



CORAZ  
LEPSZY

**ŻOLIBORZ**

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

JAKA STREFA PŁATNEGO  
PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO  
NA ŻOLIBORZU?

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

CORAZ  
LEPSZY

**ŻOLIBORZ**

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

O CO PYTALIŚMY?

## O CO PYTALIŚMY?

W czasie konsultacji rozmawialiśmy o pomysłе rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego o Żoliborz. Sytuacja parkingowa w dzielnicy nie przedstawia się najlepiej. Samochodów jest bardzo dużo. Zastawiane są chodniki, niszczone są trawniki, powstaje chaos przestrzenny, który negatywnie wpływa na bezpieczeństwo mieszkańców. Rozwiązaniem może być poszerzenie SPPN, tak aby uporządkować parkowanie. Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. W drugiej kolejności ma pozwalać na odpłatne parkowanie dojeżdżającym spoza dzielnicy. Właśnie odpłatność ma wpływ na ograniczenie zainteresowania parkowaniem wśród przyjezdnych, zwiększając tym samym szanse na znalezienie miejsca parkingowego mieszkańcom z najbliższej okolicy.

## JAKA STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA NA ŻOLIBORZU?

### OBSZARY KONSULTACJI SPOŁECZNYCH



## O CO PYTALIŚMY?

Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie nawet symbolicznych opłat zniechęca część kierowców do korzystania z samochodu, skłania też do krótszego postoju, zwiększając tym samym rotację pojazdów i ułatwiając znalezienie wolnego miejsca. Z kolei mieszkańcy strefy mogą korzystać z abonamentu, uprawniającego do parkowania w pobliżu miejsca zamieszkania.

Zarząd Dróg Miejskich analizował rozszerzenie strefy na Żoliborzu. Koncepcja zmian została poprzedzona analizą stanu obecnego i pomiarem liczby aut parkujących na poszczególnych ulicach w różnych porach dnia. Dotyczy ona oznakowania miejsc postojowych – zgodnie z przepisami płatne miejsca postojowe w strefie należy formalnie wyznaczyć (wyznaczenie miejsc dotyczy tylko ulic; nie obejmuje podwojek czy istniejących garaży oraz parkingów). W uzasadnionych przypadkach rozważana będzie również zmiana organizacji ruchu (np. ruch jednokierunkowy).

Dzielnica została podzielona na pięć podobszarów roboczych, w ramach których odbywały się spotkania.



CORAZ  
LEPSZY

**ŻOLIBORZ**

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

KALENDARIUM

# KALENDARIUM

- start konsultacji społecznych // 19 października 2020
- spotkanie on-line // 28 października (środa), godz. 17:30-20:00
- dyżur telefoniczny // 29 października (czwartek), godz. 10:00-14:00
- spotkanie on-line // 4 listopada (środa), godz. 17:30-20:00
- spotkanie on-line // 5 listopada (czwartek), godz. 17:30-20:00
- dyżur telefoniczny // 6 listopada (piątek), godz. 10:00-14:00
- dyżur telefoniczny // 9 listopada (poniedziałek), godz. 10:00-14:00
- dyżur telefoniczny // 10 listopada (wtorek), godz. 10:00-14:00
- spotkanie on-line // 10 listopada (wtorek), godz. 17:30-20:00
- dyżur telefoniczny // 12 listopada (czwartek), godz. 10:00-14:00
- spotkanie on-line // 12 listopada (czwartek), godz. 17:30-20:00
- przesyłanie opinii mailowo od 19 października do 20 listopada
- zakończenie konsultacji społecznych // 20 listopada 2020

CORAZ  
LEPSZY

**ŻOLIBORZ**

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

CO USŁYSZELIŚMY?

# UCZESTNICY

Zainteresowanie konsultacjami społecznymi było bardzo duże. Spotkania na żywo transmitowane przez kanał Zarządu Dróg Miejskich na YouTube oglądało w sumie 377 osób, zaś łączna liczba wyświetleń nagrań ze spotkań sięgnęła 1900 (do końca konsultacji). Na spotkania na platformie Zoom zapisało się 251 osób. Przeprowadziliśmy też 52 rozmowy telefoniczne, często bardzo długie i wielowątkowe. Nadesłano 310 wiadomości e-mail oraz 496 e-formularzy. Większość uczestników to mieszkańcy obszarów, których dotyczyło spotkanie. Pojawiali się również radni dzielnicy Żoliborz i przedstawiciele organizacji pozarządowych oraz partii politycznych. Kilka wyjątkowo zaangażowanych osób o zdecydowanych poglądach brało udział w prawie każdym spotkaniu.

Atmosfera była bardzo ożywiona. Uczestnicy rozmawiali z prowadzącymi, ale równolegle nawiązywały się dyskusje między nimi. Wymieniali się poglądami i prezentowali różne wartości i perspektywy.

Na terenie Żoliborza, a szczególnie na małych wąskich uliczkach, mieszkańcy od lat wypracowywali rozwiązania, które aktualnie obowiązują. Wiele ustaleń było wcześniej przez nich testowane i wiedzą co się sprawdza a co nie.

Poszanowanie tych ustaleń społecznych jest dla nich bardzo ważne.



# Konsultacje społeczne dostępne dla różnych grup



5

spotkań online



**26.10 – 20.11**

Konsultacje wydłużone  
m.in. na wniosek władz  
dzielnicy Żoliborz



5

dzyżurów telefonicznych



**Projekty dostępne  
w wersji papierowej**  
w Centrum Lokalnym  
przy ul. Rydygiera

# FORMY ZBIERANIA OPINII

Ze względu na niesprzyjającą sytuację epidemiologiczną konsultacje społeczne odbyły się w formie zdalnej. Omawiane projekty można było obejrzeć na stronie internetowej Zarządu Dróg Miejskich. Wydruki prezentowano w dzielnicowych bibliotekach publicznych oraz w Centrum Lokalnym Żoliborz przy ul. Rydygiera 6b.

Każdemu z pięciu obszarów poświęcono osobne spotkanie on-line. Spotkania składały się z dwóch części.

## CZĘŚĆ I SPOTKANIA ON-LINE NA YOUTUBE

Podczas pierwszej części można było obejrzeć prezentację przedstawicieli ZDM i wysłuchać ogólnych założeń wprowadzenia SPPN i zasad jej funkcjonowania, poznać wyniki przeprowadzonych badań oraz zadawać pytania i dyskutować na czacie.

Zapis spotkań był publikowany na [kanale YouTube ZDM](#) i wciąż można je tam obejrzeć.

Największym powodzeniem cieszyło się pierwsze spotkanie (dotyczące obszaru nr 3) oraz ostatnie (obszar nr 1).

Informacje o liczbie uczestników pierwszej części spotkań:

- 1 obszar – 79 osób oglądało transmisję na żywo (równoległe transmisje). 330 wyświetleń filmu od publikacji (12 – 20 listopada). Wymieniono 408 wiadomości na czacie.
- 2 obszar – 63 osób oglądało transmisję na żywo (równoległe transmisje). 273 wyświetlenia filmu od publikacji (4 – 20 listopada). Wymieniono 242 wiadomości na czacie.
- 3 obszar – 121 osób oglądało transmisję na żywo (równoległe transmisje). 750 wyświetleń filmu od publikacji (28 października – 20 listopada). Wymieniono 505 wiadomości na czacie.
- 4 obszar – 59 osób oglądało transmisję na żywo (równoległe transmisje). 297 wyświetleń filmu po publikacji (10 – 20 listopada). Wymieniono 302 wiadomości na czacie.
- 5 obszar – 55 osób oglądało transmisję na żywo (równoległe transmisje). 424 wyświetlenia filmu po publikacji. Wymieniono 205 wiadomości na czacie.

# FORMY ZBIERANIA OPINII

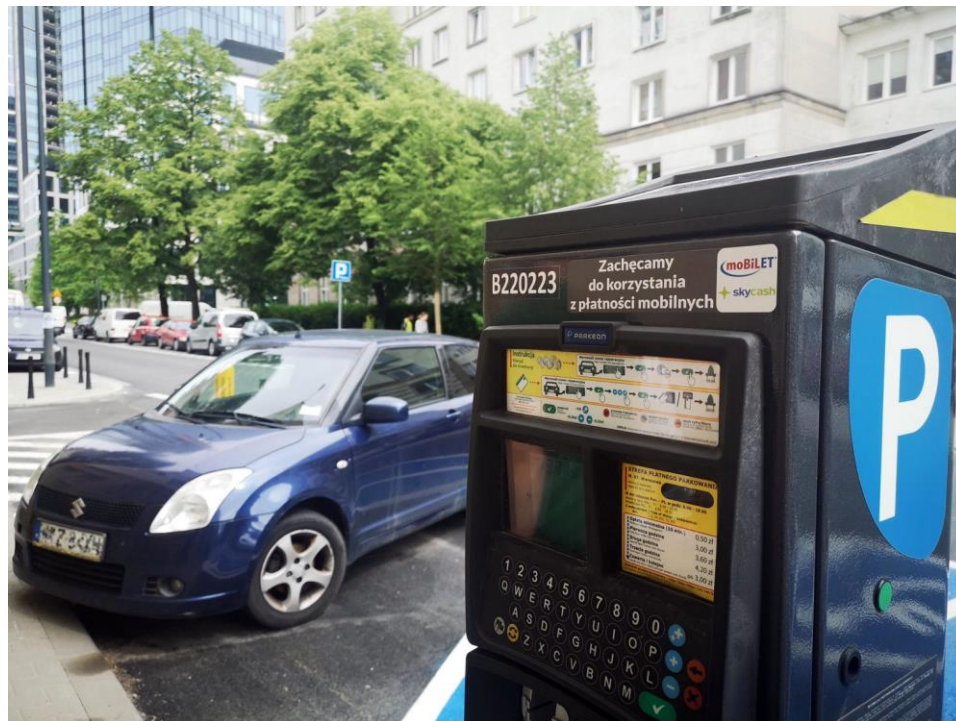
## CZĘŚĆ II SPOTKANIA ON-LINE

Następnie rozpoczynała się druga część spotkania – moderowana dyskusja na platformie Zoom. Jej celem była szczegółowa rozmowa na temat ulic na danym podobszarze i pogłębienie tematów poruszanych w poprzedniej części.

W tej części można było wyrazić swoją opinię oraz zadać pytanie przez mikrofon lub na czacie. Nie była ona transmitowana na YouTube. Aby dołączyć do dyskusji na Zoom, należało wcześniej przestać swoje zgłoszenie na adres e-mail dla danego obszaru. Na pytania odpowiadali pracownicy Zarządu Dróg Miejskich.

Liczba osób zgłoszonych na spotkania:

- 1 obszar – 52 osoby
- 2 obszar – 45 osób
- 3 obszar – 88 osób
- 4 obszar – 41 osób
- 5 obszar – 25 osób



# FORMY ZBIERANIA OPINII

Do dyspozycji mieszkańców były dyżury telefoniczne, na których projektanci i urzędnicy z ZDM odpowiadali na pytania.

W ciągu czterogodzinnych dyżurów telefon nie milkł ani na chwilę. Udało się przeprowadzić kilkadziesiąt indywidualnych i pogłębionych rozmów, często trwających nawet ponad pół godziny.

- 1 obszar – 7 rozmów
- 2 obszar – 17 rozmów
- 3 obszar – 15 rozmów
- 4 obszar – 7 rozmów
- 5 obszar – 6 rozmów

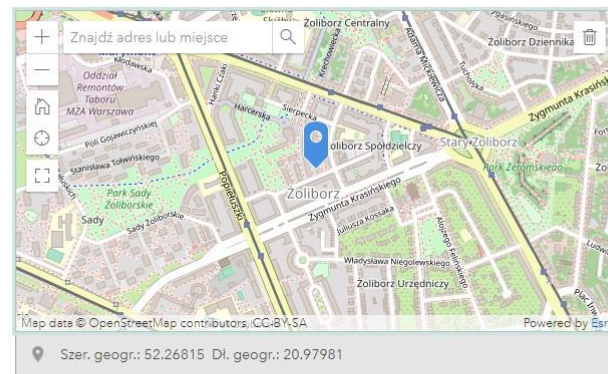
Dużym zainteresowaniem cieszył się formularz – narzędzie internetowe, w którym można było wskazać konkretną lokalizację i zgłosić do niej uwagę. Uczestnicy konsultacji przesłali 496 wypełnionych formularzy.

Opinie były również zbierane mailowo. Spłynęło 310 wiadomości. Warto wspomnieć, że 75% wiadomości i formularzy dotyczyło uwag szczegółowych do projektu. Formularze i maile są dostępne do wglądu w załącznikach.

## Zgłaszam uwagę:\*

- dotyczącą konkretnej lokalizacji
- ogólną dotyczącą projektu strefy płatnego parkowania na Żoliborzu
- obydwą powyżej

## Proszę zaznaczyć na mapie lokalizację, której dotyczy uwaga:



## Uwaga dotycząca zaznaczonej na mapie lokalizacji

# FORMY ZBIERANIA OPINII

Równolegle do spotkań on-line odbyły się trzy wizje lokalne z przedstawicielami mieszkańców oraz radnymi dzielnicy Żoliborz.

Ze względu na sytuację epidemiologiczną w spotkaniach mogło uczestniczyć jedynie kilka osób, które przedstawiały opinie zebrane wśród mieszkańców.

Na następnych stronach prezentujemy dokumentację zdjęciową wykonaną podczas tych spacerów badawczych.

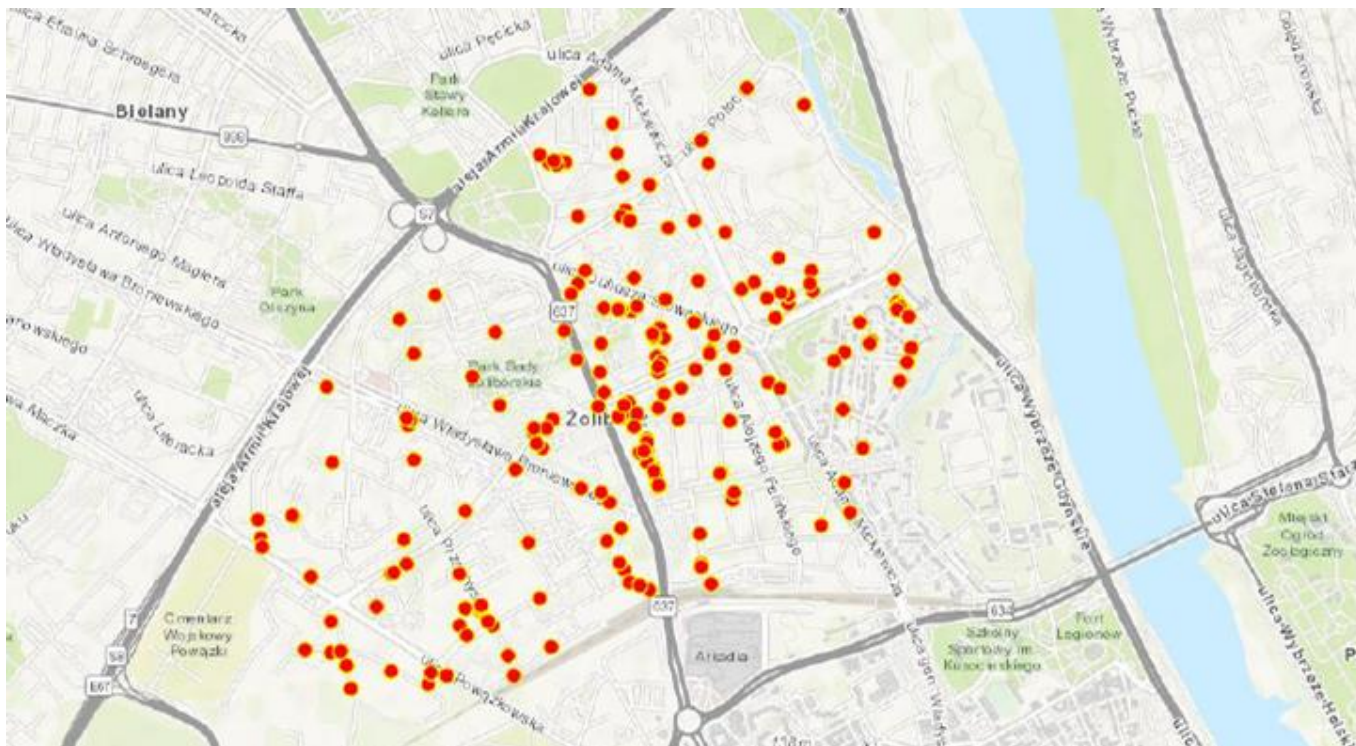








# LOKALIZACJE ZAZNACZONE W FORMULARZACH



# OPINIE I POMYSŁY - OGÓLNIIE O SPPN

## ▪ Abonament:

Dużo pytań dotyczyło zasad abonamentu dla mieszkańców. Rozmawialiśmy o tym, komu przysługuje, jak go dostać i skąd pomysł podniesienia stawek na kolejny samochód w gospodarstwie domowym.

Uczestnicy spotkań bardzo często poruszali temat zasięgu abonamentu mieszkańca. Były przedstawiane i omawiane różne propozycje: abonament obszarowy, o powiększonym promieniu do 500 m, a nawet na teren całej dzielnicy. Zasięg całodzielnicy budził obawy, czy w takim wypadku kierowcy nie poczują się zachęceni do załatwiania wszystkich spraw w okolicy samochodem. Z kolei przeciwnicy podziału na mniejsze podobszary argumentowali, że chcieliby móc swobodnie poruszać się autem po swojej dzielnicy. Dodatkowe pomysły to m.in. abonament przypisany do osoby, a nie do samochodu (np. mogą wypożyczyć inne auto, mogą dać kuzynowi itp.). Pojawiła się też propozycja darmowych biletów dla gości mieszkańca. Tak, aby przyjeżdżający (np. do opieki nad osobą starszą) mogli kilka razy w miesiącu zaparkować za darmo.

## ▪ Stawki:

Osoby popierające wprowadzenie strefy często zwracały uwagę, że stawki za abonament są wyjątkowo niskie i obawiają się, że w związku z tym wprowadzenie SPPN nie rozwiąże problemu samochodów zalegających na miejscach postojowych całymi tygodniami. W kontrze pojawiły się głosy, że opłaty są z założenia złym pomysłem.

Kontrowersje budził też pomysł wyraźnie wyższej opłaty za abonament na drugi samochód. Jednak w tym przypadku również dało się zauważyć argumenty „za” i „przeciw”. Ci opowiadający się „za” często dodawali, że pierwszy samochód też powinien wiązać się z większymi opłatami. Proponowano, np. aby liczbę samochodów objętych niższą stawką uzależnić od powierzchni mieszkania (większy metraż często wskazuje na większą rodzinę).

# OPINIE I POMYSŁY - OGÓLNI O SPPN

## ▪ Zasięg SPPN:

Uczestnicy spotkań pytali o możliwość wprowadzenia SPPN w głąbi osiedli. Zastanawiali się również, jak takie zmiany odbiją się na sąsiednich dzielnicach i czy nie powinno się od razu myśleć o większym obszarze.

## ▪ Pomiary:

Mieszkańcy zwracali uwagę, że badania w części zostały przeprowadzone w okresie wakacyjnym (8 sierpnia – 11 września 2020), w dodatku w dobie pandemii, a w konsekwencji zazwyczaj sytuacja według nich przedstawia się znacznie gorzej (trudniej o miejsce parkingowe), niż przedstawiono to w omawianych prezentacjach.

## ▪ Parkingi podziemne i garaże:

Wielokrotnie poruszany był temat budowy parkingu pod pl. Wilsona. Mieszkańcy pamiętają o tym pomysle sprzed lat i oczekują jego realizacji. Uważają, że bardzo by się przydał. Ze zrozumieniem przyjmowali tłumaczenie ZDM, że sprawa parkingu jest otwarta, jednak do tej pory żadna firma nie podjęła się tego przedsięwzięcia. Część mieszkańców chciałaby, aby na terenie dzielnicy pojawiły się parkingi podziemne i garaże z których mogliby korzystać.

Wskazują na takie zapisy w planach miejscowych. Rozumieją jednak, że takie inwestycje wiążą się z dużymi kosztami.

## ▪ Sposób wprowadzania SPPN:

Pojawiła się propozycja, aby wprowadzić parkowanie płatne obszarowo, małymi krokami. Najlepiej najpierw w okolicy metra. Pytano również, czy ZDM planuje prace nad strefą dla dzielnic sąsiednich – Bemowa i Bielana, bo wg niektórych rozmówców po wprowadzeniu opłat problem z parkowaniem przesunie się w tamte rejony. Ważna była również kwestia zgrania działań w ramach wprowadzania SPPN z innymi projektami, np. z budżetu obywatelskiego (ul. Słowackiego).

## ▪ Miejsca tylko dla mieszkańców:

Z bardzo pozytywnym przyjęciem spotkała się propozycja wprowadzania miejsc parkingowych tylko dla mieszkańców. Niektórzy sugerowali, że być może najlepszym wyjściem z sytuacji braku gwarancji miejsca mimo wniesienia opłaty (wykupionego abonamentu) byłoby przypisanie na stałe miejsca parkingowego do konkretnego samochodu, wzorem istniejących na terenie dzielnicy parkingów społecznych.

# OPINIE I POMYSŁY

Oczekiwania związane z wprowadzeniem SPPN:

- Szansa na uspokojenie ruchu.
- Szansa na uwolnienie chodników (odzyskanie przestrzeni dla pieszych).
- Zniechęcenie gości gastronomii do przyjeżdżania samochodami.
- Parkowanie przed własną bramą – osoby z domów jednorodzinnych postulowały możliwość parkowania przed własnymi bramami.
- Okazja do wprowadzania kontrapasów rowerowych na uliczkach jednokierunkowych.
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych.
- Uporządkowanie przestrzeni.
- Zmniejszenie odczucia, że Żoliborz jest jednym wielkim parkingiem P&R.



# OPINIE I POMYSŁY – OBAWY

Główne obawy związane z wprowadzeniem SPPN:

- Zmniejszenie liczby miejsc parkingowych w dzielnicy. Zdaniem osób biorących udział w spotkaniach proponowane rozwiązania znacząco zmniejszą liczbę legalnych miejsc parkingowych. Budzi to niepokój, ponieważ mieszkańcy już teraz widzą przesylenie niektórych obszarów.
- Małe żoliborskie uliczki są za wąskie aby wyznaczyć miejsca. Mieszkańcy zwracali uwagę, że niektóre z uliczek, szczególnie wśród domów jednorodzinnych nie są w stanie pomieścić legalnie wyznaczonych miejsc, podczas gdy w obecnej sytuacji udało im się wypracować w miarę dobrze funkcjonujące rozwiązania. Osoby te proponują wprowadzenie na niektórych uliczkach ruchu jednokierunkowego lub likwidację jednego z chodników w celu wprowadzenia dodatkowych miejsc parkingowych.
- Wzrost zjawiska nielegalnego parkowania. Mieszkańcy pytali, czy jest szansa na zwiększenie skuteczności Straży Miejskiej w nakładaniu oraz egzekwowaniu kar za nielegalne parkowanie. Widzą w tym nadzieję na uniknięcie „zalewu słupków”. Jednocześnie podkreślają wagę ochrony trawników, które już teraz często są zajęte przez nieprawidłowe parkowanie, a po wprowadzeniu strefy może być gorzej, gdyż w legalnie wyznaczonych zatoczkach wymagana będzie opłata. Rozmówcy proponowali rozszerzenie na Żoliborz zasięgu patroli mieszanych (kontroler ZDM ze strażnikiem miejskim).
- Nieszczelność strefy i problem „ucieczki w podwórka” osób, które będą chciały uniknąć opłat za postój.
- Problem dla firm znajdujących się na terenie strefy. Uczestnicy konsultacji sugerują ustalenie jakiegoś rozwiązania dla biznesu.
- Rzekome obniżenie wartości nieruchomości z powodu problemów z parkowaniem.

# OPINIE I POMYSŁY OBSZAR 1

Obszar 1 ograniczony jest: ul. Mickiewicza (od zachodu), ul. Krasińskiego (od południa), al. Armii Krajowej (od północy), granicą dzielnicy Żoliborz wzdłuż linii Wisły (od wschodu).

W tym rejonie dużo terenów jest wygradzanych dla osiedli, wspólnot. Mało jest miejsc ogólnodostępnych. Nie ma ruchu wzmożonego na co dzień, jest za to dużo osób wynajmujących, nie zawsze mają możliwość postoju w garażu. Zaobserwowano za to wzmożony ruch pojazdów w weekendy – to osoby z dalszych części dzielnicy lub spoza dzielnicy, które chcą spędzić czas w parku albo ROD.

Na obszarze pierwszym wyjątkowo często poruszano zagadnienie ul. Dziennikarskiej, gdzie obecnie samochody parkują na chodnikach, a piesi poruszają się ulicą.

Obecni na spotkaniu proponowali wprowadzenie w tym miejscu „strefy zamieszkania”, ewentualnie progów zwalniających, (ponieważ „każdy jeździ jak chce i sam znak ograniczenia prędkości do 30 km/h nie wystarczy”), przeznaczenia jednego z chodników na rzecz miejsc postojowych bądź postawienia znaku o parkowaniu tylko dla mieszkańców.



## OPINIE I POMYSŁY OBSZAR 2

Obszar 2 ograniczony jest: ul. Mickiewicza (od zachodu), ul. Słomińskiego (od południa), ul. Krasieńskiego (od północy), granicą dzielnicy Żoliborz wzdłuż linii Wisły (od wschodu).

Na tym obszarze zabudowa to przede wszystkim domy jednorodzinne oraz szeregowce. Na lokalnych uliczkach mieszkańcy mają wypracowane swoje sposoby parkowania pojazdów, nie zawsze zgodne z przepisami. Obawiają się, że planowane zmiany zburzą ten system. Zastanawiają się nad możliwością wprowadzenia odstępstw od obowiązujących przepisów ze względu na historyczny charakter okolicy. W rejonie ul. Śmiałej samochody stawiają przyjezdni. Jest ona po środku tego obszaru - położona pomiędzy dwoma parkami, pojawiała się propozycja, żeby zrobić z niej woonerf. Dodatkowym utrudnieniem jest cyklicznie odbywający się Targ Śniadaniowy, który generuje bardzo duży ruch samochodowy w weekendy.

Na tym obszarze są trudności z dojazdem samochodów uprzywilejowanych.



## OPINIE I POMYSŁY OBSZAR 3

Obszar 3 ograniczony jest: ciągiem ulic Słowackiego i Popiełuszki (od zachodu), ul. Słomińskiego (od południa), al. Armii Krajowej (od północy), ul. Mickiewicza (od wschodu).

Mieszkańcom brakuje miejsc postojowych wieczorem i obserwują duży ruch pojazdów w godzinach szczytu. Wiele osób dojeżdża do metra. Ten obszar potocznie nazywany jest parkingiem dla osób spoza dzielnicy. Często pojawiały się postulaty o szereg zmian w organizacji ruchu. Przede wszystkim likwidacja ronda na placu Henkla (przywrócenie skrzyżowania równorzędnego), wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ulicach Niegolewskiego i Wyspiańskiego oraz pozostawienie parkowania (tylko dla mieszkańców) na ślepych odcinkach ulicy Pogonowskiego czy Jelinka. Popularnym postulatem było zwężenie ul. Mickiewicza, wyznaczenie pasów rowerowych i miejsc postojowych. Pomysł spotyka się również z krytyką ze względu na wzmożony poranny ruch i korki. Temat ul. Wyspiańskiego był wielokrotnie poruszany w wiadomościach mailowych. Mieszkańcom bloków nie odpowiada plan likwidacji miejsc wzdłuż ulicy, gdyż nie posiadają garaży. Proponują wyznaczenie miejsc skośnych kosztem fragmentu terenu zieleni. Jednak innym przeszkadzają parkujące auta, gdyż blokując chodniki utrudniają przejście pieszym.





# OPINIE I POMYSŁY OBSZAR 4

Obszar 4 ograniczony jest: al. Prymasa Tysiąclecia (od pd - zach.), ul. Krasińskiego (od pd. - wsch.), Aleją Obrońców Grodna (od pn. - zach.) ciągiem ulic Słowackiego i Popiełuszki (od pn.- wsch.).

Mieszkańcy zwracali uwagę, że projekt SPPN nie uwzględnia ustaleń z konsultacji prowadzonych przez ZZW na ul. Broniewskiego. Część osób sugerowała też zwężenie tej ulicy, ponieważ w ich ocenie niepotrzebny jest aż tak szeroki przekrój. Sugerują, że dzięki temu mogłyby powstać dodatkowe miejsca postojowe. Wzdłuż niej (tak jak i wzdłuż ul. Gojawicyńskiej oraz ul. Braci Żałuskich) istnieje sporo prywatnych oraz „dzikich” parkingów, które uniemożliwiają swobodne parkowanie, a jednocześnie ich przestrzeń nie jest wykorzystywana. Zastanawiano się, jak będzie zabezpieczona ul. Waldorffa i ul. Powązkowska na odcinku, gdzie są równoległe do ul. Maczka. Już teraz jest tam sporo dzikiego parkowania na chodnikach. Mieszkańcy zastanawiali się, co będzie z ulicami, których nie odnaleźli w projekcie (np. Sybilli, Opalińskiej). Są to drogi wewnętrzne, gdzie nie może obowiązywać SPPN.



# OPINIE I POMYSŁY OBSZAR 5

Obszar 5 ograniczony jest: al. Prymasa Tysiąclecia (od zachodu), linią torów kolejowej linii obwodowej (od południa), ul. Krasińskiego (od północy), ul. Popiełuszki (od wschodu).

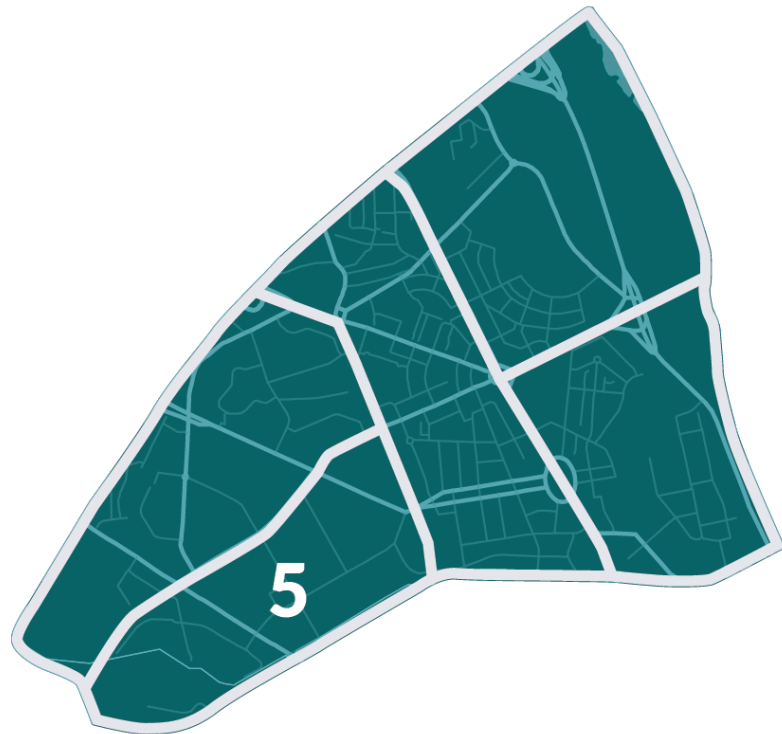
Mieszkańcom doskwierają kierowcy, którzy dojeżdżają do biurowców, Straż Miejska na tym terenie pojawia się regularnie, większość mieszkańców ma swoje miejsce w garażu, ważne są miejsca dla gości oraz kurierów.

Mieszkańcy ul. Krasińskiego wyrażali swoje obawy w związku z podziałem dzielnicy na obszary. Obawiali się, że zostaną „odcięci” od wszystkich miejsc postojowych przez granicę między obszarami 4 i 5.

Zgłaszano problemy z nieuregulowanym parkowaniem na ul. Przasnyskiej, po której jeździ autobus. Ulica jest bardzo wąska i sytuacja staje się niebezpieczna, ponieważ widoczność jest bardzo ograniczona, a chodniki zablokowane. Podobne problemy dotyczą również inne okoliczne uliczki.

Uczestnicy konsultacji nalegają na wzmożenie kontroli Straży Miejskiej i innych form kontroli przestrzegania prawa ruchu drogowego na obszarze.

Mieszkańcy przypominali, że wzdłuż ul. Krasińskiego w rezerwie drogowej ma powstać Skwer Krasińskiego, który spowoduje likwidację dzikich parkingów i znacząco zmniejszy liczbę miejsc w okolicy.



CORAZ  
LEPSZY

**ŻOLIBORZ**

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

WNIOSKI I REKOMENDACJE

# WNIOSKI

Obecna sytuacja parkingowa na Żoliborzu nie jest zadowalająca. Mieszkańcy mają poczucie, że samochodów jest coraz więcej i brakuje dla nich miejsc. Ale też wiele osób podkreślało, że to nie zapewnienie parkowania powinno być w mieście priorytetem. Zwracali uwagę, że jakość życia zależy też od wygodnych chodników, zieleni, oświetlenia itp. I na to wszystko również powinno znaleźć się miejsce. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania niestrzeżonego w dzielnicy wzbudza wiele emocji. Zarówno pozytywnych, jak i negatywnych.

W czasie procesu konsultacyjnego dało się wyróżnić kilka różnych dominujących perspektyw:

- Perspektywa osób popierających wprowadzenie SPPN na Żoliborzu. W konsultacjach brały one udział po to, aby udoskonalić projekt – zwrócić uwagę na proponowane szczegółowe rozwiązania, wskazując błędy lub miejsca newralgiczne, które warto dokładniej przemyśleć.
- Perspektywa osób popierających wprowadzenie SPPN, jednak chcących zmian w obowiązujących zasadach. Im głównie zależy na innym rozwiązaniu dotyczącym zasięgu abonamentu, ponieważ obawiają się, że regulacje obowiązujące obecnie w warunkach żoliborskich się nie sprawdzą – będzie bardzo trudno znaleźć wolne miejsce na niewielkim obszarze.



# WNIOSKI

Ta grupa miała też uwagi co do stawek (pojawily się zarówno głosy zachęcające do dużych podwyżek, jak i zastrzeżenia do nowych przepisów, podnoszących opłatę abonamentową za drugi samochód w gospodarstwie domowym). Roztrząsali także tematy dotyczące uprawnień - komu przysługuje abonament, kto jest zwolniony z opłat itp.

- Perspektywa osób, które chciały zachować stan istniejący. Zgadzały się one, że istnieją problemy (m.in. zbyt mało miejsc parkingowych, zastawione chodniki, słaba widoczność przy przejściach dla pieszych), ale według nich SPPN ich nie rozwiąże.
- Perspektywa osób, które wyraźnie sprzeciwiały się wprowadzeniu SPPN i uważały, że parkowanie w całym mieście powinno być darmowe, a urząd powinien zapewnić wszystkim wygodne stanowiska parkingowe przede wszystkim jak najbliżej miejsca zamieszkania, ale również w sąsiedztwie miejsca pracy i innych punktów, w których bywają.

# REKOMENDACJE

Ogólne:

Obejmując Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego całą dzielnicę Żoliborz należy zadbać o następujące kwestie:

- Tam gdzie to możliwe zwiększenie liczby miejsc parkingowych.
- Wyznaczenie jak największej liczby miejsc tylko dla mieszkańców.
- Etapowe wdrażanie zmian.
- Udrożnienie chodników.
- Poszanowanie historycznego charakteru dzielnicy – ograniczenie do minimum ingerencji w tkankę miasta i dopuszczenie małych znaków drogowych.
- Nacisk na egzekwowanie przepisów – eliminacja nieprawidłowego postoju, eliminacja samochodów przyjezdnych ze stref mieszkańców.
- W razie wątpliwości projektowych zrobienie dodatkowych wizji lokalnych w terenie przez zespół projektantów i pracowników, być może wraz z radnymi.

Abonament:

- Wprowadzenie abonamentu obszarowego.
- Rozważenie rozwiązań dla biznesu (specyficzny rodzaj abonamentu).
- Rezygnacja z podniesienia kosztu abonamentu do 1200 zł za drugi i kolejne auto.

# REKOMENDACJE

Organizacja ruchu:

- Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na części ulic o charakterze lokalnym (np. ul. Dziennikarska, ul. Niegolewskiego czy ul. Wyspiańskiego), aby zwiększyć liczbę miejsc parkingowych i udroźnić przejazd.
- Wprowadzenie stref i odcinków z parkowaniem tylko dla mieszkańców.
- W razie możliwości wprowadzenie strefy „Tempo 30” (jedna z metod tzw. uspokojenia ruchu kołowego w miastach. Obowiązuje w niej ograniczenie prędkości pojazdów do 30 km/godz., wprowadzenie stałych elementów umieszczonych bezpośrednio na drodze – np. wyniesione skrzyżowania).
- W miarę możliwości zwężenie ulic (np. Broniewskiego, Mickiewicza) w celu uspokojenia ruchu i zwiększenia puli miejsc postojowych.
- Rozwiązania projektowe dla poszczególnych grup użytkowników: dostawy, kurierzy, pracownicy małych firm, K&R, postój krótkotrwały pod usługami np. przychodnia.
- Zadbanie w projekcie o newralgiczne punkty, od których zależy bezpieczeństwo mieszkańców: przejścia dla pieszych, skrzyżowania, okolice placówek oświatowych i zdrowotnych.
- Szczegółowa weryfikacja lokalizacji miejsc dla osób z niepełnosprawnością – gdzie mieszkają i gdzie są ważne dla nich usługi (np. poczta).

# 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 Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r. 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 Żoliborz 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.



# NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY PO KONSULTACJACH

- Zgodnie z ustawą, drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu. Może on np. ograniczyć możliwość wjazdu lub parkowania na takim terenie.
- 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 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.

# NAJWAŻNIEJSZE ZMIANY PO KONSULTACJACH

- 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.

CORAZ  
LEPSZY

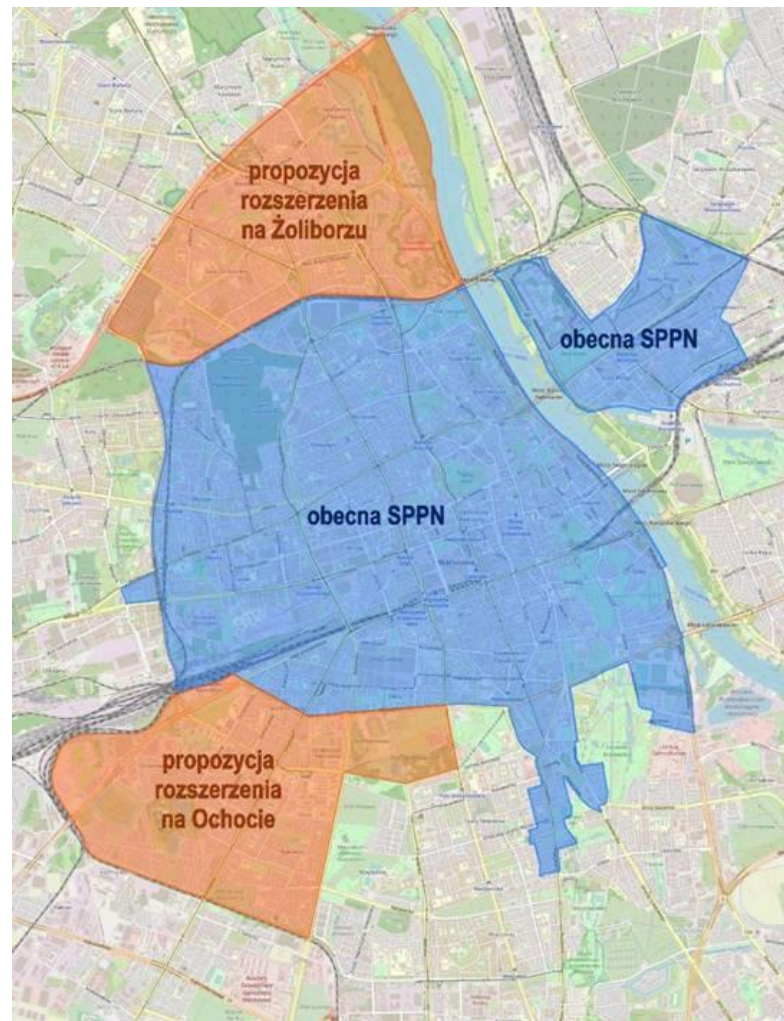
**ŻOLIBORZ**

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

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.



# AKCJA INFORMACYJNA

Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego miały bardzo rozbudowaną akcję informacyjną. Została zaangażowana Poczta Polska, której zadaniem było rozdystrybuowanie 26 155 ulotek do wszystkich skrzynek pocztowych na Żoliborzu.

Rozwieszono 193 plakaty i banery w różnych formatach i lokalizacjach. Powstały również plakaty w wersji gotowej do druku na domowych drukarkach, które każdy mógł pobrać ze strony internetowej dotyczącej konsultacji społecznych i powiesić w swoim sąsiedztwie.

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

Opublikowano dwa artykuły w Gazecie Żoliborza:

- [Strefa Płatnego Parkowania na Żoliborzu – znamy termin jej wprowadzenia.](#)
- [Strefa Płatnego Parkowania na Żoliborzu – ruszają konsultacje](#)

CORAZ  
LEPSZY

**ŻOLIBORZ**

KONSULTACJE SPOŁECZNE

## JAKA STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA NA ŻOLIBORZU?

### KONSULTACJE SPOŁECZNE

Przygotowaliśmy projekt strefy płatnego parkowania na Żoliborzu.

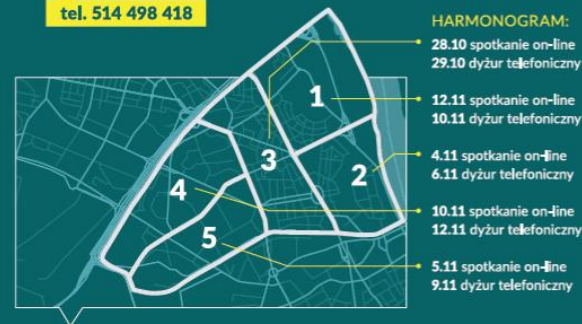
Zapoznaj się z proponowanymi rozwiązaniami na stronie:

[zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne](http://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne)

### POROZMAWIAJMY:

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

tel. 514 498 418



Uwagi można przysyłać na adres [spnzoliborz@zdm.waw.pl](mailto:spnzoliborz@zdm.waw.pl)  
Więcej informacji: [www.konsultacje.um.warszawa.pl](http://www.konsultacje.um.warszawa.pl) lub nr 19 115  
Konsultacje trwają do 15 listopada 2020 r.

**TWOJA OPINIA SIĘ LICZY!**



# AKCJA INFORMACYJNA

Akcja informacyjna trwała również w internecie, na stronach urzędu miasta i ZDM. Powstało wydarzenie na portalu Facebook. O każdym spotkaniu poinformowano na Facebooku i Twitterze Zarządu Dróg Miejskich.

W serwisie YouTube można było obejrzeć [filmik promocyjny](#). 10 listopada 2020 r. na profilu Gazety Żoliborza na Facebooku odbyło się spotkanie na żywo z dyrektorem ZDM Łukaszem Puchalskim.

## Grupa odbiorców

Ta reklama dotarła do 1239 osób w Twojej grupie odbiorców



Powyższy wykres przedstawia liczbę odbiorców z poszczególnych grup wiekowych promowanego posta (reklamy) opublikowanego przez CKS na portalu Facebook, dotyczącego konsultacji społecznych SPPN Żoliborz, zaprezentowanego po prawej.



Konsultacje Społeczne Warszawa

Opublikowane

27 października · 🌐



Jak ma wyglądać strefa płatnego parkowania na ŻOLIBORZU?

Trwają konsultacje społeczne !

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



2273

Liczba odbiorców

159

Aktywność

CORAZ  
LEPSZY

**ŻOLIBORZ**

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

ZDJĘCIA OD MIESZKAŃCÓW

# ZDJĘCIA OD MIESZKAŃCÓW

W tej części raportu prezentujemy wybór zdjęć licznie nadesłanych przez mieszkańców Żoliborza w wiadomościach e-mail, dokumentujących istniejącą sytuację parkingową w dzielnicy.

Większość z nich przedstawia problemy, z którymi autorzy fotografii borykają się na co dzień, takie jak zablokowany chodnik, uniemożliwiający przejechanie wózkiem dziecięcym, poważne ograniczenie widoczności, czy niszczenie terenów zieleni. Pojawiają się również dowody na notoryczne ignorowanie zakazów parkowania i wjazdu na posesje.





fot. archiwum mieszkańców



fot. archiwum mieszkańców



fot. archiwum mieszkańców



fot. archiwum mieszkańców



fot. archiwum mieszkańców

# INFORMACJE

## JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA:

Zarząd Dróg Miejskich

## KONSULTACJE ZREALIZOWAŁY:

Głos Ulicy:

Ludwika Ignatowicz

Matylda Gąsiorowska

# ZAŁĄCZNIKI DO RAPORTU

do pobrania ze strony [www.konsultacje.um.warszawa.pl](http://www.konsultacje.um.warszawa.pl)

## ZAŁĄCZNIK 1

Wiadomości e-mail

## ZAŁĄCZNIK 2

Formularze on-line

## ZAŁĄCZNIK 3

Treść pism i załączników przesłanych przez mieszkańców