

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres spnpnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
1	Jestem całkowicie przeciwna rozszerzeniu strefy płatnego parkowania w rejonie Placu Hallera, Ronda Starzyńskiego i Ratuszowej. Proszę wziąć mój głos pod uwagę.	Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.
2	Jestem absolutnie przeciwna rozszerzeniu strefy płatnego parkowania w rejonie Placu Hallera, Ronda Starzyńskiego i Ratuszowej. Proszę wziąć mój głos pod uwagę i PROSZĘ O INFO ZWROTNE W TEJ SPRAWIE	Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.
3	Po zapoznaniu się z państwa informacją odnośnie SPP na Pradze Pn. Zwracam się s prośba o udostępnienie analizy stanu obecnego z sytuacji parkingowej w dzielnicy Praga Pn. O takiej analizie Państwo piszecie w artykule: http://www.konsultacje.um.warszawa.pl/jaka_strefa_platnego_parkowania_na_pradzepolnoc Strona Główna > Konsultacje > Jaka strefa płatnego parkowania na Pradze-Północ? "Koncepcja zmian została poprzedzona analizą stanu obecnego i pomiarem ile samochodów parkuje na poszczególnych ulicach o różnych porach dnia" Chciałbym analizę tą porównać z stanem faktycznym ponieważ jestem mieszkańcem dzielnicy.	Analiza rotacji zajętości miejsc postojowych zostanie udostępniona wnioskodawcy.
4	Piszę do Państwa w związku z planowanymi konsultacjami na temat rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Pradze-północ w dniu 25.10.2019. Niestety nie mam możliwości uczestniczyć w spotkaniu lecz bardzo chciałbym przekazać Państwu moją opinię. Jako mieszkaniec terenu na temat którego będą przeprowadzane konsultacje chciałbym wyrazić swoją wątpliwość w skuteczność tego rozwiązania w tym miejscu. Problemem tu nie jest brak miejsc parkingowych w ciągu dnia ponieważ cyrkulacja samochodów jest duża i nie stanowi problemu znalezienie miejsca. Problemem jest znalezienie miejsca parkingowego w nocy oraz w weekendy. W związku z tym uważam że wprowadzenie strefy płatnego parkowania nie przyczyni się do rozwiązania problemów mieszkańców. Na dodatek może tych problemów mieszkańcom przysporzyć np. gdy podniesione zostaną opłaty za abonament dla mieszkańców. Wielu z mieszkańców posiada również samochody służbowe lub leasingowane. Dlaczego takim mieszkańcom - skoro są mieszkańcami tej samej dzielnicy mają być ograniczone prawa do parkowania względem innych mieszkańców? Podobnie na gospodarstwo domowe może przypadać więcej niż jeden samochód. Praga północ jest dzielnicą, w której zamieszkuje raczej biedniejsza część społeczeństwa. Podniesienie opłat w przyszłości (co nie oszukujemy się jest pewne) uderzy właśnie w biednych ale radzących sobie jednak jakoś z życiem mieszkańców. Na dodatek ograniczenie do kilku parkomatów przy których można parkować w ramach abonamentu jest zupełnie nie życiowe - bo co ma zrobić kierowca w sytuacji kiedy bezpośrednio w okolicy jego parkomatu nie ma akurat miejsca? Dlaczego ma ponosić opłatę za parkowanie w dzielnicy w której mieszka i się rozlicza z podatków? W związku z powyższym odnoszę się do zaproponowanej strefy płatnego parkowania w sposób negatywny i bardzo proszę by wziąć również tą opinię pod uwagę. Bardzo dziękuję za możliwość wyrażenia swojej opinii i będę bardzo wdzięczny jeżeli wezmą ją Państwo pod uwagę w związku z odbywającymi się konsultacjami.	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 opisanych problemów. Abonament mieszkańca przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo i posiadającym samochód (na własność lub na podstawie innego dokumentu, np. powierzenia lub umowy z pracodawcą). Możliwe jest uzyskanie tylko jednego abonamentu na osobę. Abonament uprawnia do bezpłatnego parkowania w rejonie do 8 parkomatów w pobliżu miejsca zamieszkania - co oznacza 100-150 miejsc postojowych. Koszt abonamentu to 30 zł - jest to opłata manipulacyjna za wydanie dokumentu.
5	Strefa płatnego parkowania w Warszawie jest już ogromna i nie ma sensu jej poszerzać pod pretekstem otwarcia stacji metra. Problem przeniesie się na dalsze ulice i tak w nieskończoność. Jedyntm słusznym rozwiązaniem jest budowa parkingów typu Parkuj i Jedź a nie ciągle naciąganie mieszkańców na pieniądze i utrudnianie im życia. Proszę wziąć pod uwagę że metro jak na tak duże miasto jest słabo rozbudowane i wszędzie się nim nie dojedzie do tego w godzinach szczytu komunikacja miejska jest przepełniona a dojazd samochodem to często jedyna opcja a przez ciągle poszerzanie SSP pozbawiacie ludzi możliwości dotarcia do pracy.	Parkingi Parkuj i jedź to rozwiązanie, które powinno być stosowane przy peryferyjnych węzłach przesiadkowych. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Dzięki temu ci, którzy muszą korzystać z samochodu, mają większą szansę na znalezienie wolnego miejsca.
6	Jako mieszkaniec ul Stalowej i jednocześnie użytkownik samochodu - proszę wprowadzać strefę jak najszybciej. I nie wiem, czemu Plac Hallera jest wyłączony.. Najważniejsze będzie utrzymanie l. miejsc parkingowych i/lub wspieranie przez miasto budowy garaży podziemnych podczas remontów kamienic. To, co jest ważne przy szacowaniu zapotrzebowania, to uwzględnienie nowych inwestycji, które będą oddawane w kolejnych latach - prawie 300 nowych mieszkań przy samej Stalowej i kilkaset kolejnych przy Wileńskiej + Bohema, spowoduje może niewielki wzrost ruchu, ale jednocześnie drastyczny przyrost zapotrzebowania na miejsca postojowe dla nowych mieszkańców. Tradycyjnie, nie wszyscy wykupią miejsca garażowe, a istniejące parkingi nie pomieszczą setek nowych samochodów. Bez dobrej komunikacji z developerami, dla tych i przyszłych inwestycji i obowiązku wykupu miejsca garażowego, skutek będzie taki, że pomimo strefy, będzie to jeden wielki parking, z dwoma rzędami samochodów (chodnik+ulica), za jedyne 30 zł.	Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. Badania odnoszą się do stanu istniejącego. Ewentualne nowe budynki mają obowiązek zapewnienia potrzeb postojowych na terenie własnej posesji.
7	Świetny pomysł - ul. Wileńska to olbrzymi parking dla wygodników, którzy porzucają auta w okolicy. Przyjezdni powodują też zbyteczny ruch samochodowy al. Solidarności (zwykle jedna osoba jedzie w aucie), co uważam za społecznie szkodliwe i lekceważące zachowanie. Praga to nie parking dla gości, tym bardziej że komunikacja miejska jest nieźle zorganizowana. Zmiany powinny iść w kierunku płatnego wjazdu do centralnych i dobrze skomunikowanych części miasta (w tym Praga Północ) i poruszania się po nich autem dla osób nie rozliczających podatków w Warszawie (na początek w dni robocze). Płatne parkowanie to jedynie pierwszy mały krok, który przybliży nas do zdrowego i sprawnie działającego współczesnego miasta.	Uwaga o charakterze ogólnym, wyrażająca poparcie dla SPPN
8	Otrzymałem ulotkę o powiększaniu strefy płatnego parkowania na Pradze. Mieszkam w okolicy domów Targowa 69, 71, 69/71 czyli już w strefie płatnego parkowania. Miemniej na terenie wewnętrznym w okolicach tego budynku nie ma parkometru. Co się dzieje trudno opisać. To jest obszar PARKUJ i JEDŹ. Samochody stoją na trawnikach, chodnikach i drogach dojazdowych. Słowoem gdzie się da. Stawiajcie też parkometry na terenach wewnętrznych mieszkańcy i tak mają abonamenty albo oznaczajcie strefę wewnętrzną jako strefę dla mieszkańców i mieszkańcom dajcie karty (jak na Woli), oznaczenie "tylko dla mieszkańców i służb miejskich" do kierowców PARKUJ i JEDŹ nie dociera. Jeśli dostawicie na wewnętrznym terenie Targowa 69, 71, 69/71 parkometr byłoby super. Odetchniemy z ulgą.	SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.
9	Ponawiam prośbę o udostępnienie raportu z sytuacji parkingowej na Pradze Pn.	Analiza sytuacji parkingowej była częścią opracowania i stanowi załącznik do niniejszego raportu.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
14	moim zdaniem SPPN na Pradze powinna przede wszystkich zostać częściowo zmieniona w Strefę Śródmiejską. Pozwoliłoby to na: a. wprowadzenie płatnego parkowania w weekendy b. podwyższenie opłat, a w związku z tym zwiększenie rotacji na miejscach. W szczególności strefa taka powinna być utworzona wokół ZOO, gdzie największe wykorzystanie miejsc parkingowych jest właśnie w weekendy. Absolutnie niezrozumiałe jest wycięcie ze strefy pl. Hallera i dalszego jego otoczenia. Bedzie to zachęcać do pozostawiania tam samochodów, podczas gdy już dzisiaj praktycznie niemożliwe jest znalezienie wolnego miejsca do zaparkowania przez mieszkańców.	Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.
15	Jestem mieszkańcem bloku przy Korsaka 1 . Zaparkowanie w dzień powszedni samochodu w godzinach popołudniowych graniczy prawie z cudem. Jestem jak najbardziej za wprowadzeniem strefy płatnego parkowania, ponieważ występuje na naszej ulicy mała rotacja samochodów, niektóre samochody stają w niedziele i wyjeżdżają dopiero w piątek do swojego "słoikowa". W okresie ferii, wakacji potrafią przyjechać z pobliskich miejscowości na Korsaka, zostawić samochód i wyjechać na dwa tygodnie wypoczynku, korzystając z pociągu z DW Uważam, że abonament powinien być tylko dla osób zameldowanych na stałe lub czasowo i nie więcej niż dwa pojazdy na jeden lokal mieszkalny.	Uwaga o charakterze ogólnym. 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 opisanych problemów. Abonament mieszkańca przysługuje wyłącznie osobom zameldowanym na stałe lub czasowo. Możliwe jest uzyskanie tylko jednego abonamentu na osobę.
16	Podobszar II (Markowska- al. Solidarności - Radzymińska - Żąbkowska) charakteryzuje się dużą ilością zieleni oraz wąskimi uliczkami. Tutaj często przyjeżdżają również goście m.in. Centrum Praskiego Koneser. W tym celu dobrze jest zabezpieczyć wszystkie chodniki oraz trawniki przed samochodami. Należy również przemyśleć organizację ruchu, by całkowicie uwolnić chodniki od samochodów i poprzez zawężanie ulic i zmiany ich na jednokierunkowe, wytyczać miejsca postojowe na jezdni. Dotyczy to Białostockiej oraz Żąbkowskiej. Ww zmiany pozwolą na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych oraz na dosadzanie w przyszłości drzew i niskiej zieleni. Szczegółowe zmiany: 1) Białostocka - odcinek od Markowskiej do Grodzieńskiej: - tam gdzie parkowanie prostopadłe dostawić separator dla kół lub słupki na chodniku, gdyż auta dojeżdżają do końca zabierając miejsce pieszym. Rozważyć zamianę na równoległe parkowanie 2) Grodzieńska - bardzo dobry pomysł ze zmianą na jednokierunkową. Popieram 3) Białostocka - odcinek od Grodzieńskiej do Radzymińskiej: - zmienić organizację ruchu na jednokierunkową w kierunku Radzymińskiej i wprowadzić parkowanie skośne na jezdni, dzięki temu zostanie utworzona rezerwa na pasy rowerowe na jezdni. 4) Radzymińska - bez uwag 5) Żąbkowska - odcinek od Korsaka do Markowskiej: - likwidacja drugiego pasa na jezdni - wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni zamiast skośnego na chodniku. W ten sposób stworzymy przestrzeń pod kolejne nasadzenia a także pas lub drogę dla rowerów i czynimy ulicę bezpieczniejszą i przyjaźniejszą mieszkańcom. 6) Kawęczyńska - bez uwag 7) Korsaka - bez uwag	Podobszar II: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. Przeanalizujemy możliwość zastosowania separatorów. Warunkiem jest dostępność rynkowa i możliwość techniczna zastosowania rozwiązań trwałych, niepodlegających bardzo szybkiej degradacji. 3. Z uwagi na planowane wprowadzenie ruch jednokierunkowego na ul. Grodzieńskiej wprowadzenie jednego kierunku na wskazanym odcinku ul. Białostockiej znacznie utrudni obsługę komunikacyjną i zwiększy natężenie ruchu na ul. Grodzieńskiej. 5. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu.
17	Dziękuję za przesłanie linku do konkretnego miejsca. Jednak nie widzę w tym miejscu raportu z analizy sytuacyjnej, a część spotkań już się odbyła. pod podanym adresem przedstawione są tylko warianty i informacja o spotkaniach. "Witam, Prosimy śledzić naszą stronę. Przed każdym ze spotkań publikujemy materiały." Niestety po mimo już odbytych spotkań raport nie został opublikowany na wskazanej stronie https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne/sppn_praga/. W związku z czym proszę raz jeszcze o przesłanie raportu z analizy na który się Państwo powołuje: http://www.konsultacje.um.warszawa.pl/jaka_strefa_platnego_parkowania_na_pradzepolnoc Strona Główna > Konsultacje > Jaka strefa płatnego parkowania na Pradze-Północ? "Koncepcja zmian została poprzedzona analizą stanu obecnego i pomiarem ile samochodów parkuje na poszczególnych ulicach o różnych porach dnia" Chciałbym analizę tą porównać z stanem faktycznym ponieważ jestem mieszkańcem dzielnicy.	Analiza sytuacji parkingowej była częścią opracowania i stanowi załącznik do niniejszego raportu.
18	chciałabym się podzielić uwagami dot. ew. poszerzenia strefy parkowania do Pragi-Północ uważam, że mieszkańcy Pragi Północ - również osoby, które wynajmują na tym obszarze mieszkania, powinny mieć możliwość darmowego parkowania pojazdu pod domem.	Abonament mieszkańca uprawniający do darmowego postoju w pobliżu 8 parkomatów wokół miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo. Możliwe jest uzyskanie tylko jednego abonamentu na osobę.
19	1 - pytanie dosyc istotne, bo na chwilę obecną zapis się wzajemnie wyklucza, gdyż napisaliście, że "mieszkańcy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju (...)". Jeśli coś się zakupuje, to się za to płaci, a wtedy parkowanie już nie jest darmowe. Z powyższego wynika, że parkowanie dla mieszkańców już nie będzie darmowe (bo jednak trzeba będzie zapłacić). Dlaczego w takim razie kłamiecie tak oficjalnie? (Patrz powyżej interpretacja zapisu). Co z osobami, które przyjadą samochodem w odwiedziny? Dlaczego mieszkańcy mają ponosić winę za chęć zarobku przez miasto? 2 - może ktoś by podjął decyzję najpierw o wybudowaniu dodatkowych miejsc postojowych, bo my jako mieszkańcy się nie mieścimy w obrębie ZOO. I nie ma tutaj nic do tego, że w sobotę i niedzielę przyjeżdżają osoby, by zobaczyć ZOO, a w ciągu tygodnia osoby spoza Wwy. Tak się dzieje zawsze... bo zazwyczajnie nie ma miejsc parkingowych, a za parkowanie wzdłuż ul.Jagiellońskiej na chodniku (od strony ZOO) straż miejska wystawia mandaty - bo chodnik jest za wąski w myśl przepisów i nie jest zachowana odległość swobodnego przejścia dla pieszych. Osobiście jestem przeciw rozszerzeniu SPP na ulice w obrębie ZOO od strony ul.Jagiellońskiej. Mieszkaniec ul.Darwina 1	Abonament mieszkańca uprawniający do darmowego postoju w pobliżu 8 parkomatów wokół miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo. Możliwe jest uzyskanie tylko jednego abonamentu na osobę. Koszt wydania abonamentu wynosi 30 zł, jest to opłata manipulacyjna za wydanie dokumentu (wydruk oraz czynności administracyjne), a nie opłata za parkowanie. 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 opisanych problemów. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest przewidziana budowa dodatkowych parkingów.
20	W nawiązaniu do wczorajszego zebrania pragnę zauważyć, że głównym problemem na Pradze nie są główne ulice które pozostają w zarządzie ZDM, a ulice i parkingi osiedlowe. Są to Parking przy bloku ul. Żąbkowska 40, parking na zapleczu Kijowskiej 11 ulica odchodząca od ul Markowskiej, ul Korsaka i Al. Tysiąclecia, które nie były wskazane jako objęte strefą. Ustanowienie strefy na Żąbkowskiej, Markowskiej Kawęczyńskiej Białostockiej – wypchnie samochody z głównych ulic na parkingi osiedlowe. Jak sądzę problem nie dotyczy 200 miejsc parkingowych, które przedstawili Państwo w swojej prezentacji a ok. 1000 miejsc parkingowych, które znajdują się w szerokim obrębie Konesera. Tak więc bez propozycji dla zagospodarowania dróg osiedlowych w porozumieniu z RSM Praga cała akcja zamiast zwiększyć komfort mieszkańców pogorszy naszą sytuację. Spowoduje ona faktyczny ubytek miejsc dostępnych dla mieszkańców którzy zostaną wypchnięci z nich przez osoby przyjezdne. Nie rozwiąże również problemu weekendowego dziś kiedy chcę zrobić zakupy muszę pojechać po nie o godzinie 8, bo od 9.00 pod blokiem nie ma miejsc, blokują je goście Konesera. Mieszkańcy w tym wypadku oczekują „poprawy” a nie pogorszenia.	SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres spnpnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
21	Podobszar III (Ząbkowska - Radzywińska- Folwarczna- tory kolejowe- Markowska) charakteryzuje się terenami spółdzielczymi, które należy zabezpieczyć przed uciekającymi przed SPPN samochodami. ZDM wspólnie z RSM Praga powinien zastanowić się nad optymalnym rozwiązaniem z jednej strony zabezpieczeniem ulic wewnętrznych przed najazdem samochodów a z drugiej strony zapewnić dojazd służbom oraz ich przejezdnosć w niektórych przypadkach (ciąg Korsaka-Tysiąclecia). Szczegółowe zmiany: 1) Ząbkowska - odcinek od Korsaka do Markowskiej: - likwidacja drugiego pasa na jezdni - wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni zamiast skośnego na chodniku. W ten sposób tworzymy przestrzeń pod kolejne nasadzenia a także pas lub drogę dla rowerów i czynimy ulicę bezpieczniejszą i przyjaźniejszą mieszkańcom. 2) Radzywińska - brak uwag 3) Kawęczyńska - brak uwag 4) Korsaka - brak uwag 5) Kijowska - uzgodnienie kilku miejsc postojowych z PKP, które były dostępne dla odwożących ludzi na dworzec. Bywa, że cały parking jest zastawiony samochodami mieszkańców.	1. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Ząbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Ząbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. 5. Rozważymy testowo wprowadzenie takiego rozwiązania w SPPN. Zwracamy przy tym uwagę, że może to rodzić problemy z egzekwowaniem długości postoju i prowadzić do unikania opłat za parkowanie.
22a	Podobszar IV (Wybrzeże Helskie - Starzyńskiego - Jagiellońska - Ratuszowa - Konopacka - Solidarności) jest niewralgicznym obszarem ze względu na spory deficyt miejsc parkingowych, wąską i gęstą siatkę ulic, obszar Zoo, który cieszy się zainteresowaniem przyjezdnych oraz osiedle Praga I, które wymaga specjalnego podejścia do parkowania. Z tego powodu wskazane jest zawężenie ulic (m.in. Wileńska) lub zamiana ich na jednokierunkowe i szukanie dodatkowych miejsc na jezdni. Z drugiej strony wąskie chodniki należałoby możliwie uwolnić od aut, by w przyszłości wprowadzić tam nasadzenia. Uwagi szczegółowe: 1) Starzyńskiego - brak uwag 2) Jagiellońska (rondo Starzyńskiego - Szanajcy) - popieram zrzucenie samochodów na jezdnię i zwężenie jezdni - w kierunku północnym utworzenie zatoki bądź wylanie asfaltu, bo na razie ani to nie jest zatoka ani chodnik 3) Jagiellońska (Szanajcy - pl. Hallera) - wytyczenie miejsc równoległych w kierunku południowym kosztem szerokości pasów 4) Jagiellońska (pl. Hallera - Ratuszowa) - likwidacja prawoskrętu w Ratuszową w kierunku południowym i wytyczenie miejsc parkowania równoległego na jezdni 5) Ratuszowa (Wybrzeże Helskie-Inżynierska) - zmiana organizacji na jednokierunkową w kierunku wschodnim i wytyczenie równoległych miejsc postojowych, gdzie się da po obu stronach jezdni. Ale nie na chodniku. 6) Ratuszowa (Inżynierska - 11 listopada) - likwidacja lewoskrętu w Inżynierską - pozwoli to na zwiększenie miejsc na jezdni - przeniesienie części miejsc postojowych na drugą stronę ulicy - pozwoli to na esowanie jezdni i zwiększy bezpieczeństwo 7) 11 listopada (Inżynierska - Konopacka) - brak uwag 8) 11 listopada (Targowa - Inżynierska) - likwidacja parkowania skośnego na chodniku - zostaje bardzo mało miejsca pieszym. Zamiana skośnych miejsc na równoległe - wprowadzenie zatok parkingowych równoległych zamiast parkowania na chodniku. 8) Stalowa - likwidacja parkowania skośnego i zatoki parkingowej na początku ulicy - przeniesienie przystanku nocnego na początku ulicy, tak by można tam zrekompensować zabrane miejsca skośne 9) Mała - bez uwag - popieram zmianę org. ruchu na jednokierunkową	Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 2. Wprowadza się parkowanie równoległe na jezdni po stronie zachodniej i w zatoce po stronie wschodniej. 3. Uwzględniono. 4. Nie uwzględniono – likwidacja pasa do prawoskrętu wpłynie negatywnie na przepustowość skrzyżowania (co wywoła zatory i długie oczekiwanie na przejazd przez skrzyżowanie) – rozwiązanie nieekonomiczne i nieefektywne. 5. Nie uwzględniono - ruch ul. Ratuszową w kierunku zachodnim zapewnia kluczowe połączenie z Pragi-Północ Wybrzeżem Hel skim w kierunku południowym, co jest znaczącym odciążeniem dla ul. Targowej, czy Jagiellońskiej. Na ulicy Ratuszowej wyznaczono miejsca równoległe z zachowaniem 2 m szerokości chodnika. 6. a) Nie uwzględniono - likwidacja pasa do lewoskrętu znacznie zmniejszy przepustowość skrzyżowania. b) wprowadzono – wyznaczono miejsca postojowe w taki sposób by wymusić „esowanie” przez jadących ul. Ratuszową. 8.a. Na ul. Stalowej zaprojektowano parkowanie równoległe. b. Przeniesienie przystanku nie zwiększy liczby miejsc parkingowych ze względu na bliskość skrzyżowania (pas do prawoskrętu).
22b	10) Zaokopowa - bez uwag - popieram zmianę org. ruchu na jednokierunkową 11) Konopacka - wdrożyć gotową organizację ruchu z projektu "Na_prawa ulic" 12) Wileńska : - usunięcie wszystkich przystanków autobusowych dalekobieżnych i miejskich z ulicy - zwężenie ulicy do jednego pasa w każdą stronę - wytyczenie miejsc równoległych bądź skośnych, jeśli będzie miejsce na jezdni - zwracam uwagę, że ulica ta zostanie wkrótce zaślepiąta przez ZDM i przekrój 2x2 jest kompletnie nieuzasadniony. Nie ma też potrzeby, by auta musiały parkować na chodniku przy tak szerokiej jezdni. Tworzymy teraz grunt pod przyszłą bardzo potrzebną rewitalizację ulicy. 13) św. Cyryla i Metodego - brak uwag 14) Targowa - (al. Solidarności - 11 listopada) - wytyczenie miejsc na pasie do jazdy prosto. Nie ma potrzeby dwóch pasów w tym miejscu 15) Inżynierska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową na odcinku Mała - Wileńska w kierunku południowym - pozwoli to na wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach ulicy - usunięcie skośnych miejsc z chodnika zarówno przy Wileńskiej jak i Stalowej - przesunięcie przystanku z Inżynierskiej na Dąbrowszczaków - pozwoli to na wytyczenie kolejnych miejsc na jezdni - kosztem pasa-zatoki w kierunku południowym 16) al. Solidarności - zwężenie ulicy w kierunku zachodnim: albo poprzez zwężenie pasów albo likwidację jednego pasa i wprowadzenie miejsc postojowych na prawym pasie. Poprawi to znacznie deficytowy bilans parkingowy dzielnicy i uspokoi ruch. Al. Solidarności jest obecnie gigantyczną barierą, która wraz z torami dzieli Pragę-Północ na pół i należy ją jak najszybciej cywilizować. 17) Praga I - wymaga współpracy ZDM i ZGN wraz z mieszkańcami, by wprowadzić abonamenty dla mieszkańców i skuteczne egzekwowanie zakazu parkowania na podwórkach przez ludzi spoza osiedla.	10. Wprowadzono ruchy jednokierunkowy. 11. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Konopackiej wprowadza się parkowanie niemal wyłącznie na jezdni. 12. a) Usunięto dwa przystanki autobusowe z odc. Targowa – Inżynierska. Pozostawiono dwa przystanki. b) Uwzględniono na odc. od ul. Inżynierskiej do Zaokopowej; na odc. od Zaokopowej do ul. Konopackiej - po stronie południowej, po stronie północnej wydzielono pas do skrętu w prawo. Na odcinku od Targowej do Inżynierskiej zaprojektowano przekrój 1+2. W kierunku zachodnim zachowano dwa pasy ruchu, co wpływa pozytywnie na przepustowość skrzyżowania z ul. Targową, dodatkowo ułatwia to wjazd i wyjazd z miejsc postojowych. Zaprojektowane miejsca postojowe nie zawężają istniejących szerokości chodnika (odc. Targowa - Czyszowa). Chodnik za ul. Czyszową - po stronie południowej pozostawiono o szerokości 2 m. Przebudowa ul. Wileńskiej będzie osobnym zadaniem. 14. Nie uwzględniono ze względu na natężenie ruchu jakie występuje na ul. Targowej (także na odc. od al. Solidarności do ul. Inżynierskiej). Zajęcie zewnętrznego pasa pod miejsca postojowe może być powodem zatorów. 15. a) Nie uwzględniono – wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Inżynierskiej (odc. Stalowa – Mała) uniemożliwi jazdę z ul. Małej w kierunku północnym, dodatkowo nie przyniesie wyraźnego wzrostu miejsc postojowych, ze względu na bliską lokalizację dwóch skrzyżowań – z ul. Stalową i z ul. Małą. b) Nie uwzględniono – nie ma uzasadnienia dla likwidacji miejsc skośnych. W projekcie zachowuje się w tym zakresie stan istniejący, zapewniający swobodny ruch pieszych (chodnik min. 2 m szerokości) oraz pojazdów. c) Nie uwzględniono – przeniesienie przystanku z rejonu ul. 11 Listopada na ul. Dąbrowszczaków rozbija istniejący punkt przesiadkowy do przystanków tramwajowych przy ul. 11 Listopada. 16. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 17. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.

ych udostępñiona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
23	z uwagi na b.wysoką aktywność garstki zwolenników poszerzania SPP na Pradzę żądam żeby rozwiązanie to nie było wprowadzone na Pradze II. Byłoby to marnowaniem środków, gdyż mieszkańcy nie mają W DZIEN kłopotów z parkowaniem. Jednak brak parkingów i wystarczającej ilości miejsc zawsze widoczny jest WIECZOREM, gdy mieszkańcy wracają do domów. SPP w żaden sposób nie adresuje tego problemu.	Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.
24	Niestety nie mogłam być na spacerze w sprawie parkometrów dlatego chciałabym przedstawić moje zdanie w mailu. Mieszkam w bloku na ul. Wołomińskiej 19. Uważam że pomysł parkometrów nic nie zmieni w naszej okolicy, a będzie to dodatkowy koszt dla mieszkańców. Jedynym dobrym wyjściem byłoby zamontowanie szlabanów jak to jest w centrum aby nikt "obcy" nie mógł parkować pod blokiem. Kartę do szlabanu miałyby tylko osoby z danego budynku. W tej chwili pod moim blokiem parkują prócz mieszkańców, osoby z ul.Łochowskiej, oraz osoby które mieszkają w nowych blokach przy ul Śnieżnej. Mało tego największy problem z miejscem jest po ok godz.20 dlatego też parkometr nic nie da bo opłaty są pobierane do godz.18. Dodatkowo chciałam nadmienić że w parkowaniu pomogłyby również linie. Większość osób nie potrafi parkować i zostawia po każdej stronie auta tyle miejsca że w konsekwencji tracimy miejsca i zamiast 10 aut parkuje 6. Linie na ulicy wyznaczyły by ile każdy samochód ma miejsca na zaparkowanie. Mam nadzieję że moje spostrzeżenia przydadzą się.	SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.
25	W sprawie płatnego parkowania w rejonie ul. Kweczynska, Ząbkowska, Korsaka. 1) Po co wogole ma byc ta strefa? 2) Dlaczego nie są egzekwowane istniejące obecnie zakazy parkowania? Na Alei 1000-lecia byl zamalowany zakaz, zamiast go przywrócić, zabraliscie stary znak a nowego nie ma i parkowanie kwitnie, a na pozostałym obszarze dwa samochody sie nie mieszczą. 3) W jaki sposob zabezpieczycie Państwo nasze osiedlowe miejsca przed przybyszami z zewnątrz? 4) Wszystkie ulice w okolicy (Tarchomińska, Nieporęcka, pl. Konesera są totalnie zaparkowane w szerz i wzdłuż, nie da się tamtedy przejechać, przy czym ul. Tarchomińska uchodzi za 2-kierunkową. Nikt nie egzekwuje prawa od zaparkowanych niezgodnie z prawem aut.	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 opisanych problemów. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wewnętrzne tereny osiedlowe nie są drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. Egzekwowanie prawidłowości parkowania pojazdów jest zadaniem Policji i Straży Miejskich. Sytuacje naruszania przepisów należy zgłaszać służbom lub za pośrednictwem Warszawskiego Centrum Kontktu 19115.
26	Mam kilka pytań. Przypuszczam, że mają Państwo gotowe odpowiedzi, gdyż na pewno były robione jakieś analizy/statystyki. A nawiązuję do fragmentu ze strony www (https://www.um.warszawa.pl/aktualnosci/jaka-b-dzie-strefa-p-atnego-parkowania-na-pradze-p-noc-i-woli): "Analiza rozpoczęła się od policzenia miejsc postojowych na wszystkich drogach publicznych w badanych obszarach, a także pomiaru ile samochodów z nich korzysta w poszczególnych porach dnia." Interesuje mnie obszar prostokątu Szanajcy - Namysłowska, Darwina, Burdzińskiego. 1. ile aktualnie zaparkowanych jest aut w przedziałach godzinowych np. 6-9, 9-12, 12-... ewentualnie inne przedziały jakie macie. 2. jeśli wprowadzi się strefę płatnego parkowania w tym obszarze, to ile będzie mieściło się aut? 3. czy parkować będzie można tylko w miejscach wyznaczonych do parkowania? czy wszędzie, gdzie pozwalają na to przepisy ruchu drogowego? chodzi o to, że są garaże, przed którymi też można stawiać auto (właściciel garażu) i czy będzie można nadal stawiać i czy będzie to bezpłatne? 4. jaki procent aut jest aktualnie tzw. "przyjezdnych" tzn. że przyjechał ktoś, aby przesiąść się do komunikacji miejskiej i dalej pojechać do pracy? 5. w jaki sposób określane jest tzw. auto "przyjezdne"? np. na podstawie nr rejestracyjnego? godzin przyjazdu/odjazdu? 6. po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania jaki % aut będzie należeć do mieszkańców a ile do "przyjazdnych"? 7. ja osobiście zauważam, że największy problem jest z parkowaniem aut w godzinach nocnych np. 20-23 i później. wtedy osoby przyjezdne raczej już nie parkują, więc pytanie czy faktycznie problem parkowania jest związany z osobami "przyjezdnymi". Jak to tłumaczycie?	1. Średnie zajęcie miejsc postojowych w dni powszednie wyniosło 99% (o godz. 7-8), następnie rosło do 110% (między godz. 11 a 12) i spadało do 94% (po godz. 23). 2. Zmiany w organizacji ruchu związane z wprowadzeniem SPPN na Pradze-Północ pozwolą na zwiększenie liczby miejsc postojowych z 2483 do 2982, czyli o 499 miejsc. 3. Po wprowadzeniu SPPN na terenach dróg publicznych wszystkie miejsca postojowe będą wyznaczone. Tam, gdzie nie jest możliwe wyznaczenie miejsc postojowych zgodnie z przepisami, ale możliwe jest parkowanie na zasadach ogólnych, planowane jest wprowadzenie zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców posiadających stosowny abonament. 4 i 5. Analiza rotacji pojazdów wykazała, że w dni robocze 2157 pojazdów parkowało do 3 godzin (prawdopodobnie klienci i interesanci), 1173 pojazdy parkowały od 4 do 10 godzin (prawdopodobnie osoby przyjeżdżające do pracy), zaś 1459 pojazdów parkowało ponad 10 godzin (prawdopodobnie pojazdy mieszkańców). 6 i 7. Nie jest możliwe oszacowanie tej liczby. 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. Zgodnie z analizą zajętości miejsc, najwięcej pojazdów jest zaparkowanych w ciągu dnia, w nocy liczba ta nieznacznie spada.
27	Dziękuję za informację. Z tego co rozumiem to przedstawicie i proponujecie mieszkańcom nowe zagospodarowanie, a nie ukończyliście analizy na której opiera się plan nowego zagospodarowania miejsc postojowych. Czy to nie jest absurdalne? W takim razie kiedy mogę spodziewać się zakończenie opracowywania analizy, która została wykonana i wglądu w nią w celu porównania wyników z stanem faktycznym? Ja uważam iż w obecnej sytuacji miejsc postojowych jest za mało, a szczególnie widać to w godzinach wieczornych. Wówczas też na dzielnicy nie ma aut napływowych tylko są auta mieszkańców. Wprowadzenie SPP zmniejszy tylko ilość miejsc postojowych i wprowadzi jeszcze większy zamęt i utrudnienia dla mieszkańców! Wpiewr Państwo powinniście wygospodarować miejsca dodatkowe pod parkingi, a dopiero wówczas likwidować stare miejsca.	Analiza sytuacji parkingowej była częścią opracowania i stanowi załącznik do niniejszego raportu.
28	Jako mieszkańcy ul. Stalowej, rodzice dwójki dzieci, gorąco popieramy wprowadzenie strefy Płatnego Parkowania na Pradze-Północ w najszerszym rozważanym wariantcie. Uprzejmie prosimy o uwzględnienie naszego głosu w konsultacjach społecznych.	Uwaga ogólna, wyrażająca poparcie dla SPPN
29	W związku z planami rozszerzenia strefy płatnego parkowania wnioskuje o objęcie nią również obszaru Nowej Pragi II od ul. Ratuszowej/ 11 Listopada do ul. Starzyńskiego. Sytuacja parkingowa, w związku z rozbudową II linii metra zmieniła się na niekorzyści także na terenie Nowej Pragi II. W sytuacji gdy strefa płatnego parkowania nie obejmie tego obszaru, problem braku miejsc lub parkowania na miejscach do tego nie dozwolonych (trawniki, chodniki) dotknie, w większym niż dotychczas stopniu, mieszkańców z tego terenu. Mając powyższe na uwadze uważam i wnoszę o objęcie tego obszaru strefą płatnego parkowania. Mieszkaniec Nowej Pragi II	Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
30a	opinia po spotkaniu 28.10.2019 r. Opinia dotyczy: - podobszaru opracowania SPPN omawianego podczas spotkania - konkretnej ulicy - BRÓDNOWSKA Szczegółowa opinia: Zmiany ruchu i ustalenie płatnego parkowania na ulicy BRÓDNOWSKIEJ generalnie nie tylko nie poprawią, ale pogorszą warunki życia mieszkańców tej ulicy. 1. Zmniejszy się liczba miejsc parkowania w wyniku ich administracyjnego wyznaczenia znakami poziomymi. Obecnie każde miejsce jest wykorzystywane w sposób bardziej zagęszczony, może odbiegający od tych planowanych parametrów miejsc postojowych, ale zapewniający miejsce dla większej liczby pojazdów. 2. Planowane miejsca postojowe w okolicach budynku 7/11 uniemożliwią dojazd do budynku pojazdom różnych służb, jak odbioru nieczystości (śmieci), straży pożarnej (np. wozom z drabiną do wyższych pięter), karetkom pogotowia, a także mieszkańcom w przypadku przeprowadzek lub dostawy towaru o dużych gabarytach (meble, duży sprzęt AGD). Jest jedynie wyznaczony wjazd do stacji "trafo" w budynku, co nie ułatwia sprawy dla mieszkańców tego budynku. 3. Planowany ruch jednokierunkowy, zwięzenie jezdni wyznaczonymi miejscami postojowymi jeszcze bardziej ograniczy przepustowość tej ulicy, bowiem z sąsiedniej ulicy LETNIEJ nie ma możliwości skrętu w lewo w ul. 11 LISTOPADA, co zmusza kierowców do najbardziej dla nich korzystnego objazdu ulicami: 11 LISTOPADA - SZWEDZKA - BRÓDNOWSKA . Ponadto ulica BRÓDNOWSKA jest wykorzystywana do awaryjnego objazdu komunikacji miejskiej (autobusy) w przypadku awarii, kolizji, braku możliwości przejazdu na odcinakach innych ulic, po których odbywa się komunikacja miejska. Także kierowcy jadący ul. SZWEDZKĄ w kierunku ul. SOLIDARNOŚCI korzystają z objazdu ul. BRÓDNOWSKĄ w przypadku korkowania się ul. SZWEDZKIEJ. 4. Planowane wyznaczenie miejsc postojowych wzdłuż ulicy BRÓDNOWSKIEJ zamiast na skos ulicy ograniczy liczbę miejsc postojowych. 5. Abonament na miejsce postojowe dla mieszkańców ulicy BRÓDNOWSKIEJ będzie fikcją, tak jak to się dzieje w innych strefach SPPN, bo nie gwarantuje się miejsca, za które zostanie pobrana opłata w formie abonamentu rocznego. Jest to więc opłata za "nic", bo nic nie jest gwarantowane. Pobranie pieniędzy za usługę, której nie można spełnić nie jest chyba do końca zgodne z prawem, a tak się dzieje i tak będzie również na ulicy BRÓDNOWSKIEJ. Niewielka kwota rocznego abonamentu nie usprawiedliwia takiego działania. Rozbudowa mieszkaniowa, zagęszczanie okolicznych terenów, budowa nowego osiedla na terenie dawnej Polleny spowoduje poszukiwania miejsc postojowych także na ulicy BRÓDNOWSKIEJ przez nowych mieszkańców. 6. Oddanie do użytku komunikacyjnego stacji metra "SZWEDZKA" nie zmieniło wcale sytuacji postojowej na ulicy BRÓDNOWSKA, co jest argumentem planowanego ustanowienia SPPN na Pradze Północ. Przy stacjach końcowych lub węzłowych taki argument miałby uzasadnienie, ale ta stacja metra taka nie jest.	1. Liczba miejsc parkingowych na ul. Bródnowskiej w wyniku propozycji wprowadzenia jednego kierunku ruchu wzrośnie prawie dwukrotnie, jednocześnie uporządkowany zostanie ruch i sposób parkowania. Dla pieszych uwolniony zostanie chodnik - z przeszkód w postaci źle zaparkowanych aut. 2. Uwzględniono – nie projektuje się miejsc postojowych w obrębie koperty P-20 przy ul. Bródnowska 7/11. 3. Przeanalizowano, wprowadzenie jednego kierunku ruchu nie zwiększy natężenia. Niezależnie od tego czy na ul. Bródnowskiej wprowadzi się ruch jednokierunkowy czy też nie – mieszkańcy ul. Letniej, chcąc wyjechać w kierunku południowym ulicą 11 Listopada - będą poruszali się ul. Bródnowską. 4. Poprzez propozycję wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Bródnowskiej możliwe jest wprowadzenie miejsc postojowych skośnych co wpływa na zwiększenie ilości miejsc postojowych na tej ulicy. 5. Abonament mieszkańca uprawniający do darmowego postoju w pobliżu 8 parkomatów wokół miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo. Możliwe jest uzyskanie tylko jednego abonamentu na osobę. Analiza wykorzystania miejsc postojowych odnosi się do stanu istniejącego. Ewentualne nowe budynki mają obowiązek zapewnienia potrzeb postojowych na terenie własnej posesji. 6. SPPN powinna opierać się na naturalnych granicach, aby ograniczyć efekt "wylewania się" aut ze strefy na obszary przyległe. Z tego powodu wprowadzenie SPPN tylko w bezpośrednim sąsiedztwie stacji metra spowodowałoby pogorszenie sytuacji na ul. Bródnowskiej.
30b	7. Znaczący wpływ na ograniczoną liczbę wolnych miejsc postojowych ma lokalizacja na ulicy BRÓDNOWSKIEJ obiektu Prokuratury. Pracownicy tej instytucji korzystają nie tylko z własnego wewnętrznego parkingu, ale także z miejsc na ulicy. Ponadto petenci Prokuratury, policyjne pojazdy dowożące osoby do Prokuratury, wozy telewizyjne transmitujące przesłuchania osób, wywiady korzystają także z miejsc postojowych na tej ulicy uniemożliwiając to mieszkańcom. Istniejące na tej ulicy dwa sklepy ogólnospożywcze i zakład fryzjerski zasadniczo nie przyczyniają się do zajmowania miejsc postojowych. Wniosek końcowy opinii: biorąc powyższe pod uwagę, wyznaczenie SPPN, zmiany w ruchu ulicznym są mało zasadne, bo nie poprawią warunków życia mieszkańcom ulicy BRÓDNOWSKIEJ, nie usprawnią komunikacji, a jeśli chodzi tylko o kwestię uzyskania dochodu miasta z miejsc postojowych na tej ulicy, to taki cel będzie osiągnięty. Problem uzyskania wolnego miejsca postojowego będzie powodować poszukiwania go za wszelką cenę, nawet za łamanie zasad i prawa, a próba uporządkowania ulicy okaże się pozorna i spotka się dezaprobatą mieszkańców. Rozszerzeniem SPPN są zainteresowani bardziej radni miasta, oderwani od rzeczywistości, niż mieszkańcy. Czy jesteś za rozszerzeniem SPPN na terenie Pragi Północ? - NIE Jestem: Mieszkańcem podobszaru omawianego podczas spotkania (mieszkańcem ulicy BRÓDNOWSKIEJ).	Liczba miejsc parkingowych na ul. Bródnowskiej w wyniku propozycji wprowadzenia jednego kierunku ruchu wzrośnie prawie dwukrotnie, jednocześnie uporządkowany zostanie ruch i sposób parkowania. 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 opisanych problemów.
31	Prosił bym o informację: 1. Z czego wynika konieczność wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Pradze Północ. 2. Widzę, że obszar pomiędzy ulicami Namysłowską / Jagiellońską / 11 Listopada / Starzyńskiego pozostaje strefą bezpłatną. Z jednej strony bardzo dobrze jest to obszar starej zabudowy bez miejsc postojowych prywatnych. Z drugiej strony czy przeanalizowaliście Państwo wpływ SPPN na ten obszar ? Jego obciążenie pojazdami mieszkańców sąsiadujących z tym obszarem, a objętych SPPN. Obecnie jest on mocno wykorzystywany przez mieszkańców do parkowania pojazdów, a SPPN z pewnością pogorszy tą sytuację. 3. Czy m. st. Warszawa planuje inne działania w zakresie polityki parkingowej niż wprowadzanie SPPN. Np. parking P+R w okolicy stacji metra Plac Wileński lub Szwedzka. Dla mieszkańców, którzy często do centrum dojeżdżają metrem, a do metra kierują się ul. Radzywińską. Mieszkańcy Targówka/Ząbek/Marek. Wprowadzenie SPPN nie wydaje mi się rozwiązaniem tego problemu, raczej przesunięciem go trochę dalej na obrzeża miasta. 4. Skoro jak czytam na Państwa stronie, policzyliście ilość m.p. i pojazdów z nich korzystających to czy analizowaliście również Państwo ile z tych pojazdów należy do mieszkańców. Czy wykonaliście Państwo bilans miejsc postojowych w przyszłej SPPN Praga Północ. Jest to obszar starej zabudowy bez m.p. pod budynkami w związku z czym podejrzewam, że ma ona spory niedobór m.p., a miejsca publiczne przy ulicach są w dużej mierze wykorzystywane przez mieszkańców.	1. Decyzję o rozszerzeniu SPPN na Pradze-Północ podejmie Rada m.st. Warszawy, na podstawie analizy zajętości i rotacji miejsc postojowych oraz głosów zebranych podczas konsultacji społecznych. Obszar wybrany do analizy wynika przede wszystkim z potrzeby złagodzenia problemów parkingowych w pobliżu stacji metra. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. 2. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 3. Dojazd do stacji metra jest możliwy za pomocą komunikacji autobusowej. W rejonie stacji metra Dworzec Wileński i Szwedzka nie ma możliwości budowy dodatkowych parkingów. 4. Zmiany w organizacji ruchu związane z wprowadzeniem SPPN na Pradze-Północ pozwolą na zwiększenie liczby miejsc postojowych z 2449 do 3050, czyli o 601 miejsc. Analiza rotacji pojazdów wykazała, że w dni robocze 2157 pojazdów parkowało do 3 godzin (prawdopodobnie klienci i interesanci), 1173 pojazdy parkowały od 4 do 10 godzin (prawdopodobnie osoby przyjeżdżające do pracy), zaś 1459 pojazdów parkowało ponad 10 godzin (prawdopodobnie pojazdy mieszkańców).
32	Proszę o przesłanie pdf"ów z koncepcjami stref parkowania wkoło skrzyżowania ulic Markowskiej i Ząbkowskiej. Niestety nie otwierają mi się pdf'y ściągnięte ze strony miasta, a chciałabym wziąć udział w konsultacjach i obejrzeć plany koncepcyjne tego fragmentu strefy. Może proszę ich nie pakować, tylko osobno wysłać jako pliki.	Przesłano niezbędne materiały
33	My mieszkańcy budynku przy ulicy Stalowej 3 jesteśmy za wprowadzeniem strefy płatnego parkowania na terenie całej Pragi Północ. Jako mieszkańcy budynku przy ulicy Stalowej 3 nadmieniamy ,że nasza posesja posiada 2 klatki wejściowe, które znajdują się jedna od ulicy Stalowej a druga od ulicy 11-go Listopada. W tym momencie jesteśmy zainteresowani aby strefa płatnego parkowania obejmowała obie te ulice. Parkowanie w obrębie zamieszkania jest niemożliwe i graniczy z cudem. Ilość kierowców przyjeżdżających z poza Warszawy pozostawiających samochody na naszych ulicach i idących do metra jest tak duża ,że mieszkańcy nie mają możliwości parkowania. Nadmieniam również, że osoby niepełnosprawne mieszkające w naszym domu nie mają możliwości parkowania na miejscach dla osób niepełnosprawnych ponieważ ich w ogóle nie ma na całej ulicy Stalowej jak i w obrębie drugiej klatki od strony ulicy 11-go Listopada. W czasie spotkania i dyskusji w dniu 25.10.2019r na przedłożonych planach zostały wstępnie zaznaczone propozycje wyznaczenia miejsc parkowania dla osób niepełnosprawnych na ulicy Stalowej 3 oraz drugiej klatki od strony 11-listopada. Jestem osobą niepełnosprawną z orzeczenie o niepełnosprawności ruchowej 05-R. Wyznaczenie takiego miejsca poprawiło by komfort życia mnie i innym osobom niepełnosprawnym za co serdecznie dziękuję. Mieszkańcy zainteresowani Stalowa 3	Zaprojektowano miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych zarówno od strony ul. Stalowej (przy budynku nr 3) jak i ul. 11 Listopada.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
34	https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2019/10/UM-Konsultacje-ZDM-Praga-plakat-A3-01-006-1400x1000-1.jpg Przysłuchiwałem się w czerwonym rowerze odnośnie uzgdnienień z mieszakácami kwesti strefy płatnego parkowania. Ale były tam ożywione dyskusje i ciezko było się wbić z przekazem tym bardziej że trochę przeczy wyganianiu/parkowaniu przyjezdnych. Otóż chciałbym poruszyć to zupełnie inną kwestię, a mianowicie, gdzie zaparkowany samochód jest w mega cenie a mieszkańcom powinno na tym zależeć. (Oczewiście nie jest to eco : (ale pomińmy to) weźmy https://wiadomosci.wp.pl/wroclaw-samochod-staranowal-przystanek-ranna-dwojka-dzieci-6441753812174465a to dość częste sytuacje i od razu do rzeczy Weźmy taką ulicę Al Solidarności o Targowej do Szwedzkiej. Gdyby umożliwić tam parkowanie to pieszy na chodniku i rowerzysta na ścieżce są 100% bezpieczenijsi od sytuacji gdy tam nie można parkować. Weźmy Al. Stanów zjednoczonych w stronę pragi na odcinku miedzynarodowa kanał goclawski Niedawno w ciągu roku w odstępie może misiäca Dwa samochody wyrzuciło z zakrętu. i znalazły się w krzakach tuż przed tym ekranem dziwiękowym. Gdyby tam szli piesi było by po nich lub prawie po nich. I prosty parking na tym miejscu powoduje ze te samochody nie wjeżdżają w pieszego tylko w zaparkowane samochody. Podobnie jest z Al solidarności gdyby tam był parking to pieszy i rowerzysta czuł by wiekszy komfort poruszania się bo był by zabezpieczonny falangą samochodów. Z tego pkt widzenia samochód jest bardzo użyteczny i warto umożliwiać parkowanie wzdłuż ulic , nawet każdej.	Nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju - w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym także dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym).
35	przesyłam swoje uwagi do podobszaru V i VI. Podobszar VI (Konopacka - Strzelecka - tory kolejowe - al. Solidaności) jest obszarem, który będzie podlegał istotnym zmianom w niedługim czasie. Można założyć, że mieszkańcy nowego osiedla, które powstanie w miejscu zajezdni MZA, Tesco czy na terenie stalowni będą mieli podziemne parkingi. Tutaj należy skupić się na uporządkowaniu parkowania w zabytkowej części podobszaru i nie psuciu, co było dobre dotychczas (parkowanie na Stalowej). Uwagi szczegółowe: 1) Strzelecka - zamiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 listopada. - umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano prostopadłe przesunąć parkowanie bliżej jezdni, tak by auto zaparkowane mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik. 2) Szwedzka - brak uwag 3) Stalowa - likwidacja skośnego parkowania! Ta ulica wymaga uzupełnienia nasadzeń a nie wprowadzania samochodów na chodnik z powrotem. To byłby duży krok wstecz. 4) al. Solidarności - już teraz należy rozważać zamianę prawego pasa w kierunku centrum na parkowanie równoległe. Powstaje tam coraz więcej inwestycji i należałoby zapewniać miejsce postojowe, jak i uspokajać ruch. 5) Środkowa - zrealizowanie projektu wg projektu "Na_prawy ulic" 6) Czyszowa - zamiana organizacji na jednokierunkową w kierunku północnym - zrzucenie pojazdów z chodnika. Jeśli się da to wytyczenie jednostronnie miejsc skośnych, jeśli nie to równoległych. 7) Wileńska - na odcinku Środkowa-Czyszowa - zawężenie pasów drogowych i częściowe zrzucenie pojazdów z chodnika. Wybudowanie zatok postojowych. - na odcinku Czyszowa - Szwedzka - zamiast wytycznie legalnych miejsc kosztem chodnika, wytyczyć miejsca z zakazem postoju i "nie dotyczy mieszkańców" na jezdni. Bez ruchu tranzytowego samochody nie będą często się mijały. 8) Równa - bez uwag Mieszkaniec Pragi-Północ i działacz społeczny Porozumienia dla Pragi	1. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne 3. Wprowadzono miejsca postojowe równoległe na całym odcinku ul. Stalowej; 4. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 5. Projekt przebudowy ul. Środkowej jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Środkowej zaprojektowano jedno kierunek ruchu i parkowanie głównie skośne na jezdni. 6. Na ul. Czyszowej pozostawia się istniejącą organizację ruchu. Według stanu istniejącego jest to ulica jednokierunkowa w kierunku ul. Wileńskiej. Nie ma uzasadnienia dla zmiany kierunku ruchu. 7. Nie uwzględniono zawężenia pasów ruchu na ul. Wileńskiej (Środkowa – Czyszowa) - brak uzasadnienia dla zawężenia – chodnik dla pieszych przy istniejącym parkowaniu na chodniku ma zapewnioną szerokość min. 2 m. Miejsca postojowe dla mieszkańców wyznaczono w projekcie wyłącznie w obszarach, na których nie ma możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych stanowisk postojowych, a jest możliwość parkowania na zasadach ogólnych (zgodnie z zasadami ustawy Prawo o ruchu drogowym) – na ul. Wileńskiej na odc. od ul. Czyszowej do Szwedzkiej jest możliwość wprowadzenia miejsc postojowych pełnowymiarowych.
36	W nawiązaniu do ogłoszenia o konsultacjach społecznych rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Pradze-Północ: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne/sppn_praga/ chciałem zgłosić następujące uwagi: 1. Jako wieloletni mieszkaniec ulic najpierw Brechta, a potem Skoczylasa, uważam za strategiczny błąd wyłączenie ze strefy płatnego parkowania osiedla Praga II. Naturalną granicą strefy płatnego parkowania powinna być w tym obszarze obwodnica śródmiejska i linia kolejowa. W zaproponowanym przez ZDM kształcie strefa powiększy chaos parkingowy na ulicach przyległych do granicy strefy (np. Borowskiego czy Groszkowskiego - tylko 300 m od stacji metra Dw. Wileński). Poza tym ludzie korzystają z samochodów nie tylko po to, by dojechać do metra, ale też do Urzędu Skarbowego, Urzędu Marszałkowskiego, licznych usług w rejonie placu Hallera... Obszar Pragi II również wymaga uporządkowania parkowania i organizacji ruchu (np. wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na Brechta, Burdzińskiego, Darwina czy Szanajcy z wyznaczeniem miejsc postojowych na jezdni). 2. Projekty organizacji ruchu powinny uwzględniać liczne zaległe zwycięskie projekty z budżetu partycypacyjnego, np.: - pasy rowerowe na Żąbkowskiej; - bezpieczne przejście przez Białostocką przy Targowej; - wyznaczenie brakującego przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu Inżynierska/Wileńska; - kontraruch rowerowy na Cyryla i Metodego. 3. W przedstawionej postaci projekty zawierają błędy skandaliczne z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego - np. przejście przez 4 pasy ruchu (+ powierzchnia wyłączona z ruchu) nawet bez azylu na skrzyżowaniu Wileńska/Inżynierska. Czy na każdej z ulic ZDM będzie czekać z niezbędnymi zmianami aż kogoś zabiją, tak jak na Sokratesa? 4. Zamiast powierzchni wyłączonych z ruchu, zwłaszcza przed przejściami dla pieszych, w projekcie powinny się znaleźć elementy fizycznie uniemożliwiające parkowanie, np. słupki, wyspy, stojaki rowerowe. 5. W promieniu przynajmniej 500 m od wejść do ZOO płatne parkowanie powinno obowiązywać również w weekendy.	1. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 2. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN. 3. Na wlocie ul. Wileńskiej przy skrzyżowaniu z ul. Inżynierską wprowadzono azyl, zawężono jezdnię do dwóch pasów ruchu, po jednym w każdym kierunku. 4. Uwzględniono – w obrębie przejść dla pieszych stosuje się słupki bądź elementy prefabrykowane, w celu wyeliminowania parkowania w odległości mniejszej niż 10 m. 5. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN (umożliwiającej pobieranie opłat w weekendy) musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
37	jestem mieszkańcem dzielnicy Praga-Północ (konkretnie ulica Stalowa) i po zapoznaniu się z proponowanymi zmianami w związku z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania, chciałbym _zdecydowanie i mocno sprzeciwić się pomysłowi wprowadzenia parkowania skośnego gdziekolwiek na tej ulicy oraz w innych miejscach na Pradze-Północ_. Doprowadzi to do _znacznego pogorszenia jakości przestrzeni publicznej, a tym samym do obniżenia jakości życia w naszej dzielnicy_. Szerokie chodniki to wielki atut ulicy Stalowej oraz innych ulic w rejonie Nowej Pragi. Powinno się go wykorzystać i jeśli już to raczej uwolnić więcej chodników od aut. Słyszemy cały czas o tym, że nasza dzielnica jest rewitalizowana, tymczasem przedstawione plany płatnej strefy parkowania zawierają pomysły, które przyczynią się raczej do jej uśmiercenia. Ogólnie jestem jak najbardziej zwolennikiem wprowadzenia opłat za parkowanie na terenie Pragi-Północ, ale nie w taki sposób. Nie tak dawno obiecano nam więcej zieleni na ulicy Stalowej (w tej sprawie odbyły się nawet spotkania w Towarzystwie Przyjaciół Pragi), słyszeliśmy, że konkretny plan jest już w przygotowaniu - na chodnikach miał powstać pas zieleni oddzielający trotuar od jezdni. Zamiast tego pojawia się teraz zapowiedź zwiększenia liczby samochodów parkujących na naszej ulicy kosztem chodnika. Jesteśmy w Warszawie już i tak zalewani przez auta, które generują zanieczyszczenie powietrza, hałas i zabierają przestrzeń. Pomysł pakowania ich większej liczby w tkance miejskiej uważam za bardzo niedobry. Reorganizacja ruchu samochodowego oraz parkowania powinna się dokonywać w ramach istniejącej już przestrzeni dla samochodów, czyli jezdni; można na przykład przeznaczyć pas alei Solidarności na odcinku między Szwedzką a Targową na miejsca parkingowe - jest to absurdalna autostrada w środku miasta, która bez sensu pompuje ruch aut do centrum. Jednocześnie proponuję zwiększenie liczby słupków uniemożliwiających kierowcom wjazd na chodnik. Parkowanie na chodniku to dziki zwyczaj nieobecny w większości państw Europy. Kierowcy, parkując na chodnikach, notorycznie łamią przepis zakazujący jazdy po chodniku - tak na przykład na skrzyżowaniu Konopackiej i Wileńskiej czy też Stalowej i Inżynierskiej wjeżdżają na chodnik przez przejście dla pieszych, bo tam nie ma słupków i jadą chodnikiem w poszukiwaniu miejsca do zaparkowania. Jest to niezgodne z prawem i niebezpieczne. Prosiłbym w związku z tym o ustawienie na Pradze-Północ słupków w taki sposób, aby takie nielegalne i szkodliwe zachowania stały się niemożliwe. Dziękuję z góry za uwzględnienie moich sugestii i dokonanie odpowiednich zmian w planie.	Na ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni. Słupki blokujące przewidziane zostały w miejscach gdzie parkowanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu ruchu, głównie na chodnikach w rejonie przejść dla pieszych oraz skrzyżowań.
38	w nawiązaniu do mojego poprzedniego maila chciałbym uzupełnić moje uwagi o kolejny element: na planie przedstawiającym zaproponowane zmiany miejsca parkingowe wyrysowano tak, że ich realizacja zakłada wycięcie drzew. Jest to pomysł gorzej niż zły - jest on _SKANDALICZNY_. Jednoznacznie się temu sprzeciwiam i wnoszę o rewizję planu tak, aby wprowadzenie strefy płatnego parkowania nie zakładało zmniejszenia ilości zieleni ani też przekształcenia miejsc do parkowania równoległego w skośne.	W projekcie zastosowano rozwiązania, które nie wywołują konieczności wycinki drzew.
39	jestem mieszkańcem dzielnicy Praga-Północ, mieszkam na ulicy Stalowa 47/10. Po zapoznaniu się z proponowanymi zmianami w związku z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania, chciałbym zdecydowanie sprzeciwić się pomysłowi wprowadzenia parkowania skośnego przed naszym budynkiem (a także w jakichkolwiek innych miejscach w dzielnicy) kosztem wycięcia nielicznych na tej ulicy drzew (na planach miejsca parkingowe wchodzą na obecne nasadzenia oraz ograniczają przestrzeń przeznaczoną dla pieszych o ponad połowę). Miejsca parkingowe nie powinny być także tworzone kosztem ograniczenia miejsc przeznaczonych dla pieszych. Już obecnie nasza ulica służy za tor wyścigowy dla samochodów, co jest niebezpieczne dla mieszkańców, a szczególnie dzieci. W sąsiedztwie naszej kamienicy (na działce 43/45) przeprowadzono nielegalne wycinki drzew pod nową zabudowę. Już teraz nasza dzielnica cierpi na wysoki poziom smogu, zwiększenie ruchu samochodowego na pewno nie doprowadzi do jego obniżenia. Jako wspólnota występowaliśmy o nowe nasadzenia przed naszym budynkiem, słyszymy cały czas o tym, że nasza dzielnica jest rewitalizowana i obiecano nam więcej zieleni na ulicy Stalowej. Jestem zwolennikiem ucywilizowania i kontrolowania sytuacji z parkingami, obecnie jest ona poza jakąkolwiek kontrolą a samochody parkują na chodnikach. Jednak jako wykładowca warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych na kierunku Kultura Miejsca chciałbym zauważyć, że tworzenie parkingów kosztem wycinki drzew oraz ograniczenia chodników nie sprzyja ani polepszeniu jakości przestrzeni miejskiej ani życia mieszkańców naszej dzielnicy. Dziękuję z góry za uwzględnienie naszych sugestii i dokonanie odpowiednich zmian w planie. Sytuację będziemy monitorować we współpracy z zaprzyjaźnionymi redakcjami oraz stowarzyszeniami miejskich aktywistów.	Na całym odcinku ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni, nie wycina się istniejącej zieleni.
40	jako mieszkańcy ulicy Stalowej - budynek Stalowa 47 nie wyrażamy zgody na rozszerzenie Strefy Parkingowej przy budynku Stalowa 47 oraz wycinkę drzew na planowanym miejscu parkingowym przy kamienicy Stalowa 47	Na całym odcinku ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni, nie wycina się istniejącej zieleni.
41	Jestem mieszkanką ulicy Stalowej 47- kamienicy, która została pozbawiona (ponad dwa lata temu) poprzez nielegalną wycinkę dziesięciu drzew w tym akacji z lat 30-tych. Obecnie na placu wycinki nieustannie gromadzone są śmieci (mało i wielogabarytowe- załączam zdjęcia). Reasumując owe podwórko (działka 43/45) straszy mieszkańców, gości i ekologów z zagranicy oraz liczne wycieczki. Odwołuję się do owego wydarzenia, gdyż wtedy to właśnie Państwo brawurowo wraz z mieszkańcami bronili placu przed wycinką. Niestety nie udało się jej zatrzymać. Sugerowaliście też wtedy, iż w ramach rekompensaty zostaną zasadzone przed naszym domem (vis a vis piekarni Rano) nowe akacje (dwie sztuki). Jest na to miejsce. Czekamy każdego dnia na owe zasadzenia. Kilka dni temu dowiedziałam się, iż są obecnie plany wprowadzenia strefy płatnego parkowania (skośne) a co za tym idzie wycięcie jakże nielicznych już akacji na ul. Stalowej! Obecnie ulica Stalowa jest i tak już zatłoczona (smog), coraz częściej dochodzi do wypadków. Drzewa, które zostały - są ostoją w postępującym chaosie. Uprzejmie proszę o zatrzymanie pomysłu wycinek i płatnego parkowania. Chętnie dowiem się kiedy mogą zostać implikowane nowe zasadzenia, o których rozmawialiśmy ponad dwa lata temu...	Na całym odcinku ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni, nie wycina się istniejącej zieleni.
42	jako mieszkaniec ulicy Stalowej chciałbym wyrazić swój sprzeciw wobec projektowanego w ramach wprowadzenia SPPN miejsc do parkowania "skośnych". Tego typu parkowanie jest niebezpieczne, zwiększa sie ryzyko najechania na pieszego na chodniku. Dodatkowo tego typu parkowanie zabiera przestrzeń dla zieleni oraz dla pieszych na chodniku. Apeluję zatem do Państwa o zmianę obecnego projektu, który zakłada parkowanie "skośne" a także o to, by w ramach zmian na całej Stalowej zmienić parkowanie skośne na równoległe na jezdni.	Na całym odcinku ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni, nie wycina się istniejącej zieleni.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres spnpnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
43a	W załączniku plik z uwagami, zawierający również zdjęcia i fragmenty projektów z naniesionymi uwagami, zaznaczonymi obszarami, itp. Uwagi dotyczą całego obszaru proponowanej SPP. Uwagi posegregowane arkuszami, podanymi w plikach „Orientacja Praga_0X.pdf”. Używam skrótu mp - miejsca parkingowe Arkusz 2 1. Wybrzeże Helskie#Starzyńskiego, koło parkingu ZOO. Przewidziane są mp SPP na łuku trójkątnej wyspy zieleni - ale ta wyspa nie ma chodnika ani pasów dla pieszych. Jak kierowca po zaparkowaniu ma się na chodnik Wybrzeża Helskiego przedostać? 2. Rondo Starzyńskiego. Parking na klepisku, ale z utwardzonym dojazdem, na około 20 miejsc wzdłuż DDR, dojazd od Jagiellońskiej, przy rondzie Starzyńskiego nieujęty w zasobach SPP Arkusz 3 na połączeniu z arkuszem 2 Przystanek rondo Starzyńskiego 09. Na łuku Jagiellońskiej, na południe od przystanku, na nieużywanym pieszo chodniku istnieje 8 miejsca parkowania równoległego; widoczne na street view i na mapie miejskiej. Proszę o włączenie ich do zasobów SPP Arkusz 5 - Ulica Bródnowska zmieni się w jednokierunkową. Wskazane jest wprowadzenie kontra ruchu rowerowego na tej ulicy - Szwedzka, przynajmniej na odcinku od Stalowej do Wileńskiej, ma nadmiarową szerokość. Zwiększając pasy ruchu czy udałoby się uzyskać dodatkowe mp na całym tym odcinku, parkowanie równoległe? (Jest to zastosowane na przeciwnym krańcu Szwedzkiej, przed zakrętem, przy wylocie Letniej, obszar 5, arkusz 1 oraz przy wylotach Kowieńskiej i Bródnowskiej, arkusz 5). Tu jest też potrzebne, więcej mp. Arkusz 6 Zakręt Radzywińskiej przy salonie WV, w większym stopniu zabezpieczyć P-21 ze słupkiem, obecnie na tym malowaniu na stałe parkuje laweta i osobowy Arkusz 8 Jagiellońska, miejsca parkingowe z niemożliwością oznakowania SPP; postawić znak, że parkowanie tylko dla posiadaczy identyfikatorów Rowerowy wylot Brechta na parking wzdłuż Jagiellońskiej, niech oznakowanie SPP nie zasłania tego wylotu	2.1 - Zrezygnowano z wyznaczania miejsc postojowych w tym miejscu 2.2 - SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 3. Projekt zostanie dostosowany do założeń wynikających z zatwierdzonego projektu PM/IO/530/19, obejmującego przebudowę zatoki przystankowej. 5.1 - Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 5.2 - Na wskazanym odcinku wrysowano rozwiązania zgodne z zatwierdzeniem PM/IO/1568/18 dotyczącym przebudowy skrzyżowania z al. Solidarności. 6. Uwaga nie dotyczy zakresu opracowania. 8. Uwzględniono w projekcie.
43b	Arkusz 9 - Zatoka z kostki na pętli Inżynierska, malowanie P-21 na krańcach bruku nie będzie wystarczające, bo kształt zatoki i nawierzchnia będą skłaniały do parkowania. Zamiast P-21 powinny być wyspy wyniesione. - Konopacka od Strzeleckiej do Stalowej zmieni się w jednokierunkową. Wskazane jest wprowadzenie kontra ruchu rowerowego na tej ulicy - Fizycznie uniemożliwić parkowanie na łuku Konopackiej między Strzelecką a 11 Listopada? Obie strony łuku. Postawić słupki. - Ratuszowa. Zabezpieczyć słupkami przed parkowaniem przystanek u wylotu Groszkowskiego. Obecnie parkuje tam (przed przystankiem i od przystanku do przejścia pieszego Inżynierskiej) około 15 aut. Projekt SPP przewiduje wyznaczenie mp 5+2+1N oraz 2 miejsca niewyznaczone. Powstanie deficyt w stosunku do istniejącego i będzie presja do parkowania na przystanku. - Konopacka od Strzeleckiej do Stalowej zmieni się w jednokierunkową. Wskazane jest wprowadzenie kontra ruchu rowerowego na tym odcinku ulicy - Na ulicy Małej planowane jest wprowadzenie 1 kierunku ruchu. W związku wskazane jest wprowadzenie kontra ruchu rowerowego na tej ulicy - Na ulicy Zaokopowej planowane jest wprowadzenie 1 kierunku ruchu. Wskazane jest wprowadzenie kontra ruchu rowerowego na tej ulicy Arkusz 10 - Ulica Konopacka od Małej do Wileńskiej zmieni się w jednokierunkową. Wskazane jest wprowadzenie kontra ruchu rowerowego na tej ulicy - Równa, miejsca parkingowe z niemożliwością oznakowania SPP; postawić znak, że parkowanie tylko dla posiadaczy identyfikatorów - Czyszowa (pętla tramwajowa), obecnie jednokierunkowa, dopuścić kontraruch rowerowy. - Ulica Środkowa, na odcinku od Stalowej do Strzeleckiej, stanie się jednokierunkowa. Wskazane jest wprowadzenie kontra ruchu rowerowego na tym odcinku tej ulicy - (to już na wschód od torów i Solidarności, ale ten sam arkusz) na zachodnim wylocie Tarchomińskiej, zamiast malowania P-21, zrobić wyspy wyniesione ze słupkami żółtymi; samo namalowanie P-21 nie działa Arkusz 11 Grodzieńska - w związku z wprowadzeniem jednokierunkowości należy wyznaczyć kontraruch rowerowy na całej długości Arkusz 14 - Należy zaprojektować i zamontować słupki uniemożliwiające wjazd przez przejście piesze i parkowanie bezpośrednio pod budynkiem Jagiellońska 42 (wylot Cyryla i Metodego), na street wiew i mapach miejskich auto stojące przy ścianie budynku na chodniku pojawia się wielokrotnie - Wileńska, strona północna, na odcinku, gdzie są wyznaczone 3 przystanki autobusowe - z racji bardzo szerokiego chodnika istnieje parkowanie skośne/prostopadłe na chodniku na całej długości przystanków busowych. Wnioskuję o postawienie słupków na całej długości wszystkich trzech przystanków	9.1 Uwzględniono w projekcie. 9.2 Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 9.3 Uwzględniono w projekcie. 9.4 Wyznaczono miejsca tam gdzie jest to możliwe (z zachowaniem przepisów prawa) oraz wyeliminowano parkowanie w miejscach nielegalnych poprzez znak B-36. 9.5-9.7 Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 10.1 Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 10.2 Uwzględniono w projekcie. 10.3 Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 10.4 Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 10.5 Uwzględniono w projekcie. 11. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 14.1 W projekcie wprowadzono słupki typu U-12c – co uniemożliwia wjazd na ww. obszar 14.2 Na ul. Wileńskiej ograniczono liczbę przystanków autobusowych, zaproponowano głównie miejsca równoległe, wprowadzono słupki w miejscach gdzie groziło niewłaściwe parkowanie pojazdów.
43c	Arkusz 15 1. Żąbkowska 38, (naprzeciwko przystanku ZTM przy Koneserze) istniejące 4 skośne miejsca postojowe, konieczne ograniczniki, żeby auta nie wjeżdżały za głęboko, dla pieszych czasem zostawione tylko 80 cm chodnika. 2. Przewidywane są pasy rowerowe na Żąbkowskiej z Budżetu Partycypacyjnego, na odcinku od Brzeskiej do Kawęczyńskiej, należy uwzględnić w projekcie Arkusz 16 1. Na wprost budynku Kawęczyńska 48 jest basen. Istnieje tam zatoka do parkowania skośnego, osłupkowana. Korzysta 5-6 aut. Jest znak zakazu + tabliczka biała z tekstem wyłączenia (nie dotyczy pojazdów zaopatrzenia w zatoce.) Włączyć zatoczkę do zasobów SPP 2. Włączyć Wiosenną na całej długości w zasoby SPP, nie tylko południowy kraniec Arkusz 19 Targowa, odcinek pomiędzy Białobrzeską a Żąbkowską, tam jest już istniejąca SPP, są miejsca dla niepełnosprawnych, ale dostawczaki jeżdżą wzdłuż po chodniku, pomiędzy pieszymi. Parkują na chodniku. Uszczelnić SPP! Arkusz 20 Na Wieczorkiewiczza zamiast malowania P-21, zrobić wyniesione wyspy ze słupkami żółtymi; namalowanie P-21 nie działa. Wieczorkiewiczza - dopuścić kontraruch rowerowy po zrobieniu jednokierunkowości tej ulicy Arkusz 21 Skręt z Kawęczyńskiej na parkingi dworcowe, na teźże ulicze do parkingów istnieje obecnie wyznaczonych 8-9 mp na drugim zakręcie, przy parkingu rowerowym, obecnie na chodniku, prostopadłe do jezdni, miejsca osłupkowane. Nie są oznaczone na projekcie SPP, należy je dołączyć do zasobów SPP.	15.1 Przeanalizujemy możliwość zastosowania separatorów. Warunkiem jest dostępność rynkowa i możliwość techniczna zastosowania rozwiązań trwałych, niepodlegających bardzo szybkiej degradacji. 15.2 Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. 16.1 Zatoka zostanie włączona do SPPN. 16.2 SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. 19. Wskazany teren znajduje się poza zakresem opracowania, jest już obecnie objęty SPPN. 20. Uwzględniono w projekcie. 21. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
44	po pierwsze chciałabym zaznaczyć, że bardzo cieszy mnie rozszerzenie strefy płatnego parkowania na obszar Pragi Północ, gdzie mieszkam. Mam nadzieję, że rozwiązanie to sprawi, że przez moją dzielnicę będzie przelewało się mniej samochodów, że ruch indywidualnych samochodów zostanie ograniczony, a parkowanie ucywilizowane. Muszę jednak wyrazić głębokie zaniepokojenie szczegółami projektu, które wydają mi się niespójne w stos. do niedawnych deklaracji prezydenta Rafała Trzaskowskiego (na temat bezpieczeństwa pieszych, smogu oraz kryzysu klimatycznego). Uważam, że powinniśmy dążyć zdecydowanej redukcji liczby samochodów poruszających się po Warszawie. Tymczasem w planie SPPN pojawiają się rozwiązania de facto zwiększające liczbę aut parkujących na Pradze Północ. Na ul. Stalowej, Środkowej czy Białostockiej proponują Państwo wprowadzenie skośnego parkowania w miejsce istniejącego równoległego. To sprzeczne z głoszonymi deklaracjami ograniczania ruchu, smogu i zwiększania bezpieczeństwa pieszych. Stanowczo uważam, że chodniki powinny służyć pieszym oraz drzewom/zieleni, tymczasem w projekcie miejsca parkingowe zostały wyznaczone w miejscach, gdzie rosną drzewa (przecierałam oczy ze zdumienia!). Proszę o rezygnację z parkowania skośnego na tych ulicach. Na Pradze, a szczególnie na ul. Stalowej, przy której mieszkam, potrzebujemy większej ilości drzew i zieleni przyulicznej, a nie kolejnych samochodów. Wydaje się to tym bardziej niewłaściwe, że na wielu sąsiednich ulicach proponują państwo (i słusznie!) wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Tymczasem na Stalowej miałyby się pojawić więcej aut, kosztem zieleni. Stalowa to najbardziej reprezentatywna ulica w tej części Pragi. Nie róbmy z niej lokalnego parkingu! Dla mieszkańców z pewnością starczy miejsc z opcją parkowania równoległego. Na terenie dzielnicy wdrażany jest obecnie Zintegrowany Program Rewitalizacji - poprawa jakości przestrzeni publicznej to jeden z jego istotnych elementów. Zabieranie pieszym chodnika z pewnością przyczyni się do obniżenia jakości tej przestrzeni! Szerokie chodniki dla pieszych to atut naszego miasta! Prosiłabym zatem o pozostawienie równoległego parkowania tam gdzie ono istnieje (szczególnie na Stalowej, gdzie mieszkam), rezygnację z parkowania skośnego w miejscach, w których dziś jeszcze ma ono miejsce (to rozwiązanie z przeszłości, niedostosowane do obecnych trendów), rozbudowę zieleni miejskiej. Proszę Państw, ZDM wraz z mieszkańcami tworzy obecnie projekt powiększenia zieleni przyulicznej na ul. Stalowej właśnie w miejscach, gdzie projekt SPPN proponuje skośne parkowanie. Doszło chyba do nieporozumienia. Przy okazji chciałabym też zwrócić uwagę na konieczność zwiększenia bezpieczeństwa pieszych na ul. Stalowej. Doszło tutaj kilka lat temu do potrącenia dziecka. Bardzo proszę o rozważanie wprowadzenia progów spowalniających (lub innych rozwiązań ograniczających prędkość aut) na tej ulicy, przynajmniej na odcinku Szwedzka-Czynszowa. Docelowo sugerowałabym objęcie terenu przedwojennej Nowej Pragi tzw. strefą 30. Obszar ten powinien być traktowany jak osiedle mieszkaniowe (mam na myśli obszar zamknięty ulicami al. Solidarności, Szwedzka, 11 listopada, Targowa). Na koniec dodam, że bardzo popieram Państwa pomysł stawiania dodatkowych słupków - z doświadczenia wiem, że tylko one są w stanie uniemożliwić nielegalne parkowanie. Sugerowałabym stawianie słupków również przed wejściami na pasy - tamtędy samochody nielegalnie wjeżdżają na chodnik.	Na ul. Stalowej oraz Środkowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni, nie wycina się istniejącej zieleni. Wprowadzenie strefy Tempo 30 jest planowane w ramach odrębnego opracowania.
45	popieram wprowadzenie płatnych syref parkowania ma Pradze-Północ. Jest to bardzo potrzebne działanie. Uważam, że miejsca parkingowe powinny być wyznaczone równoległe do drogi, nie w poprzek. Na codzień dochodzę ulicą Stalową do metra Szwedzka. Samochody ustawione w poprzek drogi uniemożliwiają swobodne minięcie się z pieszymi z naprzeciwka. Jeśli mijam osobę z dzieckiem w wózku - muszę usunąć się między samochody. Nie ma możliwości innego minięcia się z pieszymi. Liczę na to, że strefy płatnego parkowania poprawią obecna sytuację. A sytuacja jest trudna do zniesienia. Niestety nie ma innej, lepszej drogi do stacji metra. Ulica Szwedzka jest zbyt ruchliwa, niebezpieczna. Chodniki są tam wąskie, w niektórych miejscach roślinność z pobliskich działek uniemożliwia przejście chodnikiem. Wszyscy wiemy, że w najbliższych latach ulica Szwedzka nie zmieni swojego stanu i ruch na niej nie zostanie ograniczony do lokalnego. Plany na budowę obwodnicy dzielnicy przesuwają się w czasie.	Na całym odcinku ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni.
46	Mieszkamy na Stalowej 5 jesteśmy jak najbardziej Za parkowaniem UKOŚNYM przeciw dotychczasowemu równoległemu! Jesteśmy za strefa płatnego parkowania. Chcemy móc zaparkować samochód! zrobić zakupy i nie musieć ich dźwigać z odległego miejsca! Mamy rodziców w podeszłym wieku musimy im pomagać po powrocie nie ma szans na zaparkowanie! Ludzie bezprawnie wynajmują u nas w klatce kwaterunkowe mieszkania a ich lokatorzy posiadający po kilka samochodów blokują miejsca do parkowania! Dosyć z tym! dosyć z parkowaniem po kilku służbowych samochodów! Chcemy móc parkować nasz JEDEN w rodzinie samochód. Zieleń która próbujecie wprowadzić na chodnikach jak przy np stalowej 3 będzie podobnie jak tam wypełniona śmieciami poalkoholowym zaniedbana a na ławeczkach przesiadywać będą głównie patologiczne jednostki lub jak przy stalowej 3 pracownicy tamtejszej galerii i biura nieruchomości wypalającym tam papierosa za papierosem a my mieszkający powyżej wciągający do mieszkania tytoniowy smród! Nie uszczęśliwiającie nas na siłę! Zobaczcie jak wygląda a raczej straszy zieleni w donicach na skrzyżowaniu stalowa 11 listopada środkowa - dramat. Raczej o to zadbajcie a nie róbcie dodatkowych donic na śmieci. Lokatorzy ze Stalowej5	Wprowadza się parkowanie równoległe na ul. Stalowej co stanowi uzupełnienie do projektu nasadzeń planowanych przez Zarząd Zieleni.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres spnpnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
47a	w nawiązaniu do przedstawionych przez Państwa propozycji zmian w związku z planowanym powiększeniem strefy płatnego parkowania, chciałbym jako mieszkaniec dzielnicy Praga Północ złożyć swoje uwagi do projektu w ramach konsultacji społecznych: 1. Przede wszystkim jestem zdecydowanym zwolennikiem rozszerzenia SPP i popieram ideę powiększenia o cały przedstawiony przez Państwa obszar. 2. Strefa powinna zostać rozszerzona również na obszary ze znakiem zapytania, tj. okolice placu Hallera oraz Szmulowizny; w przeciwnym wypadku staną się one naturalnymi strefami parkowania dla kierowców i powiększą problem parkingowy w tych rejonach miasta. 3a. Ulica Brzeska (odcinek Żąbkowska - Kijowska) - proponuję wprowadzić po obydwu stronach parkowanie równoległe. Chodniki na tej ulicy są wyjątkowo wąskie, a w niektórych miejscach wg. projektu moim zdaniem nie ma zachowanych minimalnych szerokości chodnika (np. miejscowo przy budynku Brzeska 20). W ramach rekompensaty miejsc warto rozważyć utwardzenie gruntu i budowę prostego parkingu naziemnego np. na nieruchomości Brzeska 8 (jeśli jest to nieruchomości miasta) lub dalej przy ul. Kijowskiej. 3b. Ulica Brzeska (odcinek Białostocka - Żąbkowska) - proponuję zamianę ulicy na jednokierunkową w kierunku wschodnim (zgodnie z kierunkiem dla drugiego odcinka Brzeskiej). Pozwoli to na likwidację obecnych miejsc parkingowych wyznaczonych na chodnikach, a jednocześnie wyznaczenie po obydwu stronach ulicy znacznej liczby nowych miejsc parkingowych równoległych. 4. Ulica Kijowska - proponuję likwidację miejsc parkingowych na wysokości budynków 1 oraz 1A. Utrudniają one poruszanie się pieszym (są wyznaczone de facto na chodniku), kierowcy parkują na znacznie większym obszarze niż wyznaczone miejsca, a dodatkowo sam budynek przed którym się znajdują (1A), jest parkingiem. Tam jest możliwość zaparkowania samochodu. Alternatywnie - zwężenie pasów na jezdni, co z jednej strony uspokoi ruch i zmniejszy prędkość samochodów, być może pozwoli wyznaczyć pas do parkowania równoległego na jezdni przy chodniku. Jednocześnie po drugiej stronie jezdni jest duża rezerwa zieleni w pasie drogowym, którą łatwo można wykorzystać na miejsca parkowania równoległego; postój taxi mógłby zostać przeniesiony np. w okolice Dworca Wschodniego (tam wydaje się być bardziej potrzebny). Proponuję likwidację miejsc na wysokości nieruchomości Kijowska 10-12 (akurat tam jest mało miejsca dla pieszych i miejsca parkingowe są wyznaczone na chodniku). 5. Ulica Mackiewiczza - proponuję likwidację miejsc parkingowych po północno-zachodniej stronie ulicy. Miejsca parkingowe są wyznaczone na chodniku i utrudniają poruszanie się pieszym (do tego służy chodnik). Jako rekompensatę proponuję wyznaczenie parkingu na nieruchomościach miejskich bliżej torów kolejowych. 6. Ulica Żąbkowska (od Targowej do Markowskiej) - ulica jest na tyle szeroka, że nie ma potrzeby zajmowania przez miejsca parkingowe chodnika po północno-zachodniej stronie. Na jezdni zmieszczą się zarówno miejsca parkingowe równoległe po obydwu stronach, jak i dwa pasy ruchu w obydwie strony. Jednocześnie uspokoi to ruch samochodowy (zmniejszy prędkość samochodów), co przy brukowej nawierzchni ulicy zmniejszy hałas mieszkańców okolicznych budynków. W ten sposób można zwiększyć liczbę miejsc parkingowych po obydwu stronach ulicy na całym odcinku Targowa-Brzeska. Analogicznie na odcinku Brzeska - Markowska: pasy jezdni są tam bardzo szerokie, można je zwęzić i jednocześnie przenieść parkowanie z chodników na jezdnie (po obydwu stronach) ulicy. Warto również rozważyć zwężenie jezdni do jednego pasa przy skrzyżowaniach (czy faktycznie są potrzebne osobne pasy do skrętu?). 6. Ulica Markowska - zmiana na ulicę jednokierunkową w kierunku odwrotnym niż ulica Brzeska pozwoliłaby na wygospodarowanie dużej liczby nowych miejsc parkingowych równoległych. Jednocześnie wówczas wystarczyłyby kontrapas rowerowy (brak konieczności dwóch pasów rowerowych w dwie strony ulicy). Na odcinku Białostocka - Żąbkowska proponuję likwidację miejsc skośnych na rzecz miejsc równoległych. 7. Ulica Białostocka (odcinek Targowa - Markowska) - ulica jest bardzo szeroka, proponuję wyznaczenie na całej długości miejsc równoległych po obydwu stronach jezdni przy jednoczesnej likwidacji miejsc skośnych. Przy okazji uspokoi to ruch i zmniejszy prędkość przejeżdżających pojazdów. Do tego terenu przylega ogromny parking wielopoziomowy, bezzasadnym jest utrzymywanie wszystkich istniejących miejsc parkingowych.	2. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 3a. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniem projektu. 3b. Szerokość ulicy pozwala na wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych przy ruchu dwukierunkowym. Zmiana na ulicę jednokierunkową nie zwiększy liczby miejsc postojowych. 4. Projekt nie zakłada likwidacji miejsc postojowych ani budowy nowych parkingów. 5. Projekt nie zakłada likwidacji miejsc postojowych ani budowy nowych parkingów. 6. Na brukowanym odcinku ul. Żąbkowskiej przewidziano wyznaczenie parkowania równoległego po obu stronach ulicy. Zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na asfaltowym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. 6.1 wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco zwiększenie liczby miejsc postojowych. 7. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniem projektu. Część miejsc postojowych zostanie wyznaczona na jezdni.
47b	Zachęcam Państwa do wzięcia pod uwagę powyższych uwag. W niektórych przypadkach proponowane przeze mnie rozwiązania są bardzo proste (wyznaczenie miejsc parkingowych na jezdniach zamiast na chodnikach) przy bardzo dużej szerokości jezdni. W innych wymagają większych prac, ale pozwoliłyby one z jednej strony zachować podobną do obecnej liczbę miejsc parkingowych, a z drugiej wyeliminować problem parkowania na chodnikach, który jest plagą ulic Pragi Północ (i całej Warszawy). W odzyskanych częściach chodników można zasadzić szpalery drzew, które idealnie będą wpisywać się w ideę zazieleniania miasta, którą przedstawiają obecne władze Warszawy.	Projekt zakłada wprowadzenie miejsc postojowych z zachowaniem minimalnej przestrzeni dla pieszych o szerokości 2 m. Jeśli geometria jezdni na to pozwala wprowadzono miejsca postojowe skośne. W ten sposób możliwa jest maksymalizacja ilości miejsc postojowych w strefie przy zachowaniu niezbędnych elementów bezpieczeństwa i komfortu innych użytkowników dróg.
48	pisze do państwa w imieniu swoim oraz sąsiadów. Jesteśmy przeciwni rozszerzaniu strefy płatnego parkowania. Pod naszym domem na 11 listopada 10 zabrano już zbyt dużo miejsc parkingowych, stworzono kontra pas rowerowy, który jest jedynie zagrożeniem dla samych rowerzystów (z którego i tak nikt nie korzysta) a ulica jest tak wąska, że autobus 169 i tak jeździ po tym pasie. Zbudowano ogromny przystanek tramwajowy, którego nigdy nie używa więcej niż 20 osób (w stronę ronda żaba). Modernizacja ta doprowadziła do tego że karetki przyjeżdżające do naszego, bądź sąsiednich bloków nie mają gdzie zaparkować bo słupki są tak ustawione ze nie da się wjechać w bramy a jak zatrzymają się równoległe do budynku to blokują całkowicie ruch na ulicy, na co mam dowody w postaci zdjęć. Miejsca ukośne zamieniono na rownoległe przez co mieści się dużo mniej samochodów. Na dodatek wyznaczono masę pustych przestrzeni przy każdej klatce odgradzając jedynie pusty chodnik. W takiej sytuacji postawienie dodatkowo parkomatów przy ulicy 11 listopada 10 było by skandalicznym działaniem, tym bardziej ze i tak zrobiono mieszkańcom już wystarczająco dużo krzywdy.	Na ul. 11 Listopada (odc. Targowa - Inżynierska) pozostawia się obecny sposób parkowania, nie zmienia się dotychczas obowiązującej organizacji ruchu.
49	Jestem mieszkańcem ulicy Śródkowej na Nowej Pradze. Popieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania w najbliższej okolicy. Chciałbym, żeby przy okazji zostało uporządkowane parkowanie przy ulicy Stalowej, w taki sposób, aby można tam było urządzić zieleni. W związku z tym sprzeciwiam się wprowadzeniu parkowania ukośnego na części ulicy. Wolę, żeby było tam parkowanie równoległe i pas zieleni. Chciałbym ponadto, aby wprowadzenie strefy płatnego parkowania uwzględniło planowane zmiany na ulicach Nowej Pragi, przede wszystkim stworzenie woonerfu na Śródkowej oraz modernizacji ulicy Konopackiej.	Na całym odcinku ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni, nie wycina się istniejącej zieleni.
50	Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze podało na Facebooku informację, że na ulicy Stalowej rozważane jest wprowadzenie parkowania ukośnego. Jestem mieszkańcem Stalowej i chciałbym wyrazić jednocześnie moje silne poparcie dla samej idei rozszerzania strefy płatnego parkowania na Pragę oraz mój silny sprzeciw wobec idei parkowania ukośnego na ulicy Stalowej. Ulica Stalowa jest jedną z ładniejszych ulic w Warszawie. Aktualnie na ulicy tej jest szereg remontów i w przeciągu kilku lat może stać się ona wizytówką Pragi. Przy odpowiednim wsparciu miasta ulica Stalowa może być jedną z najładniejszych ulic Warszawy, z miejscem na parkowanie równoległe, na szeroki pas zieleni oraz szereg lokali usługowych w nowo-wyremontowanych zabytkowych kamienicach. Wprowadzenie parkowania ukośnego to uniemożliwi. Mam nadzieję, że zrezygnują Państwo z tego pomysłu.	Na całym odcinku ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni, nie wycina się istniejącej zieleni.
51	Strefa PP powinna objąć całą Pragę-Północ, a już na pewno nie można pominąć przy jej planowaniu Pragi I i Pragi II.	Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.
52	piszę odnośnie planowanego rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Pradze Północ. Mieszkam przy ulicy Stalowej oraz prowadzę tu biznes, bardzo doceniam unikalny charakter tego miejsca- szerokie chodniki, szpalery Robinii Akacjiowej. Niestety zgodnie z nadchodzącymi zmianami ulica ma stracić na wyjątkowości. Zmiana dotychczasowego porządku parkowania- równoległego, na skośne jest fatalną decyzją. Rozumiem, że gdzieś trzeba pomieścić samochody, których kierowcy przesiadają się do metra- ale dlaczego kosztem mieszkańców i użytkowników pieszych?! Mieszkam pod numerem 47, czyli dokładnie tam, gdzie sposób parkowania ulegnie zmianie, dodatkowo wyznaczili Państwo parking wśród drzew na zielonej parceli między numerem 53 a 47, kompletnie tego nie rozumiem- na Stalowej nie ma ani jednej ławki miejskiej, czy skweru dla mieszkańców z placem zabaw, ale okazuje się , że jest miejsce na 'zielony' parking dla samochodów. Stanowczo sprzeciwiam się Waszym pomysłom! To jest działanie wbrew interesowi mieszkańców-miasto jest zasmrodzone spalinalami , toniemy w smogu, a normy substancji zawieszonych non-stop są przekraczane. Czas zostawić samochody poza miastem! Proszę także o informację co z drzewami które wg. planu istnieją na chodniku gdzie ma powstać parking skośny, czy te drzewa mają zostać wycięte? Na to nigdy nie będzie zgody wśród mieszkańców Stalowej- jednej z piękniejszych ulic Warszawy. Dodam jeszcze, że jak najbardziej popieram rozszerzenie strefy płatnego parkowania- unormuje to obecną sytuację i zmusi kierowców do przestrzegania przepisów, a także zapewni wpływy do budżetu miasta. Liczę, że staniecie po stronie mieszkańców, natury i zdrowego rozsądku. Stalowa potrzebuje rewitalizacji, nie dewastacji!	Na całym odcinku ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni, nie wycina się istniejącej zieleni.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres spnpnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
53	Mieszkam i pracuje na ulicy Stalowej. Jako, że każdego dnia, spędzam na niej zdecydowanie większą jego część, nie jest mi obojętne jakie rozwiązania proponujecie Państwo w związku z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania w dzielnicy, w której żyję. Zapoznałam się z projektem i uważam, że oczywiście konieczne jest wprowadzenie opłat za parkowanie samochodów, jednak nie może odbywać się to kosztem chodnika oraz znajdujących się na nim drzew. Ulica Stalowa jest jedną z bardziej urokliwych ulic w okolicy właśnie ze względu na szeroki, spacerowy chodnik i piękne drzewa, których powinno przybywać, a nie ubywać na poczet maksymalizacji strefy parkowania samochodów. Bardzo proszę o uwzględnienie mojego głosu w dalszym planowaniu przestrzeni publicznej na obszarze Pragi-Północ.	Na całym odcinku ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni, nie wycina się istniejącej zieleni.
54	na stronie nie znalazłem numeru telefonu, pod który mógłbym zadzwonić, więc się pytam w taki sposób: Ile będzie kosztowało dla mieszkańca wykupienie abonamentu do darmowego parkowania?	Opłata za abonament wynosi 30 zł rocznie. Jest to opłata manipulacyjna za wydanie dokumentu. Abonament uprawnia do bezpłatnego parkowania w rejonie 8 parkomatów w pobliżu miejsca zamieszkania.
55	W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi w sprawie rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Pradze-Północ przesyłam swoje uwagi. Uwagi ogólne: - zdecydowanie popieram rozszerzenie strefy płatnego parkowania na Pradze – Północ. Uważam, że strefy powinna objąć również obszary, na których odbyły się spacery, a więc być ograniczona linią kolei średnicowej i obwodowej oraz ulicą Starzyńskiego. W całym tym obszarze występuje już dziś deficyt miejsc parkingowych. - wszystkie ulicę dwukierunkowe, na których wprowadzony zostanie ruch jednokierunkowy powinny być dostępne dwukierunkowo dla rowerów na zasadach ogólnych. - cały obszar należy zabezpieczyć przed nielegalnym parkowaniem poprzez postawienie słupków, donic, stojaków rowerowych, zabezpieczenie zieleni, zabudowę miejsc wyłączonych z ruchu. Uwagi szczegółowe: Dotyczące ulicy Wileńskiej: - przedstawiona koncepcja dla ulicy Wileńskiej bazuje na starej organizacji ruchu i nie bierze pod uwagę trwającej właśnie przebudowy, która pozostawi przelotową ulicę jedynie dla rowerów. - niezależnie od wprowadzonych zmian należy rozważyć pilną przebudowę ulicy Wileńskiej, która jest w fatalnym stanie. - rozważyć wytyczenia dodatkowych miejsc parkingowych na ślepyim odcinku Wileńskiej w związku z faktem jej zaślepienia i zabezpieczenie przed nielegalnym parkowanie wlotu drogi rowerowej. - rozważyć zmianę wszystkich skrzyżowań na ul. Wileńskiej na równorzędne. Po zamknięciu wlotu od strony ulicy Szwedzkiej ruch na Wileńskiej znacząco zmniejszy się. Zmiana ta uspokoi ruch i ułatwi wjazd z ulicy Inżynierskiej, który jest najbardziej obciążony ruchem. - zrezygnować z czterech pasów ruchu na ulicy Wileńskiej. Czeropasmowy przekrój ulicy jest uzasadniony jedynie na odcinku od Inżynierskiej do Targowej w kierunku zachodnim i od Targowej do końca przystanku autobusowego w kierunku wschodnim. Na pozostałych miejscach można wyznaczyć miejsca parkingowe, w całości na jezdni równoległe lub częściowo na chodniku prostopadłe lub skośnie. - Wszystkie okolice przejść dla pieszych i skrzyżowań powinny być zabezpieczone przed nielegalnym parkowaniem. - Rozważyć wyniesienie skrzyżowań (poza skrzyżowaniem z Inżynierską) i przejść dla pieszych, celem uniemożliwienia przekraczania prędkości. Dotyczące ulicy Małej i Zaokopowej: - wprowadzić dwukierunkowy ruch rowerowy na zasadach ogólnych na ulicy Zakopowej i Małej. - przesunąć linię zatrzymania warunkowego dla rowerzystów na ulicy Zaokopowej do końca miejsc parkingowych analogicznie jak na Inżynierskiej. - uspokoić ruch na ww. ulicach poprzez zastosowanie progów zwalniających i wyniesionego skrzyżowania. - zabudować powierzchnie wyłączone z ruchu oraz zabezpieczyć przed nielegalnym parkowaniem trawniki, chodniki i okolice skrzyżowań. Dotyczące ulicy Grodzieńskiej: - Rozważyć pozostawienie dwukierunkowego ruchu na ulicy Grodzieńskiej z zakazem zatrzymywania się, przynajmniej na odcinku Kosmowskiej – Radzymińska. Ulica ta ma istotne znaczenie komunikacyjne.	Uwagi ogólne: 1. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 2. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 3. Przewidziano zabezpieczenie przed nielegalnym parkowaniem poprzez azyle, słupki, bądź powierzchnie wyłączone z ruchu - obszary przejść dla pieszych oraz skrzyżowań. Dotyczące ul. Wileńskiej: 4. Pokazano na projekcie nowe rozwiązania po przebudowie skrzyżowania ul. Wileńskiej z ul. Szwedzką. 5. Przebudowa ul. Wileńskiej jest poza zakresem opracowania, będzie realizowana jako osobne zadanie. 6. Nie wprowadza się miejsc postojowych na terenie „zawrotki” - służy ona do zawracania. 7. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 8. Uwzględniono – na odc. od ul. Inżynierskiej do ul. Zaokopowej; na odc. od ul. Zaokopowej do ul. Konopackiej - po stronie południowej; po stronie północnej wydzielono pas do skrętu w prawo. Na odcinku od Targowej do Inżynierskiej zaprojektowano przekrój 1+2. W kierunku zachodnim zachowano po dwa pasy ruchu, co wpływa pozytywnie na przepustowość skrzyżowania z ul. Targową (dwa pasy są uzasadnione przy dużym natężeniu ruchu), dodatkowo ułatwia to wjazd i wyjazd z miejsc postojowych; 9. Uwzględniono – zabezpieczono skrzyżowania i przejścia dla pieszych za pomocą oznakowania B-36 bądź za pomocą słupków. 10. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Dotyczące ul. Małej i ul. Zaokopowej: 11. i 12. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 13. i 14. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Dotyczące ul. Grodzieńskiej: 15. Wprowadzono azyle prefabrykowane zaprojektowane w obrębie powierzchni wyłączonych z ruchu.
56	Dowiedziałam się, że na ulicy Stalowej, gdzie mieszkam, rozważane jest wprowadzenie parkowania ukośnego. Chciałabym wyrazić swój sprzeciw wobec tego pomysłu. Stalowa jest piękną, bardzo reprezentatywną ulicą. Zmiana sposobu parkowania zmieni jej charakter, i zupełnie podporządkuje funkcji parkowania samochodów, raczej niż na przykład spacerom. Powstają tu obecnie nowe budynki, które zakładam będą miały podziemne parkingi, parkować można też w różnych miejscach w okolicy, a szkoda byłoby zrobić ze Stalowej parking. I tak obecnie kierowcy często po niej pędzą, szkoda byłoby zupełnie oddać tę przestrzeń samochodom, a raczej warto myśleć o tym, jak można ją wykorzystać dla pieszych (np. poprzez więcej zieleni, ławki itp.). W wielu budynkach znajdują się lokale usługowe, obecnie wiele z nich jest zamkniętych, ale jeśli będą otwierane warto byłoby zachować przy nich miejsce na przykład na stoliki, raczej niż zajmować je zaparkowanymi samochodami. Mam nadzieję, że zrezygnują Państwo z pomysłu wprowadzenia ukośnego parkowania.	Na całym odcinku ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni.
57	Pracuje i mieszkam przy ulicy Stalowej na Pradze Północ, i po zapoznaniu się z proponowanymi zmianami w związku z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania, chciałbym zdecydowanie sprzeciwić się pomysłowi wprowadzenia parkowania skośnego. Jest to pomysł zły, staroświecki (mamy XXI wiek!) i nijak mający się do planów rewitalizacji tej części miasta, a zwłaszcza jednej z najpiękniejszych ulic Warszawy jaką jest ul. Stalowa. Myślę, że do dobrego życia w mieście potrzebne jest nam więcej zieleni, również w obrębie chodnika, i nie mam tu namyśli jedynie drzew z których ul. Stalowa słynie, a które jak widzę na planach mają być częściowo wycięte (!?) pod parkingi. Warszawa już od dawna nie radzi sobie z nadmierną ilością samochodów, które powodują smog, zabierają przestrzeń wspólną, oraz powodują hałas, który jest równie szkodliwy dla zdrowia co zanieczyszczone powietrze. Wydają mi się również, że zwiększenie liczby słupków pozytywnie wpłynęłoby na sposób jaki kierowcy parkują na Pradze Północ, a parkują na chodnikach, skwerach, pasach zieleni i wszędzie tam gdzie uda się wjechać samochodem. To przecież zwykły brak kultury jazdy i bezprawne zagarnianie przestrzeni wspólnej. Mam nadzieję, że uwzględnią Państwo moje sugestie i dokonają odpowiednich zmian w planie, dla naszego, mieszkańców, lepszego samopoczucia i komfortu.	Na całym odcinku ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni, nie wycina się istniejącej zieleni. Słupki ustawione zostaną na chodnikach w obszarze przejść dla pieszych oraz skrzyżowań.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres spnpnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
64a	Uwagi ogólne - Popieram wprowadzenie SPPN na terenie Pragi-Północ. Jednocześnie SPPN musi objąć cały obszar dzielnicy wewnątrz torów kolejowych (należy więc włączyć także obszar Pragi II oraz Szmulek i Michałowa). - Prorytetem podczas projektowania SPPN powinno być bezpieczeństwo i komfort pieszych. Należy na ulicach osiedlowych dążyć do zrzucenia aut z chodników, wygospodarowania miejsca na zieleń, wprowadzenia ruchu jednokierunkowo z kontrapasami rowerowymi oraz stref tempo 30. Przy szkołach i przedszkolach zrobić wszędzie wyniesione przejścia. - Na ulicach historycznych (np. Stalowa i Brzeska) nie należy dopuszczać parkowania skośnego. Wyłącznie parkowanie równoległe na jezdni – zwłaszcza na ulicy Brzeskiej, która wg analiz nie jestapełniona w 100%. - Należy zadbać o to, by parkowanie na podwórkach w zarządzie ZGN było możliwe tylko dla mieszkańców (rozwiązanie z Woli). - W projekcie należy uwzględnić niezrealizowane projekty z Budżetu Obywatelskiego z lat powszechnych oraz planowanie działania Zarządu Zieleni (np. rozpyłtowanie Stalowej). - Słupki w miarę możliwości należy zastępować zielenią lub stojakami rowerowymi. - Docelowo okolice Konesera, Zoo (wraz z Pragą II!) oraz Wyższej Szkoły Menedżerskiej na ul. Kawęczyńskiej powinny być objęte ŚSPPN, tak by parkowanie było płatne także w weekendy. - Granice obecnej strefy muszą zostać doszczelnione (np. Targowa między Żąbkowską a Białostocką, ul. Sokola). Przejazdy bramne na całej długości Targowej należy zabezpieczyć w taki sposób by nie było możliwe wjeżdżanie przez nie samochodami na chodnik. - Tablice informacyjne dotyczące ilości dostępnych miejsc muszą uwzględniać komercyjne parkingi (np. CH Wileńska, Koneser). Podobszar 1 - Wyznaczyć pasy rowerowe na Żąbkowskiej i Białostockiej połączone z obecnie istniejącą siecią dróg rowerowych. - Brzeska – parkowanie równoległe na jezdni. - Targowa - odcinek od granicy dzielnicy do CH Wileńska - wytyczyć miejsca równoległe na prawym pasie, gdzie ich jeszcze nie ma. - Białostocka - likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i przeniesienie parkowania na jezdnię, parkowanie równoległe wzdłuż CH Wileńska (parking w CH!!!). - Markowska – jednokierunkowa w kierunku północnym, obustronne równoległe miejsca postojowe (przynajmniej na odcinku Białostocka-Żąbkowska, jeśli organizacja zbiorkomu podczas Otwartej Żąbkowskiej nie pozwoli zrobić tego na odcinku Żąbkowska-Kijowska). - Brzeska – na odcinku Żąbkowska-Białostocka ruch jednokierunkowy w kierunku południowym, równoległe miejsca postojowe na jezdni na całej długości Brzeskiej. Co najmniej zabezpieczyć chodniki przed zbyt głębokim wjeżdżaniem aut na chodnik. - Kijowska – utworzyć zatoki parkingowe (parkowanie skośne w kierunku Targowej, równoległe w kierunku Dworca Wschodniego).	- Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. - Tam gdzie to było możliwe, parkowanie będzie wyznaczane na jezdni, a nie na chodniku. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego oraz strefy tempo 30 jest planowane w ramach odrębnego opracowania. - Na ul. Stalowej wyznaczono parkowanie równoległe. Na ul. Brzeskiej wyznaczono parkowanie skośne zgodnie ze stanem istniejącym. - SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. - Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN. Projekt nasadzeń zieleni na ul. Stalowej będzie koordynowany z projektowanymi zmianami w parkowaniu. - Tam gdzie to możliwe, planowane jest rozpyłtowanie powierzchni przed przejściem dla pieszych i wprowadzenie zieleni. - Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. - Uwaga nie dotyczy zakresu opracowania. - Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. Podobszar 1. 1. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. - Na ul. Brzeskiej wyznaczono parkowanie skośne zgodnie ze stanem istniejącym. - Uwaga nie dotyczy zakresu opracowania. Targowa znajduje się w obecnej SPPN. - Planowana jest likwidacja drugiego pasa ruchu oraz wyznaczenie miejsc postojowych równoległych i skośnych. Nie przewiduje się zmian w organizacji parkowania na odcinku wzdłuż centrum handlowego. - Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco na zwiększenie liczby miejsc postojowych. Szerokość ulicy pozwala na ruch dwukierunkowy z jednoczesnym wyznaczeniem miejsc postojowych po obu stronach ulicy. - Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego utrudni obsługę komunikacyjną w tym rejonie. - Na ul. Kijowskiej są skośnie miejsca postojowe. W ramach opracowania nie przewiduje się budowy nowych zatok postojowych.
64b	Podobszar 2 - Zabezpieczyć wszystkie chodniki i zieleń przed samochodami ze względu na ich rozjeżdżanie przez gości Konesera. - Białostocka – w miejscu parkowania prostopadłego zabezpieczyć chodniki przed zbyt dalekim wjazdem. - Groździńska – pozostawić jednokierunkową jak w projekcie. - Żąbkowska – likwidacja drugiego pasa na jezdni, wyznaczenie pasów rowerowych zgodnie z projektem z BO 2015, parkowanie równoległe, a nie skośne na chodniku. - Korsaka – parkowanie równoległe na jezdni. Podobszar 3 - Dużo terenów spółdzielczych – uzgodnić z RSM Praga, jak można zwalczyć uciekanie przed SPPN. - Żąbkowska - likwidacja drugiego pasa na jezdni, wyznaczenie pasów rowerowych, parkowanie równoległe, a nie skośne na chodniku. - Korsaka – parkowanie równoległe przy szkole. - Kijowska – uzgodnienie z PKP, które miejsca będą dostępne tylko dla odwożących kogoś na dworzec (parking zajęty w większości przez okolicznych mieszkańców). Podobszar 4 i okolice zoo - Właściwym kierunkiem jest wyznaczanie ulic jednokierunkowych, stref tempo 30 i zrzucanie aut na jezdnię (historyczna zabudowa). Uwolnione chodniki przeznaczyć na zieleń. - Jagiellońska – zwężenie jezdni, auta zrzucone z chodnika to słusze zmiany na odcinku Starzyńskiego-Szanajcy. Na odcinku Szanajcy-pl. Hallera – wytyczyć miejsca równoległe w kierunku południowym (węższe pasy na jezdni). Na odcinku pl. Hallera – Ratuszowa – likwidacja prawoskrętu w Ratuszową, parkowanie równoległe na jezdni, zabezpieczenie chodników. - Ratuszowa – na odcinku Wyb. Helskie-11 listopada – jednokierunkowa w kierunku wschodnim, równoległe miejsca postojowe po obu stronach, ale nie na chodniku. Na odcinku Inżynierska-11 listopada – likwidacja lewoskrętu w Inżynierską i przeniesienie części miejsc postojowych na drugą stronę ulicy (zwiększenie bezpieczeństwa dzięki esowaniu). 11 listopada – parkowanie skośne zmienić na równoległe (więcej miejsca dla pieszych). Zatoki parkingowe równoległe zamiast parkowania na chodniku. - Stalowa – zlikwidować parkowanie skośne i zatokę na początku ulicy, przenieść przystanek nocny, w tym miejscu zrekompensować miejsca skośne. - Mała, Zaokopowa – jednokierunkowe jak w projekcie. - Konopacka – wyciągnąć z szuflady projekt z „Na_prawy ulic” i zastosować. - Wileńska – zwęzić!!! (i tak będzie zaślepiena), miejsca parkingowe na jezdni, przenieść przystanki dalekobieżne na Trocką, przenieść przystanki miejskie. Ulica wymaga rewitalizacji, wprowadzenie SPPN powinno stworzyć grunt dla dalszych zmian i zazielenienia. - Targowa – nie ma potrzeby dwóch pasów na tym odcinku, miejsca postojowe na pasie do jazdy prosto. - Inżynierska – jednokierunkowa w kierunku południowym, po obu stronach miejsca równoległe, usunąć skośne parkowanie z chodnika przy Wileńskiej i Targowej, przesunąć przystanek na Dąbrowszczaków, miejsca wytyczyć na jezdni.	Podobszar 2 - Chodniki zabezpieczono słupkami w rejonie skrzyżowań i przejść dla pieszych. - Przeanalizujemy możliwość zastosowania separatorów. Warunkiem jest dostępność rynkowa i możliwość techniczna zastosowania rozwiązań trwałych, niepodlegających bardzo szybkiej degradacji. - Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. - Zmiana ograniczy liczbę miejsc postojowych, co jest sprzeczne z założeniami projektu. Podobszar 3 - SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. - Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. - Zmiana ograniczy liczbę miejsc postojowych, co jest sprzeczne z założeniami projektu. - Rozważymy testowo wprowadzenie takiego rozwiązania w SPPN. Zwracamy przy tym uwagę, że może to rodzić problemy z egzekwowaniem długości postoju i prowadzić do unikania opłat za parkowanie. Podobszar 4: - Tam gdzie to było możliwe, parkowanie będzie wyznaczane na jezdni, a nie na chodniku. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego oraz strefy tempo 30 jest planowane w ramach odrębnego opracowania. - Wprowadzono parkowanie na jezdni. Nie wprowadzono likwidacji prawoskrętu z ul. Jagiellońskiej w Ratuszową - negatywnie wpłynie to na przepustowość skrzyżowania. - Nie uwzględniono wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Ratuszowej - ruch ul. Ratuszową w kierunku zachodnim zapewnia kluczowe połączenie z Pragi-Północ Wybrzeżem Helskim w kierunku południowym. Na ulicy Ratuszowej wyznaczono miejsca równoległe z zachowaniem 2 m szerokości chodnika. - Ul. 11 Listopada (odc. Targowa - Inżynierska) - pozostawia się stan istniejący m.in. parkowanie skośne z zachowaniem min. szerokości chodnika 1,8 m, co maksymalizuje liczbę miejsc postojowych w strefie i zwiększa jej efektywność. - Na ul. Stalowej wprowadzono miejsca postojowe równoległe. - Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Konopackiej wprowadza się parkowanie niemal wyłącznie na jezdni.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
64c	11. Al. Solidarności – zwęzić w kierunku zachodnim (zwężenie pasów lub likwidacja jednego z nich i wprowadzenie parkowania na prawym pasie, co poprawi bilans parkingowy i uspokoi ruch. W obecnej formie ta ulica jest gigantyczną barierą dzielącą dzielnicę na pół. 12. Praga I – parkowanie tylko dla mieszkańców po uzgodnieniu z ZGN. Należy zadbać o skuteczne egzekwowanie zakazu. Podobszar 5 1. Letnia – jednokierunkowa w kierunku Szwedzkiej. 2. Stolarska – dodatkowe miejsca „dla mieszkańców” po stronie zachodniej. 3. Kamienna – jednokierunkowa w kierunku 11 listopada, parkowanie tylko na jezdni! Jeśli musi zostać na chodniku – bezwzględnie pozbyć się dwóch miejsc przy Szwedzkiej i zostawić dla pieszych min. 2 metry 4. Szwedzka – wyznaczyć pasy rowerowe (szerokie pasy). Skasować miejsca po zachodniej stronie, jeśli nie zachowują 2 m dla pieszych. 5. Bródnowska – jednokierunkowa w kierunku Szwedzkiej, zamiast skośnego parkowania na chodniku – równoległe na jezdni. 6. Kowieńska – jednokierunkowa w kierunku 11 listopada, rzucić auta na jezdnię (północna strona!), wytyczyć więcej miejsc parkingowych. 7. Kowelska – miejsca postojowe skośne lub równoległe (cel: uwolnić chodnik). 8. Strzelecka – jednokierunkowa w kierunku 11 listopada, miejsca równoległe po obu stronach, w miejscu zaplanowanego parkowania prostopadłego – przesunąć bliżej jezdni i uwolnić chodnik, Podobszar 6 1. Strzelecka - jednokierunkowa w kierunku 11 listopada, miejsca równoległe po obu stronach, w miejscu zaplanowanego parkowania prostopadłego – przesunąć bliżej jezdni i uwolnić chodnik. 2. Szwedzka – wyznaczyć pasy rowerowe. 3. Stalowa – precz ze skośnym parkowaniem!!! Tutaj trzeba uzupełnić nasadzenia na historycznej alei akacjowej, a nie wprowadzać auta na chodnik!!! 4. Al. Solidarności – prawy pas w kierunku centrum na parkowanie równoległe. 5. Środkowa – wyciągnąć z szuflady projekt z „Na_prawy ulic” i zrealizować. 6. Czyszowa – jednokierunkowa w kierunku północnym, rzucić auta z chodnika, parkowanie wyznaczyć jednostronnie skośne lub równoległe. 7. Wileńska – na odcinku Środkowa-Czyszowa zwęzić pasy i częściowo rzucić auta z chodnika, stworzyć zatoki postojowe. Na odcinku Czyszowa-Szwedzka – nie tworzyć legalnych miejsc na chodniku, stowrzyć z zakazem postoju i dla mieszkańców na jezdni (i tak będzie zaślepiena – mniejszy ruch).	11. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to droga o dużym natężeniu ruchu. Zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 12. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. Podobszar 5: 1. Wprowadzenie jednego kierunku nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych - jest to droga, gdzie na krótkim odcinku krzyżują się dwie inne ulice, co wpływa na ograniczenie możliwości wyznaczenia miejsc postojowych. Dodatkowo - dwa kierunki zapewniają pełną obsługę dla ul. Stolarskiej i Łębarskiej (drogi bez przejazdu). 2. Brak możliwości wyznaczenia miejsc - konieczność zapewnienia drogi pożarowej. 3. Brak możliwości wprowadzenia - droga bez przejazdu. 4. Wprowadzenie pasów rowerowych wiązałoby się z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 5. Na ul. Bródnowskiej zapewniono jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada – daje to możliwość wyjazdu w stronę południową, czego nie dają alternatywne połączenia z ul. 11 Listopada. 6. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) - jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Podobszar 6: 1. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) - jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. 2. Wprowadzenie pasów rowerowych wiązałoby się z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 3. Wprowadzono miejsca postojowe równoległe na całym odcinku ul. Stalowej. 4. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 5. Projekt przebudowy ul. Środkowej jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Środkowej zaprojektowano jeden kierunek ruchu i parkowanie głównie skośne na jezdni. 6. Na ul. Środkowej pozostawia się istniejącą organizację ruchu. Według stanu istniejącego jest to ulica jednokierunkowa w kierunku ul. Wileńskiej. Nie ma uzasadnienia dla zmiany kierunku ruchu. 7. Nie uwzględniono zawężenia pasów ruchu na ul. Wileńskiej (Środkowa – Czyszowa) - brak uzasadnienia dla zawężenia. Chodnik przy istniejącym parkowaniu na chodniku ma szerokość min. 2 m. Miejsca postojowe dla mieszkańców wyznaczono w projekcie tam, gdzie nie ma możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych stanowisk postojowych, a jest możliwość parkowania na zasadach ogólnych.
64d	Praga II oraz Szmulowizna z Michałowem 1. Bezwzględnie włączyć do SPPN!!!! 2. Uwzględnić uwagi mieszkańców ze spacerów. 3. Na Pradze II – zadbać o bezpieczeństwo pieszych!!! Przy licznych szkołach i przedszkolach zrobić wyniesione przejścia (zwłaszcza Brechta – Dąbrowszczaków), wprowadzić strefę 30 na całym obszarze, zrobić ulice jednokierunkowe na Brechta i Szanajcy. Rzucać auta z chodników (zwłaszcza na Brechta na odcinku od Namysłowskiej do Dąbrowszczaków)!!!! Po zrobieniu ulic jednokierunkowych wyznaczyć parkowanie równoległe na jezdni, pod żadnym pozorem na chodniku. Miejsca na podwórkach zabezpieczyć we współpracy z ZGN – powinny być tylko dla mieszkańców. Zrobić strefę śródmiejską tak, by parkowanie w okolicach zoo było płatne również w weekendy. 4. Na Szmulowiznie i Michałowie – płatne parkowanie w weekendy w okolicy Wyższej Szkoły na Kawęczyńskiej. Uwolnić chodniki od aut, wprowadzić ulice jednokierunkowe i tempo 30, zadbać o bezpieczeństwo pieszych. Po wprowadzeniu ulic jednokierunkowych wprowadzić parkowanie skośne na jezdni i uwolnić chodniki.	Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.
65	Jestem przeciwny strefie płatnego parkowania, ponieważ niczego to niezmieni. Miejsc parkingowych jest jak na lekarstwo. Mieszkańcy mają trudności z zaparkowaniem nie z powodu, że przyjezdni zajmują im miejsca tylko z ich braku. Stacja metra Szwedzka nie jest bardzo uczęszczaną. Zdanie moje wynika z obserwacji. Chwała Miastu za metro jest niebywałym ułatwieniem w komunikacji. Myślę że parking wielopoziomowy powinien się znaleźć w okolicach Targówka by zachęcić przyjezdnych do korzystania z komunikacji miejskiej.	Uwaga ogólna poza zakresem opracowania.
66	Jestem mieszkańcem dzielnicy ulicy Stalowej. Po zapoznaniu się z proponowanymi zmianami w związku z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania, chciałbym przedstawić poniższe uwagi. • Na wstępie - jestem gorącym zwolennikiem wprowadzenia SPPN na terenie całej Pragi, włączając w to teren Placu Hallera, Szmulek oraz okolic ZOO (w tym ostatnim przypadku rozważyłbym wprowadzenie opłat w weekendy, w podwyższonej taryfie śródmiejskiej) • Kategorycznie sprzeciwiam się pomysłowi wprowadzenia lub utrzymania skośnego parkowania gdziekolwiek na terenie Nowej Pragi. Doprowadzi to do znacznego pogorszenia jakości przestrzeni publicznej - rozjeżdżania chodników, nieporozumień które miejsca są równoległe, a które skośne i wtłoczenia większej ilości aut na lokalne uliczki. • Rozjeżdżanie chodników przez samochody i nielegalne parkowanie jest poważnym problemem. Proponuję by za pomocą słupków oraz elementów małej architektury miejskiej uniemożliwić kierowcom wjeżdżanie na chodniki. Niestety, musi to oznaczać fizyczne zablokowanie możliwości wjazdu na chodniki, gdyż obecnie kierowcy omijają wszystkie istniejące słupki i znaki, łamiąc płyty chodnikowe, zostawiając plamy oleju i niszcząc pozostałe robinie akacjowe • Zachęcam do wprowadzenia skrzyżowań równorzędnych w obrębie ulicy Stalowej, tak by zachęcić kierowców do obniżenia prędkości. W obecnej sytuacji samochody często pędzą ponad 80km/h, co w ubiegłych latach doprowadziło do kilku poważnych wypadków (w tym ze skutkiem śmiertelnym) • Namawiam by na lokalnych ulicach Nowej Pragi zakazać ruchu pojazdów powyżej 3,5 tony, w tym szczególnie autobusów skracających drogę do zajezdni przez ul. Stalową, zamiast wracać przez Al. Solidarności - generując niepotrzebny hałas i naruszając historyczną tkankę architektoniczną (kamienice się trzęsą!) • Proponuję by zintegrować plany przebudowy w związku SPPN z: a) realizacją zielonego skweru na skrzyżowaniu Stalowa / Inżynierska / 11 listopada (zwyćsi projekt budżetu obywatelskiego bodajże z 2015 roku) b) realizacją rozpyłtowania ul. Stalowej i nasadzenia krzewów oraz drzew • Projekt SPPN powinien uwzględnić przyszłą realizację zakładanych woonefów (Konopacka + Środkowa) • By obniżyć ruch tranzytowy przez ul. Stalową, proponuję rozważyć ruch jednokierunkowy na odcinku Stalowej między Czyszową a Szwedzką	1. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 2. Miejsca postojowe skośne wprowadza się przy drogach jednokierunkowych bądź drogach o dużej szerokości – zawsze z zachowaniem min. 2 m szerokości chodnika. 3. W ramach projektu zaproponowano ochronę chodników – szczególnie w obszarze przejść dla pieszych oraz skrzyżowań. 4. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie strefy tempo 30 jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 5. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie ograniczeń będzie rozważone w ramach odrębnego opracowania. 6. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN. Projekt nasadzeń zieleni na ul. Stalowej będzie koordynowany z projektowanymi zmianami w parkowaniu. 7. Projekt przebudowy ul. Środkowej i ul. Konopackiej jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Środkowej zaprojektowano jedne kierunek ruchu i parkowanie głównie skośne na jezdni. Na ul. Konopackiej wprowadza się parkowanie niemal wyłącznie na jezdni. 8. Nie wprowadzono – proponowane rozwiązanie wyeliminuje możliwość wjazdu w ul. Stalową z ul. Szwedzkiej co wygeneruje dodatkowy ruch na al. Solidarności, Wileńskiej, Inżynierskiej czy Czyszowej.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
67	Jako mieszkanka ulicy Stalowej, chciałam przedstawić poniższe uwagi związane z planami wprowadzenie strefy płatnego parkowania na Pradze. • Na wstępie - jestem gorącą zwolenniczką wprowadzenia SPPN na terenie całej Pragi, włączając w to teren Placu Hallera, Szmulek oraz okolic ZOO (w tym ostatnim przypadku rozważałabym wprowadzenie opłat w weekendy, w podwyższonej taryfie śródmiejskiej) • Kategorycznie sprzeciwiam się pomysłowi wprowadzenia lub utrzymania skośnego parkowania gdziekolwiek na terenie Nowej Pragi. Doprowadzi to do znacznego pogorszenia jakości przestrzeni publicznej - rozjeżdżania chodników, nieporozumień, które miejsca są równoległe, a które skośne i wtłoczenia większej ilości aut na lokalne uliczki. • Rozjeżdżanie chodników przez samochody i nielegalne parkowanie jest poważnym problemem. Proponuję by za pomocą słupków oraz elementów małej architektury miejskiej uniemożliwić kierowcom wjeżdżanie na chodniki. Niestety, musi to oznaczać fizyczne zablokowanie możliwości wjazdu na chodniki, gdyż obecnie kierowcy omijają wszystkie istniejące słupki i znaki, łamiąc płyty chodnikowe, zostawiając plamy oleju i niszcząc pozostałe robinie akacjowe • Zachęcam do wprowadzenia skrzyżowań równorzędnych w obrębie ulicy Stalowej, tak by zachęcić kierowców do obniżenia prędkości. W obecnej sytuacji samochody często pędzą ponad 80km/h, co w ubiegłych latach doprowadziło do kilku poważnych wypadków (w tym ze skutkiem śmiertelnym) • Namawiam by na lokalnych ulicach Nowej Pragi zakazać ruchu pojazdów powyżej 3,5 tony, w tym szczególnie autobusów skracających drogę do zajezdni przez ul. Stalową, zamiast wracać przez Al. Solidarności - generując niepotrzebny hałas i naruszając historyczną tkankę architektoniczną (kamienice się trzęsą!) • Proponuję by zintegrować plany przebudowy w związku SPPN z: a) realizacją zielonego skweru na skrzyżowaniu Stalowa / Inżynierska / 11 listopada (zwycięski projekt budżetu obywatelskiego bodajże z 2015 roku) b) realizacją rozpyłtowania ul. Stalowej nasadzenia krzewów oraz drzew • Projekt SPPN powinien uwzględnić przyszłą realizację zakładanych woonerfów (Konopacka + Środkowa) • By obniżyć ruch tranzytowy przez ul. Stalową, proponuję rozważyć ruch jednokierunkowy na odcinku Stalowej między Czynszową a Szwedzką	1. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 2. Miejsca postojowe skośne wprowadza się przy drogach jednokierunkowych bądź drogach o dużej szerokości – zawsze z zachowaniem min. 2 m szerokości chodnika. 3. W ramach projektu zaproponowano ochronę chodników – szczególnie w obszarze przejść dla pieszych oraz skrzyżowań. 4. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie strefy tempo 30 jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 5. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie ograniczeń będzie rozważone w ramach odrębnego opracowania. 6. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN. Projekt nasadzeń zieleni na ul. Stalowej będzie koordynowany z projektowanymi zmianami w parkowaniu. 7. Projekt przebudowy ul. Środkowej i ul. Konopackiej jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Środkowej zaprojektowano jedno kierunek ruchu i parkowanie głównie skośne na jezdni. Na ul. Konopackiej wprowadza się parkowanie niemal wyłącznie na jezdni. 8. Nie wprowadzono – proponowane rozwiązanie wyeliminuje możliwość wjazdu w ul. Stalową z ul. Szwedzkiej co wygeneruje dodatkowy ruch na al. Solidarności, Wileńskiej, Inżynierskiej czy Czynszowej.
68	przeczytałam na facebooku Miasto jest nasze iz pod tym emailem mozna wypowiedziec sie w ramach konsultacji społecznych na temat Strefy Płatnego Parkowaniana Pradze Polnoc. Dziękuję Panstwu za tą inicjatywę, która jako mieszkanka okolic Konesera, goraco popieram. dosc z niszczeniem nam trawników i chodników. Jednocześnie pragne wyrazic poparcie dla idei parkowania rownoległego. Dziękuję za wzięcie pod uwagę mojego głosu.	Projekt zakłada w głównej mierze wprowadzenie parkowania równoległego. Miejsca skośne bądź prostopadłe wyznaczono na drogach jednokierunkowych lub na drogach o znacznej szerokości.
69	W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi, dotyczącymi rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) na terenie Pragi i Woli, zgłaszam następujące postulaty: * SPPN na Pradze musi objąć całą dzielnicę, a przynajmniej Starą Pragę, Nową Pragę oraz Szmulowiznę - bez wyjątków w postaci placu Hallera czy okolic ul. Kawęczyńskiej. Strefa parkowania musi bazować na naturalnych granicach dzielnicy - w tej roli znakomicie sprawdzą się torowiska. * Okolice stacji metra, praskiego ZOO oraz "Konesera" powinny zostać objęte śródmiejską strefą płatnego parkowania, by dodatkowo zmniejszyć presję na sąsiednie ulice. * SPPN powinna objąć także Targówek Mieszkaniowy, zwłaszcza w okolicach nowych stacji metra - w przeciwnym przypadku bardzo prawdopodobne jest, że problemy z Pragi przeniosą się w tamten rejon. * Ceny postoju w SPPN powinny zostać podniesione co najmniej dwukrotnie - ich realna wartość od 2008 roku, tj. od czasu osiągnięcia maksymalnego (do niedawna ustawowego) pułapu, zupełnie przestała spełniać swoją funkcję z racji na rosnące pensje, inflację, liczbę pojazdów itd. Mieszkańcy, którzy posiadają abonament, nie odczują tej zmiany. * Mandat za brak biletu parkingowego powinien zostać podniesiony do maksymalnego możliwego pułapu (10% płacy minimalnej). Obecna wysokość mandatu jest zupełnie nieadekwatna do rzeczywistości, de facto skłaniając kierowców do łamania prawa (całodzienny postój w strefie kosztuje obecnie około 30 zł, mandat za brak biletu parkingowego wynosi raptem 50 zł, a liczba kontroli jest niewielka). * Miejsca parkingowe w SPPN powinny być wyznaczone 1) w całości na jezdni oraz 2) równoległe lub prostopadłe, wykluczając parkowanie w skosie bądź obejmujące część chodników. Czas skończyć z bezsensownym zwyczajem zabierania i tak wąskich chodników, skoro mnóstwo dróg lokalnych ma bardzo szerokie, zachęcające do szybkiej jazdy przekroje. Wyznaczone na jezdni miejsca parkingowe dają okazję do esowania osi jezdni, poprawiając bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu. W tym celu należy... * ... wprowadzać jak najwięcej ulic jednokierunkowych. To zwolni chodniki i poprawi bezpieczeństwo, a jednocześnie pozwoli zachować miejsca parkingowe. Na Pradze Północ jest co najmniej kilka ulic, które wymagają pilnego wdrożenia ruchu jednokierunkowego: Tarchomińska (w kierunku Białostockiej), Markowska (w kierunku Białostockiej), Brzeska (odcinek Białostocka - Żąbkowska, w kierunku tej drugiej ulicy). * Należy zaprzestać marnowania miejsca i przeprojektować źle zorganizowane ulice. Bardzo wiele ulic zostało zaplanowanych w kompletnie bezmyślny sposób - przykładem może być Białostocka. Pasy jezdni na tej praskiej ulicy o charakterze lokalnym mają po 5 metrów szerokości każdy (!), chodniki zaś - jak zwykle - zostały zrealizowane w minimalnej, dopuszczanej przepisami szerokości. Sposób parkowania prostopadłego na odc. Białostocka 11 - Markowska został jednak wdrożony tak, że nawet tego 1,5 metra chodnika realnie nie ma. Z kolei na odcinku Markowska - Brzeska miejsca parkingowe zostały wyznaczone na chodniku mimo, że ulica ma w tym miejscu po dwa kończące się pasy i barierkę między jezdniami. To kompletnie bezsensowne rozwiązanie - parkowanie w tym miejscu w całości możnaby przenieść na jezdnię. Następnym przykład: pl. Hallera - pasy na jednokierunkowych jezdniach otaczających ten plac mają po 8-9 metrów (sic!), a parkowanie i tak odbywa się na chodniku... Podobne absurdy występują na Jagiellońskiej, Szwedzkiej, Okrzei... Przykłady można mnożyć i mnożyć. Zmiany organizacji ruchu wdrażane w ramach poszerzania SPPN są doskonałą okazją do uporządkowania sytuacji poprzez przeniesienie miejsc postojowych na jezdnię.	1. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 2. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. 3. Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach. Obecnie nie ma planów rozszerzania SPPN na terenie Targówka. 4. i 5. Wysokość opłat za parkowanie jest regulowana przez Radę m.st. Warszawy, w oparciu o limity określone w Ustawie o drogach publicznych. 6. Miejsca postojowe skośne wprowadza się przy drogach jednokierunkowych bądź drogach o dużej szerokości – zawsze z zachowaniem min. 2 m szerokości chodnika. 7. W ramach projektu wprowadza się układ ulic jednokierunkowych. 8. Na ul. Jagiellońskiej oraz Szwedzkiej zaprojektowano miejsca postojowe na jezdni oraz zawężono ulice. Pozostałe ulice są poza zakresem opracowania.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Odpowiedź 2. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 3. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego oraz strefy tempo 30 jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 4. Tam gdzie to możliwe parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. Założeniem projektowym jest utrzymanie min. 2 m szerokości chodnika. 5. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasieńskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. 6. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN.	
Podobszar I: 1. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 2. ul. Targowa nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 3. Likwidacja pasów do skrętu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana. Nie przewiduje się zmian w organizacji parkowania na wskazanym odcinku. 4 i 5. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań. 6. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacznie na zwiększenie ilości miejsc postojowych. 7. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. 8. Znaczne ograniczenie liczby miejsc postojowych jest sprzeczne z założeniami projektu. Podobszar II i III: 1. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 2. Z uwagi na planowane wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Grodzieńskiej wprowadzenie jednego kierunku na wskazanym odcinku ul. Białostockiej znacznie utrudni obsługę komunikacyjną i zwiększy natężenie ruchu na ul. Grodzieńskiej. 3. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. Podobszar IV: 1. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 3. Uwzględniono na odc. od ul. Inżynierskiej do Zaokopowej; na odc. od Zaokopowej do ul. Konopackiej - po stronie południowej, po stronie północnej wydzielono pas do skrętu w prawo. Na odcinku od Targowej do Inżynierskiej zaprojektowano przekrój 1+2. W kierunku zachodnim zachowano dwa pasy ruchu, co wpływa pozytywnie na przepustowość skrzyżowania z ul. Targową, dodatkowo ułatwia to wjazd i wyjazd z miejsc postojowych. Podobszar V i VI: 1. Pasy ruchu zostaną zwężone, na jezdni będą wyznaczone miejsc do parkowania. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiązałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 2. Na chodniku po wschodniej stronie nie wyznaczono miejsc postojowych. 3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań. 4. Na ul. Stalowej zaprojektowano parkowanie równoległe.	
Na ul. Stalowej wprowadza się parkowanie równoległe ze względu na nasadzenia drzew planowane wzdłuż chodnika.	
Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.	

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
73	Chcę oddać swój głos w konsultacjach społecznych nt. strefy płatnego parkowania. Jestem za wprowadzeniem strefy płatnego parkowania i parkometrów na ulicy Stalowej, a nawet na całej Pradze Północ. Nie może być tak, że mieszkańcy nie mogą zaparkować swoich samochodów bo przyjezdni z podwarszawskich miejscowości przyjeżdżają i tu pozostawiają swoje auta i dalej jadą metrem do centrum.	Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.
74	Drogi ZETDEEMIE ! Zdecydowanie NIE przeciwko rozszerzeniu strefy płatnego parkowania na Pradze. Proszę oferować nam - mieszkańcom Pragi - inwestycje potrzebne wyłącznie nam. Skoro jest problem z parkowaniem to mogą pomóc tylko dwa rozwiązania: całkowity zakaz parkowania albo wykonanie brakujących parkingów. Proszę więc nie bawić się w archeologię parkowania (fotografie, słupki, wykresy, obserwacje, podglądanie, wiercenie dziur w chodnikach i stawianie jakiejś aparatury w nocy, zatrudnianie pilnowaczy tego kramu itp.) oraz nie marnować na nią czasu i pieniędzy. Środki te należy przeznaczyć na potrzebne nam dodatkowe miejsca do parkowania. Z poważaniem	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 opisanych problemów.
75	Proszę o uwzględnienie dwóch istotnych rzeczy, jeśli chodzi o strefą płatnego parkowania przy ul. Wileńskiej. Przypominam, że w budynku przy ul. Wileńskiej 18 znajduje się przychodnia. Zlokalizowana tam jest i nieprzerwanie działa od blisko 60 lat. Tymczasem podczas konsultacji okazało się, że na planach parkowania wzdłuż budynku Wileńska 18 nie przewidziano ani miejsca dla ew. karetki ani choćby jednego miejsca dla parkującej osoby niepełnosprawnej, a takich nie brakuje wśród pacjentów przychodni. Proszę zatem zaplanować takie miejsca, dla ew. karettek blisko wejścia na teren Wileńska 18, dla osoby niepełnosprawnej jak najbliższej skrzyżowania ze Szwedzką. Mój niepokój budzi zastanawiająco mało miejsc dla parkowanie osób niepełnosprawnych zaplanowanych w projekcie w kwartale Szwedzka, Wileńska, który miałem okazję oglądać i proszę o weryfikację tego projektu pod tym względem.	Projekt zakłada że min. 4% ogólnej liczby miejsc postojowych to miejsca dla osób niepełnosprawnych. Nie wyznacza się miejsc postojowych przy ul. Wileńskiej 18 (od strony al. Solidarności), gdyż brak jest infrastruktury na parking. Teren chodnika wokół przychodni znajduje się poza granicami dróg publicznych.
76a	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze I (Targowa - al. Solidarności - Markowska - linia średnicowa). Podobszar ten charakteryzuje się gęstą zabudową i dużą liczbą lokali usługowych. Znajduje się w nim obecnie tylko jeden skwer na skrzyżowaniu Żąbkowskiej i Brzeskiej, a ulice są w małym stopniu zadrzewione. Z tych powodów należy maksymalizować wygodę pieszych i szukać miejsca na nowe nasadzenia, przesuwając pojazdy z chodników na jezdnię. Można to uzyskać poprzez zważanie jezdni z dwóch pasów do jednego oraz zmianę organizacji ruchu. Dodatkowo takie ulice jak Targowa, Białostocka, Wierzyńska czy Markowska (na odc. ul. Żąbkowska – ul. Białostocka) powinny wejść w skład strefy tempo-30, w związku z deklaracjami władz miasta odnośnie jej utworzenia w śródmieściu Warszawy. Wdrożenie jednej zintegrowanej zmiany organizacji ruchu pozwoli obniżyć koszty oraz zmniejszyć ilość oznakowania: 1) Targowa - odcinek od granicy dzielnicy do CH Wileńska - wytyczenie miejsc równoległych na prawym pasie, gdzie jeszcze ich brakuje. Głównie od Muzeum Warszawskiej Pragi na północ; przy okazji zmian wytyczenie brakujących przejść dla pieszych na wysokości skrzyżowania z Żąbkowską oraz na wysokości Poczty, 2) Kępna (odcinek obok Muzeum Pragi) – należy wyznaczyć miejsca postojowe i włączyć do strefy, 3) Białostocka - odcinek od Targowej do Brzeskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i przeniesienie parkowania na jezdnię, b) w związku z sytuacją, iż obok znajduje się parking kubaturowy, należy wzdłuż Centrum Wileńska (na odcinku od przejścia dla pieszych do skrzyżowania z ulicą Brzeską) wytyczyć równoległe parkowanie, c) należy przybliżyć odcinek gdzie jest parkowanie skośne przy ulicy Targowej bliżej środka jezdni. Odzyskaną przestrzeń należy przeznaczyć na jednokierunkowe drogi rowerowe (projekt z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego – do dziś nie zrealizowany) oraz rozwiązanie ułatwiające przejazd rowerowy przez wlot skrzyżowania (realizacja zwycięskiego projektu z budżetu partycypacyjnego z 2017 r.: Poprawki i uzupełnienie na drogach dla rowerów po budowie Metra (ul. Targowa), d) na odcinku z obowiązującym parkowaniem równoległego należy wytyczyć pas rowerowy łączący się z drogą rowerową na ul. Targowej, f) w kierunku ul. Radzywińskiej powinien znaleźć się znak informacyjny zawierający informację o ilości wolnych miejsc parkingowych w CH Wileńska oraz w strefie (wyświetlacz), g) należy podjąć rozmowy z właścicielem CH Wileńska, tak aby parking był otwarty wcześniej niż jest otwarte centrum handlowe (np. od godziny 6:00). 4) skrzyżowanie ul. Brzeskiej z ul. Białostocką. a) należy zlikwidować sygnalizację świetlną i zastąpić ją tzw. mini-rondem przejezdnym (z przejazdem dla autobusów). Należy zawężać przejścia dla pieszych do jednego pasa ruchu tzw. uszami myszki-miki. Należy dołączyć zwycięski projekt pasów rowerowych z Budżetu Partycypacyjnego 2015 5) Białostocka - odcinek od Brzeskiej do Markowskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i wyznaczenie jednokierunkowego pasa rowerowego (zgodnie ze zwyciężskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego), b) likwidacja drugiego pasa w kierunku Radzywińskiej i wyznaczenie parkowania równoległego, na odcinku, na którym obecnie nie ma miejsc postojowych, c) przeniesienie parkowania w większym stopniu z chodnika na jezdnię dzięki wykorzystaniu zewnętrznego pasa ruchu, a najlepiej wprowadzenie parkowania równoległego. 6) Skrzyżowanie ul. Markowska – ul. Białostocka a) należy zamienić istniejące skrzyżowanie na tzw. mini-rondo (z możliwością przejazdu autobusów), analogicznie jak na ul. Kopernika. Należy wprowadzić azyl przez przeście, na którym go nie ma. Po północnej stronie wybudować łącznik drogi rowerowej do pasa rowerowego w stronę ul. Targowej (zgodnie z projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego),	Podobszar I: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. ul. Targowa nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 2. ul. Kępna nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 3. a. likwidacja pasów do skrótu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. nie przewiduje się zmian w organizacji parkowania na wskazanym odcinku. c. Projekt z budżetu obywatelskiego 2017 jest realizowany w ramach osobnego opracowania. d. wyznaczenie pasów rowerowych wykracza poza zakres prac związanych z poszerzeniem strefy SPPN f. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasieńskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. g. Garaż nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekazemy wniosek zarządcy garażu. 4. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań. 5. a. likwidacja pasów do skrótu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. i c. Planowana jest likwidacja drugiego pasa ruchu oraz wyznaczenie miejsc postojowych równoległych i skośnych. 6. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań.
76b	7) Markowska - odcinek od Białostockiej do Żąbkowskiej a) zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku północnym, b) po zawężeniu ulicy do jednego pasa można obustronnie wyznaczyć równoległe miejsca postojowe. 9) Brzeska - odcinek między Żąbkowską, a Kijowską a) przeniesienie samochodów na jezdnię - utworzenie obustronnego parkowania równoległego. 10) Brzeska - odcinek między Żąbkowską a Białostocką a) zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku południowym, b) po zawężeniu ulicy do jednego pasa można obustronnie wyznaczyć równoległe miejsca postojowe, 11) Kijowska - odcinek między Markowską, a Targową a) utworzenie zatoki parkingowej dla pojazdów parkujących skośnie w kierunku Targowej, b) utworzenie zatoki parkingowej dla pojazdów parkujących równoległe w kierunku Dworca Wschodniego, 12) Żąbkowska – odcinek brukowany – należy wdrożyć organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 13) Żąbkowska - odcinek między Brzeską a Markowską: a) parkowanie równoległe na ulicy (obustronne), b) wyznaczenie pasów rowerowych zgodnie ze zwyciężskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego.	7. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco na zwiększenie liczby miejsc postojowych. 9. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniem projektu. 10. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco zwiększenie liczby miejsc postojowych. 11. Projekt nie zakłada budowy dodatkowych zatok postojowych na ul. Kijowskiej. 12. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej przewidziano wyznaczenie parkowania równoległego po obu stronach ulicy. 13. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

ip	Treść uwagi	Odpowiedź
77	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze II (Markowska - al. Solidarności - Radzywińska - Żąbkowska). Podobszar ten charakteryzuje się dużą ilością zieleni osiedlowej, słabej jakości zielenią przyuliczną oraz układem ulic o dość wąskim przekroju. Tutaj często przyjeżdżają również goście m.in. Centrum Praskiego Koneser. Najważniejszym działaniem jest zabezpieczenie chodników oraz trawników przed parkującymi na nich samochodami. Należy również przemyśleć organizację ruchu, tak aby całkowicie uwolnić chodniki od samochodów i poprzez zawężanie ulic oraz zmianę organizacji ruchu na części ulic na jednokierunkowe, wytyczyć dodatkowe miejsca postojowe na jezdni. Ww zmiany pozwolą na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych oraz na dosadzanie w przyszłości drzew i niskiej zieleni. Należy całość tego obszaru objąć strefą tempo-30. Szczegółowe zmiany: 1) Białostocka - odcinek od Markowskiej do Grodzieńskiej: - tam gdzie parkowanie prostopadłe dostawić separator dla kół lub słupki na chodniku, gdyż auta dojeżdżają do końca zabierając miejsce pieszym. Rozważyć zamianę na parkowanie równoległe, 2) Grodzieńska - bardzo dobry pomysł ze zmianą na ulicę jednokierunkową, 3) Grodzieńska-Kosmowskiej – wyniesienie tarczy skrzyżowania, 4) Białostocka - odcinek od Grodzieńskiej do Radzywińskiej: - zmienić organizację ruchu na jednokierunkową w kierunku Radzywińskiej i wprowadzić parkowanie równoległe na jezdni, dzięki temu zostanie utworzona rezerwa na pasy rowerowe na jezdni. 5) Nieporęcka – wprowadzić organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 6) Tarchomińska – wprowadzić organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 7) Śnieżna – wytyczenie miejsc do parkowania równoległego po obu stronach ulicy, 8) Radzywińska – doszczelnienie parkowania (równoległe w jednym rzędzie na odcinku od Grodzieńskiej do nasypu kolejowego); - wytycznie przejścia dla pieszych na wlocie Otwockiej, - miejsca postojowe na jezdni na wysokości bazaru Szmulki, - osłupkowanie przejść dla pieszych (cała ulica), - montaż progów zwalniających przed przejściem dla pieszych na wysokości ul. Otwockiej, 9) Żąbkowska - odcinek od Korsaka do Markowskiej: - likwidacja drugiego pasa na jezdni oraz wyznaczenie pasów rowerowych zgodnie ze zwycięskim projektem z budżetu partycypacyjnego 2015.- Wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni zamiast skośnego na chodniku. W ten sposób tworzymy przestrzeń pod kolejne nasadzenia a także pas lub drogę dla rowerów i czynimy ulicę bezpieczniejszą i przyjaźniejszą mieszkańcom, - wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości Konesera, - włączenie do SPPN parkingu przy Żąbkowskiej 40.	Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. Przeanalizujemy możliwość zastosowania separatorów. Warunkiem jest dostępność rynkowa i możliwość techniczna zastosowania rozwiązań trwałych, niepodlegających bardzo szybkiej degradacji. 3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 4. Z uwagi na planowane wprowadzenie ruch jednokierunkowego na ul. Grodzieńskiej wprowadzenie jednego kierunku na wskazanym odcinku ul. Białostockiej znacznie utrudni obsługę komunikacyjną i zwiększy natężenie ruchu na ul. Grodzieńskiej. 5. i 6. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Nieporęckiej pozostawia się dotychczasową organizację parkowania, na ul. Tarchomińskiej wyznacza się parkowanie skośne i równoległe. 7. Szerokość ulicy i chodników nie pozwala wyznaczyć miejsc po obu stronach ulicy. 8. Na wskazanym odcinku wyznaczone jest parkowanie równoległe na jezdni. Przejście przy skrzyżowaniu z ul. Otwocką jest w stanie istniejącym. Na wysokości Bazaru Szmulki istnieje pas włączenia, nie ma możliwości skrócenia pasa. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu będzie analizowane w ramach odrębnego opracowania. 9. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Parking przy Żąbkowskiej 40 nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.
78	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze III (Żąbkowska – Radzywińska - Folwarczna- linia średnicowa - Markowska). W obszarze tym dominuje osiedle spółdzielcze Kijowska, które należy zabezpieczyć przed „uciekającymi” z SPPN samochodami. ZDM wspólnie z RSM Praga powinien zastanowić się nad optymalnym rozwiązaniem, z jednej strony zabezpieczeniem ulic wewnętrznych przed wjeżdżającymi samochodami nie-mieszkańców, a z drugiej strony zapewnić dojazd służbom oraz ich przejeżdżność w niektórych przypadkach (ciąg Korsaka-Tysiąclecia). Szczegółowe zmiany: 1) Żąbkowska - odcinek od Korsaka do Markowskiej: - likwidacja drugiego pasa na jezdni oraz wyznaczenie pasa rowerowego zgodnie z projektem z budżetu partycypacyjnego z pierwszej edycji, - wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni zamiast skośnego na chodniku. W ten sposób tworzymy przestrzeń pod kolejne nasadzenia oraz uspokajamy ruch, co czyni ulicę bezpieczniejszą, 2) Radzywińska – uporządkowanie parkowania pod bazarem Szmulki (miejsca postojowe dla dostawców) oraz budynkiem Fabryki na Pradze, 3) Folwarczna – progi zwalniające oraz poprawa oświetlenia na skrzyżowaniu z Kawęczyńską, 4) Kawęczyńska: – przełożenie kostki i kocich łbów na pasie jezdni w kierunku Żąbkowskiej – dzięki takiemu rozwiązaniu wytyczenie ok. 25 miejsc postojowych wzdłuż mis zieleni od Kawęczyńskiej 15/17 do bazaru Szmulki oraz uzyskanie wygodnego pasa do jazdy rowerem/wyciszającego przejazd samochodem, - ograniczenie wjazdów przez przejścia dla pieszych na chodnik (słupki), - korekta geometrii zatoki postojowej na wysokości bazaru Szmulki (tak by intuicyjnie parkować równoległe) – poszerzenie przejścia dla pieszych, - wyniesienie przejścia dla pieszych na wysokości Al. Tysiąclecia 151, - wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego wygodny przejazd rowerem w ciągu Folwarczna-Tysiąclecia-Kijowska, 5) Korsaka - należy pozostawić parkowanie równoległe na jezdni. 6) Kijowska - uzgodnienie kilku miejsc postojowych z PKP, które byłyby dostępne dla odwożących ludzi na dworzec (kiss & ride).	Podobszar III SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wewnętrzne tereny osiedlowe nie są drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 1. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. 2. Na wysokości Bazaru Szmulki istnieje pas włączenia, nie ma możliwości skrócenia pasa. 3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 4. Projekt nie przewiduje przebudowy jezdni i zmian w nawierzchni. W związku z tym nie planuje się zasadniczych zmian organizacji ruchu na ul. Kawęczyńskiej. 5. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniami projektu. Parkowanie w całości zostało wyznaczone na jezdni lub w zatokach. 6. Rozważymy testowo wprowadzenie takiego rozwiązania w SPPN. Zwracamy przy tym uwagę, że może to rodzić problemy z egzekwowaniem długości postoju i prowadzić do unikania opłat za parkowanie.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
79a	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze IV (Wybrzeże Helskie - Starzyńskiego - Jagiellońska - Ratuszowa - Konopacka - Solidarności). Jest on newralgicznym obszarem ze względu na wąską i gęstą siatkę ulic, obszar ZOO, który cieszy się zainteresowaniem osób spoza Pragi oraz kameralne, wpisane do rejestru zabytków osiedle Praga I, które wymaga specjalnego podejścia do parkowania. Z tego powodu wskazane jest zawężenie ulic (m.in. Wileńska) lub zamiana ich na jednokierunkowe i szukanie dodatkowych miejsc na jezdni. Z drugiej strony wąskie chodniki należałoby uwolnić od aut, by w przyszłości wprowadzić tam nasadzenia. Uwagi szczegółowe: 1) Jagiellońska (rondo Starzyńskiego - Szanajcy) - przeniesienie parkowania na jezdnię i zwężenie jezdni, - w kierunku północnym utworzenie zatoki, 2) Jagiellońska (Szanajcy - pl. Hallera) - wytyczenie miejsc równoległych w kierunku południowym kosztem zwężenia pasów jezdni, 3) Jagiellońska (pl. Hallera - Ratuszowa) - likwidacja prawoskrętu w Ratuszową w kierunku południowym i wytyczenie miejsc parkowania równoległego na jezdni 4) Ratuszowa (Wybrzeże Helskie-Inżynierska) - zmiana organizacji na jednokierunkową w kierunku wschodnim i wytyczenie równoległych miejsc postojowych po obu stronach jezdni, nie na chodniku, 5) Ratuszowa (Inżynierska - 11 Listopada) - likwidacja lewoskrętu w Inżynierską - pozwoli to na zwiększenie liczby miejsc na jezdni, - przeniesienie części miejsc postojowych na drugą stronę ulicy - pozwoli to na esowanie jezdni i zwiększy bezpieczeństwo 6) 11 Listopada (Targowa - Inżynierska) - likwidacja parkowania skośnego na chodniku - zostaje bardzo mało miejsca pieszym, zamiana skośnych miejsc na równoległe, - wprowadzenie zatok parkingowych równoległych zamiast parkowania na chodniku, 7) Stalowa - likwidacja parkowania skośnego i zatoki parkingowej na początku ulicy, - przeniesienie przystanku nocnego na początku ulicy, tak by można tam zrekompensować zmienioną organizację uwzględniającą zmianę miejsc skośnych na parkowanie równoległe, 8) Mała - zmiana org. ruchu na ulicę jednokierunkową, 9) Zaokopowa - zmiana org. ruchu na ulicę jednokierunkową, 10) Konopacka - wdrożyć gotową organizację ruchu z projektu Na_prawa ulic,	Podobszar IV: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. Wprowadza się parkowanie równoległe na jezdni po stronie zachodniej i w zatoce po stronie wschodniej. 2. Uwzględniono. 3. Nie uwzględniono – likwidacja pasa do prawoskrętu wpłynie negatywnie na przepustowość skrzyżowania (co wywoła zatory i długie oczekiwanie na przejazd przez skrzyżowanie) – rozwiązanie nieekonomiczne i nieefektywne. 4. Nie uwzględniono - ruch ul. Ratuszową w kierunku zachodnim zapewni kluczowe połączenie z Pragi-Północ Wybrzeżem Helskim w kierunku południowym, co jest znaczącym odciążeniem dla ul. Targowej, czy Jagiellońskiej. Na ulicy Ratuszowej wyznaczono miejsca równoległe z zachowaniem 2 m szerokości chodnika. 5. a) Nie uwzględniono - likwidacja pasa do lewoskrętu znacznie zmniejszy przepustowość skrzyżowania. b) wprowadzono – wyznaczono miejsca postojowe w taki sposób by wymusić „esowanie” przez jadących ul. Ratuszową. 6. a) Nie wprowadzono - utrzymuje się w projekcie stan istniejący. b) Nie uwzględniono – wprowadzenie zatok wymaga przebudowy ulicy co zwiększa koszty inwestycji. Wprowadzenie parkowania równoległego na chodniku pozwala na wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej (uzasadnione ekonomicznie) przy jednoczesnym zapewnieniu pieszym 2 m chodnika. 7.a. Na ul. Stalowej zaprojektowano parkowanie równoległe. b. Przeniesienie przystanku nie zwiększy liczby miejsc parkingowych ze względu na bliskość skrzyżowania (pas do prawoskrętu). 8 i 9. Wprowadzono ruch jednokierunkowy. 10. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Konopackiej wprowadza się parkowanie niemal wyłącznie na jezdni.
79b	11) Wileńska : - usunięcie wszystkich przystanków autobusowych dalekobieżnych (do rozważenia również przystanki miejskie) z ulicy, - zwężenie ulicy do jednego pasa w każdą stronę - wytyczenie miejsc równoległych bądź skośnych, jeśli będzie miejsce na jezdni, Po zaślepieniu ulicy przekrój 2x2 jest kompletnie nieuzasadniony. Nie ma też potrzeby, by auta parkowały na chodniku przy tak szerokiej jezdni. Obecne zmiany to podbudowa pod przyszłą rewitalizację ulicy. 12) św. Cyryla i Metodego – wytyczenie kontrapasa rowerowego zgodnie z projektem z budżetu partycypacyjnego z pierwszej edycji, 13) Targowa - (al. Solidarności - 11 Listopada) - wytyczenie miejsc na pasie do jazdy prosto. Nie ma potrzeby dwóch pasów w tym miejscu, 14) Inżynierska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową na odcinku Mała - Wileńska w kierunku południowym - pozwoli to na wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach ulicy, - usunięcie skośnych miejsc z chodnika zarówno od strony Wileńskiej, jak i Stalowej, - przesunięcie przystanku z Inżynierskiej na Dąbrowszczaków - pozwoli to na wytyczenie kolejnych miejsc na jezdni - kosztem pasa-zatoki w kierunku południowym, 15) Al. Solidarności - zawężenie ulicy w kierunku zachodnim: albo poprzez zwężenie pasów albo likwidację jednego pasa i wprowadzenie miejsc postojowych na prawym pasie. Poprawi to znacznie deficytowy bilans parkingowy dzielnicy i uspokoi ruch. Al. Solidarności jest obecnie gigantyczną barierą, która wraz z torami dzieli Pragę-Północ na pół i należy ją jak najszybciej ucywilizować. 16) Osiedle Praga I - wymaga współpracy ZDM i ZGN z mieszkańcami, by wprowadzić abonamenty dla mieszkańców i skuteczne egzekwowanie zakazu parkowania na podwórkach przez osoby nie mieszkające na osiedlu.	11. a) Usunięto dwa przystanki autobusowe z odc. Targowa – Inżynierska. Pozostawiono dwa przystanki. b) Uwzględniono na odc. od ul. Inżynierskiej do Zaokopowej; na odc. od Zaokopowej do ul. Konopackiej - po stronie południowej, po stronie północnej wydzielono pas do skrętu w prawo. Na odcinku od Targowej do Inżynierskiej zaprojektowano przekrój 1+2. W kierunku zachodnim zachowano dwa pasy ruchu, co wpływa pozytywnie na przepustowość skrzyżowania z ul. Targową, dodatkowo ułatwia to wjazd i wyjazd z miejsc postojowych. Zaprojektowane miejsca postojowe nie zawężają istniejących szerokości chodnika (odc. Targowa - Czyszowa). Chodnik za ul. Czyszową - po stronie południowej pozostawiono o szerokości 2 m. Przebudowa ul. Wileńskiej będzie osobnym zadaniem. 13. Nie uwzględniono ze względu na natężenie ruchu jakie występuje na ul. Targowej (także na odc. od al. Solidarności do ul. Inżynierskiej). Zajęcie zewnętrznego pasa pod miejsca postojowe może być powodem zatorów. 14. a) Nie uwzględniono – wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Inżynierskiej (odc. Stalowa – Mała) uniemożliwi jazdę z ul. Małej w kierunku północnym, dodatkowo nie przyniesie wyraźnego wzrostu miejsc postojowych, ze względu na bliską lokalizację dwóch skrzyżowań – z ul. Stalową i z ul. Małą. b) Nie uwzględniono – nie ma uzasadnienia dla likwidacji miejsc skośnych. W projekcie zachowuje się w tym zakresie stan istniejący, zapewniający swobodny ruch pieszych (chodnik min. 2 m szerokości) oraz pojazdów. c) Nie uwzględniono – przeniesienie przystanku z rejonu ul. 11 Listopada na ul. Dąbrowszczaków rozbije istniejący punkt przesiadkowy do przystanków tramwajowych przy ul. 11 Listopada. 15. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 16. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
80	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze V (11 Listopada - Szwedzka - Strzelecka). Jest to obszar, który charakteryzuje się gęstą zabudową, gęstą siatką wąskich ulic oraz deficytem zieleni przyulicznej oraz zwartej. Z drugiej strony, co wykazały badania, występuje tu nadmiar pojazdów i niski przyływ samochodów spoza obszaru. Aby zwiększyć możliwą przestrzeń na chodnikach oraz pod przyszłe nasadzenia, warto zastanowić się nad wyznaczeniem dodatkowego parkingu na wzór społecznego działającego przy skwerze Letnia/Kamienna. Optymalną lokalizacją są działki przy ul. Stolarskiej (za dawną piekarnią) lub na rogu Strzeleckiej/Szwedzkiej. Uwagi szczegółowe: 1) Letnia - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku Szwedzkiej - być może pozwoli to na wytyczenie dodatkowych miejsc parkingowych w okolicach Szwedzkiej, 2) Stolarska - wytyczenie dodatkowych miejsc "dla mieszkańców" na jezdni po stronie zachodniej ulicy. Ruch jest mały na tej ulicy, więc mimo dwukierunkowości ulicy, samochody będą mogły się mijać. 3) Łęborska - brak uwag 4) Kamienna : - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada, - przeniesienie parkowania z chodników na jezdnię - w szczególności 2 mp przy ul. Szwedzkiej. Jeśli parkowanie na chodniku miałyby zostać - to należy pozostawić minimum 2 metry szerokości dla pieszych, 5) Szwedzka – lokalizacjach miejsc postojowych po zachodniej stronie powoduje, że nie jest utrzymana 2-metrowa szerokość dla pieszych; na jezdni jezdni wyznaczyć pasy rowerowe (obustronne), 6) 11 Listopada – wprowadzenie parkowanie równoległego na odcinku Bródnowska-Letnia, 7) Bródnowska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku Szwedzkiej, - zmiana parkowania skośnego na chodniku na równoległe na jezdni (szczególnie przy prokuraturze), - możliwość parkowania poza dniami roboczymi/wieczorami na parkingu prokuratury, 8) Kowieńska - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada. Pozwoli to na przeniesienie pojazdów z chodnika na jezdnię (zwłaszcza po północnej stronie) i wytyczenie większej liczby miejsc parkingowych, 9) Kowelska - zamiana miejsc postojowych prostopadłych na skośne bądź równoległe, jeżeli skośne nie uwolnią przestrzeni na chodniku. Podobnie bliżej skrzyżowania z ul. Strzelecką, jeżeli skośne się zmieszczą po jednej stronie, można zamienić równoległe na skośne, jednak nie kosztem chodnika. 10) Strzelecka - zamiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada. - umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano parkowanie prostopadłe, przesunąć je bliżej jezdni, tak by zaparkowane auto mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik.	W ramach projektu nie przewiduje się budowy nowych parkingów poza pasem drogowym. 1. wprowadzenie jednego kierunku nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych - jest to droga gdzie na krótkim odcinku krzyżują się dwie inne ulice, co wpływa na ograniczenie możliwości wyznaczenia miejsc postojowych. Dodatkowo - dwa kierunki zapewniają pełną obsługę dla ul. Stolarskiej i Łęborskiej (drogi bez przejazdu). 2. nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ze względu na konieczność zapewnienia drogi pożarowej. 4. Nie wprowadzono – ul. Kamienna jest drogą bez przejazdu, nie ma możliwości wprowadzenia jednego kierunku ruchu. 5. Wprowadzane rozwiązania zapewniają zawsze min. 1,8 – 2 m chodnika dla pieszych. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiązałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i asyli dla pieszych. 6. Wprowadzono. 7.a) Na ul. Bródnowskiej zapewniono jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada – daje to bowiem możliwość wyjazdu w stronę południową, czego nie dają alternatywne połączenia z ul. 11 Listopada b) Projekt zakłada jeden kierunek ruchu co daje możliwość zastosowania parkowania skośnego – i dzięki temu jest możliwa maksymalizacja miejsc postojowych w strefie (rozwiązanie efektywne). c) Parking nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekażemy prośbę zarządcy terenu. 8. Nie uwzględniono - jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe będzie wiązało się to z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Ulica Kowieńska pozostaje dwukierunkowa ze względu na zapewnienie pełnej obsługi komunikacyjnej dla układu ulic jednokierunkowych: Kowelska/Śródkowa. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu wygeneruje dodatkowy ruch na ulicach układu podstawowego. 9. Na ul. Kowelskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu co umożliwi wprowadzenie miejsc postojowych skośnych przy jednoczesnym pozostawieniu chodnika dla pieszych o szerokości min. 2 m. 10. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Ulica Strzelecka pozostaje ulicą dwukierunkową – zapewnia to swobodną obsługę komunikacyjną dla układu ulic jednokierunkowych: Konopacka, Śródkowa, Kowelska.
81	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze VI (Konopacka - Strzelecka - tory kolejowe - Al. Solidarności). Jest to obszar, który będzie podlegał istotnym zmianom w niedługim czasie. Można przyjąć, że mieszkańcy nowego osiedla, które powstanie w miejscu zajezdni MZA, Tesco czy na terenie Stalowni będą mieli podziemne parkingi. Należy skupić się na uporządkowaniu parkowania w zabytkowej części podobszaru i utrzymaniu dobrych rozwiązań funkcjonujących np. na części ul. Stalowej – parkowanie równoległe na jezdni. Uwagi szczegółowe: 1) Strzelecka - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada; umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano parkowanie prostopadłe, przesunąć parkowanie bliżej jezdni, tak by auto zaparkowane mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik, 2) Szwedzka - wyznaczyć pasy rowerowe 3) Stalowa - likwidacja skośnego parkowania! Ta ulica wymaga uzupełnienia nasadzeń, a nie wprowadzania samochodów z powrotem na chodnik. To byłby duży krok wstecz, 4) Al. Solidarności - już teraz należy rozważać zmianę prawego pasa w kierunku centrum na parkowanie równoległe. Powstaje tam coraz więcej inwestycji i należałoby zapewnić miejsce postojowe, jak i uspokajać ruch, 5) Śródkowa - zrealizowanie projektu z programu rewitalizacji (Woonerf pracowni WXCA) 6) Czyszowa - zamiana organizacji na jednokierunkową w kierunku północnym, - przeniesienie pojazdów z chodnika na jezdnię; jeśli nie ma takiej możliwości, to wytyczenie jednostronnie miejsc skośnych, jeśli nie to równoległych. 7) Wileńska - na odcinku Śródkowa-Czyszowa - zawężenie pasów drogowych i częściowe przeniesienie pojazdów z chodnika. Wybudowanie zatok postojowych. - na odcinku Czyszowa - Szwedzka - zamiast wytyczenie legalnych miejsc kosztem chodnika, należy wytyczyć miejsca z zakazem postoju i tabliczką "nie dotyczy mieszkańców" na jezdni; 8) Równa – zaprojektowanie Woonerfu.	1. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne 2. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiązałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i asyli dla pieszych. 3. Wprowadzono miejsca postojowe równoległe na całym odcinku ul. Stalowej; 4. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 5. Projekt przebudowy ul. Śródkowej jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Śródkowej zaprojektowano jeden kierunek ruchu i parkowanie głównie skośne na jezdni. 6. Na ul. Czyszowej pozostawia się istniejącą organizację ruchu. Według stanu istniejącego jest to ulica jednokierunkowa w kierunku ul. Wileńskiej. Nie ma uzasadnienia dla zmiany kierunku ruchu. 7. Nie uwzględniono zawężenia pasów ruchu na ul. Wileńskiej (Śródkowa – Czyszowa) - brak uzasadnienia dla zawężenia. Chodnik dla pieszych przy istniejącym parkowaniu na chodniku ma zapewnioną szerokość min. 2 m. Miejsca postojowe dla mieszkańców wyznaczono w projekcie wyłącznie w obszarach, na których nie ma możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych stanowisk postojowych, a jest możliwość parkowania na zasadach ogólnych (zgodnie z zasadami ustawy Prawo o ruchu drogowym) – na ul. Wileńskiej na odc. od ul. Czyszowej do Szwedzkiej jest możliwość wprowadzenia miejsc postojowych pełnowymiarowych. 8. W ramach projektu nie przewiduje się przebudowy ulic. Zaprojektowano parkowanie prostopadłe na jezdni.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
82	przesyłam poniżej uwagi ogólne dotyczące zmian w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. 1. Popieram postulat poszerzenia granic SPPN na Pradze-Północ, 2. Strefa powinna objąć cały obszar Pragi-Północ w granicy wału kolejowego (linie średnicowa, gdańska, legionowska), tak by tworzyć czytelną granicę SPPN (zgodnie z propozycją wyrażoną we wniosku o konsultacje społeczne, pod którym podpisało się blisko 1400 mieszkańców i mieszkańek) – tym samym należy do SPPN włączyć również obszary Szmulowizny z Michałowem oraz osiedli Praga II i III, 3. Należy bezwzględnie uwzględnić przy wyznaczaniu SPPN organizację ruchu z projektów: Na_prawa ulic (Żąbkowska, Konopacka, Łochowska, Nieporęcka, Tarchomińska), projektów z budżetu obywatelskiego (szczególnie projekty rowerowe, w tym niezrealizowany projekt pasów z I edycji BP) oraz koncepcji rewitalizacyjnych (m.in. Na_prawa Zieleni), 4. Należy dążyć do objęcia części obszaru SPPN możliwością pobierania opłat również w weekendy (śródmiejska SPPN) – np. okolice Konesera, ZOO, Wyższa Szkoła Menedżerska i Bazylika przy Kawęczynskiej, 5. Należy wprowadzać rozwiązania uspokajające ruch i poprawiające bezpieczeństwo: esowanie jezdni, tempo 30, wyniesione skrzyżowania, ruch jednokierunkowy), 6. Należy wprowadzić identyfikatory mieszkańców dla podwórek, szczególnie tych w gestii ZGN, 7. Na granicy oraz w obszarze SPPN należy jak najszybciej dążyć do powstania systemu informacji parkingowej, zawierającego informacje o wolnych miejscach parkingowych na ogólnodostępnych parkingach kubaturowych, m.in. w CH Wileńska, Centrum Koneser, parking ul. Brzeska/Kijowska, parking Gołędzinów oraz na parkingach ZGN (które należy skomercjalizować), 8. Należy rozważyć otwarcie dla mieszkańców/przyjezdnych parkingów publicznych przy urzędach, np. parking przy Urzędzie Dzielnicy otwierać na weekendy w związku z wizytami w zoo, 9. Należy zwiększać bilans zieleni przyulicznej w ramach zmian przy okazji wdrażania SPPN, 10. Wydawanie abonamentów umożliwić również w AOM-ach ZGN, 11. Należy wytyczyć po kilka darmowych miejsc postojowych „dla klientów” przy miejscach użyteczności publicznej, takich jak np. przychodnie, 12. Należy wykorzystywać nowe inwestycje i budowane w ich ramach parkingi podziemne do ograniczania miejsc postojowych na powierzchni w pobliżu tych inwestycji. 13. Należy doszczelnić SPPN na obszarze, na którym już obowiązuje na Pradze-Północ, szczególnie w okolicy Portu Praskiego i Metra Stadion.	2. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 3. Projekty „Na_prawa ulic” i "Na_prawa zieleni" są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Są one na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem możliwym do wdrożenia. Projekty zakładają kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN. 4. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. 5. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 6. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 7. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. 8. Uwaga zostanie przekazana do zarządcy parkingu. 9. Tam gdzie to możliwe, planowane jest rozpyłtowanie powierzchni przed przejściem dla pieszych i wprowadzenie zieleni. 10. Obecnie wydawanie abonamentów mieszkańca odbywa się w 22 Punktach Obsługi Pasażera ZTM. Rozpatrywanie wniosków o abonament wymaga weryfikacji danych o zameldowaniu w Centralnym Repozytorium Bazy Danych o Ewidencji Ludności. Zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych, nie możemy powierzyć tego zadania ZGN. 11. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Lista pojazdów uprawnionych do darmowego postoju w SPPN nie obejmuje klientów lub interesantów. Parkowanie przy obiektach użyteczności publicznej jest ograniczone do czasu skorzystania z danego obiektu, a zatem stawka opłaty jest stosunkowo niska. Dla osób niepełnosprawnych parkowanie w miejscach uczęszczanych przez te osoby jest możliwe na koperach, zaś w całej SPPN jest darmowe dla posiadaczy karty N+. 12. Inwestor nowego budynku każdorazowo uzgadnia projekt budowlany wraz z bilansem miejsc postojowych, w celu uzyskania pozwolenia na budowę. Bilans miejsc postojowych musi być zapewniony w ramach działki budowlanej. Miejsca postojowe na ulicy nie wliczają się do bilansu. 13. Stale kontrolujemy oznakowanie istniejącej SPPN i dążymy do tego, aby strefa była maksymalnie szczelna. Przykłady możliwych zmian należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontaktu 19115.
83a	przesyłamy szczegółowe uwagi do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ dla poszczególnych podobszarów: I. Podobszar I (Targowa - al. Solidarności - Markowska - linia średnicowa) Podobszar ten charakteryzuje się gęstą zabudową i dużą liczbą lokali usługowych. Znajduje się w nim obecnie tylko jeden skwer na skrzyżowaniu Żąbkowskiej i Brzeskiej, a ulice są w małym stopniu zadrzewione. Z tych powodów należy maksymalizować wygodę pieszych i szukać miejsca na nowe nasadzenia, przesuwając pojazdy z chodników na jezdnię. Można to uzyskać poprzez zwężanie jezdni z dwóch pasów do jednego oraz zmianę organizacji ruchu. Dodatkowo takie ulice jak Brzeska, Białostocka, Wieczorkiewiczza czy Markowska (na odc. ul. Żąbkowska – ul. Białostocka) powinny wejść w skład strefy tempo-30, w związku z deklaracjami władz miasta odnośnie jej utworzenia w śródmieściu Warszawy. Wdrożenie jednej zintegrowanej zmiany organizacji ruchu pozwoli obniżyć koszty oraz zmniejszyć ilość oznakowania: 1) Targowa - odcinek od granicy dzielnicy do CH Wileńska - wytyczenie miejsc równoległych na prawym pasie, gdzie jeszcze ich brakuje. Głównie od Muzeum Warszawskiej Pragi na północ; przy okazji zmian wytyczenie brakujących przejść dla pieszych na wysokości skrzyżowania z Żąbkowską oraz na wysokości Poczty, 2) Kępna (odcinek obok Muzeum Pragi) – należy wyznaczyć miejsca postojowe i włączyć do strefy, 3) Białostocka - odcinek od Targowej do Brzeskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i przeniesienie parkowania na jezdnię, b) w związku z sytuacją, iż obok znajduje się parking kubaturowy, należy wzdłuż Centrum Wileńska (na odcinku od przejścia dla pieszych do skrzyżowania z ulicą Brzeską) wytyczyć równoległe parkowanie, c) należy przybliżyć odcinek gdzie jest parkowanie skośne przy ulicy Targowej bliżej środka jezdni. Odzyskaną przestrzeń należy przeznaczyć na jednokierunkowe drogi rowerowe (projekt z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego – do dziś nie zrealizowany) oraz rozwiązanie ułatwiające przejazd rowerowy przez wlot skrzyżowania (realizacja zwycięskiego projektu z budżetu partycypacyjnego z 2017 r.: Poprawki i uzupełnienie na drogach dla rowerów po budowie Metra (ul Targowa), d) na odcinku z obowiązującym parkowaniem równoległego należy wytyczyć pas rowerowy łączący się z drogą rowerową na ul. Targowej, f) w kierunku ul. Radzywińskiej powinien znaleźć się znak informacyjny zawierający informację o ilości wolnych miejsc parkingowych w CH Wileńska oraz w strefie (wyświetlacz), g) należy podjąć rozmowy z właścicielem CH Wileńska, tak aby parking był otwarty wcześniej niż jest otwarte centrum handlowe (np. od godziny 6:00). 4) skrzyżowanie ul. Brzeskiej z ul. Białostocką. a) należy zlikwidować sygnalizację świetlną i zastąpić ją tzw. mini-rondem przejezdnym (z przejazdem dla autobusów). Należy zawężyć przejścia dla pieszych do jednego pasa ruchu tzw. uszami myszki-miki. Należy dołączyć zwycięski projekt pasów rowerowych z Budżetu Partycypacyjnego 2015 5) Białostocka - odcinek od Brzeskiej do Markowskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i wyznaczenie jednokierunkowego pasa rowerowego (zgodnie ze zwycięskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego), b) likwidacja drugiego pasa w kierunku Radzywińskiej i wyznaczenie parkowania równoległego, na odcinku, na którym obecnie nie ma miejsc postojowych, c) przeniesienie parkowania w większym stopniu z chodnika na jezdnię dzięki wykorzystaniu zewnętrznego pasa ruchu, a najlepiej wprowadzenie parkowania równoległego. 6) Skrzyżowanie ul. Markowska – ul. Białostocka a) należy zamienić istniejące skrzyżowanie na tzw. mini-rondo (z możliwością przejazdu autobusów), analogicznie jak na ul. Kopernika. Należy wprowadzić azyl przez przejście, na którym go nie ma. Po północnej stronie wybudować łącznik drogi rowerowej do pasa rowerowego w stronę ul. Targowej (zgodnie z projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego),	Podobszar I: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. ul. Targowa nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 2. ul. Kępna nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 3. a. likwidacja pasów do skrętu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. nie przewiduje się zmian w organizacji parkowania na wskazanym odcinku. c. Projekt z budżetu obywatelskiego 2017 jest realizowany w ramach osobnego opracowania. d. wyznaczenie pasów rowerowych wykracza poza zakres prac związanych z poszerzeniem strefy SPPN f. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. g. Garaż nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekażemy wniosek zarządcy garażu. 4. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań. 5. a. likwidacja pasów do skrętu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. i c. Planowana jest likwidacja drugiego pasa ruchu oraz wyznaczenie miejsc postojowych równoległych i skośnych. 6. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
83b	7) Markowska - odcinek od Białostockiej do Żąbkowskiej a) zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku północnym, b) po zawężeniu ulicy do jednego pasa można obustronnie wyznaczyć równoległe miejsca postojowe. 9) Brzeska - odcinek między Żąbkowską, a Kijowską a) przeniesienie samochodów na jezdnie - utworzenie obustronnego parkowania równoległego. 10) Brzeska - odcinek między Żąbkowska a Białostocką a) zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku południowym, b) po zawężeniu ulicy do jednego pasa można obustronnie wyznaczyć równoległe miejsca postojowe, 11) Kijowska - odcinek między Markowską, a Targową a) utworzenie zatoki parkingowej dla pojazdów parkujących skośnie w kierunku Targowej, b) utworzenie zatoki parkingowej dla pojazdów parkujących równoległe w kierunku Dworca Wschodniego, 12) Żąbkowska – odcinek brukowany – należy wdrożyć organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 13) Żąbkowska - odcinek między Brzeską a Markowską: a) parkowanie równoległe na ulicy (obustronne), b) wyznaczenie pasów rowerowych zgodnie ze zwycięskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego. II. Podobszar II (Markowska - Al. Solidarności - Radzywińska – Żąbkowska) Podobszar ten charakteryzuje się dużą ilością zieleni osiedlowej, słabej jakości zielenią przyuliczną oraz układem ulic o dość wąskim przekroju. Tutaj często przyjeżdżają również goście m.in. Centrum Praskiego Koneser. Najważniejszym działaniem jest zabezpieczenie chodników oraz trawników przed parkującymi na nich samochodami. Należy również przemyśleć organizację ruchu, tak aby całkowicie uwolnić chodniki od samochodów i poprzez zawężanie ulic oraz zmianę organizacji ruchu na części ulic na jednokierunkowe, wytyczyć dodatkowe miejsca postojowe na jezdni. Ww zmiany pozwolą na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych oraz na dosadzanie w przyszłości drzew i niskiej zieleni. Należy całość tego obszaru objąć strefą tempo-30. Szczegółowe zmiany: 1) Białostocka - odcinek od Markowskiej do Grodzieńskiej: - tam gdzie parkowanie prostopadłe dostawić separator dla kół lub słupki na chodniku, gdyż auta dojeżdżają do końca zabierając miejsce pieszym. Rozważyć zamianę na parkowanie równoległe, 2) Grodzieńska - bardzo dobry pomysł ze zmianą na ulicę jednokierunkową, 3) Grodzieńska-Kosmowskiej – wyniesienie tarczy skrzyżowania, 4) Białostocka - odcinek od Grodzieńskiej do Radzywińskiej: - zmienić organizację ruchu na jednokierunkową w kierunku Radzywińskiej i wprowadzić parkowanie równoległe na jezdni, dzięki temu zostanie utworzona rezerwa na pasy rowerowe na jezdni.+B97:E98	7. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco na zwiększenie liczby miejsc postojowych. 9. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniem projektu. 10. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco zwiększenie liczby miejsc postojowych. 11. Projekt nie zakłada budowy dodatkowych zatok postojowych na ul. Kijowskiej. 12. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej przewidziano wyznaczenie parkowania równoległego po obu stronach ulicy. 13. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. Podobszar II: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. Przeanalizujemy możliwość zastosowania separatorów. Warunkiem jest dostępność rynkowa i możliwość techniczna zastosowania rozwiązań trwałych, niepodlegających bardzo szybkiej degradacji. 3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 4. Z uwagi na planowane wprowadzenie ruch jednokierunkowego na ul. Grodzieńskiej wprowadzenie jednego kierunku na wskazanym odcinku ul. Białostockiej znacznie utrudni obsługę komunikacyjną i zwiększy natężenie ruchu na ul. Grodzieńskiej.
83c	5) Nieporecka – wprowadzić organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 6) Tarchomińska – wprowadzić organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 7) Śnieżna – wytyczenie miejsc do parkowania równoległego po obu stronach ulicy, 8) Radzywińska – doszczelnienie parkowania (równoległe w jednym rzędzie na odcinku od Grodzieńskiej do nasypu kolejowego); - wytycznie przejścia dla pieszych na wlocie Otwockiej, - miejsca postojowe na jezdni na wysokości bazaru Szmulki, - osłupkowanie przejść dla pieszych (cała ulica), - montaż progów zwalniających przed przejściem dla pieszych na wysokości ul. Otwockiej, 9) Żąbkowska - odcinek od Korsaka do Markowskiej: - likwidacja drugiego pasa na jezdni oraz wyznaczenie pasów rowerowych zgodnie ze zwycięskim projektem z budżetu partycypacyjnego 2015.- Wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni zamiast skośnego na chodniku. W ten sposób tworzymy przestrzeń pod kolejne nasadzenia a także pas lub drogę dla rowerów i czynimy ulicę bezpieczniejszą i przyjaźniejszą mieszkańcom, - wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości Konesera, - włączenie do SPPN parkingu przy Żąbkowskiej 40. III. Podobszar III (Żąbkowska – Radzywińska - Folwarczna- linia średnicowa - Markowska) W obszarze tym dominuje osiedle spółdzielcze Kijowska, które należy zabezpieczyć przed „uciekającymi” z SPPN samochodami. ZDM wspólnie z RSM Praga powinien zastanowić się nad optymalnym rozwiązaniem, z jednej strony zabezpieczeniem ulic wewnętrznych przed wjeżdżającymi samochodami nie-mieszkańców, a z drugiej strony zapewnić dojazd służbom oraz ich przejeżdżność w niektórych przypadkach (ciąg Korsaka-Tysiąclecia). Szczegółowe zmiany: 1) Żąbkowska - odcinek od Korsaka do Markowskiej: - likwidacja drugiego pasa na jezdni oraz wyznaczenie pasa rowerowego zgodnie z projektem z budżetu partycypacyjnego z pierwszej edycji, - wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni zamiast skośnego na chodniku. W ten sposób tworzymy przestrzeń pod kolejne nasadzenia oraz uspokajamy ruch, co czyni ulicę bezpieczniejszą, 2) Radzywińska – uporządkowanie parkowania pod bazarem Szmulki (miejsca postojowe dla dostawców) oraz budynkiem Fabryki na Pradze, 3) Folwarczna – progi zwalniające oraz poprawa oświetlenia na skrzyżowaniu z Kawęczynską,	5. i 6. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Nieporeckiej pozostawia się dotychczasową organizację parkowania, na ul. Tarchomińskiej wyznacza się parkowanie skośnie i równoległe. 7. Szerokość ulicy i chodników nie pozwala wyznaczyć miejsc po obu stronach ulicy. 8. Na wskazanym odcinku wyznaczone jest parkowanie równoległe na jezdni. Przejście przy skrzyżowaniu z ul. Otwocką jest w stanie istniejącym. Na wysokości Bazaru Szmulki istnieje pas włączenia, nie ma możliwości skrócenia pasa. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu będzie analizowane w ramach odrębnego opracowania. 9. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Parking przy Żąbkowskiej 40 nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. Podobszar III SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wewnętrzne tereny osiedlowe nie są drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 1. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. 2. Na wysokości Bazaru Szmulki istnieje pas włączenia, nie ma możliwości skrócenia pasa. 3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
83d	4) Kawęczyńska: – przełożenie kostki i kocich łbów na pasie jezdni w kierunku Żąbkowskiej – dzięki takiemu rozwiązaniu wytyczenie ok. 25 miejsc postojowych wzdłuż mis zieleni od Kawęczyńskiej 15/17 do bazaru Szmulki oraz zyskanie wygodnego pasa do jazdy rowerem/wyciszającego przejazd samochodem, - ograniczenie wjazdów przez przejścia dla pieszych na chodnik (słupki), - korekta geometrii zatoki postojowej na wysokości bazaru Szmulki (tak by intuicyjnie parkować równolegle) – poszerzenie przejścia dla pieszych, - wyniesienie przejścia dla pieszych na wysokości Al. Tysiąclecia 151, - wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego wygodny przejazd rowerem w ciągu Folwarczna-Tysiąclecia-Kijowska, 5) Korsaka - należy pozostawić parkowanie równoległe na jezdni. 6) Kijowska - uzgodnienie kilku miejsc postojowych z PKP, które byłyby dostępne dla odwożących ludzi na dworzec (kiss & ride). IV. Podobszar IV (Wybrzeże Helskie - Starzyńskiego - Jagiellońska - Ratuszowa - Konopacka – Al. Solidarności) Jest on niewralgicznym obszarem ze względu na wąską i gęstą siatkę ulic, obszar ZOO, który cieszy się zainteresowaniem osób spoza Pragi oraz kameralne, wpisane do rejestru zabytków osiedle Praga I, które wymaga specjalnego podejścia do parkowania. Z tego powodu wskazane jest zawężenie ulic (m.in. Wileńska) lub zamiana ich na jednokierunkowe i szukanie dodatkowych miejsc na jezdni. Z drugiej strony wąskie chodniki należałoby uwolnić od aut, by w przyszłości wprowadzić tam nasadzenia. Uwagi szczegółowe: 1) Jagiellońska (rondo Starzyńskiego - Szanajcy) - przeniesienie parkowania na jezdnię i zwężenie jezdni, - w kierunku północnym utworzenie zatoki, 2) Jagiellońska (Szanajcy - pl. Hallera) - wytyczenie miejsc równoległych w kierunku południowym kosztem zwężenie pasów jezdni, 3) Jagiellońska (pl. Hallera - Ratuszowa) - likwidacja prawoskrętu w Ratuszową w kierunku południowym i wytyczenie miejsc parkowania równoległego na jezdni 4) Ratuszowa (Wybrzeże Helskie-Inżynierska) - zmiana organizacji na jednokierunkową w kierunku wschodnim i wytyczenie równoległych miejsc postojowych po obu stronach jezdni, nie na chodniku, 5) Ratuszowa (Inżynierska - 11 Listopada) - likwidacja lewoskrętu w Inżynierską - pozwoli to na zwiększenie liczby miejsc na jezdni, - przeniesienie części miejsc postojowych na drugą stronę ulicy - pozwoli to na esowanie jezdni i zwiększy bezpieczeństwo 6) 11 Listopada (Targowa - Inżynierska) - likwidacja parkowania skośnego na chodniku - zostaje bardzo mało miejsca pieszym, zamiana skośnych miejsc na równoległe, - wprowadzenie zatok parkingowych równoległych zamiast parkowania na chodniku,	4. Projekt nie przewiduje przebudowy jezdni i zmian w nawierzchni. W związku z tym nie planuje się zasadniczych zmian organizacji ruchu na ul. Kawęczyńskiej. 5. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniem projektu. Parkowanie w całości zostało wyznaczone na jezdni lub w zatokach. 6. Rozważymy testowo wprowadzenie takiego rozwiązania w SPPN. Zwracamy przy tym uwagę, że może to rodzić problemy z egzekwowaniem długości postoju i prowadzić do unikania opłat za parkowanie. Podobszar IV: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. Wprowadza się parkowanie równoległe na jezdni po stronie zachodniej i w zatoce po stronie wschodniej. 2. Uwzględniono. 3. Nie uwzględniono – likwidacja pasa do prawoskrętu wpłynie negatywnie na przepustowość skrzyżowania (co wywoła zatory i długie oczekiwanie na przejazd przez skrzyżowanie) – rozwiązanie nieekonomiczne i nieefektywne. 4. Nie uwzględniono - ruch ul. Ratuszową w kierunku zachodnim zapewnia kluczowe połączenie z Pragi-Północ Wybrzeżem Hel skim w kierunku południowym, co jest znaczącym obciążeniem dla ul. Targowej, czy Jagiellońskiej. Na ulicy Ratuszowej wyznaczono miejsca równoległe z zachowaniem 2 m szerokości chodnika. 5. a) Nie uwzględniono - likwidacja pasa do lewoskrętu znacznie zmniejszy przepustowość skrzyżowania. b) wprowadza się – wyznaczono miejsca postojowe w taki sposób by wymusić „esowanie” przez jadących ul. Ratuszową. 6. a) Nie wprowadzono - utrzymuje się w projekcie stan istniejący. b) Nie uwzględniono – wprowadzenie zatok wymaga przebudowy ulicy co zwiększa koszty inwestycji. Wprowadzenie parkowania równoległego na chodniku pozwala na wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej (uzasadnione ekonomicznie) przy jednoczesnym zapewnieniu pieszym 2 m chodnika.
83e	7) Stalowa - likwidacja parkowania skośnego i zatoki parkingowej na początku ulicy, - przeniesienie przystanku nocnego na początku ulicy, tak by można tam zrekompensować zmienioną organizację uwzględniającą zamianę miejsc skośnych na parkowanie równoległe, 8) Mała - zmiana org. ruchu na ulicę jednokierunkową, 9) Zaokopowa - zmiana org. ruchu na ulicę jednokierunkową, 10) Konopacka - wdrożyć gotową organizację ruchu z projektu Na_prawa ulic, 11) Wileńska : - usunięcie wszystkich przystanków autobusowych dalekobieżnych (do rozważenie również przystanki miejskie) z ulicy, - zwężenie ulicy do jednego pasa w każdą stronę - wytyczenie miejsc równoległych bądź skośnych, jeśli będzie miejsce na jezdni, Po zaślepieniu ulicy przekrój 2x2 jest kompletnie nieuzasadniony. Nie ma też potrzeby, by auta parkowały na chodniku przy tak szerokiej jezdni. Obecne zmiany to podbudowa pod przyszłą rewitalizację ulicy. 12) św. Cyryla i Metodego – wytyczenie kontrapasa rowerowego zgodnie z projektem z budżetu partycypacyjnego z pierwszej edycji, 13) Targowa - (al. Solidarności - 11 Listopada) - wytyczenie miejsc na pasie do jazdy prosto. Nie ma potrzeby dwóch pasów w tym miejscu, 14) Inżynierska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową na odcinku Mała - Wileńska w kierunku południowym - pozwoli to na wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach ulicy, - usunięcie skośnych miejsc z chodnika zarówno od strony Wileńskiej, jak i Stalowej, - przesunięcie przystanku z Inżynierskiej na Dąbrowszczaków - pozwoli to na wytyczenie kolejnych miejsc na jezdni - kosztem pasa-zatoki w kierunku południowym, 15) Al. Solidarności - zawężenie ulicy w kierunku zachodnim: albo poprzez zwężenie pasów albo likwidację jednego pasa i wprowadzenie miejsc postojowych na prawym pasie. Poprawi to znacznie deficytowy bilans parkingowy dzielnicy i uspokoi ruch. Al. Solidarności jest obecnie gigantyczną barierą, która wraz z torami dzieli Pragę-Północ na pół i należy ją jak najszybciej ucywilizować. 16) Osiedle Praga I - wymaga współpracy ZDM i ZGN z mieszkańcami, by wprowadzić abonamenty dla mieszkańców i skuteczne egzekwowanie zakazu parkowania na podwórkach przez osoby nie mieszkające na osiedlu. 17) Wybrzeże Helskie – weekendowe wyłączenie jednego pasa do parkowania dla osób odwiedzających ZOO.	7.a. Na ul. Stalowej zaprojektowano parkowanie równoległe. b. Przeniesienie przystanku nie zwiększy liczby miejsc parkingowych ze względu na bliskość skrzyżowania (pas do prawoskrętu). 8 i 9. Wprowadzono ruch jednokierunkowy. 10. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Konopackiej wprowadza się parkowanie niemal wyłącznie na jezdni. 11. a) Usunięto dwa przystanki autobusowe z odc. Targowa – Inżynierska. Pozostawiono dwa przystanki. b) Uwzględniono na odc. od ul. Inżynierskiej do Zaokopowej; na odc. od Zaokopowej do ul. Konopackiej - po stronie południowej, po stronie północnej wydzielono pas do skrętu w prawo. Na odcinku od Targowej do Inżynierskiej zaprojektowano przekrój 1+2. W kierunku zachodnim zachowano dwa pasy ruchu, co wpływa pozytywnie na przepustowość skrzyżowania z ul. Targową, dodatkowo ułatwia to wjazd i wyjazd z miejsc postojowych. Zaprojektowane miejsca postojowe nie zawężają istniejących szerokości chodnika (odc. Targowa - Czyszowa). Chodnik za ul. Czyszową - po stronie południowej pozostawiono o szerokości 2 m. Przebudowa ul. Wileńskiej będzie osobnym zadaniem. 13. Nie uwzględniono ze względu na natężenie ruchu jakie występuje na ul. Targowej (także na odc. od al. Solidarności do ul. Inżynierskiej). Zajęcie zewnętrznego pasa pod miejsca postojowe może być powodem zatorów. 14. a) Nie uwzględniono – wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Inżynierskiej (odc. Stalowa – Mała) uniemożliwi jazdę z ul. Małej w kierunku północnym, dodatkowo nie przyniesie wyraźnego wzrostu miejsc postojowych, ze względu na bliską lokalizację dwóch skrzyżowań – z ul. Stalową i z ul. Małą. b) Nie uwzględniono – nie ma uzasadnienia dla likwidacji miejsc skośnych. W projekcie zachowuje się w tym zakresie stan istniejący, zapewniający swobodny ruch pieszych (chodnik min. 2 m szerokości) oraz pojazdów. c) Nie uwzględniono – przeniesienie przystanku z rejonu ul. 11 Listopada na ul. Dąbrowszczaków rozbija istniejący punkt przesiadkowy do przystanków tramwajowych przy ul. 11 Listopada. 15. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 16. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 17. Pozostawia się obecną organizację ruchu. SPPN nie funkcjonuje w weekendy.

ych udostępnioma została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
83f	V. Podobszar V (11 Listopada - Szwedzka - Strzelecka) Jest to obszar, który charakteryzuje się gęstą zabudową, gęstą siatką wąskich ulic oraz deficytem zieleni przyulicznej oraz zwartej. Z drugiej strony, co wykazały badania, występuje tu nadmiar pojazdów i niski przyptyw samochodów spoza obszaru. Aby zwiększyć możliwą przestrzeń na chodnikach oraz pod przyszłe nasadzenia, warto zastanowić się nad wyznaczeniem dodatkowego parkingu na wzór społecznego działającego przy skwerze Letnia/Kamienna. Optymalną lokalizacją są działki przy ul. Stolarskiej (za dawną piekarnią) lub na rogu Strzeleckiej/Szwedzkiej. Uwagi szczegółowe: 1) Letnia - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku Szwedzkiej - być może pozwoli to na wytyczenie dodatkowych miejsc parkingowych w okolicach Szwedzkiej, 2) Stolarska - wytyczenie dodatkowych miejsc "dla mieszkańców" na jezdni po stronie zachodniej ulicy. Ruch jest mały na tej ulicy, więc mimo dwukierunkowości ulicy, samochody będą mogły się mijać. 3) Łębowska - brak uwag 4) Kamienna : - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada, - przeniesienie parkowania z chodników na jezdnię - w szczególności 2 mp przy ul. Szwedzkiej. Jeśli parkowanie na chodniku miałyby zostać - to należy pozostawić minimum 2 metry szerokości dla pieszych, 5) Szwedzka – lokalizacjach miejsc postojowych po zachodniej stronie powoduje, że nie jest utrzymana 2-metrowa szerokość dla pieszych; na jezdni jezdni wyznaczyć pasy rowerowe (obustronne), 6) 11 Listopada – wprowadzenie parkowanie równoległego na odcinku Bródnowska-Letnia, 7) Bródnowska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku Szwedzkiej, - zmiana parkowania skośnego na chodniku na równoległe na jezdni (szczególnie przy prokuraturze), - możliwość parkowania poza dniami/roboczymi/wieczorami na parkingu prokuratury, 8) Kowieńska - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada. Pozwoli to na przeniesienie pojazdów z chodnika na jezdnię (zwłaszcza po północnej stronie) i wytyczenie większej liczby miejsc parkingowych, 9) Kowelska - zamiana miejsc postojowych prostopadłych na skośne bądź równoległe, jeżeli skośne nie uwolnią przestrzeni na chodniku. Podobnie bliżej skrzyżowania z ul. Strzelecką, jeżeli skośne się zmieszczą po jednej stronie, można zamienić równoległe na skośne, jednak nie kosztem chodnika. 10) Strzelecka - zamiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada. - umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano parkowanie prostopadłe, przesunąć je bliżej jezdni, tak by zaparkowane auto mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik.	W ramach projektu nie przewiduje się budowy nowych parkingów poza pasem drogowym. 1. wprowadzenie jednego kierunku nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych - jest to droga gdzie na krótkim odcinku krzyżują się dwie inne ulice, co wpływa na ograniczenie możliwości wyznaczenia miejsc postojowych. Dodatkowo - dwa kierunki zapewniają pełną obsługę dla ul. Stolarskiej i Łęborskiej (drogi bez przejazdu). 2. nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ze względu na konieczność zapewnienia drogi pożarowej. 4. Nie wprowadzono – ul. Kamienna jest drogą bez przejazdu, nie ma możliwości wprowadzenia jednego kierunku ruchu. 5. Wprowadzane rozwiązania zapewniają zawsze min. 1,8 – 2 m chodnika dla pieszych. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiązałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 6. Wprowadzono. 7.a) Na ul. Bródnowskiej zapewniono jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada – daje to bowiem możliwość wyjazdu w stronę południową, czego nie dają alternatywne połączenia z ul. 11 Listopada b) Projekt zakłada jeden kierunek ruchu co daje możliwość zastosowania parkowania skośnego – i dzięki temu jest możliwa maksymalizacja miejsc postojowych w strefie (rozwiązanie efektywne). c) Parking nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekażemy prośbę zarządcy terenu. 8. Nie uwzględniono - jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe będzie wiązało się to z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Ulica Kowieńska pozostaje dwukierunkowa ze względu na zapewnienie pełnej obsługi komunikacyjnej dla układu ulic jednokierunkowych: Kowelska/Środkowa. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu wygeneruje dodatkowy ruch na ulicach układu podstawowego. 9. Na ul. Kowelskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu co umożliwia wprowadzenie miejsc postojowych skośnych przy jednoczesnym pozostawieniu chodnika dla pieszych o szerokości min. 2 m. 10. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Ulica Strzelecka pozostaje ulicą dwukierunkową – zapewnia to swobodną obsługę komunikacyjną dla układu ulic jednokierunkowych: Konopacka, Środkowa, Kowelska.
83g	VI. Podobszar VI (Konopacka - Strzelecka - tory kolejowe - Al. Solidarności). Jest to obszar, który będzie podlegał istotnym zmianom w niedługim czasie. Można przyjąć, że mieszkańcy nowego osiedla, które powstanie w miejscu zajezdni MZA, Tesco czy na terenie Stalowni będą mieli podziemne parkingi. Należy skupić się na uporządkowaniu parkowania w zabytkowej części podobszaru i utrzymaniu dobrych rozwiązań funkcjonujących np. na części ul. Stalowej – parkowanie równoległe na jezdni. Uwagi szczegółowe: 1) Strzelecka - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada; umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano parkowanie prostopadłe, przesunąć parkowanie bliżej jezdni, tak by auto zaparkowane mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik, 2) Szwedzka - wyznaczyć pasy rowerowe 3) Stalowa - likwidacja skośnego parkowania! Ta ulica wymaga uzupełnienia nasadzeń, a nie wprowadzania samochodów z powrotem na chodnik. To byłby duży krok wstecz, 4) Al. Solidarności - już teraz należy rozważać zamianę prawego pasa w kierunku centrum na parkowanie równoległe. Powstaje tam coraz więcej inwestycji i należałoby zapewniać miejsce postojowe, jak i uspokajać ruch, 5) Środkowa - zrealizowanie projektu z programu rewitalizacji (Woonerf pracowni WXCA) 6) Czyszowa - zamiana organizacji na jednokierunkową w kierunku północnym, - przeniesienie pojazdów z chodnika na jezdnię; jeśli nie ma takiej możliwości, to wytyczenie jednostronnie miejsc skośnych, jeśli nie to równoległych. 7) Wileńska - na odcinku Środkowa-Czyszowa - zawężenie pasów drogowych i częściowe przeniesienie pojazdów z chodnika. Wybudowanie zatok postojowych. - na odcinku Czyszowa - Szwedzka - zamiast wytyczenie legalnych miejsc kosztem chodnika, należy wytyczyć miejsca z zakazem postoju i tabliczką "nie dotyczy mieszkańców" na jezdni; 8) Równa – zaprojektowanie Woonerfu. Stowarzyszenie „Porozumienie dla Pragi”	1. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne 2. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiązałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 3. Wprowadzono miejsca postojowe równoległe na całym odcinku ul. Stalowej; 4. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 5. Projekt przebudowy ul. Środkowej jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Środkowej zaprojektowano jedno kierunek ruchu i parkowanie głównie skośne na jezdni. 6. Na ul. Czyszowej pozostawia się istniejącą organizację ruchu. Według stanu istniejącego jest to ulica jednokierunkowa w kierunku ul. Wileńskiej. Nie ma uzasadnienia dla zmiany kierunku ruchu. 7. Nie uwzględniono zawężenia pasów ruchu na ul. Wileńskiej (Środkowa – Czyszowa) - brak uzasadnienia dla zawężenia – chodnik dla pieszych przy istniejącym parkowaniu na chodniku ma zapewnioną szerokość min. 2 m. Miejsca postojowe dla mieszkańców wyznaczono w projekcie wyłącznie w obszarach, na których nie ma możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych stanowisk postojowych, a jest możliwość parkowania na zasadach ogólnych (zgodnie z zasadami ustawy Prawo o ruchu drogowym) – na ul. Wileńskiej na odc. od ul. Czyszowej do Szwedzkiej jest możliwość wprowadzenia miejsc postojowych pełnowymiarowych. 8. W ramach projektu nie przewiduje się przebudowy ulic. Zaprojektowano parkowanie prostopadłe na jezdni.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres spnpnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
84	przesyłamy uwagi ogólne dotyczące zmian w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. 1. Popieramy postulat poszerzenia granic SPPN na Pradze-Północ, 2. Strefa powinna objąć cały obszar Pragi-Północ w granicy wału kolejowego (linie średnicowa, gdańska, legionowska), tak by tworzyć czytelną granicę SPPN (zgodnie z propozycją wyrażoną we wniosku o konsultacje społeczne, pod którym podpisało się blisko 1400 mieszkańców i mieszkanek) – tym samym należy do SPPN włączyć również obszary Szmulowizny z Michałowem oraz osiedli Praga II i III, 3. Należy bezwzględnie uwzględnić przy wyznaczaniu SPPN organizację ruchu z projektów: Na_prawa ulic (Ząbkowska, Konopacka, Łochowska, Nieporęcka, Tarchomińska), projektów z budżetu obywatelskiego (szczególnie projekty rowerowe, w tym niezrealizowany projekt pasów z I edycji BP) oraz koncepcji rewitalizacyjnych (m.in. Na_prawa Zieleni), 4. Należy dążyć do objęcia części obszaru SPPN możliwością pobierania opłat również w weekendy (śródmiejska SPPN) – np. okolice Konesera, ZOO, Wyższa Szkoła Menedżerska i Bazylika przy Kawęczyńskiej, 5. Należy wprowadzać rozwiązania uspokajające ruch i poprawiające bezpieczeństwo: esowanie jezdni, tempo 30, wyniesione skrzyżowania, ruch jednokierunkowy), 6. Należy wprowadzić identyfikatory mieszkańców dla podwórek, szczególnie tych w gestii ZGN, 7. Na granicy oraz w obszarze SPPN należy jak najszybciej dążyć do powstania systemu informacji parkingowej, zawierającego informacje o wolnych miejscach parkingowych na ogólnodostępnych parkingach kubaturowych, m.in. w CH Wileńska, Centrum Koneser, parking ul. Brzeska/Kijowska, parking Gołędzinów oraz na parkingach ZGN (które należy skomercjalizować), 8. Należy rozważyć otwarcie dla mieszkańców/przyjezdnych parkingów publicznych przy urzędach, np. parking przy Urzędzie Dzielnicy otwierać na weekendy w związku z wizytami w zoo, 9. Należy zwiększać bilans zieleni przyulicznej w ramach zmian przy okazji wdrażania SPPN, 10. Wydawanie abonamentów umożliwić również w AOM-ach ZGN, 11. Należy wytyczyć po kilka darmowych miejsc postojowych „dla klientów” przy miejscach użyteczności publicznej, takich jak np. przychodnie, 12. Należy wykorzystywać nowe inwestycje i budowane w ich ramach parkingi podziemne do ograniczania miejsc postojowych na powierzchni w pobliżu tych inwestycji. 13. Należy doszczelnić SPPN na obszarze, na którym już obowiązuje na Pradze-Północ, szczególnie w okolicy Portu Praskiego i Metra Stadion. 14. Należy dążyć do zmiany stanu dróg wewnętrznych poprzez ich przekwalifikowywanie na drogi publiczne, a tym samym włączanie do SPPN. 15. Należy dążyć do przekształcenia parkingu wielopoziomowego na Gołędzinowie (administruje nim ZGN Praga-Północ) w parking typu P&R. Stowarzyszenie Porozumienie dla Pragi	2. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 3. Projekty „Na_prawa ulic” i "Na_prawa zieleni" są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Są one na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem możliwym do wdrożenia. Projekty zakładają kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN. 4. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. 5. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 6. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 7. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. 8. Uwaga zostanie przekazana do zarządcy parkingu. 9. Tam gdzie to możliwe, planowane jest rozpyłtowanie powierzchni przed przejściami dla pieszych i wprowadzenie zieleni. 10. Obecnie wydawanie abonamentów mieszkańca odbywa się w 22 Punktach Obsługi Pasażera ZTM. Rozpatrywanie wniosków o abonament wymaga weryfikacji danych o zameldowaniu w Centralnym Repozytorium Bazy Danych o Ewidencji Ludności. Zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych, nie możemy powierzyć tego zadania ZGN. 11. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Lista pojazdów uprawnionych do darmowego postoju w SPPN nie obejmuje klientów lub interesantów. Parkowanie przy obiektach użyteczności publicznej jest ograniczone do czasu skorzystania z danego obiektu, a zatem stawka opłaty jest stosunkowo niska. Dla osób niepełnosprawnych parkowanie w miejscach uczęszczanych przez te osoby jest możliwe na koperach, zaś w całej SPPN jest darmowe dla posiadaczy karty N+. 12. Inwestor nowego budynku każdorazowo uzgadnia projekt budowlany wraz z bilansem miejsc postojowych, w celu uzyskania pozwolenia na budowę. Bilans miejsc postojowych musi być zapewniony w ramach działki budowlanej. Miejsca postojowe na ulicy nie wliczają się do bilansu. 13. Stale kontrolujemy oznakowanie istniejącej SPPN i dążymy do tego, aby strefa była maksymalnie szczelna. Przykłady możliwych zmian należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontaktu 19115.
85	jako mieszkańiec ul. Szanajcy postuluję rozszerzenie strefy płatnego parkowania o pozostałem części Nowej Pragi - osiedla Praga I, II oraz III, czyli do torów wzdłuż ul. Starzyńskiego. Już teraz zmagamy się tutaj z zalewem parkujących samochodów. Oczywiście duża ich część należy od mieszkańców, ale wiele też to ludzie przyjeżdżający tu do urzędów (US na Dąbrowszczaków, Urząd Wojewódzki na Brechta) czy do OSiR-ów, mimo tego że dzielnica jest doskonale skomunikowana liniami tramwajowymi, autobusowymi i niedrogłym metrem. Dodatkowo rozszerzenie strefy tylko o starą część Nowej Pragi, tak jak jest to proponowane, wypchnie samochody przyjezdnych (załatwiających tu swoje sprawy i zostawiających auta, by przesiąść się do metra) pod nasze domy. Już teraz wielu mieszkańców ma problemy z zaparkowaniem samochodu, a to się jeszcze pogorszy. Przy czym nie chodzi tylko o komfort kierowców, ale wszystkich mieszkańców, którzy już teraz pod oknami, na każdej, nawet najmniejszej uliczce mają mało estetyczny parking, a każde wyjście do sklepu czy na spacer oznacza konieczność przeciskania się pomiędzy samochodami. Trzeba to nieco ograniczyć i ucywilizować.	Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.
86	Uwagi 1. Przy okazji zmian organizacji ruchu wszystkie ulice jednokierunkowe (nowe, jaki i istniejące do tej pory) powinny stać się dwukierunkowe dla rowerów. 2. Przy okazji powinny powstać strefy ograniczonej prędkości tempo 30 wraz z fizycznym ograniczeniem prędkości. Oba postulaty są zgodne z Warszawską Polityką Mobilności i z zapowiedziami prezydenta Trzaskowskiego.	Wprowadzenie kontraruchu rowerowego oraz elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania.
87	w nawiązaniu do złożonego przez nasze stowarzyszenie wniosku o przeprowadzenie konsultacji społecznych dotyczących zmian w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na terenie dzielnicy Praga-Północ (podpisało się pod nim prawie 1400 mieszkańców i mieszkanek), a także deklaracji ZDM dotyczących możliwości poszerzenia obszaru analiz o Szmulowiznę z Michałowem oraz osiedla Praga II i III (informacje nt. temat podała m.in. Gazeta Wyborcza w artykule: Parkowanie w Warszawie. Nowe parkomaty na Pradzei Woli? "Za mało i za wolno", odczyt 1.05.2019) zwracamy się z wnioskiem o przeprowadzenie takich analiz oraz rozszerzenie Strefy na Pradze w sposób umożliwiający czytelne i proste dla odbiorcy określenie granic jej obowiązywania. Zgodnie ze złożonym przez nasze stowarzyszenie wnioskiem taką granicę obowiązywania SPPN na Pradze-Północ powinny wyznaczać linie kolejowe - gdańska, legionowska i trasa średnicowa – okalające rdzeń dzielnicy. Wyznaczona w taki sposób strefa odpowiadałaby dalszemu rozwojowi dzielnicy (m.in. planowana inwestycja mieszkaniowo-biurowa na terenie dawnej fabryki „Drucianki”, rewitalizacja Młyna Michła, czy stworzenie Centrum Lokalnego Plac Hallera i rewitalizacja kompleksu basenowego przy ul. Namysłowskiej), a także w uproszczeniu pokrywałaby się z ringiem obwodnicy śródmiejskiej na północnopraskim odcinku. Tym samym kierowcy przekraczający obwodnicę/wał kolejowy mieliby świadomość wjeżdżania do SPPN. Rozwiązanie takie niesie w związku z tym walor edukacyjno-informacyjny i obniża koszty tworzenia strefy związane z jej znakowaniem. Nieuwzględnienie ww. obszarów, już dziś generujących problemy ze znalezieniem wolnych miejsc parkingowych (Plac Hallera z ZOO, WSM i Bazylika przy ul. Kawęczyńskiej), w koncepcji rozszerzenia SPPN na Pradze-Północ rodzi poważne ryzyka dalszego pogarszania się sytuacji parkingowej na tych obszarach. Bliskość metra oraz dogodne połączenia innymi środkami komunikacji publicznej tych obszarów z resztą Warszawy będą stanowić wystarczający powód do unikania postoju w ograniczonym, sądząc po prezentowanych w trakcie konsultacji koncepcjach, obszarze funkcjonowania SPPN i pozostawiania samochodów właśnie na Szmulowiznie, Michałowie, czy w okolicach Pl. Hallera. Ten problem został również zdiagnozowany podczas 2 spacerów badawczych przeprowadzonych w ramach trwających obecnie konsultacji zmian w SPPN na Pradze-Północ. Biorąc powyższe pod uwagę wnioskujemy jak we wstępie. Zarząd Stowarzyszenia	Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
90	przesyłam poniżej uwagi ogólne dotyczące zmian w SPPN na Pradze-Północ. 1. Popieram postulat poszerzenia granic SPPN na Pradze-Północ, 2. Strefa powinna objąć cały obszar Pragi-Północ w granicy wału kolejowego, by tworzyć czytelną granicę SPPN (zgodnie z propozycją wyrażoną we wniosku o konsultacje społeczne, pod którym podpisało się blisko 1400 mieszkańców i mieszkańek) - należy włączyć także Pragę II, Pragę III, Szmulki, Michałów.. 3. Należy bezwzględnie uwzględnić przy wyznaczaniu SPPN organizację ruchu z projektów: Na_prawa ulic (Żąbkowska, Konopacka, Łochowska, Nieporęcka, Tarchomińska), projektów z budżetu obywatelskiego (szczególnie projekty rowerowe, w tym niezrealizowany projekt pasów z I edycji BP) oraz koncepcji rewitalizacyjnych (m.in. Na_prawa Zieleni), 4. Należy dążyć do objęcia części obszaru SPPN możliwością pobierania opłat również w weekendy (śródmiejska SPPN) – np. okolice Konesera, ZOO, Wyższa Szkoła Menedżerska i Bazylika przy Kawęczyńskiej, 5. Należy wprowadzać rozwiązania uspokajające ruch i poprawiające bezpieczeństwo: esowanie jezdni, tempo 30, wyniesione skrzyżowania (zwłaszcza w okolicach szkół i przedszkoli), ruch jednokierunkowy. 6. Należy wprowadzić identyfikatory mieszkańców dla podwórek. 7. Na granicy oraz w obszarze SPPN należy jak najszybciej dążyć do powstania systemu informacji parkingowej, zawierającego informacje o wolnych miejscach parkingowych na ogólnodostępnych parkingach kubaturowych, m.in. w CH Wileńska, Centrum Koneser, parking ul. Brzeska/Kijowska, parking Gołędzinów oraz na parkingach ZGN (które należy skomercjalizować), 8. Należy rozważyć otwarcie dla mieszkańców/przyjezdnych parkingów publicznych przy urzędach, np. parking przy Urzędzie Dzielnicy otwierać na weekendy w związku z wizytami w zoo, 9. Należy zwiększać bilans zieleni przyulicznej w ramach zmian przy okazji wdrażania SPPN, 10. Wydawanie abonamentów umożliwić również w AOM-ach ZGN, 11. Należy wykorzystywać nowe inwestycje i budowane w ich ramach parkingi podziemne do ograniczania miejsc postojowych na powierzchni w pobliżu tych inwestycji. 13. Należy doszczelnić SPPN na obszarze, na którym już obowiązuje na Pradze-Północ, szczególnie w okolicy Portu Praskiego i Metra Stadion.14. Należy dążyć do zmiany stanu dróg wewnętrznych poprzez ich przekwalifikowywanie na drogi publiczne, a tym samym włączanie do SPPN. 14. Należy dążyć do przekształcenia parkingu wielopoziomowego na Gołędzinowie (administruje nim ZGN Praga-Północ) w parking typu P&R.	2. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 3. Projekty „Na_prawa ulic” i "Na_prawa zieleni" są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Są one na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem możliwym do wdrożenia. Projekty zakładają kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN. 4. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. 5. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 6. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 7. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. 8. Uwaga zostanie przekazana do zarządcy parkingu. 9. Tam gdzie to możliwe, planowane jest rozpyłtowanie powierzchni przed przejściem dla pieszych i wprowadzenie zieleni. 10. Obecnie wydawanie abonamentów mieszkańca odbywa się w 22 Punktach Obsługi Pasażera ZTM. Rozpatrywanie wniosków o abonament wymaga weryfikacji danych o zameldowaniu w Centralnym Repozytorium Bazy Danych o Ewidencji Ludności. Zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych, nie możemy powierzyć tego zadania ZGN. 11. Inwestor nowego budynku każdorazowo uzgadnia projekt budowlany wraz z bilansem miejsc postojowych, w celu uzyskania pozwolenia na budowę. Bilans miejsc postojowych musi być zapewniony w ramach działki budowlanej. Miejsca postojowe na ulicy nie wliczają się do bilansu. 13. Stale kontrolujemy oznakowanie istniejącej SPPN i dążymy do tego, aby strefa była maksymalnie szczelna. Przykłady możliwych zmian należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontaktu 19115. 14. Uwaga zostanie przekazana do zarządcy parkingu.
91a	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze I (Targowa - al. Solidarność - Markowska - linia średnicowa). Podobszar ten ma obecnie tylko jeden skwer na skrzyżowaniu Żąbkowskiej i Brzeskiej, a ulice są w małym stopniu zadrzewione. Z tych powodów należy zadbać o wygodę pieszych i szukać miejsca na nowe nasadzenia, przesuwając pojazdy z chodników na jezdnię.Dodatkowo takie ulice jak Brzeska, Białostocka, Wieczorkiewicza czy Markowska (na odc. ul. Żąbkowska – ul. Białostocka) powinny wejść w skład strefy tempo-30. Wdrożenie jednej zintegrowanej zmiany organizacji ruchu pozwoli obniżyć koszty oraz zmniejszyć ilość oznakowania: 1) Targowa - odcinek od granicy dzielnicy do CH Wileńska - wytyczenie miejsc równoległych na prawym pasie, gdzie jeszcze ich brakuje. Głównie od Muzeum Warszawskiej Pragi na północ; przy okazji zmian wytyczenie brakujących przejść dla pieszych na wysokości skrzyżowania z Żąbkowską oraz na wysokości Poczty, 2) Kępna (odcinek obok Muzeum Pragi) – należy wyznaczyć miejsca postojowe i włączyć do strefy, 3) Białostocka - odcinek od Targowej do Brzeskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i przeniesienie parkowania na jezdnię, b) w związku z sytuacją, iż obok znajduje się parking kubaturowy, należy wzdłuż Centrum Wileńska (na odcinku od przejścia dla pieszych do skrzyżowania z ulicą Brzeską) wytyczyć równoległe parkowanie, c) należy przybliżyć odcinek gdzie jest parkowanie skośne przy ulicy Targowej bliżej środka jezdni. Odzyskaną przestrzeń należy przeznaczyć na jednokierunkowe drogi rowerowe (projekt z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego – do dziś nie zrealizowany) oraz rozwiązanie ułatwiające przejazd rowerowy przez wlot skrzyżowania (realizacja zwycięskiego projektu z budżetu partycypacyjnego z 2017 r.: Poprawki i uzupełnienie na drogach dla rowerów po budowie Metra (ul Targowa), d) na odcinku z obowiązującym parkowaniem równoległego należy wytyczyć pas rowerowy łączący się z drogą rowerową na ul. Targowej, f) w kierunku ul. Radzywińskiej powinien znaleźć się znak informacyjny zawierający informację o ilości wolnych miejsc parkingowych w CH Wileńska oraz w strefie (wyświetlacz), g) należy podjąć rozmowy z właścicielem CH Wileńska, tak aby parking był otwarty wcześniej niż jest otwarte centrum handlowe (np. od godziny 6:00). 4) skrzyżowanie ul. Brzeskiej z ul. Białostocką. a) należy zlikwidować sygnalizację świetlną i zastąpić ją tzw. mini-rondem przejezdnym (z przejazdem dla autobusów). Należy zawężyć przejścia dla pieszych do jednego pasa ruchu tzw. uszami myszki-miki. Należy dołączyć zwyciężski projekt pasów rowerowych z Budżetu Partycypacyjnego 2015 5) Białostocka - odcinek od Brzeskiej do Markowskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i wyznaczenie jednokierunkowego pasa rowerowego (zgodnie ze zwycięskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego), b) likwidacja drugiego pasa w kierunku Radzywińskiej i wyznaczenie parkowania równoległego, na odcinku, na którym obecnie nie ma miejsc postojowych, c) przeniesienie parkowania w większym stopniu z chodnika na jezdnię dzięki wykorzystaniu zewnętrznego pasa ruchu, a najlepiej wprowadzenie parkowania równoległego. 6) Skrzyżowanie ul. Markowska – ul. Białostocka a) należy zamienić istniejące skrzyżowanie na tzw. mini-rondo (z możliwością przejazdu autobusów), analogicznie jak na ul. Kopernika. Należy wprowadzić azyl przez przejście, na którym go nie ma. Po północnej stronie wybudować łącznik drogi rowerowej do pasa rowerowego w stronę ul. Targowej (zgodnie z projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego),	Podobszar I: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. ul. Targowa nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 2. ul. Kępna nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 3. a. likwidacja pasów do skrótu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. nie przewiduje się zmian w organizacji parkowania na wskazanym odcinku. c. Projekt z budżetu obywatelskiego 2017 jest realizowany w ramach osobnego opracowania. d. wyznaczenie pasów rowerowych wykracza poza zakres prac związanych z poszerzeniem strefy SPPN f. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. g. Garaż nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekażemy wniosek zarządcy garażu. 4. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań. 5. a. likwidacja pasów do skrótu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. i c. Planowana jest likwidacja drugiego pasa ruchu oraz wyznaczenie miejsc postojowych równoległych i skośnych. 6. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
94a	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze IV (Wybrzeże Helskie - Starzyńskiego - Jagiellońska - Ratuszowa - Konopacka - Solidarności). Jest on newralgicznym obszarem ze względu na wąską i gęstą siatkę ulic, obszar ZOO, który cieszy się zainteresowaniem osób spoza Pragi oraz kameralne, wpisane do rejestru zabytków osiedle Praga I, które wymaga specjalnego podejścia do parkowania. Z tego powodu wskazane jest zawężenie ulic (m.in. Wileńska) lub zamiana ich na jednokierunkowe i szukanie dodatkowych miejsc na jezdni. Z drugiej strony wąskie chodniki należałoby uwolnić od aut, by w przyszłości wprowadzić tam nasadzenia. Uwagi szczegółowe: 1) Jagiellońska (rondo Starzyńskiego - Szanajcy) - przeniesienie parkowania na jezdnię i zwężenie jezdni, - w kierunku północnym utworzenie zatoki, 2) Jagiellońska (Szanajcy - pl. Hallera) - wytyczenie miejsc równoległych w kierunku południowym kosztem zwężenie pasów jezdni, 3) Jagiellońska (pl. Hallera - Ratuszowa) - likwidacja prawoskrętu w Ratuszową w kierunku południowym i wytyczenie miejsc parkowania równoległego na jezdni 4) Ratuszowa (Wybrzeże Helskie-Inżynierska) - zmiana organizacji na jednokierunkową w kierunku wschodnim i wytyczenie równoległych miejsc postojowych po obu stronach jezdni, nie na chodniku, 5) Ratuszowa (Inżynierska - 11 Listopada) - likwidacja lewoskrętu w Inżynierską - pozwoli to na zwiększenie liczby miejsc na jezdni, - przeniesienie części miejsc postojowych na drugą stronę ulicy - pozwoli to na esowanie jezdni i zwiększy bezpieczeństwo 6) 11 Listopada (Targowa - Inżynierska) - likwidacja parkowania skośnego na chodniku - zostaje bardzo mało miejsca pieszym, zamiana skośnych miejsc na równoległe, - wprowadzenie zatok parkingowych równoległych zamiast parkowania na chodniku, 7) Stalowa - likwidacja parkowania skośnego i zatoki parkingowej na początku ulicy, - przeniesienie przystanku nocnego na początku ulicy, tak by można tam zrekompensować zmienioną organizację uwzględniającą zamianę miejsc skośnych na parkowanie równoległe, 8) Mała - zmiana org. ruchu na ulicę jednokierunkową, 9) Zaokopowa - zmiana org. ruchu na ulicę jednokierunkową, 10) Konopacka - wdrożyć gotową organizację ruchu z projektu Na_prawa ulic,	Podobszar IV: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. Wprowadza się parkowanie równoległe na jezdni po stronie zachodniej i w zatoce po stronie wschodniej. 2. Uwzględniono. 3. Nie uwzględniono – likwidacja pasa do prawoskrętu wpłynie negatywnie na przepustowość skrzyżowania (co wywoła zatory i długie oczekiwanie na przejazd przez skrzyżowanie) – rozwiązanie nieekonomiczne i nieefektywne. 4. Nie uwzględniono - ruch ul. Ratuszową w kierunku zachodnim zapewnia kluczowe połączenie z Pragi-Północ Wybrzeżem Hel skim w kierunku południowym, co jest znaczącym odciążeniem dla ul. Targowej, czy Jagiellońskiej. Na ulicy Ratuszowej wyznaczono miejsca równoległe z zachowaniem 2 m szerokości chodnika. 5. a) Nie uwzględniono - likwidacja pasa do lewoskrętu znacznie zmniejszy przepustowość skrzyżowania. b) wprowadzono – wyznaczono miejsca postojowe w taki sposób by wymusić „esowanie” przez jadących ul. Ratuszową. 6. a) Nie wprowadzono - utrzymuje się w projekcie stan istniejący. b) Nie uwzględniono – wprowadzenie zatok wymaga przebudowy ulicy co zwiększa koszty inwestycji. Wprowadzenie parkowania równoległego na chodniku pozwala na wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej (uzasadnione ekonomicznie) przy jednoczesnym zapewnieniu pieszym 2 m chodnika. 7.a. Na ul. Stalowej zaprojektowano parkowanie równoległe. b. Przeniesienie przystanku nie zwiększy liczby miejsc parkingowych ze względu na bliskość skrzyżowania (pas do prawoskrętu). 8 i 9. Wprowadzono ruch jednokierunkowy. 10. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Konopackiej wprowadza się parkowanie niemal wyłącznie na jezdni.
94b	11) Wileńska : - usunięcie wszystkich przystanków autobusowych dalekobieżnych (do rozważenie również przystanki miejskie) z ulicy, - zwężenie ulicy do jednego pasa w każdą stronę - wytyczenie miejsc równoległych bądź skośnych, jeśli będzie miejsce na jezdni, Po zaślepieniu ulicy przekrój 2x2 jest kompletnie nieuzasadniony. Nie ma też potrzeby, by auta parkowały na chodniku przy tak szerokiej jezdni. Obecne zmiany to podbudowa pod przyszłą rewitalizację ulicy. 12) św. Cyryla i Metodego – wytyczenie kontrapasa rowerowego zgodnie z projektem z budżetu partycypacyjnego z pierwszej edycji, 13) Targowa - (al. Solidarności - 11 Listopada) - wytyczenie miejsc na pasie do jazdy prosto. Nie ma potrzeby dwóch pasów w tym miejscu, 14) Inżynierska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową na odcinku Mała - Wileńska w kierunku południowym - pozwoli to na wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach ulicy, - usunięcie skośnych miejsc z chodnika zarówno od strony Wileńskiej, jak i Stalowej, - przesunięcie przystanku z Inżynierskiej na Dąbrowszczaków - pozwoli to na wytyczenie kolejnych miejsc na jezdni - kosztem pasa-zatoki w kierunku południowym, 15) Al. Solidarności - zawężenie ulicy w kierunku zachodnim: albo poprzez zwężenie pasów albo likwidację jednego pasa i wprowadzenie miejsc postojowych na prawym pasie. Poprawi to znacznie deficytowy bilans parkingowy dzielnicy i uspokoi ruch. Al. Solidarności jest obecnie gigantyczną barierą, która wraz z torami dzieli Pragę-Północ na pół i należy ją jak najszybciej ucywilizować. 16) Osiedle Praga I - wymaga współpracy ZDM i ZGN z mieszkańcami, by wprowadzić abonamenty dla mieszkańców i skuteczne egzekwowanie zakazu parkowania na podwórkach przez osoby nie mieszkające na osiedlu.	11. a) Usunięto dwa przystanki autobusowe z odc. Targowa – Inżynierska. Pozostawiono dwa przystanki. b) Uwzględniono na odc. od ul. Inżynierskiej do Zaokopowej; na odc. od Zaokopowej do ul. Konopackiej - po stronie południowej, po stronie północnej wydzielono pas do skrętu w prawo. Na odcinku od Targowej do Inżynierskiej zaprojektowano przekrój 1+2. W kierunku zachodnim zachowano dwa pasy ruchu, co wpływa pozytywnie na przepustowość skrzyżowania z ul. Targową, dodatkowo ułatwia to wjazd i wyjazd z miejsc postojowych. Zaprojektowane miejsca postojowe nie zawężają istniejących szerokości chodnika (odc. Targowa - Czynszowa). Chodnik za ul. Czynszową - po stronie południowej pozostawiono o szerokości 2 m. Przebudowa ul. Wileńskiej będzie osobnym zadaniem. 13. Nie uwzględniono ze względu na natężenie ruchu jakie występuje na ul. Targowej (także na odc. od al. Solidarności do ul. Inżynierskiej)). Zajęcie zewnętrznego pasa pod miejsca postojowe może być powodem zatorów. 14. a) Nie uwzględniono – wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Inżynierskiej (odc. Stalowa – Mała) uniemożliwi jazdę z ul. Małej w kierunku północnym, dodatkowo nie przyniesie wyraźnego wzrostu miejsc postojowych, ze względu na bliską lokalizację dwóch skrzyżowań – z ul. Stalową i z ul. Małą. b) Nie uwzględniono – nie ma uzasadnienia dla likwidacji miejsc skośnych. W projekcie zachowuje się w tym zakresie stan istniejący, zapewniający swobodny ruch pieszych (chodnik min. 2 m szerokości) oraz pojazdów. c) Nie uwzględniono – przeniesienie przystanku z rejonu ul. 11 Listopada na ul. Dąbrowszczaków rozbije istniejący punkt przesiadkowy do przystanków tramwajowych przy ul. 11 Listopada. 15. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 16. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
95	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze V (11 Listopada - Szwedzka - Strzelecka). Jest to obszar, który charakteryzuje się gęstą zabudową, gęstą siatką wąskich ulic oraz deficytem zieleni przyulicznej oraz zwartej. Z drugiej strony, co wykazały badania, występuje tu nadmiar pojazdów i niski przyptyw samochodów spoza obszaru. Aby zwiększyć możliwą przestrzeń na chodnikach oraz pod przyszłe nasadzenia, warto zastanowić się nad wyznaczeniem dodatkowego parkingu na wzór społecznego działającego przy skwerze Letnia/Kamienna. Optymalną lokalizacją są działki przy ul. Stolarskiej (za dawną piekarnią) lub na rogu Strzeleckiej/Szwedzkiej. Uwagi szczegółowe: 1) Letnia - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku Szwedzkiej - być może pozwoli to na wytyczenie dodatkowych miejsc parkingowych w okolicach Szwedzkiej, 2) Stolarska - wytyczenie dodatkowych miejsc "dla mieszkańców" na jezdni po stronie zachodniej ulicy. Ruch jest mały na tej ulicy, więc mimo dwukierunkowości ulicy, samochody będą mogły się mijać. 3) Łęborska - brak uwag 4) Kamienna : - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada, - przeniesienie parkowania z chodników na jezdnię - w szczególności 2 mp przy ul. Szwedzkiej. Jeśli parkowanie na chodniku miałoby zostać - to należy pozostawić minimum 2 metry szerokości dla pieszych, 5) Szwedzka – lokalizacjach miejsc postojowych po zachodniej stronie powoduje, że nie jest utrzymana 2-metrowa szerokość dla pieszych; na jezdni jezdni wyznaczyć pasy rowerowe (obustronne), 6) 11 Listopada – wprowadzenie parkowanie równoległego na odcinku Bródnowska-Letnia, 7) Bródnowska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku Szwedzkiej, - zmiana parkowania skośnego na chodniku na równoległe na jezdni (szczególnie przy prokuraturze), - możliwość parkowania poza dniami/roboczymi/wieczorami na parkingu prokuratury, 8) Kowieńska - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada. Pozwoli to na przeniesienie pojazdów z chodnika na jezdnię (zwłaszcza po północnej stronie) i wytyczenie większej liczby miejsc parkingowych, 9) Kowelska - zamiana miejsc postojowych prostopadłych na skośne bądź równoległe, jeżeli skośne nie uwolnią przestrzeni na chodniku. Podobnie bliżej skrzyżowania z ul. Strzelecką, jeżeli skośne się zmieszczą po jednej stronie, można zamienić równoległe na skośne, jednak nie kosztem chodnika. 10) Strzelecka - zamiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada. - umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano parkowanie prostopadłe, przesunąć je bliżej jezdni, tak by zaparkowane auto mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik.	W ramach projektu nie przewiduje się budowy nowych parkingów poza pasem drogowym. 1. wprowadzenie jednego kierunku nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych - jest to droga gdzie na krótkim odcinku krzyżują się dwie inne ulice, co wpływa na ograniczenie możliwości wyznaczenia miejsc postojowych. Dodatkowo - dwa kierunki zapewniają pełną obsługę dla ul. Stolarskiej i Łęborskiej (drogi bez przejazdu). 2. nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ze względu na konieczność zapewnienia drogi pożarowej. 4. Nie wprowadzono – ul. Kamienna jest drogą bez przejazdu, nie ma możliwości wprowadzenia jednego kierunku ruchu. 5. Wprowadzane rozwiązania zapewniają zawsze min. 1,8 – 2 m chodnika dla pieszych. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiązałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 6. Wprowadzono. 7.a) Na ul. Bródnowskiej zapewniono jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada – daje to bowiem możliwość wyjazdu w stronę południową, czego nie dają alternatywne połączenia z ul. 11 Listopada b) Projekt zakłada jeden kierunek ruchu co daje możliwość zastosowania parkowania skośnego – i dzięki temu jest możliwa maksymalizacja miejsc postojowych w strefie (rozwiązanie efektywne). c) Parking nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekażemy prośbę zarządcy terenu. 8. Nie uwzględniono - jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe będzie wiązało się to z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Ulica Kowieńska pozostaje dwukierunkowa ze względu na zapewnienie pełnej obsługi komunikacyjnej dla układu ulic jednokierunkowych: Kowelska/Środkowa. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu wygeneruje dodatkowy ruch na ulicach układu podstawowego. 9. Na ul. Kowelskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu co umożliwia wprowadzenie miejsc postojowych skośnych przy jednoczesnym pozostawieniu chodnika dla pieszych o szerokości min. 2 m. 10. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Ulica Strzelecka pozostaje ulicą dwukierunkową – zapewnia to swobodną obsługę komunikacyjną dla układu ulic jednokierunkowych: Konopacka, Środkowa, Kowelska.
96a	w ramach trwających konsultacji społecznych w sprawie rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego o część dzielnic Wola i Praga-Północ, zgłaszam następujące postulaty dotyczące ogólnych zasad wprowadzania zmian w organizacji ruchu, których postuluję przestrzegać podczas wprowadzania płatnego parkowania. 1. Ograniczać zakres stosowania znaków B-36 Uzasadnienie: Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (dalej: rswz), znak B-36 "zakaz zatrzymywania się" (rys. 3.2.37.1) stosuje się w celu wyeliminowania zatrzymania się na tych odcinkach drogi, na których nawet chwilowe unieruchomienie pojazdu może spowodować pogorszenie płynności ruchu, zmniejszenie przepustowości i wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu, oraz w pobliżu obiektów specjalnych [...]. Znak B-36 jako bardzo uciążliwy dla kierujących powinien być umieszczony jedynie w niezbędnych, uzasadnionych warunkami ruchu przypadkach. Zasadą powinien być ograniczony czas obowiązywania znaku. Ograniczenie zatrzymywania się powinno dotyczyć tylko godzin największego natężenia ruchu. Znak B-36 powinien być stosowany przede wszystkim w miastach, na ulicach układu podstawowego, prowadzących komunikację zbiorową autobusową lub trolejbusową oraz na wąskich ulicach dwukierunkowych o dużym natężeniu ruchu. Stanowczo zaznaczam, że w ewentualnej odpowiedzi na ten postulat nie interesuje mnie powtórzenie otrzymywanych dawniej różnymi kanałami wyjaśnień, że preferowany znak B-35 nie jest przestrzegany przez kierujących samochodami oraz że jego nieprzestrzeganie nie jest egzekwowane przez Straż Miejską ani Policję. Proszę pozostawić ten problem licznym osobom zgłaszającym nieprawidłowe parkowanie oraz skarżącym później niewłaściwą realizację zgłoszeń (tj. bez rzetelnego ustalania czasu postoju poprzez pozostawianie patrolu w miejscu zgłoszenia przez czas dłuższy niż 1 min.). Nie piszę, że samej Straży Miejskiej, ponieważ ona praktycznie niestety nie wykonuje interwencji własnych, wynikających z ujawniania przez patrole niezgłaszanych wcześniej wykroczeń. Dodatkowo postuluję, by na odcinkach dróg z zakazem zatrzymywania nie wyznaczać parkowania skośnego i prostopadłego. Albo należy zmienić znaki na zakazy postoju, albo stanowiska orientować równoległe do jezdni i wyposażać w skosy najazdowe i wyjazdowe, podobnie jak dla zatok przystankowych. Wjazd na miejsce postojowe i wyjazd z niego bez zatrzymywania się (zabronionego znakiem B-36) jest możliwy w przypadku zatok na maks. 2 pojazdy lub w przypadku równie krótkich odcinków pasów postojowych na jezdniach lub na chodnikach z niskimi krawężnikami. Między tymi odcinkami powinny być umieszczane urządzenia brd, obiekty małej architektury lub ogrodzona zieleni uniemożliwiająca parkowanie na nich. Przypominam, że konieczne do zaparkowania "nawet chwilowe unieruchomienie pojazdu może spowodować [...] wzrost zagrożenia bezpieczeństwa ruchu". Niebezpieczeństwo to jest niezależne od tego, czy takie chwilowe unieruchomienie podczas manewru parkowania w rejonie miejsc postojowych uznamy za wynikające z warunków ruchu lub z oznakowania (D-18), a więc legalne, czy też nie. Moim zdaniem nie. Parkowanie nie jest manewrem wynikającym z warunków ruchu, lecz tylko i wyłącznie z woli kierującego. Unieruchomienie pojazdu na jezdni przed cofnięciem na wolne stanowisko lub po wyjechaniu z niego tyłem jest więc złamaniem zakazu zatrzymywania (stanowi zatrzymanie na odcinku objętym zakazem). Jest więc czynem zabronionym. Miasto nie powinno dopuszczać do takich zagrożeń (faktycznych lub nawet tylko teoretycznych) i niezgodności z przepisami.	W projekcie zastosowano znaki B-36 oraz B-35 zgodnie z wytycznymi Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
96b	2. Zweryfikować lokalizację przejść dla pieszych Uzasadnienie:Zasady lokalizowania przejść dla pieszych zawarte w rswz określają, że przejścia w miastach należy wyznaczać w zasadzie tylko przez ulice układu podstawowego uznane za trasy z pierwszeństwem; przez pozostałe ulice dopuszcza się wyznaczanie przejść w rejonach szkół i innych obiektów, do których uczęszczają dzieci, lub zakładów przemysłowych, gdzie występuje duża koncentracja ruchu pieszych. W przypadku przejść zlokalizowanych na skrzyżowaniach, w sytuacjach wynikających z warunków ruchu można wyznaczyć przejścia nie na wszystkich wlotach. Sądzę, że nie tylko na skrzyżowaniach małych uliczek lokalnych, ale i na większości skrzyżowań dróg z pierwszeństwem z drugorzędnymi przecznicami warunki ruchu uzasadniają niewyznaczanie przejścia. Tymczasem przejścia są praktycznie na każdym skrzyżowaniu w komplecie (jeżeli nie, to brakuje często przejścia, którego wyznaczenie rsw nakazuje). Utrudnia to lokalizowanie nowych racjonalnych miejsc postojowych lub wymusza likwidowanie istniejących, ponieważ przyjęto, że odległość stanowisk od pasów musi wynosić aż 10 metrów, czyli tak, jak w przypadku parkowania poza wyznaczonymi miejscami. Dodatkowo przyjęto, że przejście dla pieszych prowadzące wzdłuż drogi z pierwszeństwem powinno być odsunięte od jezdni tej drogi. A tymczasem w wielu miejscach, gdzie ruch pojazdów w rejonie skrzyżowania jest mało intesywny i powolny, miejsce przechodzenia pieszych przez jezdnię może być bezpiecznie położone przy samej jezdni głównej (w osi chodnika), bez wyznaczania go znakami D-6 i P-10. Mogą też być bezpiecznie zlokalizowane przy takim miejscu stanowiska postojowe, w odległości kilku metrów od obniżenia krawężnika. Wyznaczanie stanowisk w takich miejscach pozwoli zminimalizować zjawisko zajmowania ich przez kierowców parkujących #tylkonachwile i chcących uniknąć opłaty za postój. Tacy ludzie są nie do wyłapania przez Straż Miejską, nawet przy silnym wsparciu społecznościowym. Uważam to za mało prawdopodobne nawet w przypadku podjęcia decyzji o przekazywaniu zdjęć nielegalnie zaparkowanych pojazdów uzyskanych dzięki planowanemu do wdrożenia zautomatyzowanemu systemowi kontroli SPPN. Moim zdaniem lepiej wyznaczyć miejsca postojowe w odległości kilku metrów od miejsca przekraczania jezdni przez pieszych a odcinek między parkingiem a takim "przejściem" wydzielić słupkami na chodniku lub na wysepce. Alternatywą jest odsuwanie parkingu od jezdni głównej o odległość wynikającą z odsunięcia pasów od jezdni głównej, szerokości przejścia plus #10m. Wtedy całą tę odległość trzeba wygradzać słupkami, a i tak znajdą się kierowcy wciskający się na P-21 lub inne niewykorzystywane przez typowe pojazdy fragmenty jezdni tuż przy pasach, w tym na na łukach skrzyżowań. Proszę więc tu o elastyczność w projektowaniu. 3. Zlikwidować dopuszczenie parkowania na chodnikach poza wyznaczonymi miejscami. Uzasadnienie: Tabliczki "Nie dotyczy chodnika", "Nie dotyczy zatoki" (tych drugich nie przewiduje nawet rswz, a mimo to są stosowane) są mylące dla kierujących pojazdami, którzy powszechnie myślą, że mogą parkować zaraz za taką tabliczką. Nie szukają miejsc, gdzie faktycznie można postawić pojazd z zachowaniem innych warunków wynikających z przepisów ogólnych. Z całą pewnością planowane do pozostawienia miejsca postoju "tylko dla mieszkańców" nie mogą obejmować niczym nie ograniczonych odcinków chodników. Wszystkie zatoki postojowe muszą być oznakowane w sposób zgodny z rswz. 4. Wyznaczać stanowiska postojowe w sposób zgodny z konstrukcją drogi Uzasadnienie: Analogicznie jak w przypadku zatok wspomnianych w p. 3, dopuszczenie parkowania w sposób inny niż przewidziany przez konstrukcję drogi lub pozostawianie kierowcom swobody wyboru sposobu parkowania niezależnie od miejsc konstrukcyjnie przewidzianych do parkowania jest dla kierowców mylące. Przykładowo po zachodniej stronie ulicy Okopowej parkowanie odbywa się nie równolegle w zatokach specjalnie kiedyś do tego wybudowanych, lecz na skos w poprzek tych zatok, w całości na chodniku obok zatok lub zupełnie poza zatokami. Parkingi zlokalizowane w pasie drogowym poza jezdniami i chodnikami także muszą posiadać miejsca postojowe wyznaczone co najmniej liniami P-18 a nie tylko np. "kostką o kontrastowym odcieniu". Najlepiej by było, żeby wszystkie powierzchnie wyznaczone do parkowania zostały ogrodzone słupkami U-12c lub innymi urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, obiektami małej architektury albo zielenią (ale także fizycznie chronioną przed rozjeżdżaniem).	2. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach odrębnego opracowania wprowadzane będą rozwiązania związane z uspokojeniem ruchu, wówczas również analizowana będzie liczba i lokalizacja przejść dla pieszych. 3. W ramach wprowadzenia SPPN wszystkie miejsca postojowe możliwe do wyznaczenia zostaną wyznaczone, za pomocą oznakowania zgodnego z przepisami. Tam, gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych, ale jest możliwość postoju auta zgodnie z przepisami ogólnymi, planowane jest wprowadzenie znaku B-35 z tabliczką wyłączającą z zakazu "mieszkańców" (posiadaczy odpowiedniego abonamentu). Parkujące w takich miejscach auta muszą być pozostawione zgodnie z przepisami. 4. Tam gdzie to możliwe, miejsca postojowe wyznacza się w sposób zgodny z geometrią drogi. W ramach projektu nie przewiduje się przebudowy zatok postojowych ani wymiany nawierzchni, ze względu na znaczny koszt takich działań.
96c	5. Wyznaczać stanowiska postojowe dla pojazdów o DMC przekraczającej 2,5 t. Uzasadnienie: W obecnym stanie prawnym pojazdy o DMC powyżej 2,5 t mają bardzo ograniczone możliwości zaparkowania. Samochody osobowe o takiej masie nie mogą stawać na stanowiskach ze sposobem ustawienia pojazdu wskazanym tabliczkami T-30. Na chodniki nie mogą wjeżdżać nawet kołami przedniej osi lub jednego boku. Jeszcze trudniej prawidłowo zaparkować samochody ciężarowe, które można umieszczać na chodniku tylko w miejscach wyznaczonych odpowiednimi znakami drogowymi. Niestety, znaków takich na warszawskich ulicach brak a pojazdów o DMC > 2,5 t ciągle przybywa. 6. Zwiększyć jezdnie dla większego bezpieczeństwa Uzasadnienie: Błędem zasadniczym dotychczas stosowanej metody działania jest niestosowanie środków zapobiegających parkowaniu na miejscach niewyznaczonych a możliwych do zajęcia bez znacznego utrudnienia ruchu samochodowego. Postuluję zaprzestanie pozostawiania takich miejsc. To wymaga zidentyfikowania nie tylko miejsc możliwych do zaparkowania legalnie (w przypadku nieustawienia zakazu postoju), ale i typowych miejsc postoju ewidentnie nielegalnego oraz miejsc dyskusyjnych, zwyczajowo ignorowanych przez służby kontrolne albo takich, na których wykazanie złamania przepisów wymaga sprzętu, którego Policja ani SM nie stosują (tj. np. miarki). Należy likwidować takie #naturalnemięscapostojowe nie tylko za pomocą zabudowy, lecz także poprzez przesuwanie wyznaczonych stanowisk w całości lub częściowo na jezdnię. Czasami jest to możliwe bez redukcji liczby samochodów możliwych do legalnego zaparkowania na danym odcinku drogi, ale bardzo proszę nie traktować tego kryterium jako nadrzędnego nad bezpieczeństwem. Szczególnie w rejonie przejść dla pieszych szerokość jezdni dwukierunkowej wynosząca 5,0 m powinna być przyjmowana nie jako minimalna, lecz jako maksymalna. Nie może dać się zaparkować przy krawężniku przy samych pasach w taki sposób, że dwa samochody jeszcze się obok mijają. Dodatkowo postuluję, by na odcinkach między przejściami dla pieszych i między skrzyżowaniami na uliczkach lokalnych oraz innych wymagających uspokojenia ruchu (lub ograniczenia zjawiska omijania korków) stosować celowe zwężenia do szerokości mniejszej niż 5,0 m. W przypadkach znaczącego wykorzystywania jezdni przez ruch ciężki zwężenia takie powinny być oznakowywane kombinacją B-31 / D-5. Najlepiej by było, gdyby przy okazji rozszerzania SPPN udało się na większą skalę wdrożyć naprzemienne parkowanie wymuszające wzajemne przepuszczanie się pojazdów jadących w przeciwnych kierunkach z jednoczesnym esowaniem toru jazdy. Miejsca postojowe tworzące "szykany" powinny być ograniczane wysepkami ze słupkami. 7. Wprowadzać możliwość dwukierunkowego ruchu rowerów na ulicach jednokierunkowych Uzasadnienie: Nie ma powodu nie ograniczać swobody ruchu rowerów lub pozostawiać istniejących ograniczeń co do kierunku jazdy na ulicach, gdzie nie jest to konieczne ze względów bezpieczeństwa, opisanych w znowelizowanym rswz. Przy okazji zmian organizacji ruchu wszystkie ulice jednokierunkowe (nowe, jaki i istniejące do tej pory) powinny stać się dwukierunkowe dla rowerów. 8. Wprowadzać strefy "Tempo 30" Uzasadnienie: Strefowe ograniczanie prędkości (znakami B-43) wraz z fizycznym ograniczeniem prędkości do 30 km/h zmniejszy liczbę potrzebnych znaków drogowych i zwiększy bezpieczeństwo ruchu. Należy przygotować i przedstawić do szczegółowych konsultacji plan stref "Tempo 30" obejmujących większe, spójne obszary o dużym natężeniu ruchu pojazdów i pieszych oraz o dużej liczbie skrzyżowań. Plan ten należy uwzględnić przy projektowaniu nowych organizacji ruchu na wszystkich odcinkach ulic znajdujących wewnątrz tych obszarów lub je przecinających.	5. Miejsca postojowe dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 t, ze względu na zwiększone wymiary pojazdów, powinny być wyznaczone wyłącznie na terenie posesji firm, jednostek, bądź osób fizycznych zgłaszających zapotrzebowanie na tego typu miejsce. W trakcie procesu projektowego nie otrzymano tego typu zgłoszeń. Pojazdy o DMC powyżej 2,5t mogą korzystać z miejsc postojowych na jezdni - które w projekcie wyznacza się w znacznej liczbie. 6. Zgodnie z wytycznymi Ministerstwa Infrastruktury i Gospodarki Morskiej (rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie) - zawężenie do min. 4 m mogą być objęte wyłącznie drogi dojazdowe. Dodatkowo, zarządca drogi ma obowiązek zapewnić by zarządzane przez niego drogi były w pełni przejezdne - m.in. ze względów bezpieczeństwa i ekonomiki transportu (przejazd służb ratowniczych). Biorąc pod uwagę powyższe nie wprowadza się w projekcie rozwiązań zawężających ulice dwukierunkowe do przekroju mniejszego niż 5 m. 7. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 8. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania.

ich udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Nistrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

lp	Treść uwagi	Odpowiedź
96d	9. Upowszechnić strefy zamieszkania Uzasadnienie: Na ulicach, również pojedynczych, na których w zasadzie odbywa się ruch tylko docelowy, przede wszystkim w osiedlach mieszkaniowych, w dzielnicach willowych i zabytkowych za szczególnie korzystną formę organizacji ruchu uważam strefy zamieszkania. W dzielnicach planowanych do objęcia SPPN jest wiele takich uliczek. W strefach zamieszkania można stosować punktowe przewężenia jezdni, w tym poprzez lokalizowanie miejsc postojowych bez zachowania przy nich jezdni o szerokości min. 5,0 m. 10. Uwzględnić zmiany, o które wcześniej wnioskowali mieszkańcy Uzasadnienie: Nie powinno być tak, że punktowe wnioski co do organizacji ruchu, licznie przecież składane wcześniej przez mieszkańców, zostaną teraz "zapomniane" z powodu wdrażania kompleksowych zmian na większych obszarach. Należy skatalogować wszystkie wnioski składane w ostatnich latach dla ulic planowanych do objęcia SPPN. Należy uwzględnić w projektach organizacji ruchu szczególnie te wnioski, które zostały uznane za zasadne, ale odłożone w czasie z powodu "konieczności opracowania projektu organizacji ruchu", "wyczerpania środków na zmiany organizacji ruchu w danym okresie budżetowym" itp. Absolutnie niedopuszczalne jest pomijanie przy opracowywaniu SOR wniosków wskazujących na niezgodności z przepisami w istniejącym oznakowaniu dróg i pozostawianie tego oznakowania bez zmian. 11. Zabezpieczać roślinność przed rozjeżdżaniem Zamiast przedstawiać uzasadnienie, proszę o wyciągnięcie wniosków z konsultacji społecznych przeprowadzonych przez Zarząd Zieleni, szczególnie w zakresie konieczności współdziałania z zarządcami dróg w zakresie organizacji ruchu. Moje m.in. wnioski w tej sprawie nie zostały uwzględnione z powodu ograniczenia możliwości działania ZZW tylko do samych terenów zielonych, bez możliwości wprowadzania zmian dotyczących np. rozmieszczenia miejsc postojowych. Byłoby bardzo przykro dowiedzieć się teraz, że owszem, w ramach wdrażania SPPN da się nieco inaczej rozlokować stanowiska (np. pasy do parkowania równoległego rozdzielać zielenią co 2-3 samochody), ale #niedasie sadzić tych drzew ani instalować fizycznych zabezpieczeń w obrębie ich mis. 12. Przeprowadzić audyt brd po opracowaniu SOR Biorąc pod uwagę dotychczasowe doświadczenia z reorganizacji ruchu na warszawskich ulicach, w tym z tworzenia i rozszerzania SPPN, ale także z niedawnych remontów i przebudów (np. na Lindleya) wnioskuję o to, by gotowe projekty SOR przed skierowaniem do zatwierdzenia poddać audytom. Część z takich audytów może być zlecona organizacjom pozarządowym. Biorąc pod uwagę jakość opracowywanych na zlecenie ZDM audytów przejść dla pieszych (którą uważam za niezadowalającą), prosiłbym nawet o umożliwienie organizacjom pozarządowym przeprowadzenia maksymalnie wielu z tych audytów oraz o przynajmniej wyrywkowe zlecenie im koreferatów do audytów wykonywanych przez profesjonalne firmy. Firm takich nie ma zbyt wiele i ich możliwości przerobowe są ograniczone, podobnie jak to jest przypadku urzędników miejskich. Dlatego widzę potrzebę głębszej współpracy z organizacjami pozarządowymi.	9. Wprowadzenie strefy zamieszkania na ulicy posiadającej wydzieloną jezdnię i chodniki wymagałoby przebudowy całej ulicy. Nie przewiduje się tak daleko idących inwestycji w ramach tego opracowania. 10. W ramach prac nad wprowadzeniem SPPN przyjęto następujący przebieg prac projektowych. Na wstępie przeprowadzono inwentaryzację oznakowania w terenie. Następnie przygotowano koncepcję organizacji ruchu, poddaną konsultacjom społecznym. Uwagi zgłaszane w ramach konsultacji społecznych są uwzględniane w poprawionej koncepcji, pod warunkiem że są one zgodne z przepisami i założeniami projektu. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, na podstawie tych koncepcji zostanie przygotowany projekt organizacji ruchu. Projekt ten zgodnie z przepisami zostanie skierowany do zaopiniowania do zarządców dróg oraz policji, a następnie do zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. Uzyskanie zatwierdzenia oznacza, że projekt jest zgodny z przepisami i zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego. 11. Projekt nie przewiduje montażu dodatkowych wygrodzeń terenów zielonych. Decyzja w tym zakresie należy do zarządców zieleni. 12. Audyty BRD mogą być realizowane wyłącznie przez certyfikowanych audytorów, nie ma możliwości powierzania tego typu działań organizacjom pozarządowym. Każdy projekt organizacji ruchu musi uzyskać zatwierdzenie zarządcy ruchu, co oznacza, że projekt jest zgodny z przepisami i zasadami bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, w ramach tworzenia projektów związanych z rozszerzeniem SPPN brane pod uwagę będą wyniki dotychczas przeprowadzonych audytów BRD.
97	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze VI (Konopacka - Strzelecka - tory kolejowe - Al. Solidarności). Jest to obszar, który będzie podlegał istotnym zmianom w niedługim czasie. Można przyjąć, że mieszkańcy nowego osiedla, które powstanie w miejscu zajezdni MZA, Tesco czy na terenie Stalowni będą mieli podziemne parkingi. Należy skupić się na uporządkowaniu parkowania w zabytkowej części podobszaru i utrzymaniu dobrych rozwiązań funkcjonujących np. na części ul. Stalowej – parkowanie równoległe na jezdni. Uwagi szczegółowe: 1) Strzelecka - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada; umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano parkowanie prostopadłe, przesunąć parkowanie bliżej jezdni, tak by auto zaparkowane mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik, 2) Szwedzka - wyznaczyć pasy rowerowe 3) Stalowa - likwidacja skośnego parkowania! Ta ulica wymaga uzupełnienia nasadzeń, a nie wprowadzania samochodów z powrotem na chodnik. To byłby duży krok wstecz, 4) Al. Solidarności - już teraz należy rozważać zmianę prawego pasa w kierunku centrum na parkowanie równoległe. Powstaje tam coraz więcej inwestycji i należałoby zapewnić miejsce postojowe, jak i uspokajać ruch, 5) Środkowa - zrealizowanie projektu z programu rewitalizacji (Woonerf pracowni WXCA) 6) Czyszowa - zamiana organizacji na jednokierunkową w kierunku północnym, - przeniesienie pojazdów z chodnika na jezdnię; jeśli nie ma takiej możliwości, to wytyczenie jednostronnie miejsc skośnych, jeśli nie to równoległych. 7) Wileńska - na odcinku Środkowa-Czyszowa - zawężenie pasów drogowych i częściowe przeniesienie pojazdów z chodnika. Wybudowanie zatok postojowych. - na odcinku Czyszowa - Szwedzka - zamiast wytyczenie legalnych miejsc kosztem chodnika, należy wytyczyć miejsca z zakazem postoju i tabliczką "nie dotyczy mieszkańców" na jezdni; 8) Równa – zaprojektowanie Woonerfu.	1. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne 2. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiązałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 3. Wprowadzono miejsca postojowe równoległe na całym odcinku ul. Stalowej; 4. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 5. Projekt przebudowy ul. Środkowej jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Środkowej zaprojektowano jedno kierunek ruchu i parkowanie głównie skośne na jezdni. 6. Na ul. Czyszowej pozostawia się istniejącą organizację ruchu. Według stanu istniejącego jest to ulica jednokierunkowa w kierunku ul. Wileńskiej. Nie ma uzasadnienia dla zmiany kierunku ruchu. 7. Nie uwzględniono zawężenia pasów ruchu na ul. Wileńskiej (Środkowa – Czyszowa) - brak uzasadnienia dla zawężenia – chodnik dla pieszych przy istniejącym parkowaniu na chodniku ma zapewnioną szerokość min. 2 m. Miejsca postojowe dla mieszkańców wyznaczono w projekcie wyłącznie w obszarach, na których nie ma możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych stanowisk postojowych, a jest możliwość parkowania na zasadach ogólnych (zgodnie z zasadami ustawy Prawo o ruchu drogowym) – na ul. Wileńskiej na odc. od ul. Czyszowej do Szwedzkiej jest możliwość wprowadzenia miejsc postojowych pełnowymiarowych. 8. W ramach projektu nie przewiduje się przebudowy ulic. Zaprojektowano parkowanie prostopadłe na jezdni.
98	zgłaszam swój sprzeciw rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na terenie osiedla Praga II w dzielnicy Praga-Północ m. st. Warszawy. Jako mieszkaniec, ale przede wszystkim jako radny, który reprezentuje mieszkańców osiedla, uważam, że stworzenie strefy będzie źródłem konfliktów i niezadowolonych mieszkańców. Podstawowy cel SPPN, czyli zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta nie zostanie spełniony. Praga II to nie Park & Ride Na terenie osiedla Praga II nie występuje zjawisko pozostawiania samochodów przez osoby z innych dzielnic lub z podwarszawskich miejscowości. W ciągu dnia, w godz. 8-16, w rejonie ulic Starzyńskiego, Namysłowskiej, Jagiellońskiej i Ratuszowej jest wiele wolnych miejsc parkingowych. Problem zaczyna się późnym popołudniem, gdy mieszkańcy wracają do domów. Wieczorem znalezienie wolnego miejsca to loteria. Na osiedlu brakuje parkingów Przy ul. Skoczylasa na parkingu zarządzanym przez dzielnicę od dłuższego czasu nie ma już wolnych miejsc. Parking przy ul. Namysłowskiej został wydzierżawiony prywatnej spółce, która pobiera ogromne opłaty, wykorzystując trudną sytuację mieszkańców. Kolejny płatny parking znajduje się przy ul. Jagiellońskiej od strony ul. Ratuszowej. Ale dla mieszkańców to kresów osiedla, to zbyt duża odległość. Podobnie jeśli chodzi o parking na Gołędzinowie, położony za wałami kolejowymi. Bezpłatny parking przy ul. Jagiellońskiej od strony ul. Szanajcy ma status, zgodnie z informacją w gablocie, parkingu tymczasowego. Nie jest to więc żadne rozwiązanie dla mieszkańców. Znikające miejsca do parkowania Od czasu remontu i nowej organizacji ruchu na ul. Namysłowskiej z mapy osiedla zniknęło bardzo wiele miejsc do parkowania. Nowe przejścia dla pieszych na pl. Hallera wymusiły likwidację kolejnych. Z doświadczenia innych dzielnic wiadomo, że liczba miejsc parkingowych w granicach planowanej strefy może spaść nawet o 40 proc. To dla mieszkańców osiedla oznacza problem. Duży problem. Dzielnicę zalewa też fala słupków, a wiadomo, że SPPN wymusi montaż kolejnych. Rozwiązanie problemu Wśród pomysłów, które moim zdaniem mogą ułatwić życie mieszkańcom, jest ucywilizowanie parkingu na ul. Darwina oraz budowa parkingu podziemnego przy pl. Hallera, pod ul. Skoczylasa. Pierwszy projekt nie został dopuszczony do głosowania w budżecie partycypacyjnym, jako niezgodny z polityką miasta, co jednak łatwo podważyć. Drugi został przyjęty do wiadomości przez władze miasta i słuch po nim zaginął... Warto w tym miejscu dodać, że tylko w 2018 r. i tylko na ul. Darwina, Straż Miejska przeprowadziła aż 1076 interwencji w sprawie parkowania. To aż 1/3 wszystkich interwencji na Pradze-Północ. A aktywiści swoje Jednocześnie przestrzegam przed powoływaniem się na niezależne ankiety, prowadzone przez tzw. aktywistów. Osoby, które podpisały się pod pomysłem rozszerzenia strefy nie zostały poinformowane, jakie ten proces niesie ze sobą skutki. Dotarłem do wielu takich osób, którzy byli przekonani, że strefa zapewni im własne miejsce parkingowe. To przecież nieprawda. Miejsz będzie jeszcze mniej.	Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
99	W ramach konsultacji społecznych rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Pradze-Północ https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/sppn_praga/ zgłaszam następujące uwagi: 1. Strefą płatnego parkowania powinno być objęte również osiedle Praga II. Plac Hallera i jego okolice wymagają uporządkowania parkowania i organizacji ruchu, tak by poprawić bezpieczeństwo i wygodę pieszych, w tym licznych w tym rejonie osób starszych, oraz osób z małymi dziećmi. Obecnie często trudno jest przejść chodnikiem, zwłaszcza 2 osobom obok siebie (np. gdy jedna osoba podtrzymuje drugą), lub osobie z chodzikiem lub wózkiem, bo chodnik w wielu miejscach zastawiają samochody (wg moich obserwacji parkują osoby w pełni sprawne fizycznie). Dzikie parkowanie na podwórkach obniża jakość życia (hałas i spaliny z każdego włączonego silnika pod oknami kilkuset mieszkańców, niszczenie terenów zielonych, trudności w poruszaniu się pieszych), może także utrudniać dojazd karetki pogotowia i samochodów straży pożarnej. 2. Bezpieczeństwo pieszych powinno być priorytetem. 3. Płatne parkowanie powinno obowiązywać również w weekendy, ze względu na ZOO. 4. Nowa organizacja ruchu powinna uwzględniać czekające na realizację projekty budżetu partycypacyjnego, np.wyznaczenie nowych przejść dla pieszych.	1. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 2. Bezpieczeństwo pieszych jest priorytetem m.st. Warszawy. W ramach projektu przewidziana jest eliminacja parkowania w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań a także szereg rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo pieszych na przejściach. W ramach osobnego opracowania przewidziane jest wprowadzenie obszarowego uspokojenia ruchu. 3. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN, umożliwiające pobieranie opłat również w weekendy, musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. 4. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN.
100a	przesyłam uwagi do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze I (Targowa - al. Solidarności - Markowska - linia średnicowa). To gęsto zabudowana okolica z dużą ilością usług. Znajduje się w nim obecnie tylko jeden skwer na skrzyżowaniu Żąbkowskiej i Brzeskiej, a ulice są niezbyt zadrzewione. Z tych powodów należałoby maksymalizować wygodę pieszych i szukać miejsca na nowe nasadzenia, przesuwając pojazdy z chodników na jezdnię. Można to uzyskać poprzez zwężanie jezdni z dwóch pasów do jednego oraz zmianę organizacji ruchu. Dodatkowo takie ulice jak Brzeska, Białostocka, Wieczorkiewicza czy Markowska (na odc. ul. Żąbkowska – ul. Białostocka) powinny wejść w skład strefy tempo-30, w związku z deklaracjami władz miasta odnośnie jej utworzenia w śródmieściu Warszawy. Wdrożenie jednej zintegrowanej zmiany organizacji ruchu pozwoli obniżyć koszty oraz zmniejszyć ilość oznakowania: 1) Targowa - odcinek od granicy dzielnicy do CH Wileńska - wytyczenie miejsc równoległych na prawym pasie, gdzie jeszcze ich brakuje. Głównie od Muzeum Warszawskiej Pragi na północ; przy okazji zmian wytyczenie brakujących przejść dla pieszych na wysokości skrzyżowania z Żąbkowską oraz na wysokości Poczty, 2) Kępna (odcinek obok Muzeum Pragi) – należy wyznaczyć miejsca postojowe i włączyć do strefy, 3) Białostocka - odcinek od Targowej do Brzeskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i przeniesienie parkowania na jezdnię, b) w związku z sytuacją, iż obok znajduje się parking kubaturowy, należy wzdłuż Centrum Wileńska (na odcinku od przejścia dla pieszych do skrzyżowania z ulicą Brzeską) wytyczyć równoległe parkowanie, c) należy przybliżyć odcinek gdzie jest parkowanie skośne przy ulicy Targowej bliżej środka jezdni. Odzyskaną przestrzeń należy przeznaczyć na jednokierunkowe drogi rowerowe (projekt z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego – do dziś nie zrealizowany) oraz rozwiązanie ułatwiające przejazd rowerowy przez wlot skrzyżowania (realizacja zwycięskiego projektu z budżetu partycypacyjnego z 2017 r.: Poprawki i uzupełnienie na drogach dla rowerów po budowie Metra (ul Targowa), d) na odcinku z obowiązującym parkowaniem równoległego należy wytyczyć pas rowerowy łączący się z drogą rowerową na ul. Targowej, f) w kierunku ul. Radzywińskiej powinien znaleźć się znak informacyjny zawierający informację o ilości wolnych miejsc parkingowych w CH Wileńska oraz w strefie (wyświetlacz), g) należy podjąć rozmowy z właścicielem CH Wileńska, tak aby parking był otwarty wcześniej niż jest otwarte centrum handlowe (np. od godziny 6:00). 4) skrzyżowanie ul. Brzeskiej z ul. Białostocką. a) należy zlikwidować sygnalizację świetlną i zastąpić ją tzw. mini-rondem przejezdnym (z przejazdem dla autobusów). Należy zawężyć przejścia dla pieszych do jednego pasa ruchu tzw. uszami myszki-miki. Należy dołączyć zwycięski projekt pasów rowerowych z Budżetu Partycypacyjnego 2015 5) Białostocka - odcinek od Brzeskiej do Markowskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i wyznaczenie jednokierunkowego pasa rowerowego (zgodnie ze zwycięskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego), b) likwidacja drugiego pasa w kierunku Radzywińskiej i wyznaczenie parkowania równoległego, na odcinku, na którym obecnie nie ma miejsc postojowych, c) przeniesienie parkowania w większym stopniu z chodnika na jezdnię dzięki wykorzystaniu zewnętrznego pasa ruchu, a najlepiej wprowadzenie parkowania równoległego. 6) Skrzyżowanie ul. Markowska – ul. Białostocka a) należy zamienić istniejące skrzyżowanie na tzw. mini-rondo (z możliwością przejazdu autobusów), analogicznie jak na ul. Kopernika. Należy wprowadzić azyl przez przejście, na którym go nie ma. Po północnej stronie wybudować łącznik drogi rowerowej do pasa rowerowego w stronę ul. Targowej (zgodnie z projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego),	Podobszar I: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. ul. Targowa nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 2. ul. Kępna nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 3. a. likwidacja pasów do skrótu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. nie przewiduje się zmian w organizacji parkowania na wskazanym odcinku. c. Projekt z budżetu obywatelskiego 2017 jest realizowany w ramach osobnego opracowania. d. wyznaczenie pasów rowerowych wykracza poza zakres prac związanych z poszerzeniem strefy SPPN f. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. g. Garaż nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekażemy wniosek zarządcy garażu. 4. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań. 5. a. likwidacja pasów do skrótu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. i c. Planowana jest likwidacja drugiego pasa ruchu oraz wyznaczenie miejsc postojowych równoległych i skośnych. 6. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań.
100b	7) Markowska - odcinek od Białostockiej do Żąbkowskiej a) zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku północnym, b) po zawężeniu ulicy do jednego pasa można obustronnie wyznaczyć równoległe miejsca postojowe. 9) Brzeska - odcinek między Żąbkowską, a Kijowską a) przeniesienie samochodów na jezdnie - utworzenie obustronnego parkowania równoległego. 10) Brzeska - odcinek między Żąbkowska a Białostocką a) zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku południowym, b) po zawężeniu ulicy do jednego pasa można obustronnie wyznaczyć równoległe miejsca postojowe, 11) Kijowska - odcinek między Markowską, a Targową a) utworzenie zatoki parkingowej dla pojazdów parkujących skośnie w kierunku Targowej, b) utworzenie zatoki parkingowej dla pojazdów parkujących równoległe w kierunku Dworca Wschodniego, 12) Żąbkowska – odcinek brukowany – należy wdrożyć organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 13) Żąbkowska - odcinek między Brzeską a Markowską: a) parkowanie równoległe na ulicy (obustronne), b) wyznaczenie pasów rowerowych zgodnie ze zwycięskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego.	7. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco na zwiększenie liczby miejsc postojowych. 9. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniem projektu. 10. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco zwiększenie liczby miejsc postojowych. 11. Projekt nie zakłada budowy dodatkowych zatok postojowych na ul. Kijowskiej. 12. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej przewidziano wyznaczenie parkowania równoległego po obu stronach ulicy. 13. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
101	Przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze II. Podobszar ten charakteryzuje się dużą ilością zieleni osiedlowej, słabej jakości zielenią przyuliczną oraz układem ulic o dość wąskim przekroju. Sporym problemem są goście m.in. Centrum Praskiego Koneser, którzy wolą parkować na darmowych miejscach naziemnych niż korzystać z obszernego parkingu. Najważniejszym działaniem jest zabezpieczenie chodników oraz trawników przed parkującymi na nich samochodami. Należy również przemyśleć organizację ruchu, tak aby całkowicie uwolnić chodniki od samochodów i poprzez zawężanie ulic oraz zmianę organizacji ruchu na części ulic na jednokierunkowe, wytyczyć dodatkowe miejsca postojowe na jezdni. Ww zmiany pozwolą na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych oraz na dosadzanie w przyszłości drzew i niskiej zieleni. Należy całość tego obszaru objąć strefą tempo-30. Szczegółowe zmiany: 1) Białostocka - odcinek od Markowskiej do Grodzieńskiej: - tam gdzie parkowanie prostopadłe dostawić separator dla kół lub słupki na chodniku, gdyż auta dojeżdżają do końca zabierając miejsce pieszym. Rozważyć zamianę na parkowanie równoległe, 2) Grodzieńska - bardzo dobry pomysł ze zmianą na ulicę jednokierunkową, 3) Grodzieńska-Kosmowskiej – wyniesienie tarczy skrzyżowania, 4) Białostocka - odcinek od Grodzieńskiej do Radzywińskiej: - zmienić organizację ruchu na jednokierunkową w kierunku Radzywińskiej i wprowadzić parkowanie równoległe na jezdni, dzięki temu zostanie utworzona rezerwa na pasy rowerowe na jezdni. 5) Nieporęcka – wprowadzić organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 6) Tarchomińska – wprowadzić organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 7) Śnieżna – wytyczenie miejsc do parkowania równoległego po obu stronach ulicy, 8) Radzywińska – doszczelnienie parkowania (równoległe w jednym rzędzie na odcinku od Grodzieńskiej do nasypu kolejowego); - wytycznie przejścia dla pieszych na wlocie Otwockiej, - miejsca postojowe na jezdni na wysokości bazaru Szmulki, - osłupkowanie przejść dla pieszych (cała ulica), - montaż progów zwalniających przed przejściem dla pieszych na wysokości ul. Otwockiej, 9) Żąbkowska - odcinek od Korsaka do Markowskiej: - likwidacja drugiego pasa na jezdni oraz wyznaczenie pasów rowerowych zgodnie ze zwycięskim projektem z budżetu partycypacyjnego 2015.- Wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni zamiast skośnego na chodniku. W ten sposób tworzymy przestrzeń pod kolejne nasadzenia a także pas lub drogę dla rowerów i czynimy ulicę bezpieczniejszą i przyjaźniejszą mieszkańcom, - wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości Konesera, - włączenie do SPPN parkingu przy Żąbkowskiej 40.	Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. Przeanalizujemy możliwość zastosowania separatorów. Warunkiem jest dostępność rynkowa i możliwość techniczna zastosowania rozwiązań trwałych, niepodlegających bardzo szybkiej degradacji. 3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 4. Z uwagi na planowane wprowadzenie ruch jednokierunkowego na ul. Grodzieńskiej wprowadzenie jednego kierunku na wskazanym odcinku ul. Białostockiej znacznie utrudni obsługę komunikacyjną i zwiększy natężenie ruchu na ul. Grodzieńskiej. 5. i 6. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Nieporęckiej pozostawia się dotychczasową organizację parkowania, na ul. Tarchomińskiej wyznacza się parkowanie skośne i równoległe. 7. Szerokość ulicy i chodników nie pozwala wyznaczyć miejsc po obu stronach ulicy. 8. Na wskazanym odcinku wyznaczone jest parkowanie równoległe na jezdni. Przejście przy skrzyżowaniu z ul. Otwocką jest w stanie istniejącym. Na wysokości Bazaru Szmulki istnieje pas włączenia, nie ma możliwości skrócenia pasa. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu będzie analizowane w ramach odrębnego opracowania. 9. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Parking przy Żąbkowskiej 40 nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu.
102	Przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze III (Żąbkowska – Radzywińska - Folwarczna- linia średnicowa - Markowska). W obszarze tym dominuje osiedle spółdzielcze Kijowska, które należy zabezpieczyć przed „uciekającymi” z SPPN samochodami. ZDM wspólnie z RSM Praga powinien zastanowić się nad optymalnym rozwiązaniem, z jednej strony zabezpieczeniem ulic wewnętrznych przed wjeżdżającymi samochodami nie-mieszkańców, a z drugiej strony zapewnić dojazd służbom oraz ich przejezdność w niektórych przypadkach (ciąg Korsaka-Tysiąclecia). Szczegółowe zmiany: 1) Żąbkowska - odcinek od Korsaka do Markowskiej: - likwidacja drugiego pasa na jezdni oraz wyznaczenie pasa rowerowego zgodnie z projektem z budżetu partycypacyjnego z pierwszej edycji, - wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni zamiast skośnego na chodniku. W ten sposób tworzymy przestrzeń pod kolejne nasadzenia oraz uspokajamy ruch, co czyni ulicę bezpieczniejszą, 2) Radzywińska – uporządkowanie parkowania pod bazarem Szmulki (miejsca postojowe dla dostawców) oraz budynkiem Fabryki na Pradze, 3) Folwarczna – progi zwalniające oraz poprawa oświetlenia na skrzyżowaniu z Kawęczyńską, 4) Kawęczyńska: – przełożenie kostki i kocich łbów na pasie jezdni w kierunku Żąbkowskiej – dzięki takiemu rozwiązaniu wytyczenie ok. 25 miejsc postojowych wzdłuż mis zieleni od Kawęczyńskiej 15/17 do bazaru Szmulki oraz zyskanie wygodnego pasa do jazdy rowerem/wyciszającego przejazd samochodem, - ograniczenie wjazdów przez przejścia dla pieszych na chodnik (słupki), - korekta geometrii zatoki postojowej na wysokości bazaru Szmulki (tak by intuicyjnie parkować równoległe) – poszerzenie przejścia dla pieszych, - wyniesienie przejścia dla pieszych na wysokości Al. Tysiąclecia 151, - wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego wygodny przejazd rowerem w ciągu Folwarczna-Tysiąclecia-Kijowska, 5) Korsaka - należy pozostawić parkowanie równoległe na jezdni. 6) Kijowska - uzgodnienie kilku miejsc postojowych z PKP, które byłyby dostępne dla odwożących ludzi na dworzec (kiss & ride).	Podobszar III SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wewnętrzne tereny osiedlowej nie są drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 1. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. 2. Na wysokości Bazaru Szmulki istnieje pas włączenia, nie ma możliwości skrócenia pasa. 3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 4. Projekt nie przewiduje przebudowy jezdni i zmian w nawierzchni. W związku z tym nie planuje się zasadniczych zmian organizacji ruchu na ul. Kawęczyńskiej. 5. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniem projektu. Parkowanie w całości zostało wyznaczone na jezdni lub w zatokach. 6. Rozważymy testowo wprowadzenie takiego rozwiązania w SPPN. Zwracamy przy tym uwagę, że może to rodzić problemy z egzekwowaniem długości postoju i prowadzić do unikania opłat za parkowanie.

nych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

lp	Treść uwagi	Odpowiedź
106	Przesyłam poniżej uwagi ogólne dotyczące zmian w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. 1. Popieram postulat poszerzenia granic SPPN na Pradze-Północ, 2. Strefa powinna objąć cały obszar Pragi-Północ w granicy wału kolejowego (linie średnicowa, gdańska, legionowska), tak by tworzyć czytelną granicę SPPN (zgodnie z propozycją wyrażoną we wniosku o konsultacje społeczne, pod którym podpisało się blisko 1400 mieszkańców i mieszanek) – tym samym należy do SPPN włączyć również obszary Szmulowizny z Michałowem oraz osiedli Praga II i III, 3. Należy bezwzględnie uwzględnić przy wyznaczaniu SPPN organizację ruchu z projektów: Na _prawa ulic (Ząbkowska, Konopacka, Łochowska, Nieporęcka, Tarchomińska), projektów z budżetu obywatelskiego (szczególnie projekty rowerowe, w tym niezrealizowany projekt pasów z I edycji BP) oraz koncepcji rewitalizacyjnych (m.in. Na _prawa Zieleni), 4. Należy dążyć do objęcia części obszaru SPPN możliwością pobierania opłat również w weekendy (śródmiejska SPPN) – np. okolice Konesera, ZOO, Wyższa Szkoła Menedżerska i Bazylika przy Kawęczynskiej, 5. Należy wprowadzać rozwiązania uspokajające ruch i poprawiające bezpieczeństwo: esowanie jezdni, tempo 30, wyniesione skrzyżowania, ruch jednokierunkowy), 6. Należy wprowadzić identyfikatory mieszkańców dla podwórek, szczególnie tych w gestii ZGN, 7. Na granicy oraz w obszarze SPPN należy jak najszybciej dążyć do powstania systemu informacji parkingowej, zawierającego informacje o wolnych miejscach parkingowych na ogólnodostępnych parkingach kubaturowych, m.in. w CH Wileńska, Centrum Koneser, parking ul. Brzeska/Kijowska, parking Gołędzinów oraz na parkingach ZGN (które należy skomercjalizować), 8. Należy rozważyć otwarcie dla mieszkańców/przyjezdnych parkingów publicznych przy urzędach, np. parking przy Urzędzie Dzielnicy otwierać na weekendy w związku z wizytami w zoo, 9. Należy zwiększać bilans zieleni przyulicznej w ramach zmian przy okazji wdrażania SPPN, 10. Wydawanie abonamentów umożliwił również w AOM-ach ZGN, 11. Należy wytyczyć po kilka darmowych miejsc postojowych „dla klientów” przy miejscach użyteczności publicznej, takich jak np. przychodnie, 12. Należy wykorzystywać nowe inwestycje i budowane w ich ramach parkingi podziemne do ograniczania miejsc postojowych na powierzchni w pobliżu tych inwestycji. 13. Należy doszczelnić SPPN na obszarze, na którym już obowiązuje na Pradze-Północ, szczególnie w okolicy Portu Praskiego i Metra Stadion. 14. Należy dążyć do zmiany stanu dróg wewnętrznych poprzez zmianę ich w drogi publiczne i włączanie do SPPN. 15. Należy przekształcić parking wielopoziomowy na Gołędzinowie na P&R - jest to możliwe, jako, że obiekt znajduje się w administracji ZGN Praga-Północ.	2. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 3. Projekty „Na _prawa ulic” i "Na _prawa zieleni" są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Są one na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem możliwym do wdrożenia. Projekty zakładają kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN. 4. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. 5. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 6. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 7. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. 8. Uwaga zostanie przekazana do zarządcy parkingu. 9. Tam gdzie to możliwe, planowane jest rozpytywanie powierzchni przed przejściem dla pieszych i wprowadzenie zieleni. 10. Obecnie wydawanie abonamentów mieszkańca odbywa się w 22 Punktach Obsługi Pasażera ZTM. Rozpatrywanie wniosków o abonament wymaga weryfikacji danych o zameldowaniu w Centralnym Repozytorium Bazy Danych o Ewidencji Ludności. Zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych, nie możemy powierzyć tego zadania ZGN. 11. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Lista pojazdów uprawnionych do darmowego postoju w SPPN nie obejmuje klientów lub interesantów. Parkowanie przy obiektach użyteczności publicznej jest ograniczone do czasu skorzystania z danego obiektu, a zatem stawka opłaty jest stosunkowo niska. Dla osób niepełnosprawnych parkowanie w miejscach uczęszczanych przez te osoby jest możliwe na koperach, zaś w całej SPPN jest darmowe dla posiadaczy karty N+. 12. Inwestor nowego budynku każdorazowo uzgadnia projekt budowlany wraz z bilansem miejsc postojowych, w celu uzyskania pozwolenia na budowę. Bilans miejsc postojowych musi być zapewniony w ramach działki budowlanej. Miejsca postojowe na ulicy nie wliczają się do bilansu. 13. Stale kontrolujemy oznakowanie istniejącej SPPN i dążymy do tego, aby strefa była maksymalnie szczelna. Przykłady możliwych zmian należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontakt 19115.
107	przesyłamy niniejszym uwagi naszej wspólnoty do propozycji zmian w SPPN na Pradze Północ. Popieramy rozszerzenie Strefy, przy czym uważamy, że granicą jej obowiązywania powinny być linie kolejowe okalające centralną część Pragi Pn. (gdańska, legionowska oraz średnicowa). Uważamy również, że SPPN powinna obejmować Szmulowiznę z Michałowem oraz osiedla Praga II i III. Przy wytyczaniu SPPN należy rozważyć takie zmiany w organizacji ruchu, by parkowanie nie odbywało się na chodnikach, a przy tym, by ruch kołowy był uspokajany (strefa Tempo 30, esowanie jezdni, wprowadzanie zieleni przyulicznej). Ponadto uważamy, że na części obszaru Pragi SPPN powinna obowiązywać również w weekendy (ZOO, Pl. Hallera, Kawęczynska w okolicy WSM i Bazyliki NSJ). Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej Siedlecka 62	Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. W przypadku parkowania na chodnikach przyjęto założenie pozostawienia min. 2 m szerokości chodnika. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN, umożliwiającej pobieranie opłat również w weekendy, musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy.
108	Witam – z góry zaznaczam – jestem na NIE rozszerzeniu SPP, Podczas spotkania na Pradze Płn. jednak nie przekonałicie mnie do swojego pomysłu, że rozszerzenie SPP to dobry pomysł – nie ukrywam, że prezentujący byli mili i sympatyczni, ale jednak NIE. Wynika to przede wszystkim z własnej obserwacji oraz z uzasadnienia, które zostało zaprezentowane. Nie trafiło do mnie zupełnie stwierdzenie, że osoby przesiadające się na metro pozostawiają samochody w okolicy, że przez to robi się tłoczno, bo tłoczno JEST CAŁY CZAS, gdyż nikt nie myśli o nowych parkingach. A rozszerzenie SPP tej sytuacji nie uzdrowi, bo w Centrum miasta także nie uzdrowiło. Dotyczy to stacji końcowych, a nie przelotowych, bo nikomu nie będzie się chciało pchać bliżej Centrum w momencie, gdy o wiele wcześniej będzie mógł zostawić samochód na stacji początkowej metra, czyli np. na Targówku, a tam jeszcze nie doszłście ze swoimi pomysłami SPP (choć przypuszczam, że i tam zechcecie to uczynić, by jak najwięcej pieniędzy zebrać do kasy miasta). Jeśli to jest Wasz główny argument to dlaczego nie chcecie objąć SPP najbliższych ulic stacji metra tylko czynicie to w odległości... aż 2 km (!!!)? Wg mnie – rozszerzając SPP chcecie tylko wyciągnąć dodatkowe pieniądze od mieszkańców oraz osób przyjezdnych, co zresztą także zostało wyartykułowane na spotkaniu. Miasto chce zarobić, a tutaj problemem jest zwyczajnie BRAK miejsc parkingowych w dzielnicy i nic się nie czyni w tym kierunku. Nie buduje się nowych parkingów, a mieszkańcy nie mają gdzie parkować w nocy, bo zwyczajnie takich miejsc brakuje. Rozbudowa SPP jeszcze bardziej uszczupli liczbę takich miejsc, co przedstawiłem na spotkaniu – na odcinku 500 m ubędzie aż 14 miejsc (to tylko przykład). Dodatkowo zaprezentowanie, że mieszkańcy mogliby parkować swoje auta na zbiegu ul. Ratuszowej i Wybrzeża Helskiego to.... chyba jakiś żart. W okolicy nie ma żadnych bloków... jest tylko wejście do ZOO. Ale "gratuluje" takiego pomysłu, co jeszcze bardziej mnie przekonało, że nie chodzi wam o dobro mieszkańców, ale... by na siłę wprowadzić SPP.... Oj źle... bardzo źle to wyglądało... Wprowadzenie SPP nas mieszkańców nie uszczęśliwi, bo nikt nie buduje nowych miejsc parkingowych, ale jednocześnie chcecie, byśmy zaczęli, jako mieszkańcy, płacić kolejny haracz na rzecz miasta – tym razem w postaci abonamentu na pojazdy.... Proszę zaczynajcie swoje eksperymenty od innych dzielnic, a nam mieszkańcom Pragi Płn. pozwólcie żyć w spokoju bez rozszerzenia SPP na naszą dzielnicę....	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 opisanych problemów. W ramach wprowadzenia SPPN nie przewiduje się zmniejszania liczby miejsc postojowych. Mieszkańcy SPPN będą uprawnieni do bezpłatnego parkowania w rejonie do 8 parkomatów w pobliżu miejsca zamieszkania, na podstawie abonamentu mieszkańca. Opłata za abonament wynosi 30 zł i jest opłatą manipulacyjną za wydanie dokumentu.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
109a	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze IV (Wybrzeże Helskie - Starzyńskiego - Jagiellońska - Ratuszowa - Konopacka - Solidarności). Jest on newralgicznym obszarem ze względu na wąską i gęstą siatkę ulic, obszar ZOO, który cieszy się zainteresowaniem osób spoza Pragi oraz kameralne, wpisane do rejestru zabytków osiedle Praga I, które wymaga specjalnego podejścia do parkowania. Z tego powodu wskazane jest zawężenie ulic (m.in. Wileńska) lub zamiana ich na jednokierunkowe i szukanie dodatkowych miejsc na jezdni. Z drugiej strony wąskie chodniki należałoby uwolnić od aut, by w przyszłości wprowadzić tam nasadzenia. Uwagi szczegółowe: 1) Jagiellońska (rondo Starzyńskiego - Szanajcy) - przeniesienie parkowania na jezdnię i zwężenie jezdni, - w kierunku północnym utworzenie zatoki, 2) Jagiellońska (Szanajcy - pl. Hallera) - wytyczenie miejsc równoległych w kierunku południowym kosztem zwężenie pasów jezdni, 3) Jagiellońska (pl. Hallera - Ratuszowa) - likwidacja prawoskrętu w Ratuszową w kierunku południowym i wytyczenie miejsc parkowania równoległego na jezdni 4) Ratuszowa (Wybrzeże Helskie-Inżynierska) - zmiana organizacji na jednokierunkową w kierunku wschodnim i wytyczenie równoległych miejsc postojowych po obu stronach jezdni, nie na chodniku, 5) Ratuszowa (Inżynierska - 11 Listopada) - likwidacja lewoskrętu w Inżynierską - pozwoli to na zwiększenie liczby miejsc na jezdni, - przeniesienie części miejsc postojowych na drugą stronę ulicy - pozwoli to na esowanie jezdni i zwiększy bezpieczeństwo 6) 11 Listopada (Targowa - Inżynierska) - likwidacja parkowania skośnego na chodniku - zostaje bardzo mało miejsca pieszym, zamiana skośnych miejsc na równoległe, - wprowadzenie zatok parkingowych równoległych zamiast parkowania na chodniku, 7) Stalowa - likwidacja parkowania skośnego i zatoki parkingowej na początku ulicy, - przeniesienie przystanku nocnego na początku ulicy, tak by można tam zrekompensować zmienioną organizację uwzględniającą zamianę miejsc skośnych na parkowanie równoległe, 8) Mała - zmiana org. ruchu na ulicę jednokierunkową, 9) Zaokopowa - zmiana org. ruchu na ulicę jednokierunkową, 10) Konopacka - wdrożyć gotową organizację ruchu z projektu Na_prawa ulic,	Podobszar IV: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. Wprowadza się parkowanie równoległe na jezdni po stronie zachodniej i w zatoce po stronie wschodniej. 2. Uwzględniono. 3. Nie uwzględniono – likwidacja pasa do prawoskrętu wpłynie negatywnie na przepustowość skrzyżowania (co wywoła zatory i długie oczekiwanie na przejazd przez skrzyżowanie) – rozwiązanie nieekonomiczne i nieefektywne. 4. Nie uwzględniono - ruch ul. Ratuszową w kierunku zachodnim zapewnia kluczowe połączenie z Pragi-Północ Wybrzeżem Hel skim w kierunku południowym, co jest znaczącym odciążeniem dla ul. Targowej, czy Jagiellońskiej. Na ulicy Ratuszowej wyznaczono miejsca równoległe z zachowaniem 2 m szerokości chodnika. 5. a) Nie uwzględniono - likwidacja pasa do lewoskrętu znacznie zmniejszy przepustowość skrzyżowania. b) wprowadzono – wyznaczono miejsca postojowe w taki sposób by wymusić „esowanie” przez jadących ul. Ratuszową. 6. a) Nie wprowadzono - utrzymuje się w projekcie stan istniejący. b) Nie uwzględniono – wprowadzenie zatok wymaga przebudowy ulicy co zwiększa koszty inwestycji. Wprowadzenie parkowania równoległego na chodniku pozwala na wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej (uzasadnione ekonomicznie) przy jednoczesnym zapewnieniu pieszym 2 m chodnika. 7.a. Na ul. Stalowej zaprojektowano parkowanie równoległe. b. Przeniesienie przystanku nie zwiększy liczby miejsc parkingowych ze względu na bliskość skrzyżowania (pas do prawoskrętu). 8 i 9. Wprowadzono ruch jednokierunkowy. 10. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Konopackiej wprowadza się parkowanie niemal wyłącznie na jezdni.
109b	11) Wileńska : - usunięcie wszystkich przystanków autobusowych dalekobieżnych (do rozważenie również przystanki miejskie) z ulicy, - zwężenie ulicy do jednego pasa w każdą stronę - wytyczenie miejsc równoległych bądź skośnych, jeśli będzie miejsce na jezdni, Po zaślepieniu ulicy przekrój 2x2 jest kompletnie nieuzasadniony. Nie ma też potrzeby, by auta parkowały na chodniku przy tak szerokiej jezdni. Obecne zmiany to podbudowa pod przyszłą rewitalizację ulicy. 12) św. Cyryla i Metodego – wytyczenie kontrapasa rowerowego zgodnie z projektem z budżetu partycypacyjnego z pierwszej edycji, 13) Targowa - (al. Solidarności - 11 Listopada) - wytyczenie miejsc na pasie do jazdy prosto. Nie ma potrzeby dwóch pasów w tym miejscu, 14) Inżynierska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową na odcinku Mała - Wileńska w kierunku południowym - pozwoli to na wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach ulicy, - usunięcie skośnych miejsc z chodnika zarówno od strony Wileńskiej, jak i Stalowej, - przesunięcie przystanku z Inżynierskiej na Dąbrowszczaków - pozwoli to na wytyczenie kolejnych miejsc na jezdni - kosztem pasa-zatoki w kierunku południowym, 15) Al. Solidarności - zawężenie ulicy w kierunku zachodnim: albo poprzez zwężenie pasów albo likwidację jednego pasa i wprowadzenie miejsc postojowych na prawym pasie. Poprawi to znacznie deficytowy bilans parkingowy dzielnicy i uspokoi ruch. Al. Solidarności jest obecnie gigantyczną barierą, która wraz z torami dzieli Pragę-Północ na pół i należy ją jak najszybciej ucywilizować. 16) Osiedle Praga I - wymaga współpracy ZDM i ZGN z mieszkańcami, by wprowadzić abonamenty dla mieszkańców i skuteczne egzekwowanie zakazu parkowania na podwórkach przez osoby nie mieszkające na osiedlu.	11. a) Usunięto dwa przystanki autobusowe z odc. Targowa – Inżynierska. Pozostawiono dwa przystanki. b) Uwzględniono na odc. od ul. Inżynierskiej do Zaokopowej; na odc. od Zaokopowej do ul. Konopackiej - po stronie południowej, po stronie północnej wydzielono pas do skrętu w prawo. Na odcinku od Targowej do Inżynierskiej zaprojektowano przekrój 1+2. W kierunku zachodnim zachowano dwa pasy ruchu, co wpływa pozytywnie na przepustowość skrzyżowania z ul. Targową, dodatkowo ułatwia to wjazd i wyjazd z miejsc postojowych. Zaprojektowane miejsca postojowe nie zawężają istniejących szerokości chodnika (odc. Targowa - Czynszowa). Chodnik za ul. Czynszową - po stronie południowej pozostawiono o szerokości 2 m. Przebudowa ul. Wileńskiej będzie osobnym zadaniem. 13. Nie uwzględniono ze względu na natężenie ruchu jakie występuje na ul. Targowej (także na odc. od al. Solidarności do ul. Inżynierskiej)). Zajęcie zewnętrznego pasa pod miejsca postojowe może być powodem zatorów. 14. a) Nie uwzględniono – wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Inżynierskiej (odc. Stalowa – Mała) uniemożliwi jazdę z ul. Małej w kierunku północnym, dodatkowo nie przyniesie wyraźnego wzrostu miejsc postojowych, ze względu na bliską lokalizację dwóch skrzyżowań – z ul. Stalową i z ul. Małą. b) Nie uwzględniono – nie ma uzasadnienia dla likwidacji miejsc skośnych. W projekcie zachowuje się w tym zakresie stan istniejący, zapewniający swobodny ruch pieszych (chodnik min. 2 m szerokości) oraz pojazdów. c) Nie uwzględniono – przeniesienie przystanku z rejonu ul. 11 Listopada na ul. Dąbrowszczaków rozbije istniejący punkt przesiadkowy do przystanków tramwajowych przy ul. 11 Listopada. 15. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 16. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
112	SPPN Praga - uwagi - podobszar V (11 Listopada - Szwedzka - Strzelecka) przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze V (11 Listopada - Szwedzka - Strzelecka). Jest to obszar, który charakteryzuje się gęstą zabudową, gęstą siatką wąskich ulic oraz deficytem zieleni przyulicznej oraz zwartej. Z drugiej strony, co wykazały badania, występuje tu nadmiar pojazdów i niski przypływ samochodów spoza obszaru. Aby zwiększyć możliwą przestrzeń na chodnikach oraz pod przyszłe nasadzenia, warto zastanowić się nad wyznaczeniem dodatkowego parkingu na wzór społecznego działającego przy skwerze Letnia/Kamienna. Optymalną lokalizacją są działki przy ul. Stolarskiej (za dawną piekarnią) lub na rogu Strzeleckiej/Szwedzkiej. Uwagi szczegółowe: 1) Letnia - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku Szwedzkiej - być może pozwoli to na wytyczenie dodatkowych miejsc parkingowych w okolicach Szwedzkiej, 2) Stolarska - wytyczenie dodatkowych miejsc "dla mieszkańców" na jezdni po stronie zachodniej ulicy. Ruch jest mały na tej ulicy, więc mimo dwukierunkowości ulicy, samochody będą mogły się mijać. 3) Lęborska - brak uwag 4) Kamienna : - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada, - przeniesienie parkowania z chodników na jezdnię - w szczególności 2 mp przy ul. Szwedzkiej. Jeśli parkowanie na chodniku miałoby zostać - to należy pozostawić minimum 2 metry szerokości dla pieszych, 5) Szwedzka – lokalizacjach miejsc postojowych po zachodniej stronie powoduje, że nie jest utrzymana 2-metrowa szerokość dla pieszych; na jezdni jezdni wyznaczyć pasy rowerowe (obustronne), 6) 11 Listopada – wprowadzenie parkowanie równoległego na odcinku Bródnowska-Letnia, 7) Bródnowska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku Szwedzkiej, - zmiana parkowania skośnego na chodniku na równoległe na jezdni (szczególnie przy prokuraturze), - możliwość parkowania poza dniami roboczymi/wieczorami na parkingu prokuratury, 8) Kowieńska - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada. Pozwoli to na przeniesienie pojazdów z chodnika na jezdnię (zwłaszcza po północnej stronie) i wytyczenie większej liczby miejsc parkingowych, 9) Kowelska - zamiana miejsc postojowych prostopadłych na skośne bądź równoległe, jeżeli skośne nie uwolnią przestrzeni na chodniku. Podobnie bliżej skrzyżowania z ul. Strzelecką, jeżeli skośne się zmieszczą po jednej stronie, można zamienić równoległe na skośne, jednak nie kosztem chodnika. 10) Strzelecka - zamiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada. - umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano parkowanie prostopadłe, przesunąć je bliżej jezdni, tak by zaparkowane auto mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik.	W ramach projektu nie przewiduje się budowy nowych parkingów poza pasem drogowym. 1. wprowadzenie jednego kierunku nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych - jest to droga gdzie na krótkim odcinku krzyżują się dwie inne ulice, co wpływa na ograniczenie możliwości wyznaczenia miejsc postojowych. Dodatkowo - dwa kierunki zapewniają pełną obsługę dla ul. Stolarskiej i Lęborskiej (drogi bez przejazdu). 2. nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ze względu na konieczność zapewnienia drogi pożarowej. 4. Nie wprowadzono – ul. Kamienna jest drogą bez przejazdu, nie ma możliwości wprowadzenia jednego kierunku ruchu. 5. Wprowadzane rozwiązania zapewniają zawsze min. 1,8 – 2 m chodnika dla pieszych. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiazałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 6. Wprowadzono. 7.a) Na ul. Bródnowskiej zapewniono jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada – daje to bowiem możliwość wyjazdu w stronę południową, czego nie dają alternatywne połączenia z ul. 11 Listopada b) Projekt zakłada jeden kierunek ruchu co daje możliwość zastosowania parkowania skośnego – i dzięki temu jest możliwa maksymalizacja miejsc postojowych w strefie (rozwiązanie efektywne). c) Parking nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekażemy prośbę zarządcy terenu. 8. Nie uwzględniono - jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe będzie wiązało się to z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Ulica Kowieńska pozostaje dwukierunkowa ze względu na zapewnienie pełnej obsługi komunikacyjnej dla układu ulic jednokierunkowych: Kowelska/Środkowa. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu wygeneruje dodatkowy ruch na ulicach układu podstawowego. 9. Na ul. Kowelskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu co umożliwia wprowadzenie miejsc postojowych skośnych przy jednoczesnym pozostawieniu chodnika dla pieszych o szerokości min. 2 m. 10. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Ulica Strzelecka pozostaje ulicą dwukierunkową – zapewnia to swobodną obsługę komunikacyjną dla układu ulic jednokierunkowych: Konopacka, Środkowa, Kowelska.
113a	SPPN Praga - uwagi - podobszar I (Targowa - al. Solidarności - Markowska - linia średnicowa) przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze I (Targowa - al. Solidarności - Markowska - linia średnicowa). Podobszar ten charakteryzuje się gęstą zabudową i dużą liczbą lokali usługowych. Znajduje się w nim obecnie tylko jeden skwer na skrzyżowaniu Żąbkowskiej i Brzeskiej, a ulice są w małym stopniu zadrzewione. Z tych powodów należy maksymalizować wygodę pieszych i szukać miejsca na nowe nasadzenia, przesuwając pojazdy z chodników na jezdnię. Można to uzyskać poprzez zwężanie jezdni z dwóch pasów do jednego oraz zmianę organizacji ruchu. Dodatkowo takie ulice jak Brzeska, Białostocka, Wieczorkiewiczza czy Markowska (na odc. ul. Żąbkowska – ul. Białostocka) powinny wejść w skład strefy tempo-30, w związku z deklaracjami władz miasta odnośnie jej utworzenia w śródmieściu Warszawy. Wdrożenie jednej zintegrowanej zmiany organizacji ruchu pozwoli obniżyć koszty oraz zmniejszyć ilość oznakowania: 1) Targowa - odcinek od granicy dzielnicy do CH Wileńska - wytyczenie miejsc równoległych na prawym pasie, gdzie jeszcze ich brakuje. Głównie od Muzeum Warszawskiej Pragi na północ; przy okazji zmian wytyczenie brakujących przejść dla pieszych na wysokości skrzyżowania z Żąbkowską oraz na wysokości Poczty, 2) Kępna (odcinek obok Muzeum Pragi) – należy wyznaczyć miejsca postojowe i włączyć do strefy, 3) Białostocka - odcinek od Targowej do Brzeskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i przeniesienie parkowania na jezdnię, b) w związku z sytuacją, iż obok znajduje się parking kubaturowy, należy wzdłuż Centrum Wileńska (na odcinku od przejścia dla pieszych do skrzyżowania z ulicą Brzeską) wytyczyć równoległe parkowanie, c) należy przybliżyć odcinek gdzie jest parkowanie skośne przy ulicy Targowej bliżej środka jezdni. Odzyskaną przestrzeń należy przeznaczyć na jednokierunkowe drogi rowerowe (projekt z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego – do dziś nie zrealizowany) oraz rozwiązanie ułatwiające przejazd rowerowy przez wlot skrzyżowania (realizacja zwycięskiego projektu z budżetu partycypacyjnego z 2017 r.: Poprawki i uzupełnienie na drogach dla rowerów po budowie Metra (ul Targowa), d) na odcinku z obowiązującym parkowaniem równoległego należy wytyczyć pas rowerowy łączący się z drogą rowerową na ul. Targowej, f) w kierunku ul. Radzywińskiej powinien znaleźć się znak informacyjny zawierający informację o ilości wolnych miejsc parkingowych w CH Wileńska oraz w strefie (wyświetlacz), g) należy podjąć rozmowy z właścicielem CH Wileńska, tak aby parking był otwarty wcześniej niż jest otwarte centrum handlowe (np. od godziny 6:00). 4) skrzyżowanie ul. Brzeskiej z ul. Białostocką. a) należy zlikwidować sygnalizację świetlną i zastąpić ją tzw. mini-rondem przejezdnym (z przejazdem dla autobusów). Należy zawężyć przejścia dla pieszych do jednego pasa ruchu tzw. uszami myszki-miki. Należy dołączyć zwycięski projekt pasów rowerowych z Budżetu Partycypacyjnego 2015 5) Białostocka - odcinek od Brzeskiej do Markowskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i wyznaczenie jednokierunkowego pasa rowerowego (zgodnie ze zwycięskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego), b) likwidacja drugiego pasa w kierunku Radzywińskiej i wyznaczenie parkowania równoległego, na odcinku, na którym obecnie nie ma miejsc postojowych, c) przeniesienie parkowania w większym stopniu z chodnika na jezdnię dzięki wykorzystaniu zewnętrznego pasa ruchu, a najlepiej wprowadzenie parkowania równoległego. 6) Skrzyżowanie ul. Markowska – ul. Białostocka a) należy zamienić istniejące skrzyżowanie na tzw. mini-rondo (z możliwością przejazdu autobusów), analogicznie jak na ul. Kopernika. Należy wprowadzić azyl przez przejście, na którym go nie ma. Po północnej stronie wybudować łącznik drogi rowerowej do pasa rowerowego w stronę ul. Targowej (zgodnie z projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego),	Podobszar I: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. ul. Targowa nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 2. ul. Kępna nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 3. a. likwidacja pasów do skrętu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. nie przewiduje się zmian w organizacji parkowania na wskazanym odcinku. c. Projekt z budżetu obywatelskiego 2017 jest realizowany w ramach osobnego opracowania. d. wyznaczenie pasów rowerowych wykracza poza zakres prac związanych z poszerzeniem strefy SPPN f. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Kasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. g. Garaż nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekażemy wniosek zarządcy garażu. 4. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań. 5. a. likwidacja pasów do skrętu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. i c. Planowana jest likwidacja drugiego pasa ruchu oraz wyznaczenie miejsc postojowych równoległych i skośnych. 6. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
113b	7) Markowska - odcinek od Białostockiej do Żąbkowskiej a) zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku północnym, b) po zawężeniu ulicy do jednego pasa można obustronnie wyznaczyć równoległe miejsca postojowe. 9) Brzeska - odcinek między Żąbkowską, a Kijowską a) przeniesienie samochodów na jezdnie - utworzenie obustronnego parkowania równoległego. 10) Brzeska - odcinek między Żąbkowska a Białostocką a) zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku południowym, b) po zawężeniu ulicy do jednego pasa można obustronnie wyznaczyć równoległe miejsca postojowe, 11) Kijowska - odcinek między Markowską, a Targową a) utworzenie zatoki parkingowej dla pojazdów parkujących skośnie w kierunku Targowej, b) utworzenie zatoki parkingowej dla pojazdów parkujących równoległe w kierunku Dworca Wschodniego, 12) Żąbkowska – odcinek brukowany – należy wdrożyć organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 13) Żąbkowska - odcinek między Brzeską a Markowską: a) parkowanie równoległe na ulicy (obustronne), b) wyznaczenie pasów rowerowych zgodnie ze zwycięskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego.	7. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco na zwiększenie liczby miejsc postojowych. 9. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniem projektu. 10. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco zwiększenie liczby miejsc postojowych. 11. Projekt nie zakłada budowy dodatkowych zatok postojowych na ul. Kijowskiej. 12. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej przewidziano wyznaczenie parkowania równoległego po obu stronach ulicy. 13. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu.
114	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze VI (Konopacka - Strzelecka - tory kolejowe - Al. Solidarności). Jest to obszar, który będzie podlegał istotnym zmianom w niedługim czasie. Można przyjąć, że mieszkańcy nowego osiedla, które powstanie w miejscu zajezdni MZA, Tesco czy na terenie Stalowni będą mieli podziemne parkingi. Należy skupić się na uporządkowaniu parkowania w zabytkowej części podobszaru i utrzymaniu dobrych rozwiązań funkcjonujących np. na części ul. Stalowej – parkowanie równoległe na jezdni. Uwagi szczegółowe: 1) Strzelecka - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada; umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano parkowanie prostopadłe, przesunąć parkowanie bliżej jezdni, tak by auto zaparkowane mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik, 2) Szwedzka - wyznaczyć pasy rowerowe 3) Stalowa - likwidacja skośnego parkowania! Ta ulica wymaga uzupełnienia nasadzeń, a nie wprowadzania samochodów z powrotem na chodnik. To byłby duży krok wstecz, 4) Al. Solidarności - już teraz należy rozważyć zamianę prawego pasa w kierunku centrum na parkowanie równoległe. Powstaje tam coraz więcej inwestycji i należałoby zapewniać miejsce postojowe, jak i uspokajać ruch, 5) Środkowa - zrealizowanie projektu z programu rewitalizacji (Woonerf pracowni WXCA) 6) Czynszowa - zamiana organizacji na jednokierunkową w kierunku północnym, - przeniesienie pojazdów z chodnika na jezdnię; jeśli nie ma takiej możliwości, to wytyczenie jednostronnie miejsc skośnych, jeśli nie to równoległych. 7) Wileńska - na odcinku Środkowa-Czynszowa - zawężenie pasów drogowych i częściowe przeniesienie pojazdów z chodnika. Wybudowanie zatok postojowych. - na odcinku Czynszowa - Szwedzka - zamiast wytyczenie legalnych miejsc kosztem chodnika, należy wytyczyć miejsca z zakazem postoju i tabliczką "nie dotyczy mieszkańców" na jezdni; 8) Równa – zaprojektowanie Woonerfu.	1. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne 2. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiązałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 3. Wprowadzono miejsca postojowe równoległe na całym odcinku ul. Stalowej; 4. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 5. Projekt przebudowy ul. Środkowej jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Środkowej zaprojektowano jedno kierunek ruchu i parkowanie głównie skośnie na jezdni. 6. Na ul. Czynszowej pozostawia się istniejącą organizację ruchu. Według stanu istniejącego jest to ulica jednokierunkowa w kierunku ul. Wileńskiej. Nie ma uzasadnienia dla zmiany kierunku ruchu. 7. Nie uwzględniono zawężenia pasów ruchu na ul. Wileńskiej (Środkowa – Czynszowa) - brak uzasadnienia dla zawężenia – chodnik dla pieszych przy istniejącym parkowaniu na chodniku ma zapewnioną szerokość min. 2 m. Miejsca postojowe dla mieszkańców wyznaczono w projekcie wyłącznie w obszarach, na których nie ma możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych stanowisk postojowych, a jest możliwość parkowania na zasadach ogólnych (zgodnie z zasadami ustawy Prawo o ruchu drogowym) – na ul. Wileńskiej na odc. od ul. Czynszowej do Szwedzkiej jest możliwość wprowadzenia miejsc postojowych pełnowymiarowych. 8. W ramach projektu nie przewiduje się przebudowy ulic. Zaprojektowano parkowanie prostopadłe na jezdni.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
115	przesyłam poniżej uwagi ogólne dotyczące zmian w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. 1. Popieram postulat poszerzenia granic SPPN na Pradze-Północ, 2. Strefa powinna objąć cały obszar Pragi-Północ w granicy wału kolejowego (linie średnicowa, gdańska, legionowska), tak by tworzyć czytelną granicę SPPN (zgodnie z propozycją wyrażoną we wniosku o konsultacje społeczne, pod którym podpisało się blisko 1400 mieszkańców i mieszkańek) – tym samym należy do SPPN włączyć również obszary Szmulowizny z Michałowem oraz osiedli Praga II i III, 3. Należy bezwzględnie uwzględnić przy wyznaczaniu SPPN organizację ruchu z projektów: Na_prawa ulic (Ząbkowska, Konopacka, Łochowska, Nieporęcka, Tarchomińska), projektów z budżetu obywatelskiego (szczególnie projekty rowerowe, w tym niezrealizowany projekt pasów z I edycji BP) oraz koncepcji rewitalizacyjnych (m.in. Na_prawa Zieleni), 4. Należy dążyć do objęcia części obszaru SPPN możliwością pobierania opłat również w weekendy (śródmiejska SPPN) – np. okolice Konesera, ZOO, Wyższa Szkoła Menedżerska i Bazylika przy Kawęczynskiej, 5. Należy wprowadzać rozwiązania uspokajające ruch i poprawiające bezpieczeństwo: esowanie jezdni, tempo 30, wyniesione skrzyżowania, ruch jednokierunkowy), 6. Należy wprowadzić identyfikatory mieszkańców dla podwórek, szczególnie tych w gestii ZGN, 7. Na granicy oraz w obszarze SPPN należy jak najszybciej dążyć do powstania systemu informacji parkingowej, zawierającego informacje o wolnych miejscach parkingowych na ogólnodostępnych parkingach kubaturowych, m.in. w CH Wileńska, Centrum Koneser, parking ul. Brzeska/Kijowska, parking Gołędzinów oraz na parkingach ZGN (które należy skomercjalizować), 8. Należy rozważyć otwarcie dla mieszkańców/przyjezdnych parkingów publicznych przy urzędach, np. parking przy Urzędzie Dzielnicy otwierać na weekendy w związku z wizytami w zoo, 9. Należy zwiększać bilans zieleni przyulicznej w ramach zmian przy okazji wdrażania SPPN, 10. Wydawanie abonamentów umożliwić również w AOM-ach ZGN, 11. Należy wytyczyć po kilka darmowych miejsc postojowych „dla klientów” przy miejscach użyteczności publicznej, takich jak np. przychodnie, 12. Należy wykorzystywać nowe inwestycje i budowane w ich ramach parkingi podziemne do ograniczania miejsc postojowych na powierzchni w pobliżu tych inwestycji. 13. Należy doszczelnić SPPN na obszarze, na którym już obowiązuje na Pradze-Północ, szczególnie w okolicy Portu Praskiego i Metra Stadion.	2. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 3. Projekty „Na_prawa ulic” i "Na_prawa zieleni" są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Są one na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem możliwym do wdrożenia. Projekty zakładają kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN. 4. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. 5. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 6. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 7. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. 8. Uwaga zostanie przekazana do zarządcy parkingu. 9. Tam gdzie to możliwe, planowane jest rozpyłtowanie powierzchni przed przejściem dla pieszych i wprowadzenie zieleni. 10. Obecnie wydawanie abonamentów mieszkańca odbywa się w 22 Punktach Obsługi Pasażera ZTM. Rozpatrywanie wniosków o abonament wymaga weryfikacji danych o zameldowaniu w Centralnym Repozytorium Bazy Danych o Ewidencji Ludności. Zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych, nie możemy powierzyć tego zadania ZGN. 11. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Lista pojazdów uprawnionych do darmowego postoju w SPPN nie obejmuje klientów lub interesantów. Parkowanie przy obiektach użyteczności publicznej jest ograniczone do czasu skorzystania z danego obiektu, a zatem stawka opłaty jest stosunkowo niska. Dla osób niepełnosprawnych parkowanie w miejscach uczęszczanych przez te osoby jest możliwe na koperach, zaś w całej SPPN jest darmowe dla posiadaczy karty N+. 12. Inwestor nowego budynku każdorazowo uzgadnia projekt budowlany wraz z bilansem miejsc postojowych, w celu uzyskania pozwolenia na budowę. Bilans miejsc postojowych musi być zapewniony w ramach działki budowlanej. Miejsca postojowe na ulicy nie wliczają się do bilansu. 13. Stale kontrolujemy oznakowanie istniejącej SPPN i dążymy do tego, aby strefa była maksymalnie szczelna. Przykłady możliwych zmian należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontaktu 19115.
116a	przesyłamy szczegółowe uwagi do prezentowanych koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ dla poszczególnych podobszarów: I. Podobszar Targowa – Al. Solidarności - Markowska - linia średnicowa Podobszar charakteryzuje się gęstą zabudową i dużą liczbą lokali usługowych. Znajduje się w nim obecnie tylko jeden skwer na skrzyżowaniu Ząbkowskiej i Brzeskiej, a ulice są w małym stopniu zadrzewione. Z tych powodów należy maksymalizować wygodę pieszych i szukać miejsca na nowe nasadzenia, przesuwając pojazdy z chodników na jezdnię. Można to uzyskać poprzez zwężanie jezdni z dwóch pasów do jednego oraz zmianę organizacji ruchu. Dodatkowo takie ulice jak Brzeska, Białostocka, Wieczorkiewiczza czy Markowska (na odc. ul. Ząbkowska – ul. Białostocka) powinny wejść w skład strefy tempo-30, w związku z deklaracjami władz miasta odnośnie jej utworzenia w śródmieściu Warszawy. Wdrożenie jednej zintegrowanej zmiany organizacji ruchu pozwoli obniżyć koszty oraz zmniejszyć ilość oznakowania: 1) Targowa - odcinek od granicy dzielnicy do CH Wileńska - wytyczenie miejsc równoległych na prawym pasie, gdzie jeszcze ich brakuje. Głównie od Muzeum Warszawskiej Pragi na północ; przy okazji zmian wytyczenie brakujących przejść dla pieszych na wysokości skrzyżowania z Ząbkowską oraz na wysokości Poczty, 2) Kępna (odcinek obok Muzeum Pragi) – należy wyznaczyć miejsca postojowe i włączyć do strefy, 3) Białostocka - odcinek od Targowej do Brzeskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i przeniesienie parkowania na jezdnię, b) w związku z sytuacją, iż obok znajduje się parking kubaturowy, należy wzdłuż Centrum Wileńska (na odcinku od przejścia dla pieszych do skrzyżowania z ulicą Brzeską) wytyczyć równoległe parkowanie, c) należy przybliżyć odcinek gdzie jest parkowanie skośne przy ulicy Targowej bliżej środka jezdni. Odzyskaną przestrzeń należy przeznaczyć na jednokierunkowe drogi rowerowe (projekt z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego – do dziś nie zrealizowany) oraz rozwiązanie ułatwiające przejazd rowerowy przez wlot skrzyżowania (realizacja zwycięskiego projektu z budżetu partycypacyjnego z 2017 r.: Poprawki i uzupełnienie na drogach dla rowerów po budowie Metra (ul Targowa), d) na odcinku z obowiązującym parkowaniem równoległego należy wytyczyć pas rowerowy łączący się z drogą rowerową na ul. Targowej, f) w kierunku ul. Radzywińskiej powinien znaleźć się znak informacyjny zawierający informację o ilości wolnych miejsc parkingowych w CH Wileńska oraz w strefie (wyświetlacz), g) należy podjąć rozmowy z właścicielem CH Wileńska, tak aby parking był otwarty wcześniej niż jest otwarte centrum handlowe (np. od godziny 6:00). 4) skrzyżowanie ul. Brzeskiej z ul. Białostocką. a) należy zlikwidować sygnalizację świetlną i zastąpić ją tzw. mini-rondem przejezdnym (z przejazdem dla autobusów). Należy zawężyć przejścia dla pieszych do jednego pasa ruchu tzw. uszami myszki-miki. Należy dołączyć zwycięski projekt pasów rowerowych z Budżetu Partycypacyjnego 2015 5) Białostocka - odcinek od Brzeskiej do Markowskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i wyznaczenie jednokierunkowego pasa rowerowego (zgodnie ze zwycięskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego), b) likwidacja drugiego pasa w kierunku Radzywińskiej i wyznaczenie parkowania równoległego, na odcinku, na którym obecnie nie ma miejsc postojowych, c) przeniesienie parkowania w większym stopniu z chodnika na jezdnię dzięki wykorzystaniu zewnętrznego pasa ruchu, a najlepiej wprowadzenie parkowania równoległego. 6) Skrzyżowanie ul. Markowska – ul. Białostocka a) należy zamienić istniejące skrzyżowanie na tzw. mini-rondo (z możliwością przejazdu autobusów), analogicznie jak na ul. Kopernika. Należy wprowadzić azyl przez przejście, na którym go nie ma. Po północnej stronie wybudować łącznik drogi rowerowej do pasa rowerowego w stronę ul. Targowej (zgodnie z projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego),	Podobszar I: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. ul. Targowa nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 2. ul. Kępna nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 3. a. likwidacja pasów do skrętu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. nie przewiduje się zmian w organizacji parkowania na wskazanym odcinku. c. Projekt z budżetu obywatelskiego 2017 jest realizowany w ramach osobnego opracowania. d. wyznaczenie pasów rowerowych wykracza poza zakres prac związanych z poszerzeniem strefy SPPN f. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. g. Garaż nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekażemy wniosek zarządcy garażu. 4. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań. 5. a. likwidacja pasów do skrętu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. i c. Planowana jest likwidacja drugiego pasa ruchu oraz wyznaczenie miejsc postojowych równoległych i skośnych. 6. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
116b	7) Markowska - odcinek od Białostockiej do Żąbkowskiej a) zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku północnym, b) po zawężeniu ulicy do jednego pasa można obustronnie wyznaczyć równoległe miejsca postojowe. 9) Brzeska - odcinek między Żąbkowską, a Kijowską a) przeniesienie samochodów na jezdnie - utworzenie obustronnego parkowania równoległego. 10) Brzeska - odcinek między Żąbkowska a Białostocką a) zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku południowym, b) po zawężeniu ulicy do jednego pasa można obustronnie wyznaczyć równoległe miejsca postojowe, 11) Kijowska - odcinek między Markowską, a Targową a) utworzenie zatoki parkingowej dla pojazdów parkujących skośnie w kierunku Targowej, b) utworzenie zatoki parkingowej dla pojazdów parkujących równoległe w kierunku Dworca Wschodniego, 12) Żąbkowska – odcinek brukowany – należy wdrożyć organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 13) Żąbkowska - odcinek między Brzeską a Markowską: a) parkowanie równoległe na ulicy (obustronne), b) wyznaczenie pasów rowerowych zgodnie ze zwycięskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego. II. Podobszar Markowska - Al. Solidarności - Radzywińska – Żąbkowska Podobszar charakteryzuje się dużą ilością zieleni osiedlowej, słabej jakości zielenią przyuliczną oraz układem ulic o dość wąskim przekroju. Tutaj często przyjeżdżają również goście m.in. Centrum Praskiego Koneser. Najważniejszym działaniem jest zabezpieczenie chodników oraz trawników przed parkującymi na nich samochodami. Należy również przemyśleć organizację ruchu, tak aby całkowicie uwolnić chodniki od samochodów i poprzez zawężanie ulic oraz zmianę organizacji ruchu na części ulic na jednokierunkowe, wytyczyć dodatkowe miejsca postojowe na jezdni. Ww zmiany pozwolą na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych oraz na dosadzanie w przyszłości drzew i niskiej zieleni. Należy całość tego obszaru objąć strefą tempo-30. Szczegółowe zmiany: 1) Białostocka - odcinek od Markowskiej do Grodzieńskiej: - tam gdzie parkowanie prostopadłe dostawić separator dla kół lub słupki na chodniku, gdyż auta dojeżdżają do końca zabierając miejsce pieszym. Rozważyć zamianę na parkowanie równoległe, 2) Grodzieńska - bardzo dobry pomysł ze zmianą na ulicę jednokierunkową, 3) Grodzieńska-Kosmowskiej – wyniesienie tarczy skrzyżowania, 4) Białostocka - odcinek od Grodzieńskiej do Radzywińskiej: - zmienić organizację ruchu na jednokierunkową w kierunku Radzywińskiej i wprowadzić parkowanie równoległe na jezdni, dzięki temu zostanie utworzona rezerwa na pasy rowerowe na jezdni.	7. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco na zwiększenie liczby miejsc postojowych. 9. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniem projektu. 10. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco zwiększenie liczby miejsc postojowych. 11. Projekt nie zakłada budowy dodatkowych zatok postojowych na ul. Kijowskiej. 12. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej przewidziano wyznaczenie parkowania równoległego po obu stronach ulicy. 13. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. Podobszar II: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. Przeanalizujemy możliwość zastosowania separatorów. Warunkiem jest dostępność rynkowa i możliwość techniczna zastosowania rozwiązań trwałych, niepodlegających bardzo szybkiej degradacji. 3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 4. Z uwagi na planowane wprowadzenie ruch jednokierunkowego na ul. Grodzieńskiej wprowadzenie jednego kierunku na wskazanym odcinku ul. Białostockiej znacznie utrudni obsługę komunikacyjną i zwiększy natężenie ruchu na ul. Grodzieńskiej.
116c	5) Nieporęcka – wprowadzić organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 6) Tarchomińska – wprowadzić organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 7) Śnieżna – wytyczenie miejsc do parkowania równoległego po obu stronach ulicy, 8) Radzywińska – doszczelnienie parkowania (równoległe w jednym rzędzie na odcinku od Grodzieńskiej do nasypu kolejowego); - wytycznie przejścia dla pieszych na wlocie Otwockiej, - miejsca postojowe na jezdni na wysokości bazaru Szmulki, - osłupkowanie przejść dla pieszych (cała ulica), - montaż progów zwalniających przed przejściem dla pieszych na wysokości ul. Otwockiej, 9) Żąbkowska - odcinek od Korsaka do Markowskiej: - likwidacja drugiego pasa na jezdni oraz wyznaczenie pasów rowerowych zgodnie ze zwycięskim projektem z budżetu partycypacyjnego 2015.- Wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni zamiast skośnego na chodniku. W ten sposób tworzymy przestrzeń pod kolejne nasadzenia a także pas lub drogę dla rowerów i czynimy ulicę bezpieczniejszą i przyjaźniejszą mieszkańcom, - wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości Konesera, - włączenie do SPPN parkingu przy Żąbkowskiej 40. III. Podobszar Żąbkowska – Radzywińska - Folwarczna- linia średnicowa - Markowska W obszarze tym dominuje osiedle spółdzielcze Kijowska, które należy zabezpieczyć przed „uciekającymi” z SPPN samochodami. ZDM wspólnie z RSM Praga powinien zastanowić się nad optymalnym rozwiązaniem, z jednej strony zabezpieczeniem ulic wewnętrznych przed wjeżdżającymi samochodami nie-mieszkańców, a z drugiej strony zapewnić dojazd służbom oraz ich przejeżdżność w niektórych przypadkach (ciąg Korsaka-Tysiąclecia). Szczegółowe zmiany: 1) Żąbkowska - odcinek od Korsaka do Markowskiej: - likwidacja drugiego pasa na jezdni oraz wyznaczenie pasa rowerowego zgodnie z projektem z budżetu partycypacyjnego z pierwszej edycji, - wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni zamiast skośnego na chodniku. W ten sposób tworzymy przestrzeń pod kolejne nasadzenia oraz uspokajamy ruch, co czyni ulicę bezpieczniejszą, 2) Radzywińska – uporządkowanie parkowania pod bazarem Szmulki (miejsca postojowe dla dostawców) oraz budynkiem Fabryki na Pradze, 3) Folwarczna – progi zwalniające oraz poprawa oświetlenia na skrzyżowaniu z Kawęczynską,	5. i 6. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Nieporęckiej pozostawia się dotychczasową organizację parkowania, na ul. Tarchomińskiej wyznacza się parkowanie skośnie i równoległe. 7. Szerokość ulicy i chodników nie pozwala wyznaczyć miejsc po obu stronach ulicy. 8. Na wskazanym odcinku wyznaczone jest parkowanie równoległe na jezdni. Przejście przy skrzyżowaniu z ul. Otwocką jest w stanie istniejącym. Na wysokości Bazaru Szmulki istnieje pas włączenia, nie ma możliwości skrócenia pasa. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu będzie analizowane w ramach odrębnego opracowania. 9. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Parking przy Żąbkowskiej 40 nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Podobszar III SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wewnętrzne tereny osiedlowe nie są drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 1. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. 2. Na wysokości Bazaru Szmulki istnieje pas włączenia, nie ma możliwości skrócenia pasa. 3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres spnpnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
116d	4) Kawęczyńska: – przełożenie kostki i kocich łbów na pasie jezdni w kierunku Żąbkowskiej – dzięki takiemu rozwiązaniu wytyczenie ok. 25 miejsc postojowych wzdłuż mis zieleni od Kawęczyńskiej 15/17 do bazaru Szmulki oraz zyskanie wygodnego pasa do jazdy rowerem/wyciszającego przejazd samochodem, - ograniczenie wjazdów przez przejścia dla pieszych na chodnik (słupki), - korekta geometrii zatoki postojowej na wysokości bazaru Szmulki (tak by intuicyjnie parkować równolegle) – poszerzenie przejścia dla pieszych, - wyniesienie przejścia dla pieszych na wysokości Al. Tysiąclecia 151, - wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego wygodny przejazd rowerem w ciągu Folwarczna-Tysiąclecia-Kijowska, 5) Korsaka - należy pozostawić parkowanie równolegle na jezdni. 6) Kijowska - uzgodnienie kilku miejsc postojowych z PKP, które byłyby dostępne dla odwożących ludzi na dworzec (kiss & ride). IV. Podobszar Wybrzeże Helskie - Starzyńskiego - Jagiellońska - Ratuszowa - Konopacka – Al. Solidarności Jest on niewralgicznym obszarem ze względu na wąską i gęstą siatkę ulic, obszar ZOO, który cieszy się zainteresowaniem osób spoza Pragi oraz kameralne, wpisane do rejestru zabytków osiedle Praga I, które wymaga specjalnego podejścia do parkowania. Z tego powodu wskazane jest zawężenie ulic (m.in. Wileńska) lub zamiana ich na jednokierunkowe i szukanie dodatkowych miejsc na jezdni. Z drugiej strony wąskie chodniki należałoby uwolnić od aut, by w przyszłości wprowadzić tam nasadzenia. Uwagi szczegółowe: 1) Jagiellońska (rondo Starzyńskiego - Szanajcy) - przeniesienie parkowania na jezdnię i zwężenie jezdni, - w kierunku północnym utworzenie zatoki, 2) Jagiellońska (Szanajcy - pl. Hallera) - wytyczenie miejsc równoległych w kierunku południowym kosztem zwężenie pasów jezdni, 3) Jagiellońska (pl. Hallera - Ratuszowa) - likwidacja prawoskrętu w Ratuszową w kierunku południowym i wytyczenie miejsc parkowania równoległego na jezdni 4) Ratuszowa (Wybrzeże Helskie-Inżynierska) - zmiana organizacji na jednokierunkową w kierunku wschodnim i wytyczenie równoległych miejsc postojowych po obu stronach jezdni, nie na chodniku, 5) Ratuszowa (Inżynierska - 11 Listopada) - likwidacja lewoskrętu w Inżynierską - pozwoli to na zwiększenie liczby miejsc na jezdni, - przeniesienie części miejsc postojowych na drugą stronę ulicy - pozwoli to na esowanie jezdni i zwiększy bezpieczeństwo 6) 11 Listopada (Targowa - Inżynierska) - likwidacja parkowania skośnego na chodniku - zostaje bardzo mało miejsca pieszym, zamiana skośnych miejsc na równolegle, - wprowadzenie zatok parkingowych równoległych zamiast parkowania na chodniku,	4. Projekt nie przewiduje przebudowy jezdni i zmian w nawierzchni. W związku z tym nie planuje się zasadniczych zmian organizacji ruchu na ul. Kawęczyńskiej. 5. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniem projektu. Parkowanie w całości zostało wyznaczone na jezdni lub w zatokach. 6. Rozważymy testowo wprowadzenie takiego rozwiązania w SPPN. Zwracamy przy tym uwagę, że może to rodzić problemy z egzekwowaniem długości postoju i prowadzić do unikania opłat za parkowanie. Podobszar IV: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. Wprowadza się parkowanie równoległe na jezdni po stronie zachodniej i w zatoce po stronie wschodniej. 2. Uwzględniono. 3. Nie uwzględniono – likwidacja pasa do prawoskrętu wpłynie negatywnie na przepustowość skrzyżowania (co wywoła zatory i długie oczekiwanie na przejazd przez skrzyżowanie) – rozwiązanie nieekonomiczne i nieefektywne. 4. Nie uwzględniono - ruch ul. Ratuszową w kierunku zachodnim zapewnia kluczowe połączenie z Pragi-Północ Wybrzeżem Hel skim w kierunku południowym, co jest znaczącym obciążeniem dla ul. Targowej, czy Jagiellońskiej. Na ulicy Ratuszowej wyznaczono miejsca równoległe z zachowaniem 2 m szerokości chodnika. 5. a) Nie uwzględniono - likwidacja pasa do lewoskrętu znacznie zmniejszy przepustowość skrzyżowania. b) wprowadza się wyznaczono miejsca postojowe w taki sposób by wymusić „esowanie” przez jadących ul. Ratuszową. 6. a) Nie wprowadzono - utrzymuje się w projekcie stan istniejący. b) Nie uwzględniono – wprowadzenie zatok wymaga przebudowy ulicy co zwiększa koszty inwestycji. Wprowadzenie parkowania równoległego na chodniku pozwala na wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej (uzasadnione ekonomicznie) przy jednoczesnym zapewnieniu pieszym 2 m chodnika.
116e	7) Stalowa - likwidacja parkowania skośnego i zatoki parkingowej na początku ulicy, - przeniesienie przystanku nocnego na początku ulicy, tak by można tam zrekompensować zmienioną organizację uwzględniającą zamianę miejsc skośnych na parkowanie równoległe, 8) Mała - zmiana org. ruchu na ulicę jednokierunkową, 9) Zaokopowa - zmiana org. ruchu na ulicę jednokierunkową, 10) Konopacka - wdrożyć gotową organizację ruchu z projektu Na_prawa ulic, 11) Wileńska : - usunięcie wszystkich przystanków autobusowych dalekobieżnych (do rozważenie również przystanki miejskie) z ulicy, - zwężenie ulicy do jednego pasa w każdą stronę - wytyczenie miejsc równoległych bądź skośnych, jeśli będzie miejsce na jezdni, Po zaślepieniu ulicy przekrój 2x2 jest kompletnie nieuzasadniony. Nie ma też potrzeby, by auta parkowały na chodniku przy tak szerokiej jezdni. Obecne zmiany to podbudowa pod przyszłą rewitalizację ulicy. 12) św. Cyryla i Metodego – wytyczenie kontrapasa rowerowego zgodnie z projektem z budżetu partycypacyjnego z pierwszej edycji, 13) Targowa - (al. Solidarności - 11 Listopada) - wytyczenie miejsc na pasie do jazdy prosto. Nie ma potrzeby dwóch pasów w tym miejscu, 14) Inżynierska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową na odcinku Mała - Wileńska w kierunku południowym - pozwoli to na wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach ulicy, - usunięcie skośnych miejsc z chodnika zarówno od strony Wileńskiej, jak i Stalowej, - przesunięcie przystanku z Inżynierskiej na Dąbrowszczaków - pozwoli to na wytyczenie kolejnych miejsc na jezdni - kosztem pasa-zatoki w kierunku południowym, 15) Al. Solidarności - zawężenie ulicy w kierunku zachodnim: albo poprzez zwężenie pasów albo likwidację jednego pasa i wprowadzenie miejsc postojowych na prawym pasie. Poprawi to znacznie deficytowy bilans parkingowy dzielnicy i uspokoi ruch. Al. Solidarności jest obecnie gigantyczną barierą, która wraz z torami dzieli Pragę-Północ na pół i należy ją jak najszybciej ucywilizować. 16) Osiedle Praga I - wymaga współpracy ZDM i ZGN z mieszkańcami, by wprowadzić abonamenty dla mieszkańców i skuteczne egzekwowanie zakazu parkowania na podwórkach przez osoby nie mieszkające na osiedlu. 17) Wybrzeże Helskie – weekendowe wyłączenie jednego pasa do parkowania dla osób odwiedzających ZOO. V. Podobszar V 11 Listopada - Szwedzka - Strzelecka Jest to obszar, który charakteryzuje się gęstą zabudową, gęstą siatką wąskich ulic oraz deficytem zieleni przyulicznej oraz zwartej. Z drugiej strony, co wykazały badania, występuje tu nadmiar pojazdów i niski przyrływ samochodów spoza obszaru. Aby zwiększyć możliwą przestrzeń na chodnikach oraz pod przyszłe nasadzenia, warto zastanowić się nad wyznaczeniem dodatkowego parkingu na wzór społecznego działającego przy skwerze Letnia/Kamienna. Optymalną lokalizacją są działki przy ul. Stolarskiej (za dawną piekarnią) lub na rogu Strzeleckiej/Szwedzkiej. Uwagi szczegółowe: 1) Letnia - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku Szwedzkiej - być może pozwoli to na wytyczenie dodatkowych miejsc parkingowych w okolicach Szwedzkiej,	7.Na ul. Stalowej zaprojektowano parkowanie równoległe. Przeniesienie przystanku nie zwiększy liczby miejsc parkingowych ze względu na bliskość skrzyżowania (pas do prawoskrętu). 8 i 9. Wprowadzono ruch jednokierunkowy. 10. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Konopackiej wprowadza się parkowanie niemal wyłącznie na jezdni. 11. a) Usunięto dwa przystanki autobusowe z odc. Targowa – Inżynierska. Pozostawiono dwa przystanki. b) Uwzględniono na odc. od ul. Inżynierskiej do Zaokopowej; na odc. od Zaokopowej do ul. Konopackiej - po stronie południowej, po stronie północnej wydzielono pas do skrętu w prawo. Na odcinku od Targowej do Inżynierskiej zaprojektowano przekrój 1+2. W kierunku zachodnim zachowano dwa pasy ruchu, co wpływa pozytywnie na przepustowość skrzyżowania z ul. Targową, dodatkowo ułatwia to wjazd i wyjazd z miejsc postojowych. Zaprojektowane miejsca postojowe nie zawężają istniejących szerokości chodnika (odc. Targowa - Czyszowa). Chodnik za ul. Czyszową - po stronie południowej pozostawiono o szerokości 2 m. Przebudowa ul. Wileńskiej będzie osobnym zadaniem. 13. Nie uwzględniono ze względu na natężenie ruchu jakie występuje na ul. Targowej (także na odc. od al. Solidarności do ul. Inżynierskiej). Zajęcie zewnętrznego pasa pod miejsca postojowe może być powodem zatorów. 14. a) Nie uwzględniono – wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Inżynierskiej (odc. Stalowa – Mała) uniemożliwi jazdę z ul. Małej w kierunku północnym, dodatkowo nie przyniesie wyraźnego wzrostu miejsc postojowych, ze względu na bliską lokalizację dwóch skrzyżowań – z ul. Stalową i z ul. Małą. b) Nie uwzględniono – nie ma uzasadnienia dla likwidacji miejsc skośnych. W projekcie zachowuje się w tym zakresie stan istniejący, zapewniający swobodny ruch pieszych (chodnik min. 2 m szerokości) oraz pojazdów. c) Nie uwzględniono – przeniesienie przystanku z rejonu ul. 11 Listopada na ul. Dąbrowszczaków rozbija istniejący punkt przesiadkowy do przystanków tramwajowych przy ul. 11 Listopada. 15. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 16. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 17. Pozostawia się obecną organizację ruchu. SPPN nie funkcjonuje w weekendy. Podobszar V: W ramach projektu nie przewiduje się budowy nowych parkingów poza pasem drogowym. 1. wprowadzenie jednego kierunku nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych - jest to droga gdzie na krótkim odcinku krzyżują się dwie inne ulice, co wpływa na ograniczenie możliwości wyznaczenia miejsc postojowych. Dodatkowo - dwa kierunki

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
116f	2) Stolarska - wytyczenie dodatkowych miejsc "dla mieszkańców" na jezdni po stronie zachodniej ulicy. Ruch jest mały na tej ulicy, więc mimo dwukierunkowości ulicy, samochody będą mogły się mijać. 3) Lęborska - brak uwag 4) Kamienna : - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada, - przeniesienie parkowania z chodników na jezdnię - w szczególności 2 mp przy ul. Szwedzkiej. Jeśli parkowanie na chodniku miałyby zostać - to należy pozostawić minimum 2 metry szerokości dla pieszych, 5) Szwedzka – lokalizacjach miejsc postojowych po zachodniej stronie powoduje, że nie jest utrzymana 2-metrowa szerokość dla pieszych; na jezdni jezdni wyznaczyć pasy rowerowe (obustronne), 6) 11 Listopada – wprowadzenie parkowanie równoległego na odcinku Bródnowska-Letnia, 7) Bródnowska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku Szwedzkiej, - zmiana parkowania skośnego na chodniku na równoległe na jezdni (szczególnie przy prokuraturze), - możliwość parkowania poza dniami roboczymi/wieczorami na parkingu prokuratury, 8) Kowieńska - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada. Pozwoli to na przeniesienie pojazdów z chodnika na jezdnię (zwłaszcza po północnej stronie) i wytyczenie większej liczby miejsc parkingowych, 9) Kowelska - zamiana miejsc postojowych prostopadłych na skośne bądź równoległe, jeżeli skośne nie uwolnią przestrzeni na chodniku. Podobnie bliżej skrzyżowania z ul. Strzelecką, jeżeli skośne się zmieszczą po jednej stronie, można zamienić równoległe na skośne, jednak nie kosztem chodnika. 10) Strzelecka - zamiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada. - umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano parkowanie prostopadłe, przesunąć parkowanie bliżej jezdni, tak by zaparkowane auto mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik. VI. Podobszar Konopacka - Strzelecka - tory kolejowe - Al. Solidarności Jest to obszar, który będzie podlegał istotnym zmianom w niedługim czasie. Można przyjąć, że mieszkańcy nowego osiedla, które powstanie w miejscu zajezdni MZA, Tesco czy na terenie Stalowni będą mieli podziemne parkingi. Należy skupić się na uporządkowaniu parkowania w zabytkowej części podobszaru i utrzymaniu dobrych rozwiązań funkcjonujących np. na części ul. Stalowej – parkowanie równoległe na jezdni. Uwagi szczegółowe: 1) Strzelecka - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada; umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano parkowanie prostopadłe, przesunąć parkowanie bliżej jezdni, tak by auto zaparkowane mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik, 2) Szwedzka - wyznaczyć pasy rowerowe 3) Stalowa - likwidacja skośnego parkowania! Ta ulica wymaga uzupełnienia nasadzeń, a nie wprowadzania samochodów z powrotem na chodnik. To byłby duży krok wstecz, 4) Al. Solidarności - już teraz należy rozważać zamianę prawego pasa w kierunku centrum na parkowanie równoległe. Powstaje tam coraz więcej inwestycji i należałoby zapewnić miejsce postojowe, jak i uspokajać ruch,	2. nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ze względu na konieczność zapewnienia drogi pożarowej. 4. Nie wprowadzono – ul. Kamienna jest drogą bez przejazdu, nie ma możliwości wprowadzenia jednego kierunku ruchu. 5. Wprowadzane rozwiązania zapewniają zawsze min. 1,8 – 2 m chodnika dla pieszych. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiązałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 6. Wprowadzono. 7.a) Na ul. Bródnowskiej zapewniono jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada – daje to bowiem możliwość wyjazdu w stronę południową, czego nie dają alternatywne połączenia z ul. 11 Listopada b) Projekt zakłada jeden kierunek ruchu co daje możliwość zastosowania parkowania skośnego – i dzięki temu jest możliwa maksymalizacja miejsc postojowych w strefie (rozwiązanie efektywne). c) Parking nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekażemy prośbę zarządcy terenu. 8. Nie uwzględniono - jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe będzie wiązało się to z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Ulica Kowieńska pozostaje dwukierunkowa ze względu na zapewnienie pełnej obsługi komunikacyjnej dla układu ulic jednokierunkowych: Kowelska/Śródkowa. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu wygeneruje dodatkowy ruch na ulicach układu podstawowego. 9. Na ul. Kowelskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu co umożliwi wprowadzenie miejsc postojowych skośnych przy jednoczesnym pozostawieniu chodnika dla pieszych o szerokości min. 2 m. 10. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Ulica Strzelecka pozostaje ulicą dwukierunkową – zapewnia to swobodną obsługę komunikacyjną dla układu ulic jednokierunkowych: Konopacka, Śródkowa, Kowelska. Podobszar VI: 1. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne 2. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiązałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 3. Wprowadzono miejsca postojowe równoległe na całym odcinku ul. Stalowej; 4 Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym).
116g	5) Śródkowa - zrealizowanie projektu z programu rewitalizacji (Woonerf pracowni WXCA) 6) Czyszwowa - zamiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku północnym, - przeniesienie pojazdów z chodnika na jezdnię; jeśli nie ma takiej możliwości, to wytyczenie jednostronnie miejsc skośnych, jeśli nie to równoległych. 7) Wileńska - na odcinku Śródkowa-Czyszwowa - zawężenie pasów drogowych i częściowe przeniesienie pojazdów z chodnika. Wybudowanie zatok postojowych. - na odcinku Czyszwowa - Szwedzka - zamiast wytyczenie legalnych miejsc kosztem chodnika, należy wytyczyć miejsca z zakazem postoju i tabliczką "nie dotyczy mieszkańców" na jezdni; 8) Równa – zaprojektowanie Woonerfu. VII. Szmulowizna z Michałowem Podobszar dla którego nie było analiz, niemniej wyniki spaceru badawczego pokazują potrzebę zmian, w tym wprowadzenie SPPN. To obszar zwartej zabudowy między ul. Kijowską, a „małą” Radzywińską, z wewnętrznym ruchem uspokojonym. Poza wprowadzeniem SPPN postulowane zmiany powinny obejmować: - ograniczenie parkowania na podwórkach do minimum (identyfikatory mieszkańców), - uspokojenie ruchu wewnątrz (strefa Tempo 30) - uspokojenie ruchu obwodowego – progi zwalniające na „małej” Radzywińskiej na przejściu dla pieszych na wysokości Otwockiej oraz odcinkowy pomiar prędkości lub fotoradar na ul. Kijowskiej (między Objazdową, a Aleją Tysiąclecia), - zmianę organizacji ruchu – jednokierunkowe ulice Łomżyńska (od Otwockiej do łącznika), Łochowska (całość), Siedlecka (Otwocka-Folwarczna, z wyłączeniem z ruchu odcinka na wysokości zieleńca – skwer i plac miejski zgodnie z projektem MPZP), wołomińska (Folwarczna- łącznik Siedlecka:Radzywińska), Łochowska (odc. Folwarczna-Siedlecka) - uporządkowanie parkowania na Otwockiej wraz z wprowadzeniem zieleni, - poprawę bezpieczeństwa pieszych: Folwarczna (progi zwalniające, lustro drogowe i poprawa oświetlenia na skrzyżowaniu z Kawęczyńską), - uwzględnienie w zmianach projektu Na „prawa ulic (Łochowska) oraz projektu modernizacji ulicy Siedleckiej z 2015 r. - uspokojenie ruchu na Kawęczyńskiej (szczególnie na odcinku brukowanym) oraz poprawa sytuacji rowerzystów (pasy rowerowe, w tym zamiana miejscami kocih łbów i kostki na pasie jezdni w kierunku Żąbkowskiej), - rozwiązania rowerowe w ciągu Radzywińska-Aleja Tysiąclecia-Dworzec Wschodni, - stworzenie woonerfów na ulicach Grajewskiej, Michałowskiej, Zachariasza i Łochowskiej (odcinek Otwocka-Grajewska).	5. Projekt przebudowy ul. Śródkowej jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Śródkowej zaprojektowano jeden kierunek ruchu i parkowanie głównie skośne na jezdni. 6. Na ul. Czyszwowej pozostawia się istniejącą organizację ruchu. Według stanu istniejącego jest to ulica jednokierunkowa w kierunku ul. Wileńskiej. Nie ma uzasadnienia dla zmiany kierunku ruchu. 7. Nie uwzględniono zawężenia pasów ruchu na ul. Wileńskiej (Śródkowa – Czyszwowa) - brak uzasadnienia dla zawężenia – chodnik dla pieszych przy istniejącym parkowaniu na chodniku ma zapewnioną szerokość min. 2 m. Miejsca postojowe dla mieszkańców wyznaczono w projekcie wyłącznie w obszarach, na których nie ma możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych stanowisk postojowych, a jest możliwość parkowania na zasadach ogólnych (zgodnie z zasadami ustawy Prawo o ruchu drogowym) – na ul. Wileńskiej na odc. od ul. Czyszwowej do Szwedzkiej jest możliwość wprowadzenia miejsc postojowych pełnowymiarowych. 8. W ramach projektu nie przewiduje się przebudowy ulic. Zaprojektowano parkowanie prostopadłe na jezdni. Rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
119b	11) Wileńska : - usunięcie wszystkich przystanków autobusowych dalekobieżnych (do rozważenia również przystanki miejskie) z ulicy, - zwężenie ulicy do jednego pasa w każdą stronę - wytyczenie miejsc równoległych bądź skośnych, jeśli będzie miejsce na jezdni, Po zaślepieniu ulicy przekrój 2x2 jest kompletnie nieuzasadniony. Nie ma też potrzeby, by auta parkowały na chodniku przy tak szerokiej jezdni. Obecne zmiany to podbudowa pod przyszłą rewitalizację ulicy. 12) św. Cyryla i Metodego – wytyczenie kontrapasa rowerowego zgodnie z projektem z budżetu partycypacyjnego z pierwszej edycji, 13) Targowa - (al. Solidarności - 11 Listopada) - wytyczenie miejsc na pasie do jazdy prosto. Nie ma potrzeby dwóch pasów w tym miejscu, 14) Inżynierska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową na odcinku Mała - Wileńska w kierunku południowym - pozwoli to na wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach ulicy, - usunięcie skośnych miejsc z chodnika zarówno od strony Wileńskiej, jak i Stalowej, - przesunięcie przystanku z Inżynierskiej na Dąbrowszczaków - pozwoli to na wytyczenie kolejnych miejsc na jezdni - kosztem pasa-zatoki w kierunku południowym, 15) Al. Solidarności - zawężenie ulicy w kierunku zachodnim: albo poprzez zwężenie pasów albo likwidację jednego pasa i wprowadzenie miejsc postojowych na prawym pasie. Poprawi to znacznie deficytowy bilans parkingowy dzielnicy i uspokoi ruch. Al. Solidarności jest obecnie gigantyczną barierą, która wraz z torami dzieli Pragę-Północ na pół i należy ją jak najszybciej ucywilizować. 16) Osiedle Praga I - wymaga współpracy ZDM i ZGN z mieszkańcami, by wprowadzić abonamenty dla mieszkańców i skuteczne egzekwowanie zakazu parkowania na podwórkach przez osoby nie mieszkające na osiedlu.	11. a) Usunięto dwa przystanki autobusowe z odc. Targowa – Inżynierska. Pozostawiono dwa przystanki. b) Uwzględniono na odc. od ul. Inżynierskiej do Zaokopowej; na odc. od Zaokopowej do ul. Konopackiej - po stronie południowej, po stronie północnej wydzielono pas do skrętu w prawo. Na odcinku od Targowej do Inżynierskiej zaprojektowano przekrój 1+2. W kierunku zachodnim zachowano dwa pasy ruchu, co wpływa pozytywnie na przepustowość skrzyżowania z ul. Targową, dodatkowo ułatwia to wjazd i wyjazd z miejsc postojowych. Zaprojektowane miejsca postojowe nie zawężają istniejących szerokości chodnika (odc. Targowa - Czyszowska). Chodnik za ul. Czyszową - po stronie południowej pozostawiono o szerokości 2 m. Przebudowa ul. Wileńskiej będzie osobnym zadaniem. 13. Nie uwzględniono ze względu na natężenie ruchu jakie występuje na ul. Targowej (także na odc. od al. Solidarności do ul. Inżynierskiej). Zajęcie zewnętrznego pasa pod miejsca postojowe może być powodem zatorów. 14. a) Nie uwzględniono – wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Inżynierskiej (odc. Stalowa – Mała) uniemożliwi jazdę z ul. Małej w kierunku północnym, dodatkowo nie przyniesie wyraźnego wzrostu miejsc postojowych, ze względu na bliską lokalizację dwóch skrzyżowań – z ul. Stalową i z ul. Małą. b) Nie uwzględniono – nie ma uzasadnienia dla likwidacji miejsc skośnych. W projekcie zachowuje się w tym zakresie stan istniejący, zapewniający swobodny ruch pieszych (chodnik min. 2 m szerokości) oraz pojazdów. c) Nie uwzględniono – przeniesienie przystanku z rejonu ul. 11 Listopada na ul. Dąbrowszczaków rozbije istniejący punkt przesiadkowy do przystanków tramwajowych przy ul. 11 Listopada. 15. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 16. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.
120	SPPN Praga - uwagi - podobszar II (Markowska - al. Solidarności - Radzywińska - Żąbkowska przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze II (Markowska - al. Solidarności - Radzywińska - Żąbkowska). Podobszar ten charakteryzuje się dużą ilością zieleni osiedlowej, słabej jakości zielenią przyuliczną oraz układem ulic o dość wąskim przekroju. Tutaj często przyjeżdżają również goście m.in. Centrum Praskiego Koneser. Najważniejszym działaniem jest zabezpieczenie chodników oraz trawników przed parkującymi na nich samochodami. Należy również przemyśleć organizację ruchu, tak aby całkowicie usunąć chodniki od samochodów i poprzez zawężanie ulic oraz zmianę organizacji ruchu na części ulic na jednokierunkowe, wytyczyć dodatkowe miejsca postojowe na jezdni. Ww zmiany pozwolą na zwiększenie bezpieczeństwa pieszych oraz na dosadzanie w przyszłości drzew i niskiej zieleni. Należy całość tego obszaru objąć strefą tempo-30. Szczegółowe zmiany: 1) Białoostocka - odcinek od Markowskiej do Grodzieńskiej: - tam gdzie parkowanie prostopadłe dostawić separator dla kół lub słupki na chodniku, gdyż auta dojeżdżają do końca zabierając miejsce pieszym. Rozważyć zamianę na parkowanie równoległe, 2) Grodzieńska - bardzo dobry pomysł ze zmianą na ulicę jednokierunkową, 3) Grodzieńska-Kosmowskiej – wyniesienie tarczy skrzyżowania, 4) Białoostocka - odcinek od Grodzieńskiej do Radzywińskiej: - zmienić organizację ruchu na jednokierunkową w kierunku Radzywińskiej i wprowadzić parkowanie równoległe na jezdni, dzięki temu zostanie utworzona rezerwa na pasy rowerowe na jezdni. 5) Nieporęcka – wprowadzić organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 6) Tarchomińska – wprowadzić organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 7) Śnieżna – wytyczenie miejsc do parkowania równoległego po obu stronach ulicy, 8) Radzywińska - doszczelnienie parkowania (równoległe w jednym rzędzie na odcinku od Grodzieńskiej do nasypu kolejowego); - wytycznie przejścia dla pieszych na wlocie Otwockiej, - miejsca postojowe na jezdni na wysokości bazaru Szmulki, - osłupkowanie przejść dla pieszych (cała ulica), - montaż progów zwalniających przed przejściem dla pieszych na wysokości ul. Otwockiej, 9) Żąbkowska - odcinek od Korsaka do Markowskiej: - likwidacja drugiego pasa na jezdni oraz wyznaczenie pasów rowerowych zgodnie ze zwyciężym projektem z budżetu partycypacyjnego 2015.- Wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni zamiast skośnego na chodniku. W ten sposób tworzymy przestrzeń pod kolejne nasadzenia a także pas lub drogę dla rowerów i czynimy ulicę bezpieczniejszą i przyjaźniejszą mieszkańcom, - wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości Konesera, - włączenie do SPPN parkingu przy Żąbkowskiej 40.	Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. Przeanalizujemy możliwość zastosowania separatorów. Warunkiem jest dostępność rynkowa i możliwość techniczna zastosowania rozwiązań trwałych, niepodlegających bardzo szybkiej degradacji. 3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 4. Z uwagi na planowane wprowadzenie ruch jednokierunkowego na ul. Grodzieńskiej wprowadzenie jednego kierunku na wskazanym odcinku ul. Białoostockiej znacznie utrudni obsługę komunikacyjną i zwiększy natężenie ruchu na ul. Grodzieńskiej. 5. i 6. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Nieporęckiej pozostawia się dotychczasową organizację parkowania, na ul. Tarchomińskiej wyznacza się parkowanie skośne i równoległe. 7. Szerokość ulicy i chodników nie pozwala wyznaczyć miejsc po obu stronach ulicy. 8. Na wskazanym odcinku wyznaczone jest parkowanie równoległe na jezdni. Przejście przy skrzyżowaniu z ul. Otwocką jest w stanie istniejącym. Na wysokości Bazaru Szmulki istnieje pas włączenia, nie ma możliwości skrócenia pasa. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu będzie analizowane w ramach odrębnego opracowania. 9. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Parking przy Żąbkowskiej 40 nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres spnpnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
121	SPPN Praga - uwagi - podobszar III (Żąbkowska – Radzymińska - Folwarczna- linia średnicowa - Markowska) przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze III (Żąbkowska – Radzymińska - Folwarczna- linia średnicowa - Markowska). W obszarze tym dominuje osiedle spółdzielcze Kijowska, które należy zabezpieczyć przed „uciekającymi” z SPPN samochodami. ZDM wspólnie z RSM Praga powinien zastanowić się nad optymalnym rozwiązaniem, z jednej strony zabezpieczeniem ulic wewnętrznych przed wjeżdżającymi samochodami nie-mieszkańców, a z drugiej strony zapewnić dojazd służbom oraz ich przejezdność w niektórych przypadkach (ciąg Korsaka-Tysiąclecia). Szczegółowe zmiany: 1) Żąbkowska - odcinek od Korsaka do Markowskiej: - likwidacja drugiego pasa na jezdni oraz wyznaczenie pasa rowerowego zgodnie z projektem z budżetu partycypacyjnego z pierwszej edycji, - wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni zamiast skośnego na chodniku. W ten sposób tworzymy przestrzeń pod kolejne nasadzenia oraz uspokajamy ruch, co czyni ulicę bezpieczniejszą, 2) Radzymińska – uporządkowanie parkowania pod bazarem Szmulki (miejsca postojowe dla dostawców) oraz budynkiem Fabryki na Pradze, 3) Folwarczna – progi zwalniające oraz poprawa oświetlenia na skrzyżowaniu z Kawęczyrńską, 4) Kawęczyrńska: – przełożenie kostki i kocich łbów na pasie jezdni w kierunku Żąbkowskiej – dzięki takiemu rozwiązaniu wytyczenie ok. 25 miejsc postojowych wzdłuż mis zieleni od Kawęczyrńskiej 15/17 do bazaru Szmulki oraz zyskanie wygodnego pasa do jazdy rowerem/wyciszającego przejazd samochodem, - ograniczenie wjazdów przez przejścia dla pieszych na chodnik (słupki), - korekta geometrii zatoki postojowej na wysokości bazaru Szmulki (tak by intuicyjnie parkować równoległe) – poszerzenie przejścia dla pieszych, - wyniesienie przejścia dla pieszych na wysokości Al. Tysiąclecia 151, - wprowadzenie rozwiązania umożliwiającego wygodny przejazd rowerem w ciągu Folwarczna-Tysiąclecia-Kijowska, 5) Korsaka - należy pozostawić parkowanie równoległe na jezdni. 6) Kijowska - uzgodnienie kilku miejsc postojowych z PKP, które byłyby dostępne dla odwożących ludzi na dworzec (kiss & ride).	Podobszar III SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wewnętrzne tereny osiedlowej nie są drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 1. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. 2. Na wysokości Bazaru Szmulki istnieje pas włączenia, nie ma możliwości skrócenia pasa. 3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 4. Projekt nie przewiduje przebudowy jezdni i zmian w nawierzchni. W związku z tym nie planuje się zasadniczych zmian organizacji ruchu na ul. Kawęczyrńskiej. 5. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniem projektu. Parkowanie w całości zostało wyznaczone na jezdni lub w zatokach. 6. Rozważymy testowo wprowadzenie takiego rozwiązania w SPPN. Zwracamy przy tym uwagę, że może to rodzić problemy z egzekwowaniem długości postoju i prowadzić do unikania opłat za parkowanie.
122	SPPN Praga - uwagi - podobszar V (11 Listopada - Szwedzka - Strzelecka) przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze V (11 Listopada - Szwedzka - Strzelecka). Jest to obszar, który charakteryzuje się gęstą zabudową, gęstą siatką wąskich ulic oraz deficytem zieleni przyulicznej oraz zwartej. Z drugiej strony, co wykazały badania, występuje tu nadmiar pojazdów i niski przyływ samochodów spoza obszaru. Aby zwiększyć możliwą przestrzeń na chodnikach oraz pod przyszłe nasadzenia, warto zastanowić się nad wyznaczeniem dodatkowego parkingu na wzór społecznego działającego przy skwerze Letnia/Kamienna. Optymalną lokalizacją są działki przy ul. Stolarskiej (za dawną piekarnią) lub na rogu Strzeleckiej/Szwedzkiej. Uwagi szczegółowe: 1) Letnia - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku Szwedzkiej - być może pozwoli to na wytyczenie dodatkowych miejsc parkingowych w okolicach Szwedzkiej, 2) Stolarska - wytyczenie dodatkowych miejsc "dla mieszkańców" na jezdni po stronie zachodniej ulicy. Ruch jest mały na tej ulicy, więc mimo dwukierunkowości ulicy, samochody będą mogły się mijać. 3) Łęborska - brak uwag 4) Kamienna : - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada, - przeniesienie parkowania z chodników na jezdnię - w szczególności 2 mp przy ul. Szwedzkiej. Jeśli parkowanie na chodniku miałoby zostać - to należy pozostawić minimum 2 metry szerokości dla pieszych, 5) Szwedzka – lokalizacjach miejsc postojowych po zachodniej stronie powoduje, że nie jest utrzymana 2-metrowa szerokość dla pieszych; na jezdni jezdni wyznaczyć pasy rowerowe (obustronne), 6) 11 Listopada – wprowadzenie parkowanie równoległego na odcinku Bródnowska-Letnia, 7) Bródnowska: - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku Szwedzkiej, - zmiana parkowania skośnego na chodniku na równoległe na jezdni (szczególnie przy prokuraturze), - możliwość parkowania poza dniami roboczymi/wieczorami na parkingu prokuratury, 8) Kowieńska - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada. Pozwoli to na przeniesienie pojazdów z chodnika na jezdnię (zwłaszcza po północnej stronie) i wytyczenie większej liczby miejsc parkingowych, 9) Kowelska - zamiana miejsc postojowych prostopadłych na skośne bądź równoległe, jeżeli skośne nie uwolnią przestrzeni na chodniku. Podobnie bliżej skrzyżowania z ul. Strzelecką, jeżeli skośne się zmieszczą po jednej stronie, można zamienić równoległe na skośne, jednak nie kosztem chodnika. 10) Strzelecka - zamiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada. - umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano parkowanie prostopadłe, przesunąć je bliżej jezdni, tak by zaparkowane auto mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik.	W ramach projektu nie przewiduje się budowy nowych parkingów poza pasem drogowym. 1. wprowadzenie jednego kierunku nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych - jest to droga gdzie na krótkim odcinku krzyżują się dwie inne ulice, co wpływa na ograniczenie możliwości wyznaczenia miejsc postojowych. Dodatkowo - dwa kierunki zapewniają pełną obsługę dla ul. Stolarskiej i Łęborskiej (drogi bez przejazdu). 2. nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ze względu na konieczność zapewnienia drogi pożarowej. 4. Nie wprowadzono – ul. Kamienna jest drogą bez przejazdu, nie ma możliwości wprowadzenia jednego kierunku ruchu. 5. Wprowadzane rozwiązania zapewniają zawsze min. 1,8 – 2 m chodnika dla pieszych. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiązałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 6. Wprowadzono. 7.a) Na ul. Bródnowskiej zapewniono jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada – daje to bowiem możliwość wyjazdu w stronę południową, czego nie dają alternatywne połączenia z ul. 11 Listopada b) Projekt zakłada jeden kierunek ruchu co daje możliwość zastosowania parkowania skośnego – i dzięki temu jest możliwa maksymalizacja miejsc postojowych w strefie (rozwiązanie efektywne). c) Parking nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekażemy prośbę zarządcy terenu. 8. Nie uwzględniono - jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe będzie wiązało się to z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Ulica Kowieńska pozostaje dwukierunkowa ze względu na zapewnienie pełnej obsługi komunikacyjnej dla układu ulic jednokierunkowych: Kowelska/Środkowa. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu wygeneruje dodatkowy ruch na ulicach układu podstawowego. 9. Na ul. Kowelskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu co umożliwi wprowadzenie miejsc postojowych skośnych przy jednoczesnym pozostawieniu chodnika dla pieszych o szerokości min. 2 m. 10. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę w kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne. Ulica Strzelecka pozostaje ulicą dwukierunkową – zapewnia to swobodną obsługę komunikacyjną dla układu ulic jednokierunkowych: Konopacka, Środkowa, Kowelska.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
123a	SPPN Praga - uwagi - podobszar I (Targowa - al. Solidarności - Markowska - linia średnicowa) przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze I (Targowa - al. Solidarności - Markowska - linia średnicowa). Podobszar ten charakteryzuje się gęstą zabudową i dużą liczbą lokali usługowych. Znajduje się w nim obecnie tylko jeden skwer na skrzyżowaniu Żąbkowskiej i Brzeskiej, a ulice są w małym stopniu zadrzewione. Z tych powodów należy maksymalizować wygodę pieszych i szukać miejsca na nowe nasadzenia, przesuwając pojazdy z chodników na jezdnię. Można to uzyskać poprzez zwężanie jezdni z dwóch pasów do jednego oraz zmianę organizacji ruchu. Dodatkowo takie ulice jak Brzeska, Białostocka, Wieczorkiewicza czy Markowska (na odc. ul. Żąbkowska – ul. Białostocka) powinny wejść w skład strefy tempo-30, w związku z deklaracjami władz miasta odnośnie jej utworzenia w śródmieściu Warszawy. Wdrożenie jednej zintegrowanej zmiany organizacji ruchu pozwoli obniżyć koszty oraz zmniejszyć ilość oznakowania: 1) Targowa - odcinek od granicy dzielnicy do CH Wileńska - wytyczenie miejsc równoległych na prawym pasie, gdzie jeszcze ich brakuje. Głównie od Muzeum Warszawskiej Pragi na północ; przy okazji zmian wytyczenie brakujących przejść dla pieszych na wysokości skrzyżowania z Żąbkowską oraz na wysokości Poczty, 2) Kępna (odcinek obok Muzeum Pragi) – należy wyznaczyć miejsca postojowe i włączyć do strefy, 3) Białostocka - odcinek od Targowej do Brzeskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i przeniesienie parkowania na jezdnię, b) w związku z sytuacją, iż obok znajduje się parking kubaturowy, należy wzdłuż Centrum Wileńska (na odcinku od przejścia dla pieszych do skrzyżowania z ulicą Brzeską) wytyczyć równoległe parkowanie, c) należy przybliżyć odcinek gdzie jest parkowanie skośne przy ulicy Targowej bliżej środka jezdni. Odzyskaną przestrzeń należy przeznaczyć na jednokierunkowe drogi rowerowe (projekt z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego – do dziś nie zrealizowany) oraz rozwiązanie ułatwiające przejazd rowerowy przez wlot skrzyżowania (realizacja zwycięskiego projektu z budżetu partycypacyjnego z 2017 r.: Poprawki i uzupełnienie na drogach dla rowerów po budowie Metra (ul Targowa), d) na odcinku z obowiązującym parkowaniem równoległego należy wytyczyć pas rowerowy łączący się z drogą rowerową na ul. Targowej, f) w kierunku ul. Radzywińskiej powinien znaleźć się znak informacyjny zawierający informację o ilości wolnych miejsc parkingowych w CH Wileńska oraz w strefie (wyświetlacz), g) należy podjąć rozmowy z właścicielem CH Wileńska, tak aby parking był otwarty wcześniej niż jest otwarte centrum handlowe (np. od godziny 6:00). 4) skrzyżowanie ul. Brzeskiej z ul. Białostocką. a) należy zlikwidować sygnalizację świetlną i zastąpić ją tzw. mini-rondem przejezdnym (z przejazdem dla autobusów). Należy zawężyć przejścia dla pieszych do jednego pasa ruchu tzw. uszami myszki-miki. Należy dołączyć zwycięski projekt pasów rowerowych z Budżetu Partycypacyjnego 2015 5) Białostocka - odcinek od Brzeskiej do Markowskiej: a) likwidacja drugiego pasa w kierunku Targowej i wyznaczenie jednokierunkowego pasa rowerowego (zgodnie ze zwycięskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego), b) likwidacja drugiego pasa w kierunku Radzywińskiej i wyznaczenie parkowania równoległego, na odcinku, na którym obecnie nie ma miejsc postojowych, c) przeniesienie parkowania w większym stopniu z chodnika na jezdnię dzięki wykorzystaniu zewnętrznego pasa ruchu, a najlepiej wprowadzenie parkowania równoległego. 6) Skrzyżowanie ul. Markowska – ul. Białostocka a) należy zamienić istniejące skrzyżowanie na tzw. mini-rondo (z możliwością przejazdu autobusów), analogicznie jak na ul. Kopernika. Należy wprowadzić azyl przez przejście, na którym go nie ma. Po północnej stronie wybudować łącznik drogi rowerowej do pasa rowerowego w stronę ul. Targowej (zgodnie z projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego),	Podobszar I: Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie miejsc postojowych przy zachowaniu szerokości chodnika co najmniej 2 m. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. 1. ul. Targowa nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 2. ul. Kępna nie znajduje się w obszarze objętym opracowaniem. Jest objęta istniejącą SPPN. 3. a. likwidacja pasów do skrótu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. nie przewiduje się zmian w organizacji parkowania na wskazanym odcinku. c. Projekt z budżetu obywatelskiego 2017 jest realizowany w ramach osobnego opracowania. d. wyznaczenie pasów rowerowych wykracza poza zakres prac związanych z poszerzeniem strefy SPPN f. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. g. Garaż nie jest w gestii m.st. Warszawy. Przekażemy wniosek zarządcy garażu. 4. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań. 5. a. likwidacja pasów do skrótu w prawo spowoduje dodatkowe utrudnienia w ruchu i nie jest planowana b. i c. Planowana jest likwidacja drugiego pasa ruchu oraz wyznaczenie miejsc postojowych równoległych i skośnych. 6. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. W ramach projektu nie przewiduje się gruntownej przebudowy skrzyżowań.
123b	7) Markowska - odcinek od Białostockiej do Żąbkowskiej a) zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku północnym, b) po zawężeniu ulicy do jednego pasa można obustronnie wyznaczyć równoległe miejsca postojowe. 9) Brzeska - odcinek między Żąbkowską, a Kijowską a) przeniesienie samochodów na jezdnie - utworzenie obustronnego parkowania równoległego. 10) Brzeska - odcinek między Żąbkowska a Białostocką a) zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku południowym, b) po zawężeniu ulicy do jednego pasa można obustronnie wyznaczyć równoległe miejsca postojowe, 11) Kijowska - odcinek między Markowską, a Targową a) utworzenie zatoki parkingowej dla pojazdów parkujących skośnie w kierunku Targowej, b) utworzenie zatoki parkingowej dla pojazdów parkujących równoległe w kierunku Dworca Wschodniego, 12) Żąbkowska – odcinek brukowany – należy wdrożyć organizację ruchu zgodną z projektem Na_prawa ulic, 13) Żąbkowska - odcinek między Brzeską a Markowską: a) parkowanie równoległe na ulicy (obustronne), b) wyznaczenie pasów rowerowych zgodnie ze zwycięskim projektem z pierwszej edycji budżetu partycypacyjnego.	7. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco na zwiększenie liczby miejsc postojowych. 9. Wyznaczenie parkowania równoległego znacznie zmniejszy liczbę miejsc, co jest sprzeczne z założeniem projektu. 10. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie znacząco zwiększenie liczby miejsc postojowych. 11. Projekt nie zakłada budowy dodatkowych zatok postojowych na ul. Kijowskiej. 12. Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej przewidziano wyznaczenie parkowania równoległego po obu stronach ulicy. 13. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
124	przesyłam uwagi szczegółowe do koncepcji organizacji SPPN na Pradze-Północ w podobszarze VI (Konopacka - Strzelecka - tory kolejowe - Al. Solidarności). Jest to obszar, który będzie podlegał istotnym zmianom w niedługim czasie. Można przyjąć, że mieszkańcy nowego osiedla, które powstanie w miejscu zajezdni MZA, Tesco czy na terenie Stalowni będą mieli podziemne parkingi. Należy skupić się na uporządkowaniu parkowania w zabytkowej części podobszaru i utrzymaniu dobrych rozwiązań funkcjonujących np. na części ul. Stalowej – parkowanie równoległe na jezdni. Uwagi szczegółowe: 1) Strzelecka - zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową w kierunku 11 Listopada; umożliwi to wytyczenie miejsc równoległych po obu stronach jezdni. - tam, gdzie obecnie zaplanowano parkowanie prostopadłe, przesunąć parkowanie bliżej jezdni, tak by auto zaparkowane mieściło się w zatoce i nie wystawało na chodnik, 2) Szwedzka - wyznaczyć pasy rowerowe 3) Stalowa - likwidacja skośnego parkowania! Ta ulica wymaga uzupełnienia nasadzeń, a nie wprowadzania samochodów z powrotem na chodnik. To byłby duży krok wstecz, 4) Al. Solidarności - już teraz należy rozważać zamianę prawego pasa w kierunku centrum na parkowanie równoległe. Powstaje tam coraz więcej inwestycji i należałoby zapewniać miejsce postojowe, jak i uspokajać ruch, 5) Środkowa - zrealizowanie projektu z programu rewitalizacji (Woonerf pracowni WXCA) 6) Czyszowa - zamiana organizacji na jednokierunkową w kierunku północnym, - przeniesienie pojazdów z chodnika na jezdnię; jeśli nie ma takiej możliwości, to wytyczenie jednostronnie miejsc skośnych, jeśli nie to równoległych. 7) Wileńska - na odcinku Środkowa-Czyszowa - zawężenie pasów drogowych i częściowe przeniesienie pojazdów z chodnika. Wybudowanie zatok postojowych. - na odcinku Czyszowa - Szwedzka - zamiast wytyczenie legalnych miejsc kosztem chodnika, należy wytyczyć miejsca z zakazem postoju i tabliczką "nie dotyczy mieszkańców" na jezdni; 8) Równa – zaprojektowanie Woonerfu.	1. Jeden kierunek w stronę ul. 11 Listopada wymusi jazdę kierunku północnym. Dla podróżujących na południe - będzie wiązało się z długą trasą objazdu (11 Listopada - Szwedzka) jest to więc rozwiązanie nieekonomiczne 2. Wprowadzenie pasów rowerowych wykracza poza zakres opracowania. Wiazałoby się to z koniecznością likwidacji parkowania i azyli dla pieszych. 3. Wprowadzono miejsca postojowe równoległe na całym odcinku ul. Stalowej; 4. Nie uwzględniono - nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym). 5. Projekt przebudowy ul. Środkowej jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Na ul. Środkowej zaprojektowano jedno kierunek ruchu i parkowanie głównie skośne na jezdni. 6. Na ul. Czyszowej pozostawia się istniejącą organizację ruchu. Według stanu istniejącego jest to ulica jednokierunkowa w kierunku ul. Wileńskiej. Nie ma uzasadnienia dla zmiany kierunku ruchu. 7. Nie uwzględniono zawężenia pasów ruchu na ul. Wileńskiej (Środkowa – Czyszowa) - brak uzasadnienia dla zawężenia – chodnik dla pieszych przy istniejącym parkowaniu na chodniku ma zapewnioną szerokość min. 2 m. Miejsca postojowe dla mieszkańców wyznaczono w projekcie wyłącznie w obszarach, na których nie ma możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych stanowisk postojowych, a jest możliwość parkowania na zasadach ogólnych (zgodnie z zasadami ustawy Prawo o ruchu drogowym) – na ul. Wileńskiej na odc. od ul. Czyszowej do Szwedzkiej jest możliwość wprowadzenia miejsc postojowych pełnowymiarowych. 8. W ramach projektu nie przewiduje się przebudowy ulic. Zaprojektowano parkowanie prostopadłe na jezdni.
125	przesyłam poniżej uwagi ogólne dotyczące zmian w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. 1. Popieram postulat poszerzenia granic SPPN na Pradze-Północ, 2. Strefa powinna objąć cały obszar Pragi-Północ w granicy wału kolejowego (linie średnicowa, gdańska, legionowska), tak by tworzyć czytelną granicę SPPN (zgodnie z propozycją wyrażoną we wniosku o konsultacje społeczne, pod którym podpisało się blisko 1400 mieszkańców i mieszkańek) – tym samym należy do SPPN włączyć również obszary Szmulowizny z Michałowem oraz osiedli Praga II i III, 3. Należy bezwzględnie uwzględnić przy wyznaczaniu SPPN organizację ruchu z projektów: Na_prawa ulic (Żąbkowska, Konopacka, Łochowska, Nieporęcka, Tarchomińska), projektów z budżetu obywatelskiego (szczególnie projekty rowerowe, w tym niezrealizowany projekt pasów z I edycji BP) oraz koncepcji rewitalizacyjnych (m.in. Na_prawa Zieleni), 4. Należy dążyć do objęcia części obszaru SPPN możliwością pobierania opłat również w weekendy (śródmiejska SPPN) – np. okolice Konesera, ZOO, Wyższa Szkoła Menedżerska i Bazylika przy Kawęczyńskiej, 5. Należy wprowadzać rozwiązania uspokajające ruch i poprawiające bezpieczeństwo: esowanie jezdni, tempo 30, wyniesione skrzyżowania, ruch jednokierunkowy), 6. Należy wprowadzić identyfikatory mieszkańców dla podwórek, szczególnie tych w gestii ZGN, 7. Na granicy oraz w obszarze SPPN należy jak najszybciej dążyć do powstania systemu informacji parkingowej, zawierającego informacje o wolnych miejscach parkingowych na ogólnodostępnych parkingach kubaturowych, m.in. w CH Wileńska, Centrum Koneser, parking ul. Brzeska/Kijowska, parking Gołędzinów oraz na parkingach ZGN (które należy skomercjalizować), 8. Należy rozważyć otwarcie dla mieszkańców/przyjezdnych parkingów publicznych przy urzędach, np. parking przy Urzędzie Dzielnicy otwierać na weekendy w związku z wizytami w zoo, 9. Należy zwiększać bilans zieleni przyulicznej w ramach zmian przy okazji wdrażania SPPN, 10. Wydawanie abonamentów umożliwić również w AOM-ach ZGN, 11. Należy wytyczyć po kilka darmowych miejsc postojowych „dla klientów” przy miejscach użyteczności publicznej, takich jak np. przychodnie, 12. Należy wykorzystywać nowe inwestycje i budowane w ich ramach parkingi podziemne do ograniczania miejsc postojowych na powierzchni w pobliżu tych inwestycji. 13. Należy doszczelnić SPPN na obszarze, na którym już obowiązuje na Pradze-Północ, szczególnie w okolicy Portu Praskiego i Metra Stadion.	2. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 3. Projekty „Na_prawa ulic” i "Na_prawa zieleni" są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Są one na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem możliwym do wdrożenia. Projekty zakładają kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN. 4. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. 5. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 6. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 7. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki, w tym również dotyczące tablic dla parkingów komercyjnych. 8. Uwaga zostanie przekazana do zarządcy parkingu. 9. Tam gdzie to możliwe, planowane jest rozpytywanie powierzchni przed przejściem dla pieszych i wprowadzenie zieleni. 10. Obecnie wydawanie abonamentów mieszkańca odbywa się w 22 Punktach Obsługi Pasażera ZTM. Rozpatrywanie wniosków o abonament wymaga weryfikacji danych o zameldowaniu w Centralnym Repozytorium Bazy Danych o Ewidencji Ludności. Zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych, nie możemy powierzyć tego zadania ZGN. 11. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Lista pojazdów uprawnionych do darmowego postoju w SPPN nie obejmuje klientów lub interesantów. Parkowanie przy obiektach użyteczności publicznej jest ograniczone do czasu skorzystania z danego obiektu, a zatem stawka opłaty jest stosunkowo niska. Dla osób niepełnosprawnych parkowanie w miejscach uczęszczanych przez te osoby jest możliwe na koperach, zaś w całej SPPN jest darmowe dla posiadaczy karty N+. 12. Inwestor nowego budynku każdorazowo uzgadnia projekt budowlany wraz z bilansem miejsc postojowych, w celu uzyskania pozwolenia na budowę. Bilans miejsc postojowych musi być zapewniony w ramach działki budowlanej. Miejsca postojowe na ulicy nie wliczają się do bilansu. 13. Stale kontrolujemy oznakowanie istniejącej SPPN i dążymy do tego, aby strefa była maksymalnie szczelna. Przykłady możliwych zmian należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontaktu 19115.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres sppnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
126	w załączniku przesyłam Państwu uwagi do SPPN. Szanowni Państwo, przesyłamy uwagi dotyczące zmian w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. 1. Popieramy postulat poszerzenia granic SPPN na Pradze-Północ, 2. Strefa powinna objąć cały obszar Pragi-Północ w granicy wału kolejowego (linie średnicowa, gdańska, legionowska), tak by tworzyć czytelną granicę – tym samym należy do SPPN włączyć również obszary Szmulowizny z Michałowem oraz osiedli Praga II i III, 3. Na granicy oraz w obszarze SPPN należy jak najszybciej dążyć do powstania systemu informacji parkingowej, zawierającego informacje o wolnych miejscach parkingowych na ogólnodostępnych parkingach kubaturowych, m.in. w CH Wileńska, Centrum Koneser, parking ul. Brzeska/Kijowska, parking Gołędzinów oraz na parkingach ZGN (które należy skomercjalizować), 4. Należy bezwzględnie uwzględnić przy wyznaczaniu SPPN organizację ruchu z projektów: Na_prawa ulic (Ząbkowska, Konopacka, Łochowska, Nieporęcka, Tarchomińska), projektów z budżetu obywatelskiego (szczególnie projekty rowerowe, w tym niezrealizowany projekt pasów z I edycji BP) oraz koncepcji rewitalizacyjnych (m.in. Na_prawa Zieleni), 5. Należy wprowadzać rozwiązania uspokajające ruch i poprawiające bezpieczeństwo: esowanie jezdni, tempo 30, wyniesione skrzyżowania, ruch jednokierunkowy), 6. Należy dążyć do objęcia części obszaru SPPN możliwością pobierania opłat również w weekendy (śródmiejska SPPN) – np. okolice Konesera, ZOO, Wyższa Szkoła Menedżerska i Bazylika przy Kawęczyńskiej, 7. Należy wprowadzić identyfikatory mieszkańców dla podwórek, szczególnie tych w gestii ZGN, 8. Należy rozważyć otwarcie dla mieszkańców/przyjezdnych parkingów publicznych przy urzędach, np. parking przy Urzędzie Dzielnicy otwierać na weekendy w związku z wizytami w zoo, 9. Należy zwiększać bilans zieleni przyulicznej w ramach zmian przy okazji wdrażania SPPN, 10. Wydawanie abonamentów umożliwić również w AOM-ach ZGN, 11. Należy wytyczyć po kilka darmowych miejsc postojowych „dla klientów” przy miejscach użyteczności publicznej, takich jak np. przychodnie, 12. Należy doszczelnić SPPN na obszarze, na którym już obowiązuje na Pradze-Północ, szczególnie w okolicy Portu Praskiego i Metra Stadion. 13. Należy wykorzystywać nowe inwestycje i budowane w ich ramach parkingi podziemne do ograniczania miejsc postojowych na powierzchni w pobliżu tych inwestycji. 14. Należy dążyć do zmiany stanu dróg wewnętrznych poprzez ich przekwalifikowywanie na drogi publiczne, a tym samym włączanie do SPPN. 15. Należy dążyć do zmian w funkcjonowaniu parkingu wielopoziomowego na Gołędzinowie (administruje nim ZGN Praga-Północ) tak, by działał on jako parking typu P&R.	2. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 3. Projekty „Na_prawa ulic” i "Na_prawa zieleni" są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Są one na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem możliwym do wdrożenia. Projekty zakładają kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. 4. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. 5. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 6. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 7. Obecnie testowany jest system tablic naprowadzających kierowców do garażu podziemnego na pl. Krasińskich. Po zebraniu wniosków z testów i analizie możliwości rozszerzenia systemu będą podejmowane dalsze kroki. 8. Uwaga zostanie przekazana do zarządcy parkingu. 9. Tam gdzie to możliwe, planowane jest rozpyłtowanie powierzchni przed przejściem dla pieszych i wprowadzenie zieleni. 10. Obecnie wydawanie abonamentów mieszkańca odbywa się w 22 Punktach Obsługi Pasażera ZTM. Rozpatrywanie wniosków o abonament wymaga weryfikacji danych o zameldowaniu w Centralnym Repozytorium Bazy Danych o Ewidencji Ludności. Zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych, nie możemy powierzyć tego zadania ZGN. 11. Lista pojazdów uprawnionych do darmowego postoju w SPPN nie obejmuje klientów lub interesantów. Parkowanie przy obiektach użyteczności publicznej jest ograniczone do czasu skorzystania z danego obiektu, a zatem stawka opłaty jest stosunkowo niska. Dla osób niepełnosprawnych parkowanie jest możliwe na kopertach, zaś w całej SPPN jest darmowe dla posiadaczy karty N+. 12. Inwestor nowego budynku każdorazowo uzgadnia projekt budowlany wraz z bilansem miejsc postojowych, w celu uzyskania pozwolenia na budowę. Bilans miejsc postojowych musi być zapewniony w ramach działki budowlanej. 13. Stale kontrolujemy oznakowanie istniejącej SPPN i dążymy do tego, aby strefa była maksymalnie szczelna. Przykłady możliwych zmian należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontaktu 19115. 14. Nadanie drodze statusu drogi publicznej odbywa się uchwałą Rady m.st. Warszawy. Aby było to możliwe, konieczne jest co najmniej uregulowanie kwestii własnościowych dla gruntów na których zlokalizowana jest droga oraz dostosowaniu jej parametrów do warunków technicznych dla dróg publicznych. 15. Uwaga zostanie przekazana zarządcy parkingu.
127	Jako mieszkanka Pragi /od urodzenia /i parkująca tu swój samochód, zdecydowanie nie zgadzam się na rozszerzenie strefy płatnego parkowania.Jest to kolejny krok utrudniający codzienne życie mieszkańcom, najpierw słupki i wysepki a teraz płatne parkowanie.Wolałabym aby moje podatki były przeznaczane na cele służące mieszkańcom a nie przeciw nim.	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 opisanych problemów. Mieszkańcy SPPN będą uprawnieni do bezpłatnego parkowania w rejonie do 8 parkomatów w pobliżu miejsca zamieszkania, na podstawie abonamentu mieszkańca.
128	Bardzo dziękuję za konsultacje oraz spacer. Moje uwagi są następujące: * Wprowadzić SPPN od razu na obszarze całej dzielnicy Praga Północ łącznie z Nową Pragą i Szmulkami inaczej problem z parkowaniem tylko się skumuluje w obszarach nie objętych strefą, * Wszystkie ulice jednokierunkowe (nowe, jaki i istniejące do tej pory) powinny stać się dwukierunkowe dla rowerów, * Tempo 30 wraz z fizycznym ograniczeniem prędkości na wszystkich ulicach poza Jagiellońską, Ratuszową, Szwedzką, Ząbkowską i Radzywińską, * Wprowadzić opłaty za parkowanie przy ZOO oraz Koneserze (Białostocka, Nieporęcka, Ząbkowska, Markowska) również w soboty i niedziele, * Wykorzystać wprowadzenie SPPN do uwolnienia chodników od samochodów, zabezpieczenia skrzyżowań oraz przejść dla pieszych, * Miejsca postojowe w strefie powinny być wyłącznie równoległe ze względów bezpieczeństwa * Należy wykorzystać SPPN do nasadzenia drzew i zieleni w pasie drogowym PRAGA ♥SPPN	1. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 2. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 4. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN, umożliwiającej pobieranie opłat również w weekendy, musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. 5. Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. W przypadku wyznaczenia parkowania na chodniku, założeniem jest zachowanie min. 2 m szerokości chodnika. 6. Założeniem projektu jest utrzymanie możliwie największej liczby miejsc postojowych. Zmiana parkowania na równoległe oznaczałaby drastyczne ograniczenie liczby miejsc. Na wielu lokalnych ulicach parkowanie skośne nie stanowi żadnego zagrożenia. 7. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Nasadzenia mogą być prowadzone niezależnie od pobierania opłat za parkowanie.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres spnpnpraga@zdm.waw.pl. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
129	VII. Szmulowizna z Michałowem Podobszar dla którego nie było analiz, niemniej wyniki spaceru badawczego pokazują potrzebę zmian, w tym wprowadzenie SPPN. To obszar zwartej zabudowy między ul. Kijowską, a „małą” Radzymińską, z wewnętrznym ruchem uspokojonym. Poza wprowadzeniem SPPN postulowane zmiany powinny obejmować: - ograniczenie parkowania na podwórkach do minimum (identyfikatory mieszkańców), - uspokojenie ruchu wewnątrz (strefa Tempo 30) - uspokojenie ruchu obwodowego – progi zwalniające na „małej” Radzymińskiej na przejściu dla pieszych na wysokości Otwockiej oraz odcinkowy pomiar prędkości lub fotoradar na ul. Kijowskiej (między Objazdową, a Aleją Tysiąclecia), - zmianę organizacji ruchu – jednokierunkowe ulice Łomżyńska (od Otwockiej do łącznika), Łochowska (całość), Siedlecka (Otwocka-Folwarczna, z wyłączeniem z ruchu odcinka na wysokości zieleńca – skwer i plac miejski zgodnie z projektem MPZP), wołomińska (Folwarczna- łącznik Siedlecka:Radzymińska), Łochowska (odc. Folwarczna-Siedlecka) - uporządkowanie parkowania na Otwockiej wraz z wprowadzeniem zieleni, - poprawę bezpieczeństwa pieszych: Folwarczna (progi zwalniające, lustro drogowe i poprawa oświetlenia na skrzyżowaniu z Kawęczyńską), - uwzględnienie w zmianach projektu Na_prawa ulic (Łochowska) oraz projektu modernizacji ulicy Siedleckiej z 2015 r. - uspokojenie ruchu na Kawęczyńskiej (szczególnie na odcinku brukowanym) oraz poprawa sytuacji rowerzystów (pasy rowerowe, w tym zamiana miejscami kocich łbów i kostki na pasie jezdni w kierunku Żąbkowskiej), - rozwiązania rowerowe w ciągu Radzymińska-Aleja Tysiąclecia-Dworzec Wschodni, - stworzenie woonerfów na ulicach Grajewskiej, Michałowskiej, Zachariasza i Łochowskiej (odcinek Otwocka-Grajewska).	Rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN.
130	Jak najbardziej popieram wprowadzenie płatnego parkowanie w całym obszarze Pragi Północ. Projekty powinny uwzględniać projekty Poprawa Ulic, oraz Projekty z Budżetu Obywatelskiego. Szczególnie dotyczy to Żąbkowskiej - gdzie miały być wyznaczone pasy rowerowe, równoległe parkowania, a także zazielenienie ulicy z projektu Zielona Żąbkowska. Uwaga ogólna do jakości projektu na podstawie którego są podejmowane decyzje: • Projekt jest niskiej jakości, • Żle przeliczono liczbę miejsc • dodano nielegalne miejsca, z nieprawidłowo parkującymi autami Przykład to adres Żąbkowska 18 (róg Żąbkowskiej i Brzeskiej) jest tam 6 (sześć) miejsc dostępnych (legalnych) a na planie jest wpisane 8 (osiem) - o dwa za dużo. Najprawdopodobniej jest więcej takich miejsc, gdzie projektanci policzyli nieprawidłowo parkujące auta. Wyznaczenie SPPN nie powinien legalizować takiego parkowania. A starać się ograniczać liczbę miejsc parkingowych. Projekt powinien być poprawiony - bo wyliczenia prezentowane mieszkańcom są błędne.	Projekt „Na_prawa ulic” jest na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem organizacji ruchu możliwym do wdrożenia. Projekt zakłada kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie pasów rowerowych i zmiana przekroju ul. Żąbkowskiej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym, wymagającym opracowania kompleksowej dokumentacji projektowej. Zakres znacznie wykracza poza założenia projektu wprowadzenia SPPN. W związku z tym na wskazanym odcinku ul. Żąbkowskiej nie przewiduje się daleko idących zmian w parkowaniu. Liczba miejsc parkingowych była liczona zgodnie z obowiązującymi w przepisach wymiarami miejsc postojowych. Nie jest to równoznaczne z liczbą pojazdów mogących zaparkować w danym miejscu, ze względu na różne rozmiary pojazdów.
131	Przesyłam uwagi dotyczące zmian w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. 1. Popieram postulat poszerzenia granic SPPN na Pradze-Północ, 2. Strefa powinna objąć cały obszar Pragi-Północ w granicy wału kolejowego (linie średnicowa, gdańska, legionowska), tak by tworzyć czytelną granicę – tym samym należy do SPPN włączyć również obszary Szmulowizny z Michałowem oraz osiedli Praga II i III, Na granicy oraz w obszarze SPPN należy jak najszybciej dążyć do powstania systemu informacji parkingowej, zawierającego informacje o wolnych miejscach parkingowych na ogólnodostępnych parkingach kubaturowych, m.in. w CH Wileńska, Centrum Koneser, parking ul. Brzeska/Kijowska, parking Gołędzinów oraz na parkingach ZGN (które należy skomercjalizować), 3. Należy bezwzględnie uwzględnić przy wyznaczaniu SPPN organizację ruchu z projektów: Na_prawa ulic (Żąbkowska, Konopacka, Łochowska, Nieporęcka, Tarchomińska), projektów z budżetu obywatelskiego (szczególnie projekty rowerowe, w tym niezrealizowany projekt pasów z I edycji BP) oraz koncepcji rewitalizacyjnych (m.in. Na_prawa Zieleni), 4. Należy wprowadzać rozwiązania uspokajające ruch i poprawiające bezpieczeństwo: esowanie jezdni, tempo 30, wyniesione skrzyżowania, ruch jednokierunkowy), 5. Należy dążyć do objęcia części obszaru SPPN możliwością pobierania opłat również w weekendy (śródmiejska SPPN) – np. okolice Konesera, ZOO, Wyższa Szkoła Menedżerska i Bazylika przy Kawęczyńskiej, 6. Należy wprowadzić identyfikatory mieszkańców dla podwojek, szczególnie tych w gestii ZGN, 7. Należy rozważyć otwarcie dla mieszkańców/przyjezdnych parkingów publicznych przy urzędach, np. parking przy Urzędzie Dzielnicy otwierać na weekendy w związku z wizytami w zoo, 8. Należy zwiększać bilans zieleni przyulicznej w ramach zmian przy okazji wdrażania SPPN, 9. Wydawanie abonamentów umożliwić również w AOM-ach ZGN, 10. Należy wytyczyć po kilka darmowych miejsc postojowych „dla klientów” przy miejscach użyteczności publicznej, takich jak np. przychodnie, 11. Należy doszczelnić SPPN na obszarze, na którym już obowiązuje na Pradze-Północ, szczególnie w okolicy Portu Praskiego i Metra Stadion. 12. Należy wykorzystywać nowe inwestycje i budowane w ich ramach parkingi podziemne do ograniczania miejsc postojowych na powierzchni w pobliżu tych inwestycji. 13. Należy dążyć do zmiany stanu dróg wewnętrznych poprzez ich przekwalifikowywanie na drogi publiczne, a tym samym włączanie do SPPN. 14. Należy dążyć do zmian w funkcjonowaniu parkingu wielopoziomowego na Gołędzinowie (administruje nim ZGN Praga-Północ) tak, by działał on jako parking typu P&R.	2. Rejon ograniczony ulicami Jagiellońska - Ratuszowa - 11 Listopada - Starzyńskiego oraz rejon Szmulowizny nie był objęty analizą dotyczącą rozszerzenia SPPN. W wyniku licznych uwag mieszkańców została podjęta decyzja o objęciu tego obszaru analizą oraz konsultacjami społecznymi w 2020 r. Na tej podstawie będzie podejmowana ewentualna decyzja o objęciu tego obszaru SPPN. 3. Projekty „Na_prawa ulic” i "Na_prawa zieleni" są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Są one na etapie opracowania dokumentacji, nie dysponujemy zatwierdzonym projektem możliwym do wdrożenia. Projekty zakładają kompleksową przebudowę ulic, zaś wprowadzenie SPPN ogranicza się do zmian w organizacji ruchu. Projekty z budżetu obywatelskiego są realizowane w ramach odrębnych opracowań. Projekty które są na etapie zatwierdzonej dokumentacji projektowej zostaną uwzględnione w koncepcji wprowadzenia SPPN. 4. Wprowadzenie Śródmiejskiej SPPN musi być poprzedzone osobną analizą. Decyzja o przygotowaniu takiej analizy będzie podejmowana przez Prezydenta m.st. Warszawy. 5. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 6. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania. 7. Uwaga zostanie przekazana do zarządcy parkingu. 8. Tam gdzie to możliwe, planowane jest rozpyłtowanie powierzchni przed przejściami dla pieszych i wprowadzenie zieleni. 9. Obecnie wydawanie abonamentów mieszkańca odbywa się w 22 Punktach Obsługi Pasażera ZTM. Rozpatrywanie wniosków o abonament wymaga weryfikacji danych o zameldowaniu w Centralnym Repozytorium Bazy Danych o Ewidencji Ludności. Zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych, nie możemy powierzyć tego zadania ZGN. 10. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Lista pojazdów uprawnionych do darmowego postoju w SPPN nie obejmuje klientów lub interesantów. Parkowanie przy obiektach użyteczności publicznej jest ograniczone do czasu skorzystania z danego obiektu, a zatem stawka opłaty jest stosunkowo niska. Dla osób niepełnosprawnych parkowanie w miejscach uczęszczanych przez te osoby jest możliwe na koperach, zaś w całej SPPN jest darmowe dla posiadaczy karty N+. 11. Inwestor nowego budynku każdorazowo uzgadnia projekt budowlany wraz z bilansem miejsc postojowych, w celu uzyskania pozwolenia na budowę. Bilans miejsc postojowych musi być zapewniony w ramach działki budowlanej. 12. Stale kontrolujemy oznakowanie istniejącej SPPN i dążymy do tego, aby strefa była maksymalnie szczelna. Przykłady możliwych zmian należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontakt 19115. 13. Nadanie drodze statusu drogi publicznej odbywa się uchwałą Rady m.st. Warszawy. Aby było to możliwe, konieczne jest co najmniej uregulowanie kwestii własnościowych dla gruntów na których zlokalizowana jest droga oraz dostosowaniu jej parametrów do warunków technicznych dla dróg publicznych. 14. Uwaga zostanie przekazana do zarządcy parkingu.

ych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres **sppnpraga@zdm.waw.pl**. Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Pradze-Północ. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystało 132 osoby.

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.

Ip	Treść uwagi	Odpowiedź
132	jestem mieszkanką dzielnicy Praga-Północ oraz członkiem Zarządu Wspólnoty Inżynierska 11. Właśnie zapoznałam się z proponowanymi zmianami w związku z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania. Chciałabym zdecydowanie i mocno sprzeciwić się pomysłowi wprowadzenia parkowania skośnego na ulicy Stalowa oraz innych ulicach na Pradze-Północ. Oznacza to znaczne pogorszenia jakości przestrzeni publicznej. Szerokie chodniki to wielki atut ulic w rejonie Nowej Pragi. Powinno się to wykorzystać i starać się uwolnić więcej chodników od aut. Przedstawione plany płatnej strefy parkowania są sprzeczne z planem rewitalizacji dzielnicy. Ogólnie popieram pomysł wprowadzenia opłat za parkowanie na terenie Pragi-Północ, ale nie kosztem chodnika oraz drzew. Reorganizacja ruchu samochodowego oraz parkowania powinna się dokonywać w ramach istniejącej już przestrzeni dla samochodów, czyli jezdni. Można na przykład przeznaczyć pas alei Solidarności na odcinku między Szwedzką a Targową na miejsca parkingowe. Jest to absurdalna autostrada w środku miasta, która bez sensu pompuje ruch aut do centrum. Jednocześnie proponuję zwiększenie liczby słupków uniemożliwiających kierowcom wjazd na chodnik. Kierowcy, parkując na chodnikach, notorycznie łamią przepis zakazujący jazdy po chodniku - tak na przykład na skrzyżowaniu Konopackiej i Wileńskiej czy też Stalowej i Inżynierskiej wjeżdżają na chodnik przez przejście dla pieszych, bo tam nie ma słupków i jadą chodnikiem w poszukiwaniu miejsca do zaparkowania. Prosiłbym w związku z tym o ustawienie na Pradze-Północ słupków w taki sposób, aby takie nielegalne i szkodliwe zachowania stały się niemożliwe. Dziękuję z góry za uwzględnienie moich sugestii i dokonanie odpowiednich zmian w planie.	Na całym odcinku ul. Stalowej zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni. Na całym obszarze, tam gdzie to możliwe, parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. W przypadku wyznaczenia parkowania na chodniku, założeniem jest zachowanie min. 2 m szerokości chodnika. Przejścia dla pieszych i skrzyżowania zostaną zabezpieczone słupkami, a parkowanie w odległości mniejszej niż 10 m od przejść i skrzyżowań będzie wyeliminowane. Nie wyznacza się miejsc postojowych na al. Solidarności kosztem jednego z pasów ruchu. Jest to bowiem droga o dużym natężeniu ruchu, zawężenie przekroju w znaczący sposób ograniczy jej przepustowość, w tym dla autobusów (szczególnie w szczycie porannym i popołudniowym).