

CORAZ LEPSZA
WARSZAWA

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

Jaka strefa płatnego parkowania na Mokotowie?

Raport z konsultacji społecznych



O co pytaliśmy?



O co pytaliśmy?

- Władze Warszawy rozważają rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Mokotowie o południowy obszar dzielnicy ograniczony ulicami: Żwirki i Wigury od zachodu; Woronicza, Domaniewską i Idzikowskiego od południa; Czerniakowską od wschodu oraz Gagarina, Różaną i Kulskiego od północy.
- 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 mieszkankami i mieszkańcami.
- Projekty, które konsultowaliśmy, wynikały z analizy pomiarów liczby zaparkowanych aut na różnych ulicach o różnych porach dnia. Je również omawialiśmy podczas spotkań konsultacyjnych. Na [stronie ZDM](#) można zapoznać się z prezentacjami, których używaliśmy w ich trakcie.



Aby ułatwić dyskusję, konsultowany obszar podzieliliśmy na 4 mniejsze obszary

O co pytaliśmy?

- Planowane zmiany dotyczą lokalizacji i oznaczenia miejsc postojowych. Zgodnie z przepisami płatne miejsca postojowe w strefie muszą być oficjalnie oznaczone. Dotyczy to tylko ulic publicznych, nie obejmuje podwojek, istniejących garaży ani parkingów.
- Projekt strefy zakłada także wprowadzenie jednokierunkowego ruchu na kilkudziesięciu ulicach.
- Uczestnicy konsultacji mieli możliwość zapoznania się z zasadami funkcjonowania strefy. Aby ułatwić dyskusję, konsultowany obszar podzieliliśmy na cztery podobszary: Stary Mokotów, Sielce, Wyględów i Wierzbno. Dla każdego podobszaru zorganizowaliśmy oddzielne spotkanie. Dzięki temu każdy mógł osobiście zobaczyć projekt dotyczący najbliższego otoczenia, porozmawiać z autorami projektów i zgłosić swoje sugestie czy propozycje zmian.
- Konsultacje nie dotyczyły tego, czy wprowadzać SPPN czy nie – decyzja o ewentualnym rozszerzeniu strefy zostanie podjęta przez Radę m.st. Warszawy.



Istniejące (kolor zielony) i planowane (kolor żółty) ulice jednokierunkowe na konsultowanym obszarze SPPN Mokotów

Jak pytaliśmy?

- W ramach konsultacji zorganizowaliśmy cztery spotkania na żywo. Każde z nich dotyczyło jednego podobszaru konsultacji i było podzielone na dwie części: informacyjną oraz dyskusję dotyczącą zasad SPPN-u i prezentowanych rozwiązań projektowych.
- Na spotkaniach można było porozmawiać z urzędnikami i projektantami, którzy uzasadniali swoje propozycje, rozwiewali wątpliwości i przyjmowali uwagi dotyczące zaproponowanych rozwiązań.
- W trakcie spotkań uwagi, pytania i opinie zbieraliśmy pisemnie za pomocą formularzy.
- Uwagi do projektów oraz zasad strefy płatnego parkowania zbieraliśmy również mejlowo oraz przez [platformę konsultacji społecznych](#).
- Przedstawiciele kilku wspólnot zwrócili się z prośbą o umówienie spotkania z pracownikami Zarządu Dróg Miejskich. Spotkania te odbyły się w siedzibie ZDM-u.
- Przeprowadziliśmy też dwa spotkania online. Każde składało się z dwóch części:
 - informacyjnej – w jej trakcie wyjaśnialiśmy zasady funkcjonowania strefy, założenia koncepcji oraz wyniki badań zachowań parkingowych. Ta część była transmitowana na YouTube (nagrania spotkań są dostępne na [kanale YT ZDM-u](#)). Osoby oglądające mogły na czacie zadawać pytania, na które odpowiadali obecni na spotkaniu urzędnicy i eksperci;
 - moderowanej dyskusji na platformie Zoom – ta część była dostępna po zalogowaniu i nie była transmitowana ani nagrywana. W jej trakcie omawialiśmy szczegóły projektów. Uczestnicy mieli możliwość komentowania i zadawania pytań zarówno przez czat, jak i głosowo.

Jak pytaliśmy?

Każde ze spotkań na żywo było prowadzone przez moderatorki i odbywało się według podobnego scenariusza:

- przedstawienie zasad i programu spotkania
- prezentacja zasad funkcjonowania strefy płatnego parkowania
- przedstawienie wyników badań dotyczących pomiarów zajętości miejsc postojowych i ich rotacji
- prezentacja koncepcji projektów.

Po prezentacji projektanci i przedstawiciele Zarządu Dróg Miejskich odpowiadali na pytania, komentarze i postulaty mieszkańców. W tej części spotkania zbieraliśmy opinie i propozycje dotyczące konkretnych lokalizacji i planowanych rozwiązań projektowych.



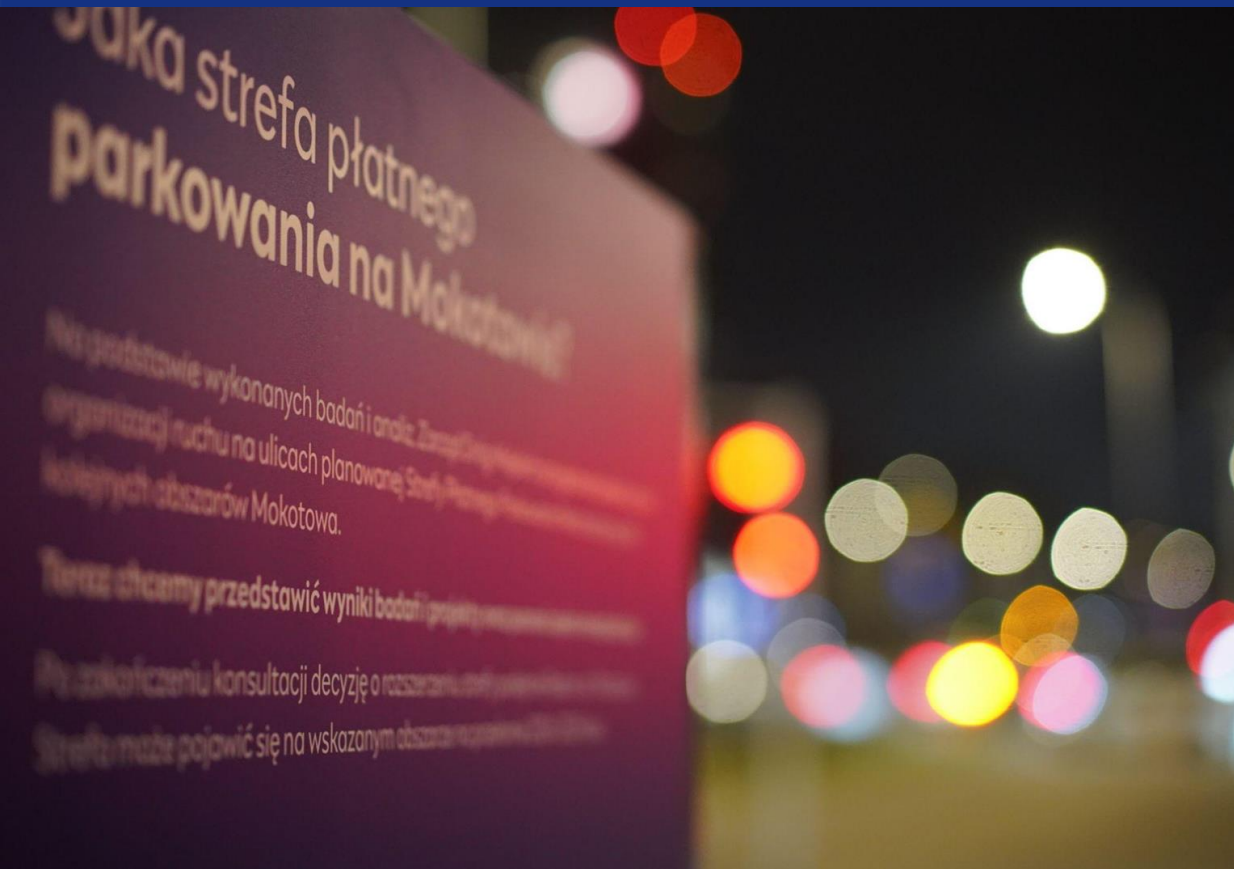
Spotkanie konsultacyjne w XLIV Liceum Ogólnokształcącym im. Stefana Banacha przy ulicy Dolnej 6

Kalendarium



Kalendarium

- **start konsultacji społecznych // 15 listopada 2023**
- spotkanie online dla całego obszaru // 22 listopada (wtorek) w godz. 17–19.30
- spotkanie dla podobszaru 2 // 23 listopada (środa) w godz. 17–19 w II Ogrodzie Jordanowskim, ulica Odyńca 6
- spotkanie dla podobszaru 3 // 28 listopada (wtorek), w godz. 17–19 w II Ogrodzie Jordanowskim, ulica Odyńca 6
- spotkanie dla podobszaru 1 // 30 listopada (czwartek), w godz. 17–19 w Technikum Ogrodniczym w Zespole Szkół nr 39, ulica Bełska 1/3
- spotkanie dla podobszaru 4 // 5 grudnia (wtorek), w godz. 17–19 w XLIV Liceum Ogólnokształcącym im. Stefana Banacha, ulica Dolna 6
- spotkanie online dla całego obszaru // 7 grudnia (czwartek), w godz. 17–19.30
- spotkania z przedstawicielami lokalnych wspólnot // 12 grudnia (wtorek), 14 grudnia (czwartek), w siedzibie ZDM
- przesyłanie opinii mejlowo i przez platformę konsultacji społecznych // od 15 listopada do 15 grudnia 2023
- **zakończenie konsultacji społecznych // 15 grudnia 2023**



Co usłyszeliśmy?



Uczestnicy

Konsultacje cieszyły się dużą popularnością. W spotkaniach wzięło udział w sumie ponad 500 osób. Otrzymaliśmy także ponad 500 wiadomości mejlowych oraz 60 uwag na platformie konsultacji społecznych.

Spotkania na żywo transmitowane na kanale ZDM-u na YouTube oglądało 167 osób, zaś łączna liczba wyświetleń nagrań ze spotkań online sięgnęła 960 (do końca konsultacji).

W konsultacjach wzięły udział osoby o różnych poglądach i w różnym wieku. Poniżej przedstawiamy statystyki dla poszczególnych spotkań:

- online 22 listopada: YouTube – 129 osób, ZOOM – 60 osób
- na żywo 23 listopada – 46 osób
- na żywo 28 listopada – 105 osób
- na żywo 30 grudnia – 95 osób
- na żywo 5 grudnia – 88 osób
- online 7 grudnia: YouTube – 38 osób, ZOOM – 29 osób
- spotkania z przedstawicielami lokalnych wspólnot:
12 grudnia – 3 osoby, 14 grudnia – 10 osób.



Opinie i pomysły

Główne pytanie konsultacji

- Uczestnicy konsultacji często odnosili się do ich tytułu i postawionego w nim pytania, czyli „Jaka strefa parkowania na Mokotowie?”. Zdaniem niektórych to sformułowanie sugeruje, że decyzja została już podjęta, co budziło obawy.
- Uczestnicy wskazywali, że konsultacje powinny obejmować nie tylko projekty organizacji ruchu i zasady funkcjonowania strefy, ale dotyczyć także zasadności jej wprowadzenia. Pojawiały się opinie, że pytanie konsultacyjne powinno zaczynać się nie od "Jaka..." a "Czy...".
- Urzędnicy obecni na spotkaniach wyjaśniali, że procedura podejmowania decyzji o rozszerzeniu SPPN jest jeszcze otwarta, bo ostateczną decyzję podejmie Rada Miasta poprzez głosowanie. Podawali także uzasadnienia dla pomysłu wprowadzenia strefy, oparte na badaniach ruchu oraz dokumentach strategicznych miasta.
- Dlatego konsultowanie projektu strefy na tym etapie jest uzasadnione. Rozmowa dotyczy rozwiązań proponowanych w projekcie, który podlega jeszcze zmianom.
- Mimo udzielonych wyjaśnień, wiele zgromadzonych opinii było po prostu wyrazem sprzeciwu lub poparcia dla wprowadzenia strefy.



Opinie i pomysły

Sposób podejmowania decyzji o SPPN i jej zasadach

- Część osób biorących udział w konsultacjach była zdania, że o rozszerzeniu strefy powinni decydować mieszkańcy w referendum.
- Niektórzy wskazywali, że mieszkańcy nie mają wpływu na wysokość abonamentu mieszkańca. Nie ma też gwarancji, że cena abonamentu będzie utrzymywała się na stałym poziomie.
- Część osób traktuje abonament i opłaty parkingowe jak dodatkowy podatek.
- Wiele pytań dotyczyło harmonogramu wprowadzania strefy. Mieszkańcy chcieli wiedzieć, jaki jest prognozowany przychód z opłat parkingowych i na co będzie przeznaczony.
- Sporo wątpliwości budziła kwestia, jak wielkość podobszarów objętych abonamentem ma się do liczby mieszkających tam osób. Postulowano zwiększenie zasięgu parkomatów w ramach abonamentu.
- Uczestnicy zauważyli, że w ramach abonamentu niektórzy będą mieli w zasięgu parkomatu 200, a inni 20 miejsc parkingowych. Pojawił się więc postulat o dostosowanie regulaminu SPP do konstytucyjnej zasady równego traktowania przez władze publiczne. Mieszkańcy prosili również o wprowadzenie zmian średnicy obszaru przypisanego do danego parkomatu (np. do 300 lub 400 m).
- Wielokrotnie pojawiały się pytania o realne efekty wprowadzenia SPPN w innych dzielnicach. Mieszkańcy pytali, czy są badania na temat zadowolenia mieszkańców, dostępności miejsc parkingowych, uporządkowania parkowania.
- Padały też pytania o to, co stanie się z pytaniami i uwagami uczestników konsultacji. Czy zostaną sprawozdane, rozpatrzone i uwzględnione, oraz jak mieszkańcy się o tym dowiedzą. Szczególny niepokój budziło to, jak potraktowane zostaną głosy osób przeciwnych wprowadzeniu strefy.

Opinie i pomysły

Zasady abonamentu w ramach SPPN

- Wiele pytań na spotkaniach dotyczyło zasad przyznawania abonamentu. Pytania te najczęściej dotyczyły:
 - warunków, jakie należy spełnić, by otrzymać abonament,
 - abonamentu dla więcej niż jednego samochodu w gospodarstwie domowym,
 - zasięgu obszaru wyznaczonego w ramach abonamentu (mapa wirtualnych parkomatów)
 - procedury wydawania i kosztów abonamentu.
- Często pytano o możliwości, jakie mają osoby niezameldowane na obszarze (wynajmujące mieszkania, prowadzące działalność gospodarczą, pracujące w obszarze SPPN, dostawcy, firmy mające floty wielu samochodów).
- Pytania dotyczyły również tego, jaka jest możliwość zaparkowania pojazdów innych niż osobowe (np. samochody ciężarowe, dostawcze, samochody kempingowe, przyczepy).
- Mieszkańcy wyrażali obawę, że abonament uprawniający do parkowania w okolicy miejsca zamieszkania nie zapewni miejsca postojowego, zaś abonament obejmujący cały obszar oceniają jako drogi.
- Pojawiły się też propozycje wydłużenia godzin obowiązywania opłat (np. do godziny 22) oraz rozszerzenia opłat na weekendy. Mieszkańcy prosili również o wymianę parkomatów w dotychczasowej strefie na model z czytelniejszym wyświetlaczem, postulowali ustawienie fizycznych parkomatów na ulicach oraz powtórny analizę i uzupełnienie siatki wirtualnych parkomatów.

Opinie i pomysły

Lokalny kontekst Mokotowa

- Uczestnicy zwracali uwagę na różnorodność zabudowy części dzielnicy objętej planowanym rozszerzeniem SPPN.
- W części projektowanej strefy zabudowa jest jednorodzinna, w części są to wielopiętrowe bloki. Na terenie strefy jest też obszar ogródków działkowych oraz duży kompleks Telewizji Polskiej. Po sąsiedzku znajduje się tzw. Mordor (obszar biurowo-handlowy Służewca), który wzbudza obawy, gdyż nie jest objęty strefą.
- Część uczestników konsultacji już teraz sąsiaduje z istniejącą strefą płatnego parkowania na Mokotowie i ma zróżnicowane opinie na temat jej funkcjonowania.
- Dopytywano o drogi wewnętrzne i parkowanie na podwórkach i ulicach osiedlowych, których płatne parkowanie nie będzie dotyczyć. Te miejsca w przypadku wprowadzania SPPN będą „zagrożone”, gdyż parkowanie będzie się tam rozlewało.
- Wskazywano też, że na obszarze planowanej strefy znajdują się obiekty użyteczności publicznej (Komenda Policji, szpitale, budynki Telewizji Polskiej, biurowce). Codziennie korzysta z nich duża liczba osób, również spoza Mokotowa. Po wprowadzeniu strefy będą zmuszeni do ponoszenia dodatkowych opłat za parkowanie.
- Kilkakrotnie pojawiła się też prośba o uporządkowanie kwestii zajmowania miejsc parkingowych przez porzucone pojazdy.

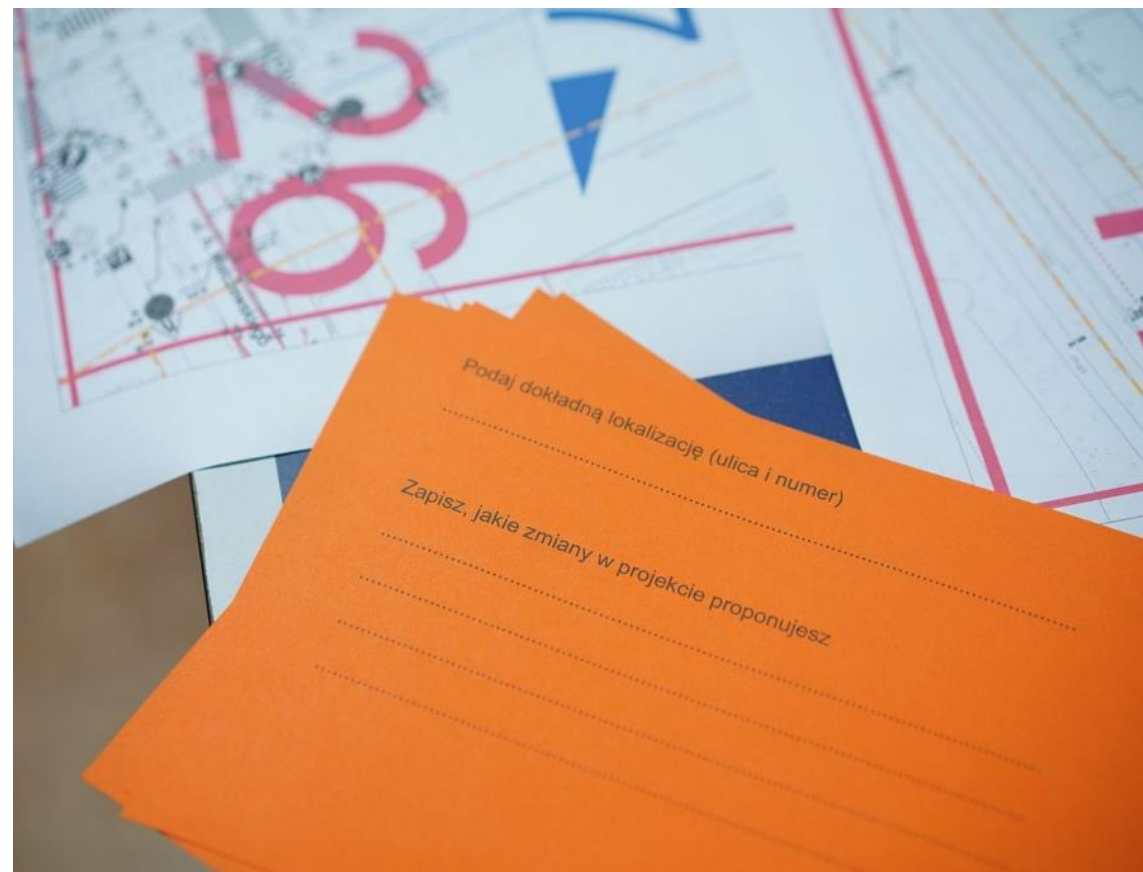
Opinie i pomysły

Granice strefy

- Wiele uwag dotyczyło rozszerzenia granic strefy o obszar tzw. Mordoru, a szczególnie kwartału ulic Woronicza – Racjonalizacji – Konstruktorska – Suwak. Mieszkańcy spodziewają się dużych problemów z parkowaniem w tym obszarze, jeśli SPPN zostanie wprowadzona w obecnym kształcie. Uczestnicy spotkań prosili o wyjaśnienie, w jaki sposób ustalono granicę strefy oraz granice podobszarów.

Ulice jednokierunkowe

- Wiele osób pytało o przyczyny wprowadzenia ulic jednokierunkowych. Projektanci wyjaśnili, że ich wytyczenie pozwala na zachowanie odpowiedniej liczby miejsc parkingowych w węższych uliczkach. Pokazywali też mapę ulic, na których projekt wprowadza ruch jednokierunkowy. Propozycje poprawek do projektu obejmowały odwrócenie kierunku ruchu na niektórych ulicach, wprowadzenia dodatkowych ulic jednokierunkowych oraz utrzymania ruchu dwukierunkowego.



Opinie i pomysły

Dostępność miejsc parkingowych

- Obawy mieszkańców związane z wprowadzeniem strefy parkowania skupiają się głównie wokół dostępności miejsc parkingowych. Uczestnicy konsultacji obawiają się, że po wprowadzeniu strefy liczba dostępnych miejsc parkingowych zostanie zmniejszona i nie wystarczy ich dla mieszkańców posiadających abonament. Uczestnicy dopytywali, jak zmieni się liczba dostępnych miejsc parkingowych po wprowadzeniu strefy.
- Padały też pytania o sytuację osób mieszkających przy dużych terenach zielonych. W tych miejscach jest stosunkowo mało miejsc parkingowych w zasięgu parkomatu. Zmusi to mieszkańców do wykupienia droższego abonamentu obszarowego.
- Część uczestników uznaje, że większość osób obecnie parkujących (legalnie i nielegalnie) na Mokotowie to mieszkańcy dzielnicy. Dlatego uważają, że wprowadzenie strefy nie przyczyni się do zwiększenia dostępności miejsc dla mieszkańców. Nie sprawi bowiem, że zmniejszy się liczba osób spoza dzielnicy przyjeżdżających na Mokotów samochodem. Zdaniem mieszkańców takich kierowców już teraz jest stosunkowo niewielu.
- Na Mokotowie powszechny jest problem nielegalnego parkowania. Wprowadzenie SPPN oznacza uporządkowanie parkowania i likwidację nielegalnych miejsc parkingowych. Część mieszkańców uważa, że de facto oznacza to zmniejszenie liczby dostępnych miejsc do parkowania. Mieszkańcy martwią się, że wprowadzenie strefy spowoduje, że na jedno miejsce parkingowe będzie przypadało więcej chętnych.

Opinie i pomysły

Jakie inne zmiany pociąga za sobą SPPN?

- Głównymi tematami rozmów w trakcie konsultacji były liczba i dostępność miejsc parkingowych. Mieszkańcy dopytywali też o inne zmiany związane z wprowadzeniem SPPN. Padały pytania o zmiany geometrii drogi, korekty niewymiarowych chodników (poniżej 1,5 m szerokości), drogi rowerowe, wprowadzenie stref Kiss and Ride przy wybranych obiektach użyteczności publicznej lub inne rozwiązania dla nie-mieszkańców (przyjeżdżających samochodami do szkół, kościoła, przychodni czy szpitala).
- Postulowano wytyczenie dodatkowych przejść dla pieszych, dodatkową sygnalizację świetlną w wybranych lokalizacjach.

Strefy postojowe K+R (Kiss and Ride) to miejsca specjalnie wyznaczone do tego, aby ułatwić podwiezienie pasażerów do komunikacji miejskiej. Samochód może stać tu nie dłużej niż 2 minuty. Obecnie znajdują się one w pobliżu węzłów komunikacyjnych i stacji metra. Szczegółowe zasady działania i mapa stref K+R można znaleźć na [stronie Warszawskiego Transportu Publicznego](#).

- Podczas dyskusji omawiano też zmiany proponowanego sposobu parkowania (np. z równoległego na ukośne) w poszczególnych miejscach. Były też pytania o uzgodnienia wprowadzanych zmian z MZA, Strażą Pożarną, Policją, MPO, transportem sanitarnym, medycznym itd.
- Wśród postulatów związanych z wprowadzeniem strefy pojawiły się głosy wspierające tworzenie nowych parkingów P+R, parkingów podziemnych i wytyczanie nowych miejsc postojowych.
- Pojawiły się też wątki związane z przestrzeganiem przepisów. Mieszkańcy prosili o zwiększenie liczby patroli pilnujących prawidłowego parkowania. Dopytywali też o wpływ paragrafu 19 [Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 12 kwietnia 2002 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie](#) na ustalanie odległości miejsc parkingowych od okien budynków.

System parkingów „Parkuj i Jedź” (Park & Ride, P+R) umożliwia bezpłatne parkowanie pojazdów osobom, które w chwili wyjazdu z parkingu przedstawią ważny bilet transportu zbiorowego (co najmniej dobowy lub dłuższy). Szczegółowe zasady działania i mapa parkingów P+R znajdują się na [stronie Warszawskiego Transportu Publicznego](#).





Wnioski i rekomendacje



Wnioski

- Konsultacje dotyczące wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) na Mokotowie wywołały silne emocje wśród mieszkańców. Podczas spotkań online i spotkań na żywo pojawiły się osoby, które wyrażały sprzeciw wobec wprowadzenia strefy. Ta grupa osób raczej unikała rozmów na temat szczegółów projektu strefy. Skupiali się oni głównie na wyrażeniu opinii dotyczącej samego faktu wprowadzenia SPPN.
- Część przeciwników obawiała się, że wprowadzenie SPPN spowoduje likwidację wielu miejsc parkingowych. Uważali, że obecna sytuacja związana z parkowaniem na terenie dzielnicy nie jest satysfakcjonująca, a wprowadzenie strefy płatnego parkowania jeszcze ją pogorszy. Ich zdaniem już teraz większość dostępnych miejsc parkingowych jest zajmowana przez mieszkańców, a samochodów spoza obszaru jest stosunkowo mało. W konsekwencji uważają, że wprowadzenie strefy nie spowoduje poprawy sytuacji parkingowej.
- Osoby, które wyraziły swoje poparcie dla strefy, miały nadzieję, że jej wprowadzenie przyczyni się do uporządkowania sytuacji parkingowej. Wiele osób podkreślało, że uporządkowanie parkowania poprawi widoczność przy przejściach dla pieszych i skrzyżowaniach i w efekcie zwiększy bezpieczeństwo pieszych. Ważnym wątkiem było też uporządkowanie kwestii szerokości chodników, teraz w wielu miejscach dość wąskich z powodu parkujących pojazdów.
- Osoby te aktywnie zgłaszały konkretne, merytoryczne uwagi do projektu strefy. Często dostarczały dokładne szkice, dokumentację fotograficzną oraz szczegółowe pisemne objaśnienia (ich spis znajduje się w załączniku do raportu z konsultacji). Ta grupa mieszkańców wyrażała nadzieję, że wprowadzenie SPPN przyniesie pozytywne zmiany dla lokalnej przestrzeni publicznej.
- W konsultacjach wzięło udział również bardzo dużo osób, które miały wiele obaw, konkretnych pytań i uwag, ale nie wyrażały jednoznacznego stanowiska „za” lub „przeciw” wprowadzeniu strefy płatnego parkowania.

Wnioski

Obserwujemy coraz wyraźniejszy konflikt wartości w procesach dialogu społecznego dotyczących parkowania i roli samochodu w mieście. Konflikt ten jest efektem sprzeczności między dwoma różnymi podejściami do urbanistyki, mobilności miejskiej i korzystania z przestrzeni publicznej. Wyróżniają się dwie główne grupy:

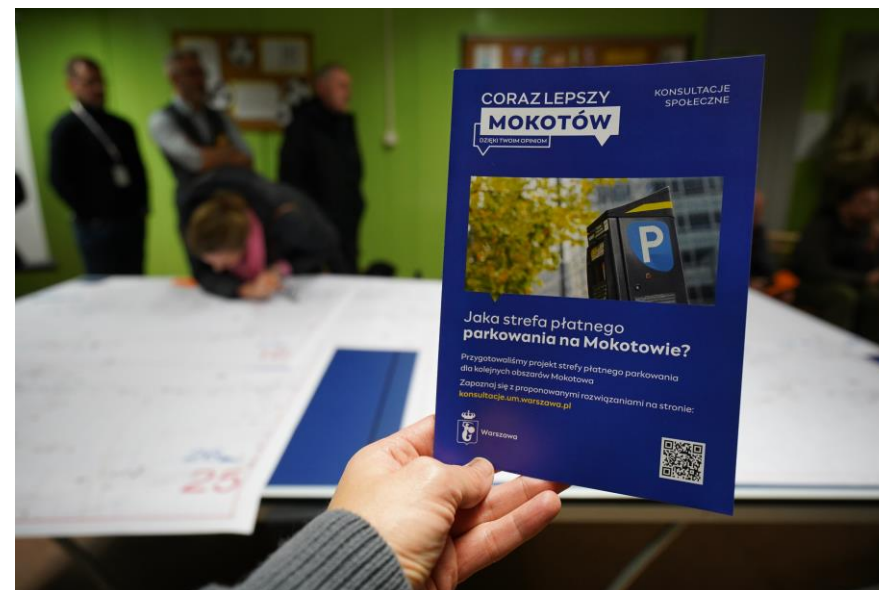
Zwolennicy ograniczenia roli samochodu w mieście

- Ta grupa postuluje zmniejszenie liczby samochodów i miejsc parkingowych oraz faworyzowanie alternatywnych środków transportu. Ich wartościami są bezpieczeństwo ruchu pieszego, zrównoważona mobilność, poprawa jakości powietrza oraz promowanie bardziej ekologicznych środków transportu.

Zwolennicy utrzymania lub rozszerzenia roli samochodu w mieście

- Druga grupa jest za utrzymaniem lub wręcz rozszerzeniem roli samochodu w mieście. Wspierają takie rozwiązania jak prawo do wygodnego i bezpłatnego parkowania pod własnym domem, możliwość posiadania wielu samochodów oraz rozbudowana infrastruktura parkingowa i drogowa zapewniana przez samorząd. Dla nich ważne są prywatność, wygoda i swoboda przemieszczania się za pomocą samochodu.

Te dwie postawy zawsze są w konflikcie, bez względu na to, gdzie się znajdujemy. To dlatego, że mają różne wartości i preferencje. Nie da się tego łatwo rozwiązać za pomocą kompromisu. Jedyne wyjście to poparcie decyzji wcześniejszymi uzgodnieniami na poziomie strategicznym polityki miasta i umożliwienie obu stronom wypowiedzenia się. Możemy używać różnych metod, takich jak dialog społeczny czy formy partycypacji obywatelskiej, aby zebrać różne perspektywy i zrozumieć skomplikowane sytuacje. To pomaga podejmować decyzje, które są lepiej zrozumiane i akceptowane przez ludzi.



Rekomendacje

Liczba uczestników spotkań oraz liczba i tematy uwag pokazują, że warto prowadzić rozmowy na temat wprowadzania SPPN. Wykorzystanie arkuszy projektowych pomogło wielu uczestnikom zapoznać się ze szczegółami planowanej strefy. Ale mimo to, są pewne trudności związane z dialogiem społecznym w tej sprawie.

Sposób przekazywania wiedzy o strefie

Dla mieszkańców Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego to trudny temat. Niełatwo zrozumieć wyniki badań i zasady funkcjonowania tej strefy. Dodatkowo, te sprawy wywołują silne emocje, co utrudnia przyswajanie nowej wiedzy. Aby skutecznie rozmawiać, ważne jest przygotowanie konkretnych i zrozumiałych materiałów. To pomaga uczestnikom lepiej zrozumieć proces konsultacyjny i aktywniej w nim uczestniczyć.

Proces decyzyjny

Nie wszyscy uczestnicy konsultacji w pełni rozumieli, jaką rolę pełni Zarząd Dróg Miejskich (ZDM). Nie zawsze jasne było, jakie zadania mają mieszkańcy i radni (zarówno dzielnicowi, jak i miejscy) w procesie podejmowania decyzji. Te informacje były przekazywane na spotkaniach i powinny pozostać częścią procesu edukacyjnego podczas konsultacji. Dzięki temu łatwiej będzie odnieść się do pytań i wątpliwości mieszkańców podczas kolejnych spotkań.

Konsekwencje wprowadzenia strefy

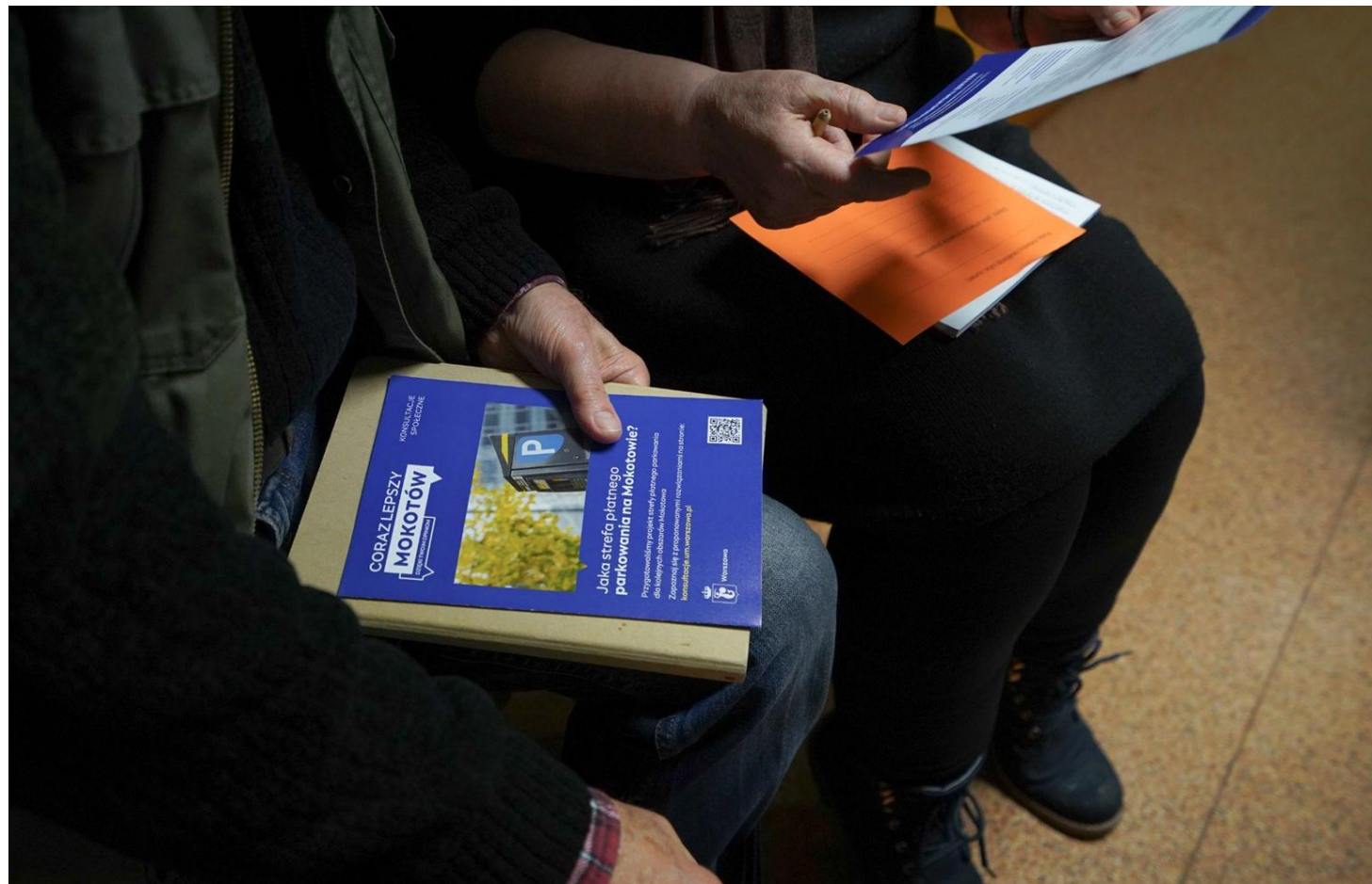
Podczas konsultacji mieszkańcy często pytali o skutki wprowadzenia strefy płatnego parkowania. Badania diagnostyczne pomagały zrozumieć problem, ale nie dawały pełnego obrazu jak SPPN wpłynie na codzienne życie mieszkańców. Zarząd Dróg Miejskich (ZDM) ma już doświadczenie we wprowadzaniu stref płatnego parkowania w innych dzielnicach. Warto skorzystać z tej wiedzy i następnym razem przedstawić dane z obszarów, gdzie takie strefy już funkcjonują. Wskazanie konkretnych korzyści i potencjalnych wyzwań może pomóc w pełniejszym zrozumieniu skutków wprowadzenia strefy.

Co dalej?



Co dalej?

- Na podstawie wyników przeprowadzonych konsultacji, Zarząd Dróg Miejskich przygotował uzupełniony projekt wprowadzenie strefy płatnego parkowania na obszarze Mokotowa.
- Ostateczną decyzję o ewentualnym rozszerzeniu strefy na konsultowanym obszarze podejmie Rada m.st. Warszawy.
- W przypadku pozytywnej decyzji strefa mogłaby zostać rozszerzona na początku 2025 roku (proces wdrożenia zajmuje minimum kilka miesięcy).
- Aktualne informacje dotyczące dalszych działań będziemy zamieszczać na [stronie Zarządu Dróg Miejskich](#) oraz na [platformie konsultacji społecznych](#).



Akcja informacyjna



Akcja informacyjna

- Zamieściliśmy ogłoszenie o konsultacjach na warszawskiej [stronie konsultacji](#) z mieszkańcami oraz na [stronie Zarządu Dróg Miejskich](#) (od 8 listopada).
- Opublikowaliśmy posty o rozpoczęciu i o działaniach w konsultacjach na profilu Facebook Konsultacje społeczne Warszawa oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich. Łączny zasięg pierwszego postu na Facebooku informującego o procesie obejmował 6954 odsłon, uzyskał 167 reakcji i 144 komentarzy.
- Za pośrednictwem Poczty Polskiej do skrzynek mieszkańek i mieszkańców Mokotowa trafiło 41 150 ulotek informujących o SPPN i konsultacjach.
- Informacja o konsultacjach na ekranach była wyświetlana w komunikacji publicznej (13 – 19 listopada 2023).
- Plakaty o konsultacjach rozwiesiliśmy na stacjach metra na obszarze Mokotowa (8 – 22 listopada).
- Dystrybucję ulotek i plakatów w instytucjach publicznych prowadził również Urząd Dzielnicy Mokotów.
- Spacerowaliśmy z wózkiem konsultacyjnym na obszarze planowanego SPPN (28 i 29 listopada).
- Wysyłaliśmy powiadomienia przez Warszawski System Powiadomień 19 115 (15 – 29 listopada).
- O pomoc w upowszechnieniu informacji o konsultacjach zwróciliśmy się też do:
 - Burmistrza Mokotowa,
 - Rady Dzielnicy,
 - Dzielnicowej Komisji Dialogu Społecznego,
 - lokalnych parafii.
- Punkty informacyjne w postaci stojaków z materiałami informacyjnymi umieściliśmy na terenie dzielnicy od 20 listopada.

CORAZ LEPSZY
MOKOTÓW

DZIELSTWOM OPINIOM

Jaka strefa
płatnego
parkowania
na Mokotowie?

KONSULTACJE
SPOŁECZNE



Konsultacje trwają
do **15 grudnia 2023 roku**

Więcej informacji:
konsultacje.um.warszawa.pl
lub nr **19 115**

POROZMAWIAJMY:

Podczas spotkań online
– youtube.com/zdmwarszawa

- 22 listopada, godz. 17-19:30
- 7 grudnia, godz. 17-19:30

Na spotkaniach na żywo:

Podobszar nr 1

30 listopada, godz. 17-19

Technikum Ogrodnicze w Zespole Szkół
nr 39, ul. Błęska 1/3

Podobszar nr 2

23 listopada, godz. 17-19

II Ogród Jordanowski, ul. Odyńca 6

Podobszar nr 3

28 listopada, godz. 17-19

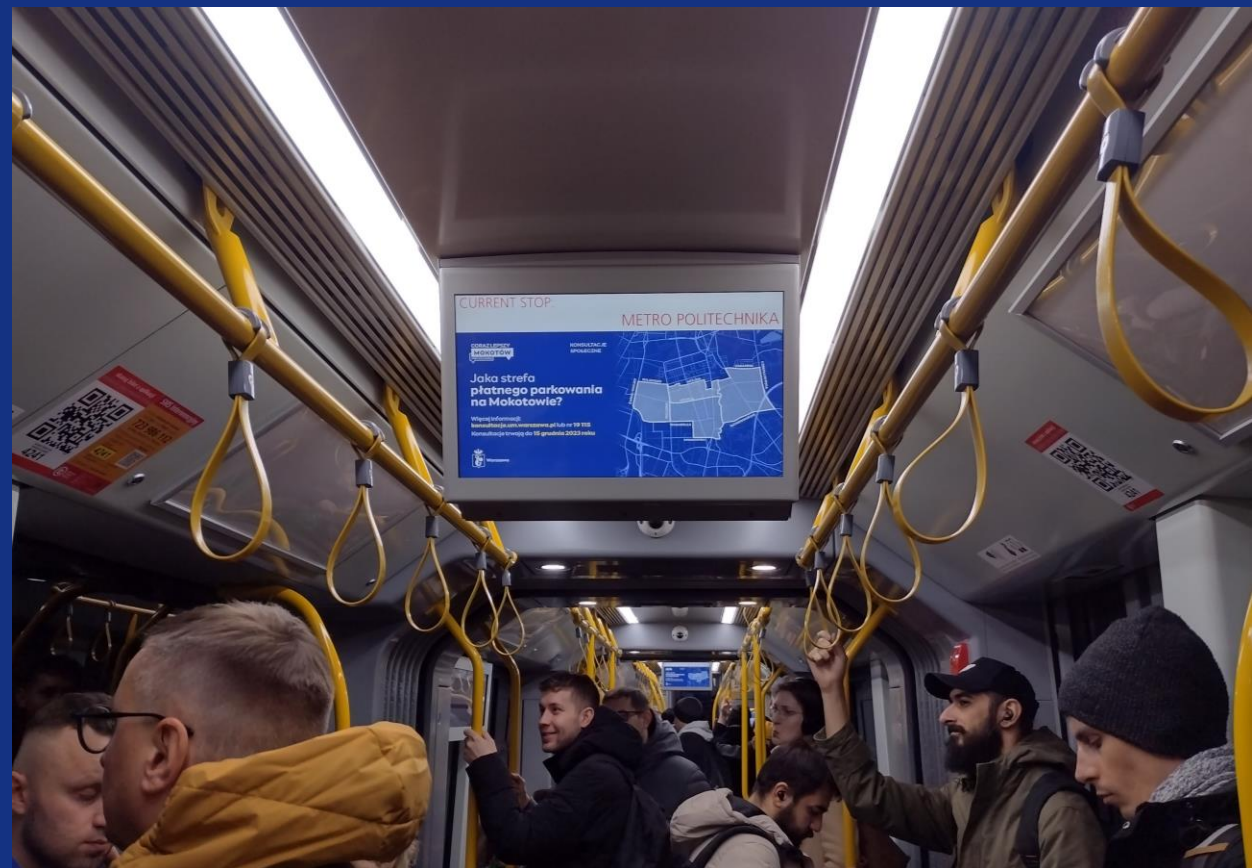
II Ogród Jordanowski, ul. Odyńca 6

Podobszar nr 4

5 grudnia, godz. 17-19

XLIV Liceum Ogólnokształcące
im. Stefana Banacha, ul. Dolna 6

**PRZYJDŹ!
TWOJA OPINIA SIĘ LICZY.**



Warszawa



WYŁĄCZNIK GŁÓWNY

CORAZ LEPSZY MOKOTÓW KONSULTACJE SPOŁECZNE


Jaka strefa płatnego parkowania na Mokotowie?

Przygotowaliśmy projekt strefy płatnego parkowania dla kolejnych obszarów Mokotowa. Zapoznaj się z proponowanymi rozwiązaniami na stronie: konsultacje.um.warszawa.pl



POROZMAWIAMY:

- podczas spotkań online
- na spotkaniach na żywo

Miejsca i godziny spotkań znajdziesz na stronie konsultacje.um.warszawa.pl



Uwagi można przesyłać na adres spn@mokotow.edm.waw.pl
Więcej informacji: konsultacje.um.warszawa.pl lub nr 19 115
Konsultacje trwają do 15 grudnia 2023 roku
PRZYJDŹ! TWOJA OPINIA SIĘ LICZY.

CORAZ LEPSZY MOKOTÓW KONSULTACJE SPOŁECZNE

Jaka strefa płatnego parkowania na Mokotowie?

Przygotowaliśmy projekt strefy płatnego parkowania dla kolejnych obszarów Mokotowa
Zapoznaj się z proponowanymi rozwiązaniami na stronie: konsultacje.um.warszawa.pl

POROZMAWIAMY:

Podczas spotkań online: - spotkanie.com/260808000000000000
• 22 listopada, godz. 17:00-18:00
• 7 grudnia, godz. 17:00-18:00

Na spotkaniach na żywo:

Spotkanie nr 1 20 listopada, godz. 17:00 Kuchnia / Ogrodnictwo / Działki / Łazienki / Rynek / Stary Mokotów /	Spotkanie nr 2 23 listopada, godz. 17:00 Włocławek /
Spotkanie nr 3 28 listopada, godz. 17:00 Włocławek /	Spotkanie nr 4 5 grudnia, godz. 17:00 Włocławek /

Konsumpcja Trzebieża do 15 grudnia 2023 roku
Kontakt: spn@mokotow.edm.waw.pl
PRZYJDŹ! TWOJA OPINIA SIĘ LICZY.

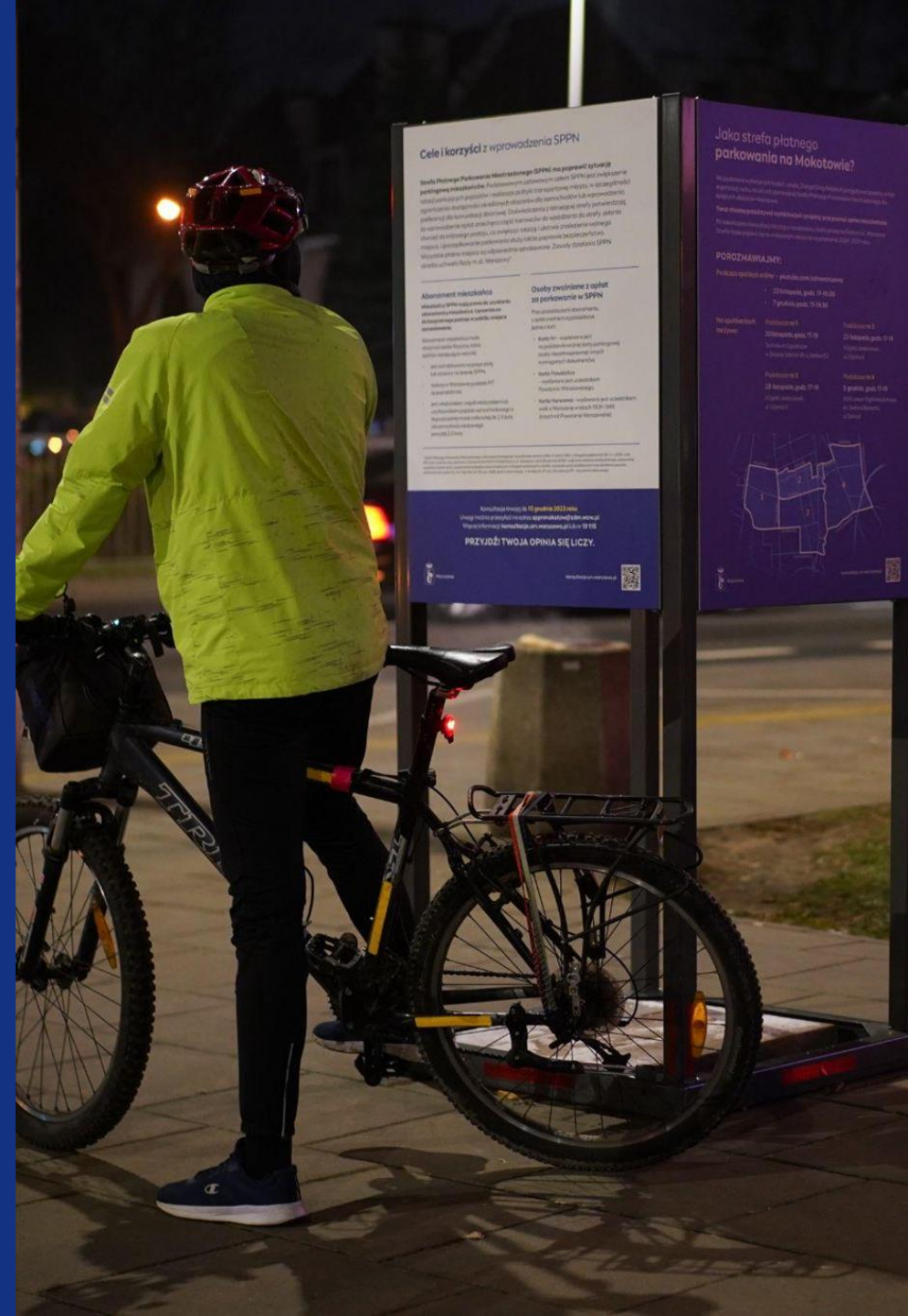



Załączniki do raportu

Załącznik nr 1 – Zestawienie wszystkich opinii, potrzeb, propozycji, które wpłynęły w trakcie konsultacji wraz z odniesieniem Zarządu Dróg Miejskich

Załącznik nr 2 – Szkice, dokumentacja fotograficzna oraz pisemne objaśnienia, dołączane do uwag przez osoby uczestniczące w konsultacjach

do pobrania ze strony
konsultacje.um.warszawa.pl



Informacje

Jednostka odpowiedzialna:

Zarząd Dróg Miejskich Urzędu m.st. Warszawy

Konsultacje zrealizowały:

Fundacja Think Tank Miasto

Joanna Mędrzecka-Stefańska, Anna Wieczorek,

Anna Petroff-Skiba, Maria Mirucka

Publikacja raportu:

kwiecień 2024

