



CORAZ
LEPSZY

MOKOTÓW

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

JAKA STREFA PŁATNEGO
PARKOWANIA
NIESTRZEŻONEGO
NA MOKOTOWIE?

**RAPORT Z KONSULTACJI
SPOŁECZNYCH**



CORAZ
LEPSZY

MOKOTÓW

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

O CO PYTALIŚMY?

O CO PYTALIŚMY?

Władze Warszawy rozważają rozszerzenie strefy płatnego parkowania na Mokotowie. Strefa miałaby 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.

Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Zanim dojdzie do głosowania, Zarząd Dróg Miejskich przygotowuje analizy i projekty niezbędne do jej podjęcia. Aby jak najlepiej odpowiadały one potrzebom lokalnej społeczności, konsultowaliśmy je z mieszkańcami.



Plan pokazujący granice konsultowanej strefy płatnego parkowania niestrzeżonego na Mokotowie oraz jej podział na podobszary

O CO PYTALIŚMY?

Podczas konsultacji mieszkańcy mogli zapoznać się z koncepcją zmian organizacji ruchu i parkowania na części Mokotowa (oraz kilku ulicach z południowego fragmentu Śródmieścia graniczącego z Mokotowem) już objętych strefą, a także na obszarach Dolnego i Górnego Mokotowa. Przed rozpoczęciem konsultacji, na stronie internetowej ZDM zostały udostępnione wszystkie projekty, które można było pobrać i dokładnie się im przyjrzeć. Zaznaczono w nich jak ma być zorganizowany postój pojazdów. Na spotkaniach omawialiśmy propozycje zmiany organizacji ruchu. Czasem była to zmiana ulic w jednokierunkowe. Czasem zastąpienie parkowania równoległego prostopadłym, bądź odwrotnie. Ważnym zagadnieniem była lokalizacja miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami. Rozmawialiśmy o tym jak teraz wygląda parkowanie w danych lokalizacjach i co zmieni wprowadzenie strefy. Omawialiśmy lokalizację słupków i separatorów, które mają zapobiegać nielegalnemu wjeżdżaniu w miejsca niedozwolone.

Prezentowaliśmy mieszkańcom oznakowanie B-35, które umożliwia postój w “strefach mieszkańca”. Rozmawialiśmy o tym, gdzie takie strefy mogą się pojawić. Na spotkaniach obecni byli projektanci, którzy uzasadniali swoje propozycje, rozwiewali wątpliwości i przyjmowali uwagi dotyczące zaproponowanych przez nich rozwiązań. Uczestnicy spotkań mogli również poznać wyniki pomiarów wypełnienia miejsc postojowych i ich rotacji w ich sąsiedztwie.

Przybliżyliśmy zasady korzystania ze strefy i możliwości jakie mają osoby mieszkające w strefie płatnego parkowania. Omawialiśmy rodzaje abonamentów mieszkańca oraz radziliśmy co zrobić w różnych nietypowych przypadkach. Tłumaczyliśmy kto i na jakich warunkach jest zwolniony z opłat.

Konsultacje nie dotyczyły tego, czy wprowadzać SPPN czy nie – decyzja o ewentualnym rozszerzeniu strefy zostanie podjęta przez Radę m.st. Warszawy. Głosy poparcia lub sprzeciwu wyrażone podczas konsultacji zostały zebrane w raporcie.

O CO PYTALIŚMY?

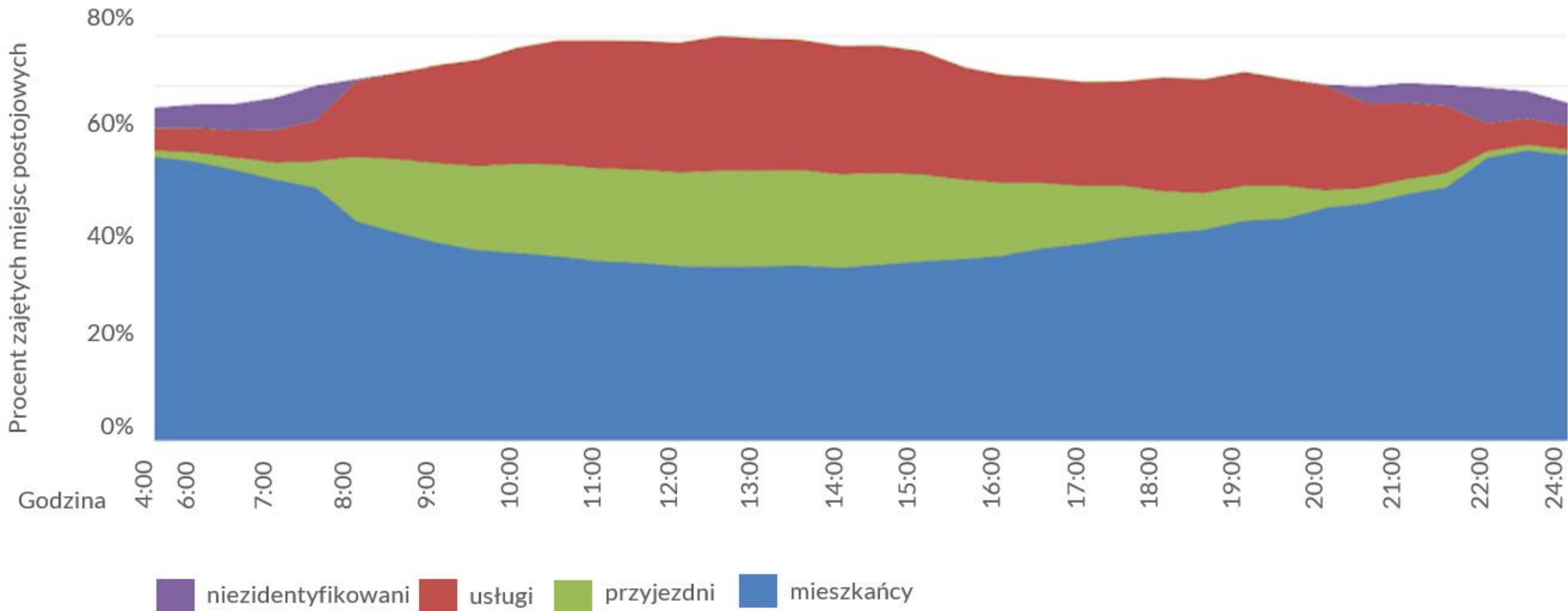
Podczas spotkań konsultacyjnych prezentowaliśmy wyniki badań parkingowych i dyskutowaliśmy o tym, w jaki sposób wykorzystywana jest przestrzeń do postoju, przez różne grupy użytkowników, w różnych porach dnia.

Wyjaśnialiśmy mieszkańcom jaką część parkujących stanowią auta osób mieszkających na danym terenie a ile osób przyjeżdża tutaj do pracy lub załatwić sprawy. Oszacowano to na podstawie tego, jak długo, jak często i o jakiej porze parkowało dane auto.

Dla godzin nocnych i porannych za prawie 70% łącznej zajętości, w 80% odpowiadają mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, to udział ten spada do niemal 50% - na rzecz osób przyjezdnych i usług - których z kolei udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepiętnieniem obszaru - co oznacza przypadki postoju nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana, w szczególności, że taki stan - dominacja grup „niemieszkańców” trwa również w godzinach „po pracy”, kiedy mieszkańcy wracają do swoich domów i szukają wolnego miejsca. Rolą SPPN jest właśnie ograniczenie długotrwałego postoju użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni - przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu.

Podsumowanie wyników badania znajduje się na wykresie na kolejnym slajdzie.

O CO PYTALIŚMY?



Wykres przedstawia wykorzystanie miejsc postojowych na Mokotowie w podziale na kategorie w dzień roboczy.

ULICA PUŁAWSKA

Wśród kilkudziesięciu ulic objętych konsultacjami była również ul. Puławska na odcinku od Dolnej do Rakowieckiej. Ulica ta znajduje się w SPPN, ale istniejąca organizacja ruchu nie może pozostać bez zmian, jako że na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m).

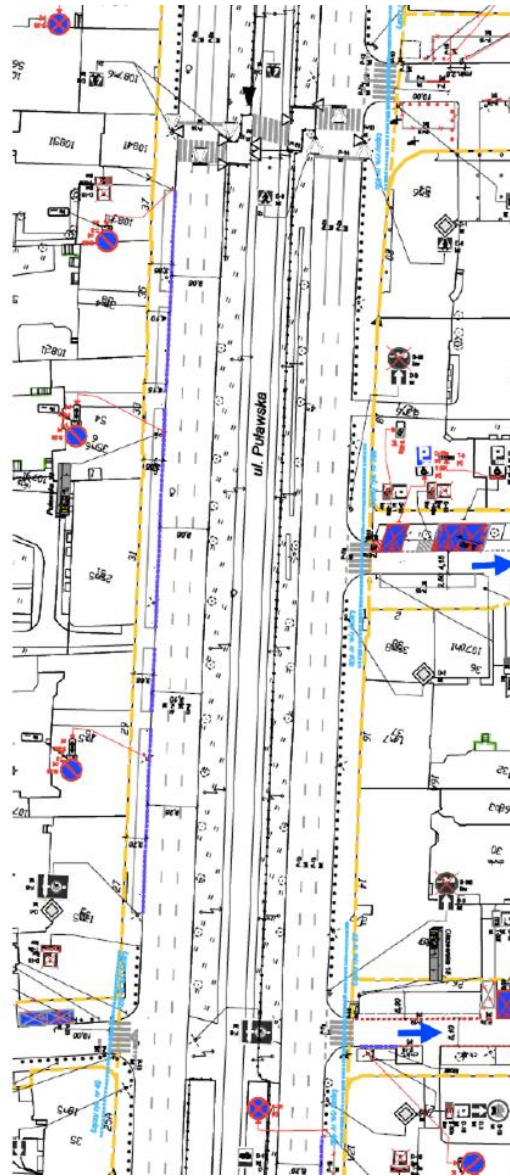


Ul. Puławska, fot. ZDM

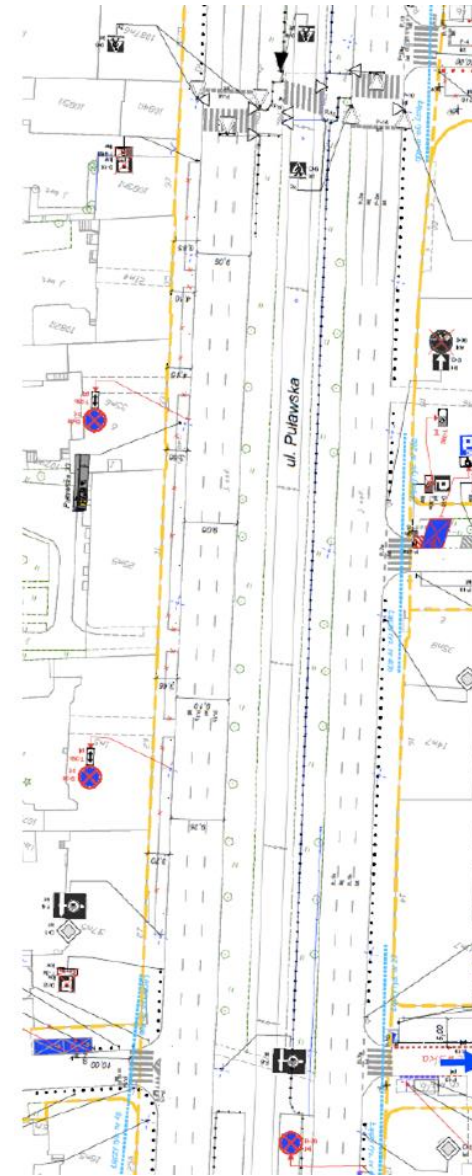
ULICA PUŁAWSKA

Dla Puławskiej zostały przygotowane wszystkie możliwe warianty, różniące się sposobem parkowania:

1. Zachowane 3 pasy ruchu na jezdni, parkowanie na chodniku tylko dla mieszkańców (utrzymanie obecnego parkowania ogólnodostępnego jest niemożliwe, bo chodnik jest węższy niż wymagają przepisy). Wyklucza to postój licznej grupy osób niebędących mieszkańcami, zidentyfikowanej w pomiarachapełnienia miejsc postojowych.
2. Pozostawienie trzech pasów ruchu, poszerzenie chodnika i likwidację części miejsc postojowych na odcinku, gdzie chodnik jest za wąski by je wyznaczyć.
3. Przeniesienie parkowania na jezdnię, zachowanie 2 pasów ruchu, poszerzenie chodnika.



Wariant 1



Wariant 2



Wariant 3

JAK PYTALIŚMY?

W procesie zbieraliśmy informacje na różne sposoby. Można było wziąć udział w jednym z czterech spotkań on-line (każde z nich dla konkretnego podobszaru, które zostały wyznaczone na potrzeby tych konsultacji) lub jednym z dwóch dyżurów konsultacyjnych. Pierwszy odbywał się w Teatrze Baza, a drugi w Kinie Iluzjon. Dla osób, które nie mogły pojawić się na żadnym z dyżurów, uruchomiliśmy specjalną linię telefoniczną, na którą można było zadzwonić w wyznaczonym terminie. Opinie można było przesyłać mailowo lub papierowo do 19 grudnia.



Dyżur konsultacyjny w Teatrze Baza. fot. Mirosław Kaźmierczak

CORAZ
LEPSZY

MOKOTÓW

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

KALENDARIUM

KALENDARIUM

- start konsultacji społecznych // 8 listopada 2021
- spotkanie on-line // 16 listopada (wtorek) godz. 17-19
- spotkanie on-line // 18 listopada (czwartek) godz. 17-19
- dyżur konsultacyjny // 23 listopada (wtorek) godz. 13-16, w Teatrze BAZA, ul. Podchorążych 39
- spotkanie on-line // 7 grudnia (wtorek) godz. 17-19
- spotkanie on-line // 8 grudnia (środa) godz. 17-19
- dyżur telefoniczny // 13 grudnia (poniedziałek) godz. 10-13
- dyżur konsultacyjny // 13 grudnia (poniedziałek) godz. 13-16, Kino Iluzjon, ul. Narbutta 50A
- przesyłanie opinii mailowo // od 8 listopada do 19 grudnia
- zakończenie konsultacji społecznych // 19 grudnia 2021

CORAZ
LEPSZY

MOKOTÓW

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

CO USŁYSZELIŚMY?

UCZESTNICY

Zainteresowanie konsultacjami społecznymi było duże.

Spotkania na żywo transmitowane przez kanał Zarządu Dróg Miejskich na YouTube oglądało w sumie 135 osób, zaś łączna liczba wyświetleń nagrań ze spotkań sięgnęła 1 368 (do końca konsultacji). Na 4 spotkaniach na platformie Zoom uczestniczyło w sumie 135 osób. Podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych rozmawialiśmy z 74 osobami. Przeprowadziliśmy też 23 rozmowy telefoniczne. Nadesłano 272 wiadomości e-mail.

Większość uczestników to mieszkańcy obszarów, których dotyczyło spotkanie. Pojawiali się również radni dzielnicy Mokotów i przedstawiciele organizacji pozarządowych, przedstawiciele wspólnot i osiedli oraz partii politycznych.

W konsultacjach najwięcej uczestników było z obszaru nr 3, w szczególności z okolicy ulicy Narbutta.

Odnotowaliśmy sporą grupę mieszkańców z ulic sąsiadujących z planowaną strefą, ale nie objętych jej zasięgiem. Głównie z obszaru na południe od ul. Madalińskiego - ulic: Króżańska, Kwiatowa, Lewicka, Różana.



Dyżur konsultacyjny w Kinie Iluzjon, fot. Mirosław Kaźmierczak

UCZESTNICY

Można wyróżnić 4 grupy uczestników konsultacji:

1. zniecierpliwieni zwolennicy - osoby, które od lat proszą władze miasta o wprowadzenie SPPN, ponieważ ich najbliższe otoczenie jest rozjeżdżane - niszczone są chodniki i trawniki, utrudnione przejście dla pieszych i obniżone poczucie bezpieczeństwa (np. mieszkańcy ul. Narbutta i al. Niepodległości),
2. osoby z ulic przyległych do strefy - które bardzo chcą, żeby opracować projekty uwzględniające również ich ulice. Już teraz doświadczają trudności z parkowaniem pod domem. Obawiają się, że po rozszerzeniu strefy pod ich domami sytuacja będzie dramatycznie trudna,
3. osoby, które przyjęły informację bez większych emocji - dokładnie analizowali projekty i zadawali konkretne pytania dot. zasad SPPN,
4. przeciwnicy poszerzania SPPN - najmniej liczna grupa, o której piszemy również w dalszej części raportu.



Dyżur konsultacyjny w Teatrze Baza. fot. Mirosław Kaźmierczak

OPINIE I POMYSŁY – OGÓLNIIE O SPPN

Ogólna ocena dzielnicy

Mieszkańcy Mokotowa uczestniczący w konsultacjach w zdecydowanej większości stwierdzili, że ich dzielnica jest zdominowana przez ruch samochodów. Często nazywano dzielnicę “darmowym parkingiem”. Cierpią na tym piesi, są zastawione chodniki, niszczone jest zieleń przyuliczna. Wiele osób skarżyło się na brak poczucia bezpieczeństwa podczas przemieszczania się po ulicach. Zwracano nam uwagę, że wiele ulic ma charakter lokalny, jednak na co dzień tego nie widać, ponieważ są zastawione przez gęsto zaparkowane auta. Powszechnymi problemami zgłaszanymi podczas konsultacji są trudności w przejeździe aut uprzywilejowanych. Wynika to z parkowania po obu stronach na wąskich ulicach, często niezgodnie z przepisami drogowymi.

W wielu miejscach powstają nowe inwestycje, np. na ulicach Pogodna, Promenada. Mieszkańcy z niepokojem przyglądają się dogęszczeniom, ponieważ martwią się o miejsca parkingowe na ulicach. W trakcie rozmów opowiadano nam, że w wielu kamienicach sąsiedzi obserwują wymianę pokoleń. W mieszkaniach po dziadkach zaczynają mieszkać młodzi ludzie, w przeciwieństwie do swoich poprzedników zazwyczaj zmotoryzowani.

Podczas rozmów mieszkańcy na wszystkich omawianych obszarach sygnalizowali, że na różnych ulicach od lat stoją porzucone auta, czasem nawet wraki.

Mimo że dzielnica zdaniem mieszkańców jest bardzo dobrze obsłużona komunikacją publiczną, obserwują wielu kierowców, którzy wybierają podróż samochodem, aby załatwić sprawy na tym obszarze. Pula miejsc postojowych jest też zmniejszona przez liczne kontenery na śmieci (ponieważ nie ma altan śmietnikowych albo nie ma wydzielonej przestrzeni na podwórkach na takie rzeczy, np. al. Niepodległości 161).

Historyczny charakter dzielnicy

Dla wielu osób historia powstawania dzielnicy jest bardzo ważna, mieszkańcy zdają sobie sprawę, że wiele ulic jest wąskich i nie są na nich spełnione podstawowe parametry, np. szerokości chodników. Proszono, by w trakcie opracowania ostatecznych projektów uwzględnione zostały takie wartości jak:

- przedogródki wzdłuż ulicy Narbutta
- lokalny, spokojny i reprezentacyjny charakter ulic
- poprawa estetyki ulic dzięki nowym nasadzeniom i parkowaniu wzdłuż nich w sposób równoległy
- różnorodny charakter ulic, np. ul. Tyniecka z historycznym brukiem

OPINIE I POMYSŁY – OGÓLNIIE O SPPN

Zasady SPPN

Podczas rozmów odnotowaliśmy szereg pytań na temat abonamentu oraz formalności z tym związanych. Dla kilku osób nie jest zrozumiałe, dlaczego musi być spełniony obowiązek meldunkowy. Inni pytali, czy posiadając już aktywny abonament można zmienić jego zasięg. Na wszelkie pytania odpowiadali przedstawiciele ZDM.

W okolicy uczelni lub kościołów zaproponowano, żeby SPPN obowiązywała również w weekendy.

Pojawił się pomysł stworzenie aplikacji, która weryfikowałaby, czy zaparkowany pojazd stoi w odpowiedniej odległości od miejsca zameldowania (przy abonamencie obszarowym). Dzięki temu mieszkańcy uniknęliby płacenia mandatów.

Zadano również pytania o nowe zasady dotyczące miejsc dla osób z niepełnosprawnościami, strefy dla mieszkańców oraz o parkowanie przy wyjazdach z bram.

Założenia

Podczas spotkań on-line zadano kilka pytań dotyczących założeń leżących u podstaw projektowania zmian. Zdaniem niektórych z uczestników są błędne, ponieważ kierowano się w nich maksymalizacją liczby miejsc postojowych. Według nich projekty powinny być przygotowane w taki sposób, by chronić pieszych, podnieść bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ulic (w tym rowerzystów, poprzez wzięcie ich pod uwagę na samym początku projektowania nowej organizacji ruchu, wyznaczając dla nich miejsce), zwiększyć tereny zieleni, uwzględniać analizy hałasu i tworzenie ładnej przestrzeni publicznej.

Pytano również o to, w jaki sposób były robione analizy oraz czy uwzględniono parkowanie nielegalne. Pojawiały się zastrzeżenia co do terminu przeprowadzania badań oraz ich metodologii. Większość wątpliwości została rozwiana przez badaczy w czasie spotkań.

OPINIE I POMYSŁY

Nadzieje związane z wprowadzeniem SPPN

Najczęstszym postulatem zwolenników wprowadzenia SPPN było podniesienie bezpieczeństwa oraz „oddanie ulic mieszkańcom”. Wiele osób przychodziło na dyżury, żeby pokazać swoje codzienne problemy. Np. brak możliwości wyjechania ze swojej posesji, utrudnione przejście chodnikiem, brak poczucia bezpieczeństwa, wynikający z niepewności, czy w razie potrzeby straż pożarna lub karetka dojedzie pod wskazany adres. Odnotowaliśmy też wiele postulatów dotyczących poprawy bezpieczeństwa dzieci.

Możliwość uporządkowania przestrzeni publicznej podczas wdrażania SPPN to nadzieja wielu mieszkańców, dlatego podczas licznych rozmów odnotowaliśmy potrzebę wdrożenia rozwiązań rowerowych, nowych nasadzeń wzdłuż ulic i propozycje odbetonowania przestrzeni na rzecz nowych terenów zieleni. Proponowano rozwiązania tymczasowe, takie jak zieleń ruchoma czy parklety. Sugerowano, żeby ostateczny projekt strefy płatnego parkowania był bardziej odważny i postępowy. Proszono o montaż słupków, separatorów lub progów zwalniających. Część osób stwierdziło, że trzeba wykorzystać okazję do zmian na drogach i ograniczenia ruchu samochodów ze skali ponadlokalnej do lokalnej.

Zaproponowano, żeby zmniejszyć pulę projektowanych miejsc na rzecz zieleni oraz stworzyć strefy tempo 30. Zdaniem jednej z mieszkanek niegospodarnością byłoby robienie miejsc parkingowych, skoro potrzebujemy więcej zieleni.

Argumenty osób przeciwko wprowadzeniu SPPN

Zdaniem osób sprzeciwiających się rozszerzeniu strefy pula miejsc postojowych zostanie drastycznie ograniczona przez zakaz parkowania poza miejscem wyznaczonym. Ich zdaniem nie będzie możliwe parkowanie w wielu miejscach, z których korzystają obecnie. Zwyczajowe zachowania kierowców zdaniem tej grupy powinny być traktowane jako wytyczna dla inżynierów, obrazująca ich potrzeby. Niektórzy przeliczali liczbę mieszkań w danym kwartale i starali się oszacować, ile miejsc postoju potrzebują sami mieszkańcy. Inni zwrócili uwagę, że wdrażanie SPPN powoduje, że niektóre osiedla (np. Dąbrowskiego) będą ponosić dodatkowe koszty - zakup szlabanów odgradzających podwórka tak, by przyjezdni nie wjeżdżali na ich tereny.

Zdają też sobie sprawę, że wprowadzenie SPPN na konsultowanych terenach spowoduje, iż więcej osób będzie parkować na terenach przylegających.

OPINIE I POMYSŁY

Dokumenty, które są ważne dla mieszkańców

W trakcie rozmów mieszkańcy w sposób bardzo świadomy przywoływali dokumenty, których zapisy powinny być respektowane podczas projektowania SPPN. Wspomniano o:

- tworzeniu SPPN zgodnie z polityką transportową miasta - tj. realizacji kontraruchu, kontrapasów rowerowych;
- założeniach projektowych uwzględniających strefy czystego transportu;
- strategii rozwoju Warszawy (w tym cel 3.3 dot. bezpieczeństwa ruchu);
- strategii adaptacji do zmian klimatu (cel 1.).

Sugerowano uwzględnienie w projektach:

- strefy tempo 30;
- stref zamieszkania;
- zwiększenia widoczności pieszych.

Na obszarze Mokotowa odbyły się w ubiegłych latach procesy konsultacyjne dot. [ulicy Narbutta](#) oraz skweru im. A. Słonimskiego. To ważne dokumenty, których postanowienia zdaniem rozmówców powinny być już zrealizowane.

Obawy uczestników konsultacji

Nasi rozmówcy mieli różne obawy, o których też rozmawialiśmy:

- o podwórka i drogi wewnętrzne - mogą stać się terenem ucieczek kierowców przed opłatą za parkowanie na obszarze SPPN;
- o brak egzekwowania przepisów dot. zastawiania przez kierowców chodników, skrzyżowań, kontrapasów rowerowych;
- o koperty dla osób z niepełnosprawnością zastawiane przez auta, które nie powinny z tego miejsca postoju korzystać;
- o brak egzekwowania przepisów dot. B-35 (zakaz postoju z adnotacją – nie dotyczy mieszkańców) i B-39 (strefa ograniczonego postoju), na których będą obowiązywały identyfikatory - przepustki dla mieszkańców;
- dotyczące współpracy władz miasta ze Strażą Miejską, która nie reaguje na kierowców parkujących w sposób niedozwolony;
- o wycinkę drzew w celu zwiększenia puli miejsc parkingowych;
- o to, że zostaną zalegalizowane dzikie miejsca parkingowe, które ktoś na własną rękę wyplętywał. Wcześniej były to trawniki. Nie powinny być projektowane jako miejsca postoju;
- o obszary graniczące ze strefą płatnego parkowania, gdzie zdaniem mieszkańców po wprowadzeniu SPPN będzie bardzo wzmożony ruch pojazdów.

OPINIE I POMYSŁY

Granice strefy płatnego parkowania

Bardzo ważny temat, poruszony podczas konsultacji społecznych. Odnotowałyśmy bardzo dużą aktywność mieszkańców z ulic znajdujących się poza granicami analizowanej strefy. Były to ulice:

- Różana
- Kwiatowa
- Króżańska
- Melsztyńska
- Lewicka
- Falęcka
- Promenada
- Balladyny
- Wrotkowa

Ich mieszkańcy, którzy wzięli udział w konsultacjach chcą, żeby już na tym etapie poszerzyć obszar opracowania o całe długości ww. ulic lub przesunąć granicę jeszcze dalej na południe. Ich zdaniem ul. Madalińskiego nie jest racjonalnym wyborem granicy, gdyż znajduje się w środku pewnej całości. Padły różne propozycje przesunięcia granic SPPN w ramach obecnego opracowania:

- do ulicy Chełmskiej
- do alei Wilanowskiej

- do ulicy Dąbrowskiego
- do ulicy Wiktorskiej
- do ulicy Stępińskiej
- do ulicy Odyńca

Argumenty osób, które uważają, że granice trzeba poszerzyć już teraz:

- okolica jest dobrze skomunikowana (komunikacja zbiorowa);
- już teraz na tych ulicach mieszkańcy odnotowują wzmożony ruch przyjezdnych. To głównie oni parkują na lokalnych i wąskich ulicach,
- część osób stwierdziła, że przyjezdni nie liczą się z bezpieczeństwem mieszkańców, zastawiane są drogi pożarowe, chodniki lub wjazdy do bram. Ograniczona jest widoczność na skrzyżowaniach;
- w okolicy ul. Dąbrowskiego, ul. Odyńca i po drugiej stronie ul. Gagarina znajduje się wiele drobnych usług, do których przyjeżdżają kierowcy;
- ulice takie jak Kwiatowa, Króżańska zostały teraz przedzielone na pół, część jest objęta propozycją SPPN, pozostała nie;
- w okolicy znajduje się bardzo dużo usług, które generują ruch: uczelnie, akademiki, urzędy, handel.

OPINIE I POMYSŁY

Podczas drugiego dyżuru konsultacyjnego osoby mieszkające poza obszarem (ul. Kwiatowa, Różana i Lewicka) były bardzo poruszone. Dzień wcześniej, tj. 12 grudnia obserwowali z okien jak straż pożarna nie mogła przejechać przez ten kwartał, ponieważ zaparkowane samochody ograniczały przejazd tak dużego pojazdu. To zmotywowało mieszkańców do proszenia pracowników ZDM o poszerzenie strefy.

Ulice jednokierunkowe

Proponowano wdrożenie jak największej liczby ulic jednokierunkowych. Zdaniem mieszkańców ma to kilka celów:

- uspokojenie ruchu samochodowego;
- zwiększenie puli miejsc postojowych;
- uporządkowanie sposobu parkowania;
- wydzielenie miejsc dla rowerzystów.

W szczególności na ulicach: Sielecka, Narbutta, Sandomierska.

Szerokości chodników

Postulowano, aby zwiększyć szerokości chodników, które nie spełniają wartości minimalnych. Podczas konsultacji wspomniano, że na niektórych odcinkach są dodatkowe elementy, które powodują, że chodniki nie mają 1,5 m szerokości: schody, znaki, słupy lub elementy ruchome, np. kontenery na śmieci.

Rozwiązania rowerowe

W trakcie konsultacji odnotowaliśmy wyraźne prośby, żeby na drogach jednokierunkowych, m.in. na ulicach: Suligowskiego, Narbutta wprowadzono kontraruch rowerowy.

Wspominano o ulicach:

- Narbutta;
- Chocimska (8/10, 11,13);
- Bałuckiego (19);
- Odolańska (5);
- Olszewska przy przedszkolu;
- Kazimierzowska;
- Wiśniowa.

Strefa zamieszkania

Proponowano, żeby na ulicy Narbutta, Sandomierskiej i w okolicy skweru Słoweńskiego wdrożyć strefę zamieszkania. Celem jest uspokojenie ruchu samochodów.

OPINIE I POMYSŁY

Rozwiązania wokół szkół

Rozwiązania Kiss&Ride (wydzielone miejsca postojowe przed szkołą, gdzie można zatrzymać się jedynie na dwie minuty) było proponowane wielokrotnie. Jednak zdaniem innych osób nie jest to dobre rozwiązanie dla Mokotowa. Według nich K&R generuje ruch ponadlokalny i zachęca rodziców do przyjazdu samochodem pod samą szkołę. Dlatego padły propozycje uspokojenia ruchu wokół szkół poprzez wprowadzenie „szkolnych ulic”, czyli zamknięcia ulicy dla aut w godzinach, kiedy uczniowie idą do szkoły. Proponowano również wydzielenie miejsc dla autokarów.

Indywidualne rozwiązania dla szkół:

- SP 70 przy ulicy Bruna - K&R lub szkolna ulica
- SP 85 przy ulicy Narbutta - proszono o usunięcie 6 istniejących miejsc postojowych. Propozycja równoległego parkowania w okolicy szkoły nie jest dobrym rozwiązaniem, bo jest niewygodne
- Przedszkole 69 przy ulicy Narbutta - konieczna poprawa bezpieczeństwa przy tej placówce, ponieważ przyjeżdża do niej bardzo dużo pojazdów
- SP 98 przy ul. Grottgera - prośba o zmniejszenie lub zwiększenie liczby miejsc postojowych przy szkole (dwa wykluczające się głosy podczas konsultacji), zakaz postojowy na chodniku
- Przedszkole nr 146 przy ul. Sandomierskiej - prośba o poprawę widoczności i bezpieczeństwa w okolicy placówki oświatowej

OPINIE I POMYSŁY

B-35 - zakaz postoj u z adnotacją „nie dotyczy mieszkańców”

Proponowano wdrożenie strefy parkowania tylko dla mieszkańców na ul. Ligockiej. Mieszkańcy ul. Akacyjowej, Fałata i Kieleckiej byli usatysfakcjonowani z takiego rozwiązania projektowanego u nich w ramach SPPN. Ich jedyna wątpliwość dotyczyła tego, co zrobią kurierzy oraz rodziny, które będą chcieli ich odwiedzić. Proponowano również rozszerzyć strefę B-35 na większy obszar Mokotowa.

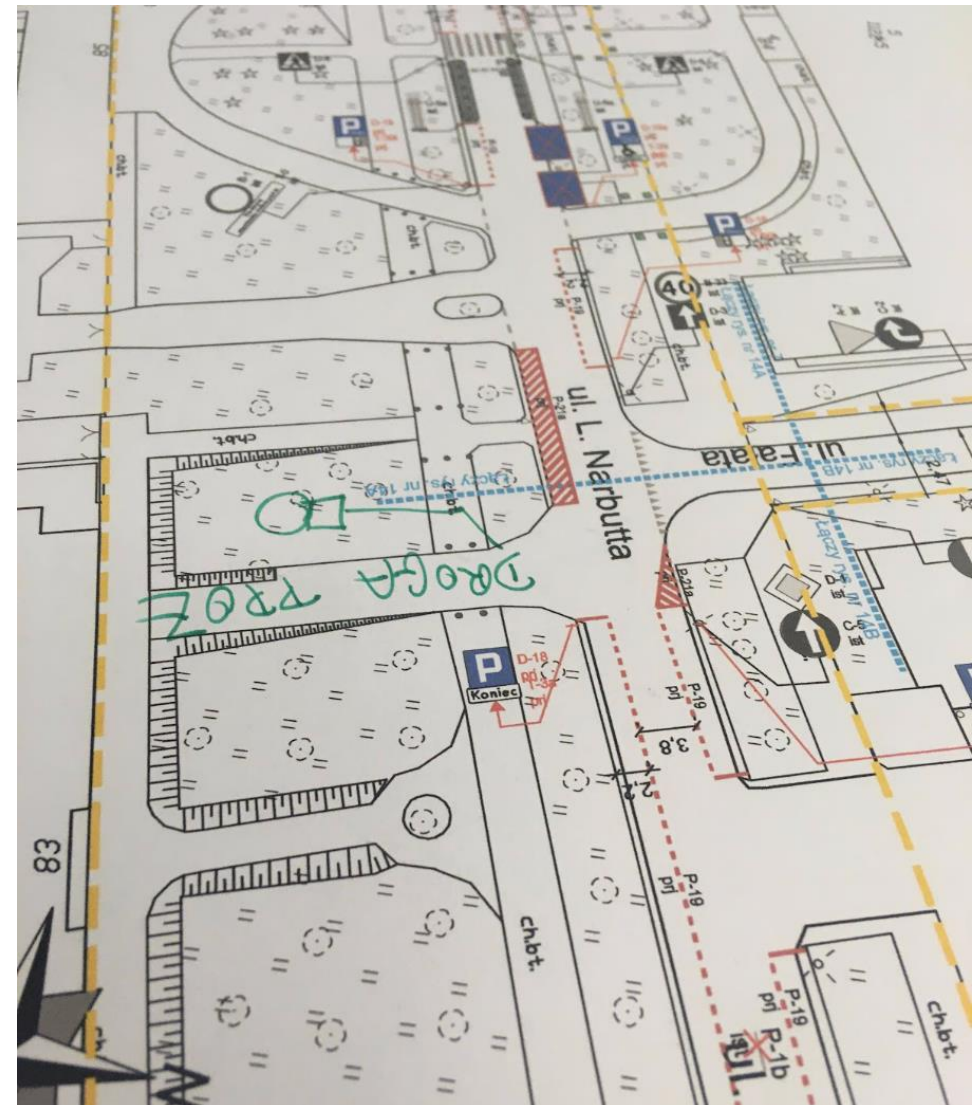
Drogi pożarowe

Zdaniem uczestników Straż Miejska nie działa na tyle efektywnie aby zaradzić na notorycznie zastawianie dróg pożarowych. Mieszkańcy zdają sobie sprawę, że są za nie odpowiedzialni, ale nie wiedzą jak uchronić je przed parkującymi samochodami. Tak jest w wypadku nieruchomości ul. Narbutta 83.

Powierzchnie wyłączone z ruchu

Odnotowano kilka uwag dot. montażu elementów prefabrykowanych na powierzchniach wyłączonych z ruchu, gdzie nielegalnie parkują kierowcy:

- na ulicy Sandomierskiej
- na zjeździe na wysokości Wiśniowej 36
- na ulicy Wiśniowej
- na ulicy Narbutta



Prośba wspólnoty dotycząca legalizacji drogi pożarowej, która notorycznie jest zastawiana przez przyjezdnych. To jedyna droga do nieruchomości Narbutta 83.
fot. Głos Ulicy

OPINIE I POMYSŁY

Przejścia dla pieszych

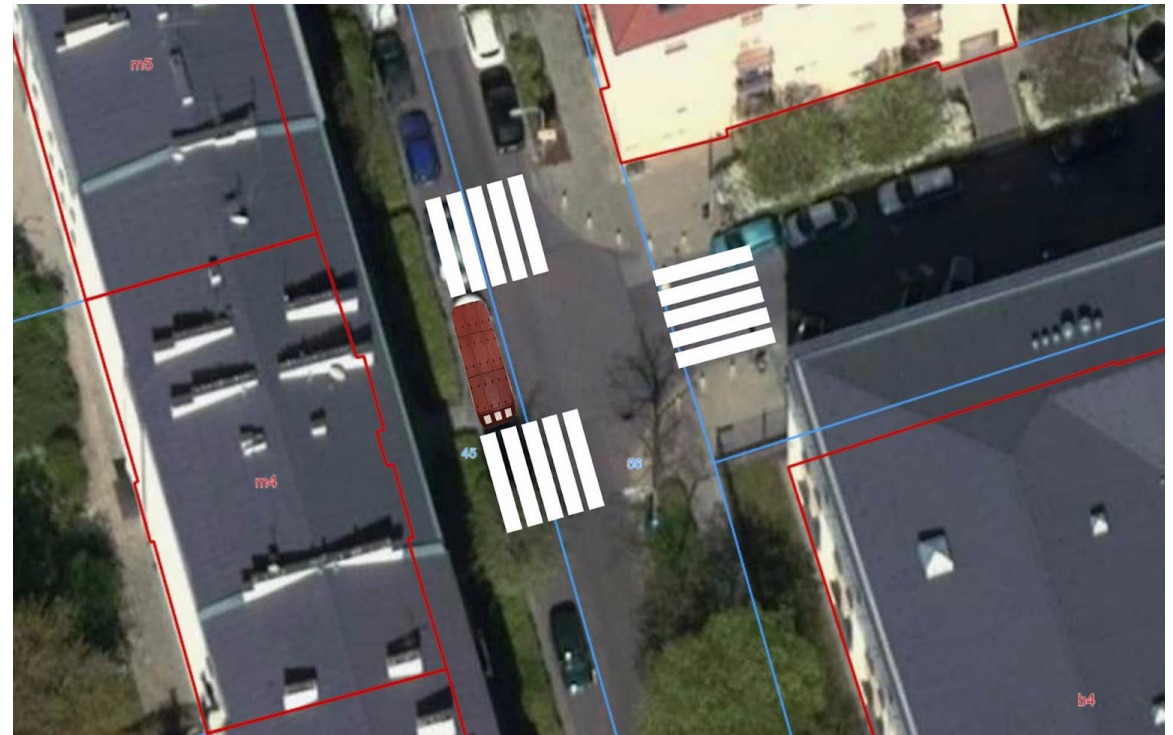
W trakcie rozmów mieszkańcy wskazali nam obszary, na których brakuje przejść dla pieszych. Wnioskowano o przejścia:

- na ul. Sandomierskiej na wysokości ul. Olszewskiej;
- na ul. Melsztyńskiej;
- na ul. Narbutta na wysokości ul. Fałata;
- na wysokości ul. Narbutta 23;
- na ul. św. Szczepana;
- na ul. Kieleckiej;
- na ul. Łowickiej;
- na ul. Asfaltowej;
- w okolicy Skweru Słonimskiego (przy wszystkich wylotach alejek spacerowych).

Sugerowano również zwiększenie bezpieczeństwa w okolicy przejść dla pieszych w postaci słupków, np. przy ul. Bruna 11, na skrzyżowaniu ul. Rakowieckiej z ul. Fałata i na skrzyżowaniu ul. Rakowieckiej z ul. Akacją, na ul. Kazimierzowskiej (na odcinku Narbutta-Rakowiecka) oraz na całych długościach ul. Narbutta, w szczególności na wysokości numerów 20, 22, 24, 26.

Inne rozwiązania komunikacyjne

Mieszkańcy zgłaszali pomysły na tworzenie nowych zbiorczych parkingów oraz przyspieszenie prac związanych z budową linii tramwajowej wzdłuż ul. Gagarina.



Zdjęcie przesłane przez uczestnika konsultacji podczas spotkania on-line. Propozycja wymalowania pasów na skrzyżowaniu ul. Sandomierskiej z ul. Olszewską.

PODOBSZARY



Plan pokazujący granice konsultowanej strefy płatnego parkowania niestrzeżonego na Mokotowie oraz jej podział na podobszary

PODOBSZAR NR 1

Orientacyjne granice podobszaru: al. Armii Ludowej, ul. Myśliwiecka, ul. Czerniakowska, ul. Gagarina, ul. Parkowa, al. Ujazdowskie.

Najczęściej omawiane ulice:

- Iwicka - projekt budzi kontrowersje. Zdaniem mieszkańców parkowanie po jednej stronie nie będzie wystarczające. Uważają, że zakaz parkowania będzie notorycznie łamany. Już teraz borykają się z problemami poruszania się po niej. Przeszkadzają nie tylko zastawione pobocza, ale też kontenery na śmieci. Auta uprzywilejowane nie zawsze mogą tamtędy przejechać.
 - Podchorążych - ulica zdominowana przez auta pracowników sądów przy Czerniakowskiej lub uczelni. Zły stan techniczny chodników oraz rozjechana zieleń zachęca do zastawiania ulicy w sposób chaotyczny. Ulica zdaniem mieszkańców wymaga generalnego remontu i dostosowania do potrzeb mieszkańców.
 - Hołówki - mieszkańcy z tej ulicy stwierdzili, że 90% aut stojących na tym obszarze to pojazdy sąsiadów. Ważne jest dla nich, żeby w okolicy powstał parking. Starali się o to w miejscu działki miejskiej nieopodal Hołówki 3.
- Gagarina - kilka osób stwierdziło, że SPPN powinna być wprowadzona po obu stronach tej ulicy, ponieważ wiele usług znajduje się również po stronie południowej. Będą trudności z parkowaniem
 - obszar ten charakteryzuje się dużymi terenami zieleni osiedlowej wraz z drogami wewnętrznymi. Np. ul. Banioska. Zastawione są one samochodami. Część osób chciałaby zielen zamienić na parkingi. Inni nie chcą o takich rozwiązaniach słyszeć. Chcą zabezpieczyć tereny przed przyjezdnymi.

PODOBSZAR NR 2

Granice podobszaru pokrywają się z obecnymi granicami strefy płatnego parkowania na południe od al. Armii Ludowej.

Rejon ten jest już objęty strefą płatnego parkowania. Dlatego wielu mieszkańców wie dobrze, jak to wygląda w rzeczywistości. Według nich na tym obszarze powszechne jest zastawianie ulic zaparkowanymi samochodami po obu stronach jezdni. W efekcie część z nich od lat funkcjonuje jako ulice jednokierunkowe, bo nie da się minąć. Mówią, że już czas by to zmienić na stałe. W sposób legalny i uporządkowany poprowadzić organizację ruchu.

Najczęściej omawiane ulice:

- Sandomierska - ulica z potencjałem. Proponowano ruch jednokierunkowy, wyznaczenie przejść dla pieszych oraz słupki w miejscach, w których należy poprawić widoczność pieszych.
- Rejtana - tu zastawione są chodniki oraz przejścia dla pieszych - wnioskowano o słupki.
- Madalińskiego - zdaniem mieszkańców na tej ulicy jest wieczny korek. Autobusy stoją głównie w godzinach szczytu. Wtedy też trudno zaparkować, jest nerwowo.

- Puławska - podczas rozmów zadawano wiele pytań o warianty tej ulicy. Z aprobatą do trzeciego wariantu (zwężenie ulicy do 2 pasów) wypowiedali się jej bliscy mieszkańcy oraz społecznicy. Część osób stwierdziło, że żadne z proponowanych rozwiązań nie jest dobre, ponieważ nie ma w nich kontynuacji ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy. Inni stwierdzili, że zwężenie i duże zmiany w tym obszarze nie powinny być wdrażane. Drugi wariant oceniono jako nierealny, ponieważ trudno egzekwować ograniczenie postoju tylko do mieszkańców.

PODOBSZAR NR 3

Orientacyjne granice podobszaru: al. Armii Ludowej, al. Niepodległości, ul. Madalińskiego, ul. Sandomierska, ul. Waryńskiego.

Ulica Narbutta

- najczęściej omawiana ulica, na której mieszkańcy wyobrażają sobie ruch jednokierunkowy (na całej długości ulicy) od ulicy Puławskiej
 - ulica – zdaniem mieszkańców – jest zdewastowana i wymaga gruntownej modernizacji uwzględniającej: małą architekturę, miejsca dla samochodów elektrycznych, przestrzeń dla rowerzystów i zieleni
 - uspokojony ruch aut przez wyniesione skrzyżowania lub progi zwalniające oraz znaki ograniczenia prędkości 30 km/h
 - są na niej odcinki, na których chodnik jest węższy niż szerokość wymagana przepisami. Propozycja słupków, w celu zabezpieczenia przestrzeni dla pieszych
 - w okolicy szkół zabezpieczenie przestrzeni pieszej, żeby dzieci mogły bezpiecznie docierać do szkoły
- postulowano o dbanie i ochronę drzew, które rosną wzdłuż ulicy, np. jarzęb szwedzki, lipy
 - postulowano o zmniejszenie liczby miejsc postojowych na rzecz nowych nasadzeń
 - postulowano o zlikwidowanie parkingu przy szkole na Narbutta - to niebezpieczne, zamiast tego drzewa

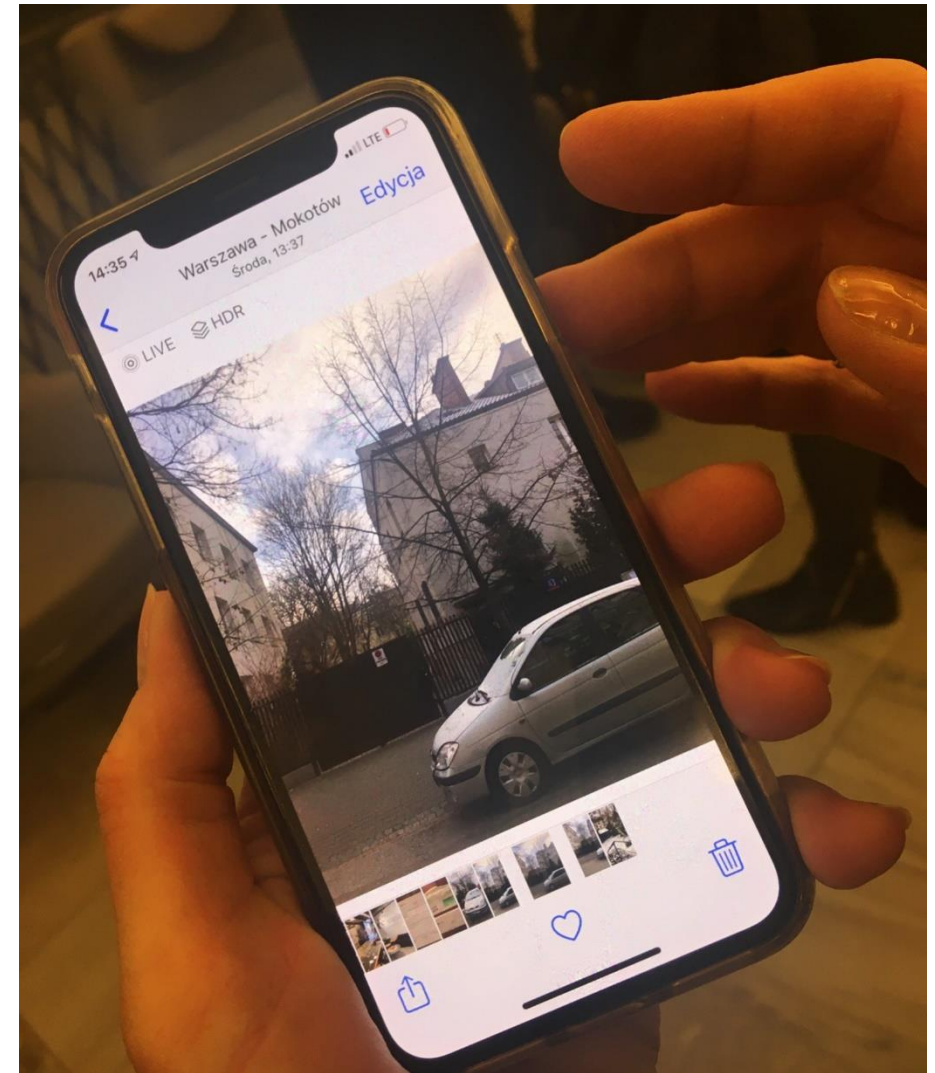
PODOBSZAR NR 3

Ulica Sandomierska

Opinie na temat tego, jak ta ulica powinna wyglądać docelowo były różne. Uczestnicy konsultacji twierdzili, że jest ona lokalna i bardzo klimatyczna, a obecnie nie czuć tego, ponieważ jest zastawiona autami. Proponowali wyciszenie jej poprzez odpowiednie rozwiązania w projekcie, tj. zmianę kierunku na odcinku od ul. Olszewskiej do ul. Narbutta lub ul. Rejtana. W przeciwną stronę, niż obecnie przewidziano w projekcie.

Nowa organizacja ruchu

Zaproponowano ruch jednokierunkowy w ramach pętli po lokalnych ulicach: Rejtana - Sandomierska - Narbutta - Wiśniowa.



Zdjęcie prezentowane przez mieszkankę Mokotowa podczas dyżuru konsultacyjnego w Kinie Iluzjon, fot. Głos Ulicy

PODOBSZAR NR 4

Orientacyjne granice podobszaru: ul. Batorego, al. Niepodległości, ul. Madalińskiego, ul. Żwirki i Wigury.

Obszar przyległy do Pola Mokotowskiego, do którego dojeżdża wiele osób samochodem. Mieszkańcy stwierdzili, że często ulice i chodniki są zastawione. Na obszarze jest bardzo dużo wąskich ulic.

Najczęściej omawiane ulice:

- Batorego - na której notorycznie są zaparkowane samochody w sposób niewłaściwy, ograniczający widoczność ludzi na przejściu dla pieszych. Powstał nawet [profil](#) na Facebooku dokumentujący tę sprawę, do którego link przesłał jeden z uczestników spotkania online
- Boboli - sugerowano zwężenie ulicy do 2 pasów i utworzenie na prawym pasie miejsc parkowania równoległego
- Kielecka - jest bardzo wąska. W sąsiedztwie znajdują się usługi (np. studio jogi), które dla sąsiadów są uciążliwe, ponieważ ich klienci parkują gdzie się da, często rozjeżdżając zielen, stając w podwórkach czy w bramach. Proponowano parkowanie ukośne, ale niestety szerokość ulicy nie pozwala na takie rozwiązanie. To nie satysfakcjonuje mieszkańców. Zwracali uwagę, że w okolicy są przychodnie i przedszkole. Problem stanowią donice ustawione wzdłuż jednej z nieruchomości
- Bruna - ulica z problemami: ścinanie drogi, parkowanie w tarczy skrzyżowań, problemy z przejazdem samochodów uprzywilejowanych
- Rostafińskich - proszono o wystąpienie ulicy, w celu zabezpieczenia też miejsca dla rowerzystów
- Rakowiecka - proszono o zwrócenie uwagi na miejsca nielegalnego parkowania nieopodal pętli tramwajowej - sugerowano słupki

CORAZ
LEPSZY

MOKOTÓW

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

WNIOSKI I REKOMENDACJE

WNIOSKI

Większość uczestników konsultacji wyrażała poparcie dla wprowadzenia SPPN i oczekuje z niecierpliwością jej rozszerzenia. Wynika to z faktu, co do którego mieszkańcy są zgodni - parkowanie na Mokotowie jest bardzo trudne. Z rozmów wypłynęło, że nawet poruszanie się samochodem po tym obszarze nie należy do najłatwiejszych, ponieważ wysycenie samochodami jest bardzo duże. Parkujące pojazdy zajmują każdą możliwą przestrzeń, bardzo ograniczając widoczność innym użytkownikom drogi. Często niszczą przy tym tereny zielone i uniemożliwiają przejście chodnikiem bądź przejazd pojazdom uprzywilejowanym oraz śmieciarkom.

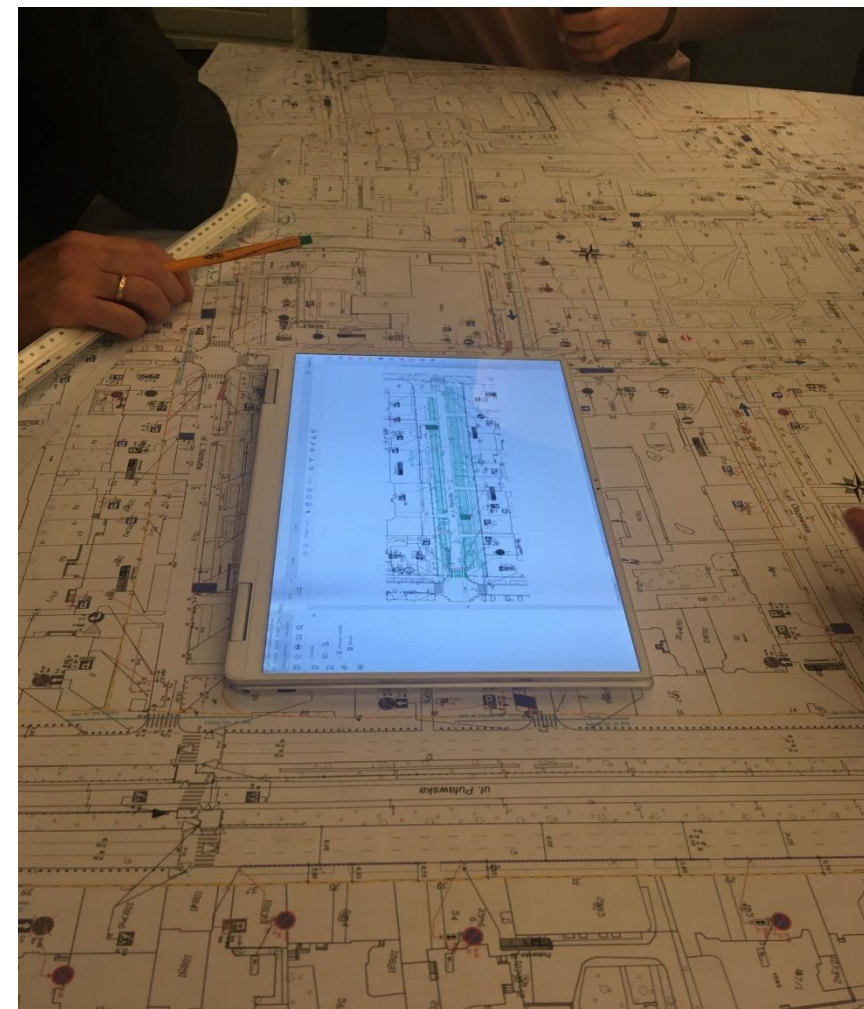
Ta sytuacja powoduje obniżenie poczucia bezpieczeństwa, jakości przestrzeni oraz komfortu poruszania się po dzielnicy. Mieszkańcy byli bardzo zaangażowani i konkretni. Chcieliby poprawy i oczekują zdecydowanych ruchów ze strony władz miasta. Liczą na przełożenie nacisku z maksymalizacji liczby miejsc parkingowych na poprawę bezpieczeństwa i jakości życia pieszych i rowerzystów. Dużo emocji odnotowano podczas analizy granic strefy. Postulowano jej poszerzenie w stronę południową, co najmniej do ul. Dąbrowskiego.



Dyżur konsultacyjny w Teatrze Baza. fot. Mirosław Kaźmierczak

REKOMENDACJE

- Rekomendowane jest poszerzenie strefy w stronę południową przynajmniej do ul. Różanej.
- Rekomendowana jest ochrona podwórek, dróg pożarowych oraz dróg wewnętrznych.
- Rekomendowane jest położenie nacisku na szerokość chodników. Tak, aby wszystkie miały wymagane minimalnie 150-200 cm szerokości.
- Rekomendowane jest uwzględnienie w projektach rozwiązań w otoczeniu placówek oświaty.
- Należy ponownie dokładnie przeanalizować kierunek ruchu na ulicach jednokierunkowych. W szczególności w okolicy ul. Narbutta i ul. Sandomierskiej.
- Należy ponownie przemyśleć rozwiązania dla ul. Iwickiej.
- W trakcie wdrażania strefy należy zadbać o zieleń.
- Rekomendowane jest zamontowanie prefabrykatów w miejscach wskazanych podczas konsultacji, na powierzchniach wyłączonych z ruchu.
- Na ul. Puławskiej rekomendowane jest wypracowanie kompromisowego rozwiązania postoju, które w pierwszej kolejności zapewni chodniki o odpowiedniej szerokości, a w drugiej pozwoli na wyznaczenie odpowiedniej liczby miejsc postojowych, przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu (analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc).



Zaawansowany projekt, wykonany przez mieszkańców ul. Narbutta uwzględniający zieleń oraz zwracający uwagę na historyczne aspekty ulicy. fot. Głos Ulicy

REKOMENDACJE

Propozycje wprowadzenia zmian w oznakowaniu, wykraczające poza zakres zamówienia – kontraruch rowerowy, nowe przejścia dla pieszych etc.

Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Podczas konsultacji powracały głosy o wprowadzeniu kontraruchu rowerowego, wytyczeniu nowych przejść dla pieszych i innych zmian, wykraczających poza te związane z wytyczeniem miejsc postojowych. Wszystkie te propozycje zostaną ujęte w zestawieniu uwag. O tym, które z nich mają zostać uwzględnione w projekcie będzie ostatecznie rozstrzygać Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym na etapie zatwierdzania projektu. Pozostałe postulaty mogą być realizowane w późniejszym terminie, niezależnie od wprowadzenia SPPN.

Zmiany związane z zielenią, uspokojeniem ruchu czy przebudową ulic.

Mieszkańcy często postulowali aby w ramach zmian wynikających z nowej organizacji miejsc postojowych zostały przeprowadzone inne prace modernizacyjne, np. związane z wprowadzeniem zieleni zamiast betonu, przybudową ulic czy wprowadzeniem małej architektury jak ławki czy stojaki rowerowe. Na tym etapie elementy wymagające prac budowlanych nie będą mogły zostać wprowadzone, ponieważ projekt zakłada wyłącznie zmiany związane z organizacją ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Dalsze zmiany będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.

CORAZ
LEPSZY

MOKOTÓW

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

CO DALEJ?

CO DALEJ?

1 kwartał 2022 roku

- Rozpatrzenie zgłoszonych uwag i opracowanie raportu z konsultacji
- Publikacja raportu i przedłożenie go Prezydentowi oraz Radzie Warszawy

1-2 kwartał 2022 roku

- Podjęcie decyzji o ewentualnym rozszerzeniu SPPN przez Radę Warszawy
- Opracowanie docelowych projektów organizacji ruchu podlegających zatwierdzeniu przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym

2-3 kwartał 2022

- Przygotowania do wdrożenia nowej organizacji ruchu (zmiana oznakowania, montaż parkomatów etc.)

3 kwartał 2022 roku

- Rekomendowany termin rozszerzenia SPPN w przypadku podjęcia decyzji przez Radę Warszawy



Materiały informacyjne wraz z projektem omawiane podczas dyżurów.
fot. Mirosław Kaźmierczak

CORAZ
LEPSZY

MOKOTÓW

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

AKCJA INFORMACYJNA

AKCJA INFORMACYJNA

Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego miały bardzo rozbudowaną akcję informacyjną. Została zatrudniona Poczta Polska, której zadaniem było rozdystrybuowanie 20 886 ulotek do wszystkich skrzynek pocztowych na konsultowanych obszarach.

Plakaty rozwieszono w 88 wiatach przystankowych. Promowano konsultacje również w autobusach i tramwajach na ekranach.

Na rzecz procesu konsultacyjnego powstały dwie tablice informacyjne. Jedna z nich została postawiona na chodniku przy skrzyżowaniu ulicy Gagarina z ulicą Czerniakowską. Druga mieściła się nieopodal Urzędu Dzielnicy Mokotów przy ulicy Rakowieckiej. Prócz tego rozdystrybuowano plakaty i ulotki w instytucjach publicznych.

Zbiór informacji na temat konsultacji był przekazany do władz dzielnic, w celu promowania również na kanałach dzielnicowych.

Informacje były również publikowane na stronach internetowych miasta oraz w wydarzeniach na profilach Zarządu Dróg Miejskich i Konsultacji Społecznych Warszawa w mediach społecznościowych.



ZAŁĄCZNIKI DO RAPORTU

do pobrania ze strony konsultacje.um.warszawa.pl

ZAŁĄCZNIK 1

Zestawienie wiadomości e-mail i pism przekazanych przez mieszkańców oraz pytań poruszonych podczas spotkań on-line (ZOOM)

ZAŁĄCZNIK 2

Załączniki do otrzymanych wiadomości e-mail i pism przekazanych przez mieszkańców

INFORMACJE

JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA: Zarząd Dróg Miejskich m.st. Warszawy

KONSULTACJE ZREALIZOWAŁ: Głos Ulicy

Matylda Gąsiorowska, Ludwika Ignatowicz

PUBLIKACJA RAPORTU: marzec 2022