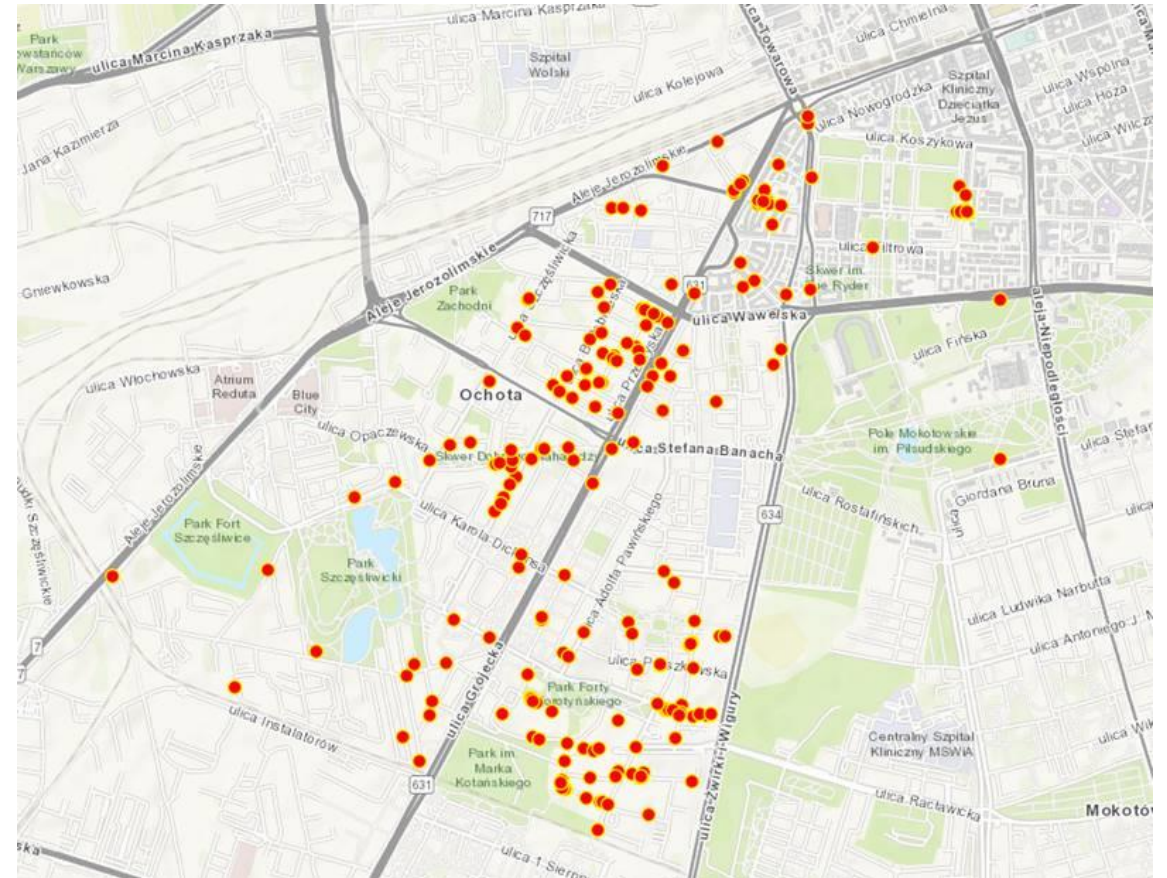


Źródło: ZDM

WNIOSKI

Najczęściej poruszane przez mieszkańców tematy:

- zmiana zasięgu abonamentu ze 150 m na obszarowy,
- ogólny apel o nielikwidowanie miejsc postojowych,
- zabezpieczenie terenów wewnętrznych (np. podwórek) przed parkowaniem na nich przez osoby z zewnątrz,
- wyznaczenie odcinków B-35 lub obszarów B-39, czyli parkowania tylko dla mieszkańców – posiadaczy abonamentu mieszkańca i specjalnego identyfikatora,
- organizacja ruchu w rejonie ulic Częstochowskiej, Dorotowskiej, Baśniowej, Białobrzesckiej oraz w rejonie ulic Mołdawskiej, Okińskiego, Gorlickiej, Baleya – w szczególności zmiana sposobu postępu w istniejących zatokach,
- liczba i lokalizacja miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością



Mapa punktów, których dotyczyły uwagi zgłoszone w trakcie konsultacji. Źródło: ZDM

REKOMENDACJE

Wprowadzając Strefę Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Ochocie, należy dążyć do zwiększenia dostępności miejsc parkingowych dla mieszkańców dzielnicy poprzez:

- zwiększenie zasięgu obowiązywania abonamentu mieszkańca,
- ustawienie znaków zakazu postoju z wyłączeniem pojazdów lokalnych mieszkańców (zwłaszcza na małych, jednokierunkowych ulicach),
- objęcie terenów wewnętrznych w zarządzie ZGN oraz publicznych podwórek strefą parkowania tylko dla mieszkańców (z identyfikatorem),
- pozostawienie możliwie wielu skośnych i prostopadłych miejsc parkingowych i niezamieniania ich na miejsca równoległe, które zmniejszą liczbę parkujących samochodów,
- ustawienie dodatkowych zabezpieczeń (innych niż słupki) chroniących przed nieprawidłowym parkowaniem,
- usprawnienie procedury usuwania pojazdów porzuconych, stojących w jednym miejscu od wielu miesięcy,
- budowę ogólnodostępnych, wielopoziomowych parkingów.

Według mieszkańców, którzy wzięli udział w konsultacjach, potrzebne jest również:

- uwzględnienie specyfiki każdego z wyróżnionych obszarów Ochoty,
- uwzględnienie szczególnych okoliczności i ustanowienie wyjątków w przyznawaniu abonamentów lub udzielaniu innych czasowych zezwoleń na parkowanie w SPPN,
- połączenie wdrożenia SPPN z uspokojeniem ruchu i wprowadzeniem we wskazanych lokalizacjach strefy zamieszkania lub strefy „tempo 30”.

NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY PO KONSULTACJACH

- Po analizie uwag złożonych w konsultacjach społecznych, a także wyników przeprowadzonych badań zajętości i rotacji miejsc postojowych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 roku. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie rozwiążą one jednak wszystkich problemów z parkowaniem – strefa płatnego parkowania nie obowiązuje w godzinach nocnych i w weekendy, jej wpływ na poprawę sytuacji będzie największy tam, gdzie większą część stanowią pojazdy „przyjezdnych”.
- Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca.

W oparciu o głosy z konsultacji społecznych i analizę charakterystyki dzielnicy, proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.

- Zapowiadana w czasie konsultacji zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
- Zgodnie z ustawą, podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy Ochota zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawanego przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.

NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY PO KONSULTACJACH

- Projekt organizacji ruchu związany z wprowadzeniem SPPN będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z infrastrukturą rowerową, przebudową przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. Wbrew obawom wyrażanym przez wiele osób w konsultacjach, nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2.5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku „zakaz postoju” z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- Uwzględniając uwagi z konsultacji, w projekcie wprowadzone zostanie wiele zmian, głównie obejmujących zwiększenie liczby miejsc postojowych. Będzie to możliwe m.in. dzięki wprowadzaniu ruchu jednokierunkowego lub rezygnacji z wyznaczania ogólnodostępnych miejsc postojowych na rzecz „stref dla mieszkańców” (znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem). Projekty organizacji ruchu z uwzględnieniem uwag z konsultacji będą następnie opiniowane przez zarządcę dróg (ZDM i Urząd Dzielnicy) oraz policję, a następnie zatwierdzane przez zarządcę ruchu. W toku uzgodnień rozwiązania projektowe mogą ulec zmianie

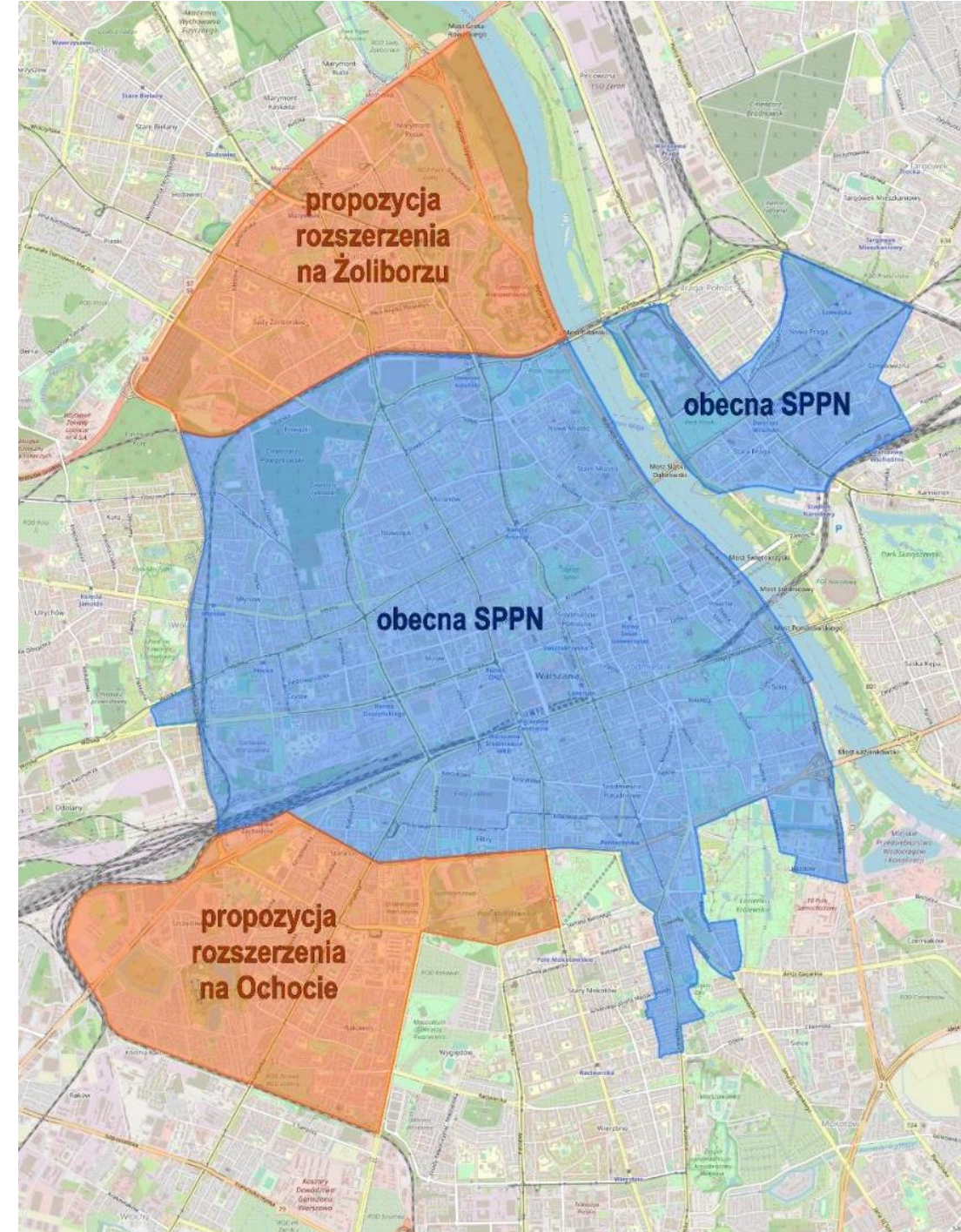


CO DALEJ?

CO DALEJ?

- Publikacja raportu i przedłożenie go Prezydentowi oraz Radzie Warszawy // I kwartał 2021.
- Opracowanie docelowych wersji projektów organizacji ruchu podlegających zatwierdzeniu przez zarządcę ruchu // I/II kwartał 2021.
- Przygotowania do wdrożenia nowej organizacji ruchu (zmiana oznakowania, montaż parkomatów etc.) // I/II kwartał 2021.
- Rekomendowany termin rozszerzenia SPPN w przypadku podjęcia decyzji przez Radę Warszawy // II/III kwartał 2021.

Źródło: ZDM



AKCJA INFORMACYJNA

Akcja informacyjna rozpoczęła się 19 października i składała się z następujących elementów:

- informacja na Warszawskiej Platformie Konsultacji Społecznych:
http://www.konsultacje.um.warszawa.pl/sppn_ochota,
- informacja na stronie Zarządu Dróg Miejskich:
<https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/>,
- Przekazanie 1678 plakatów i banerów do powieszenia na przystankach ZTM oraz w wybranych instytucjach na terenie dzielnicy,
- kolportaż 32032 ulotek do skrzynek pocztowych mieszkańców.

O wsparcie poproszono również proboszczów żoliborskich, którzy mieli wspominać o konsultacjach po mszach oraz na stronach internetowych parafii.

Ulotka informacyjna. Źródło: ZDM



JAKA STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA NA OCHOCIE?

KONSULTACJE SPOŁECZNE

Przygotowaliśmy projekt strefy płatnego parkowania na Ochocie. Zapoznaj się z proponowanymi rozwiązaniami na stronie:

zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne

POROZMAWIAJMY:

- ON-LINE (17.30-20.00)
- PRZEZ TELEFON (10.00-14.00)

tel. 509 690 364



HARMONOGRAM:

29.10 spotkanie on-line
30.10 dyżur telefoniczny

13.11 spotkanie on-line
16.11 dyżur telefoniczny

9.11 spotkanie on-line
10.11 dyżur telefoniczny

3.11 spotkanie on-line
6.11 dyżur telefoniczny

6.11 spotkanie on-line
7.11 dyżur telefoniczny

Uwagi można przysyłać na adres sppnochota@zdm.waw.pl
Więcej informacji: www.konsultacje.um.warszawa.pl lub nr 19 115
Konsultacje trwają do 20 listopada 2020 r.

TWOJA OPINIA SIĘ LICZY!

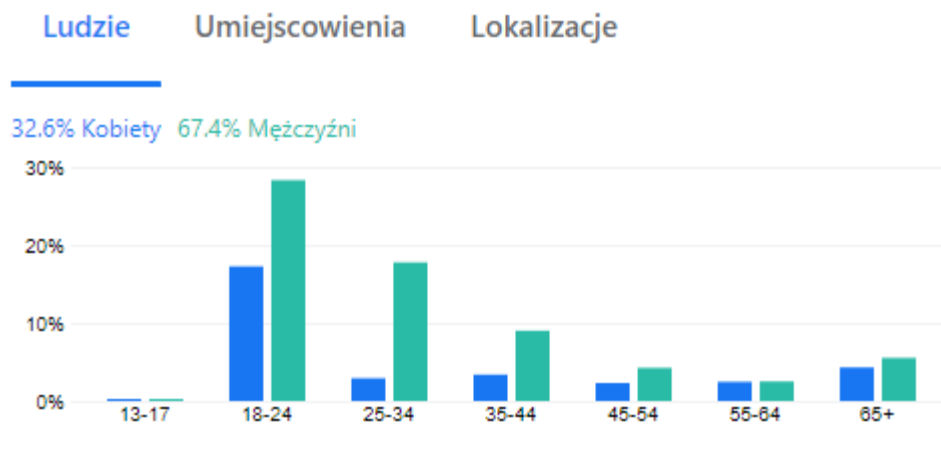


AKCJA INFORMACYJNA

Akcja informacyjna prowadzona była również za pomocą mediów społecznościowych.

W serwisie YouTube można było obejrzeć [film promocyjny](#). Ponadto powstało wydarzenie na portalu Facebook. O każdym spotkaniu poinformowano na stronie Zarządu Dróg miejskich na portalu Facebook i za pośrednictwem Twittera Zarządu Dróg Miejskich.

Posty sponsorowany informujący o konsultacjach opublikowany został również na stronie Konsultacje Społeczne Warszawa na portalu Facebook. Uzyskał on 2988 odbiorców (w większości mężczyzn poniżej 35 roku życia) oraz wywołał 159 aktywności.



Konsultacje Społeczne Warszawa

27 października 2020 · 🌐

Jak ma wyglądać strefa płatnego parkowania na OCHOCIE?

Trwają konsultacje społeczne !

Sprawdźcie projekty zmiany organizacji ruchu i parkowania na ulicach Ochoty. Porozmawiajmy o proponowanych rozwiązaniach on-line.

Decyzję o rozszerzeniu strefy płatnego parkowania podejmą radni m.st. Warszawy. Wcześniej [Zarząd Dróg Miejskich Warszawa](#) chce porozmawiać z mieszkańcami o projektach zmian i ulepszyć je tak, żeby jak najlepiej odpowiadały na potrzeby lokalnej społeczności.

Projekty zmian, wyniki analiz i potrzebne informacje w komentarzu 📌



👍👎❤️ 29

43 komentarze 2 udostępnienia

INFORMACJE

JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA:

Zarząd Dróg Miejskich

KONSULTACJE ZREALIZOWAŁ:

Kolektyw Badawczy:

Michał Kocikowski

dr Magdalena Ochał

Andrzej Pycka

Magdalena Różycka

ZAŁĄCZNIKI DO RAPORTU

do pobrania ze strony www.konsultacje.um.warszawa.pl

ZAŁĄCZNIK 1

Wiadomości e-mail

ZAŁĄCZNIK 2

Formularze on-line

ZAŁĄCZNIK 3

Treść pism i załączników przesłanych przez mieszkańców