

**Załącznik do raportu: Jaka strefa płatnego parkowania na Woli?**

W ramach konsultacji społecznych udostępniona została możliwość zgłaszania uwag przy pomocy poczty elektronicznej na dedykowany adres [sppnwola@zdm.waw.pl](mailto:sppnwola@zdm.waw.pl). Dzięki temu zainteresowani mieli możliwość szerszego wypowiedzenia się w temacie poszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Woli. Z tej możliwości wypowiedzi skorzystały 72 osoby.

Raport z konsultacji znajdziecie na stronie: [https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/sppn\\_wola/](https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/sppn_wola/)

Tabela: Zestawienie uwag mailowych wraz z odpowiedziami.



	Treść uwagi	Odpowiedź
1	<p>Gorąco popieram i domagam się wprowadzenia SPPN na Woli.</p> <p>Nie popieram zachowawczej polityki władz miasta odnośnie ruchu samochodowego tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- braku działań na rzecz ograniczenia ruchu samochodowego, w szczególności zwężania ulic, rozbudowy chodników i ścieżek rowerowych</li> <li>- braku podwyżki cen abonamentów w SPPN</li> <li>- braku limitu na ilość abonamentów w SPPN na jeden lokal</li> <li>- braku podwyżki cen za parkowanie w obszarze śródmieścia</li> <li>- wiecznej niedostępności miejsc parkingowych w obszarze śródmieścia wynikającego z żenująco niskich stawek za parkowanie (jako benchmark władze miasta powinny traktować komercyjne przestrzenie parkingowe np. w CH Złote Tarasy</li> </ul>	<p>Opisane kwestie są ustalane przez Radę m.st. Warszawy</p>
2	<p>Z uwagą wczytuję się w informacje na temat planów wprowadzenia na Woli strefy płatnego parkowania w okolicach nowych stacji metra.</p> <p>Ponieważ jestem mieszkańcem z ulicy Żytniej ( na wysokości stacji Młynów) widzę, że ten problem będzie znaczący.</p> <p>Zgadzam się, że wprowadzenie płatnego parkowania to jedyne rozwiązanie. Uważam to za słuszny plan, który trzeba zrealizować.</p> <p>Proszę jedynie o uwzględnienie dwóch kwestii:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- aby procedura uzyskiwania bezpłatnych przepustek dla mieszkańców umożliwiających parkowanie była przyjazna i nie wymagała nadmiernych formalności.</li> <li>- aby wnikliwie zbadać miejsca gdzie kierowcy łamią wszelkie przepisy i parkują w miejscach zupełnie do tego nie przeznaczonych ( trawniki , podwórka ) – wydaję mi się, że w pierwszym okresie po otwarciu metra należy przekierować na ulice Woli dodatkowe patrole straży miejskiej zajmujące się wyłącznie weryfikacją parkowania aut.</li> </ul>	<p>1. Procedura uzyskania abonamentu mieszkańca jest opisana na stronie <a href="http://zdm.waw.pl">zdm.waw.pl</a></p> <p>2. W ramach projektu przewidziano zabezpieczenie rejonu przejść dla pieszych i skrzyżowań za pomocą słupków.</p>
3	<p>Proszę o wprowadzenie strefy płatnego parkowania również w okolicy stacji ks.Janusza. np. ul. Okocimska, Góralska itd.</p> <p>Mieszkamy 3 lata na „budowie” , a po uruchomieniu metra będziemy mieszkali na jednym wielkim parkingu.</p>	<p>Granica analizowanego obszaru przebiega po al. Prymasa Tysiąclecia. W związku z licznymi głosami w konsultacjach społecznych, rekomendowane będzie objęcie SPPN również obszaru pomiędzy ul. Wolską, Orдона i Kasprzaka. Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach i obszarach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach.</p>
4	<p>My mieszkańcy południowej strony nowej stacji metra „Księcia Janusza” zwracamy się z uprzejmą prośbą o objęcie nas strefą płatnego parkowania.</p> <p>Prośbę tą motywujemy tym iż bez czynnej stacji metra mamy olbrzymi problem z parkowaniem naszych pojazdów , a po uruchomieniu metra będzie „tragedia” z przyjezdnymi z poza Warszawy. Prosimy o pozytywne rozpatrzenie naszej prośby.</p> <p>z poważaniem mieszkańcy okolicy st.metra Ks,Janusza</p>	<p>Granica analizowanego obszaru przebiega po al. Prymasa Tysiąclecia. W związku z licznymi głosami w konsultacjach społecznych, rekomendowane będzie objęcie SPPN również obszaru pomiędzy ul. Wolską, Orдона i Kasprzaka. Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach i obszarach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach.</p>
5	<p>Piszę w ramach konsultacji społecznych dot rozszerzenia strefy Płatnego parkowania na Woli. Jak mieszkanka Woli (ul. Zawiszy) bardzo popieram tą inicjatywę!</p> <p>Już teraz Wola zmaga się z dużym "obparkowaniem". Zwiększająca się w ostatnim czasie ilość biur powoduje duży przyrost parkujących samochodów. Coraz bardziej Wola staje się Centrum. A po otwarciu metra problem też jeszcze się zintensyfikuje.</p> <p>Myszę, że mieszkańcy tylko na tym skorzystają. Trudno znaleźć miejsce do parkowania pod własnym domem. Jest szansa, że poprawi się ich sytuacja w tym zakresie. A kwota roczna za abonament 30 zł jest symboliczna, chociaży w stosunku do ceny biletów komunikacji miejskiej (to 6,5 biletu na rok).</p>	<p>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.</p>
6	<p>W związku z konsultacjami społecznymi dotyczącymi wprowadzenia strefy płatnego parkowania na obszarze Woli na zachód od ul. Towarowej, chciałabym wyrazić swoją opinię na ten temat. Jako mieszkanka obszaru ul. Leszno i ul. Karolkowej, gorąco popieram tę inicjatywę. Strefa płatnego parkowania jest w tym miejscu niezbędna, nawet przed otwarciem kolejnych stacji II linii metra. Od poniedziałku do piątku ul. Karolkowa (na odcinku od ul. Leszno w stronę al. Solidarności/ul. Wolskiej) jest zastawiona samochodami z okolicznych biur, których kierowcy traktują ulicę jako parking P+R. W weekendy samochodów jest dużo mniej.</p> <p>Dodatkową bolączką jest zastawianie przez samochody chodników, które są rozjeżdżane. Nie pozostaje również dużo miejsca na poruszanie się chodnikiem przez pieszych (często samochody zastawiają całe chodniki). Ostatnio w okolicy ustawiono znaki informujące o zakazie zatrzymywania się wraz z odholowaniem, co, jak podejrzewam, jest skutkiem interwencji mieszkańców w tej kwestii, co należy zdecydowanie pochwalić.</p> <p>Dlatego jestem też zwolenniczką uregulowania parkowania na chodnikach w tym rejonie - wyznaczając miejsca do parkowania w SPPN, mam prośbę aby starać się wyznaczać te miejsca na ulicy lub w zatokach, a nie na chodnikach, które i tak są wąskie.</p> <p>Być może należałoby rozważyć wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Karolkowej, o ile byłoby to możliwe w obecnym układzie komunikacyjnym.</p>	<p>Tam gdzie to możliwe, miejsca postojowe będą wyznaczane na jezdni lub w zatokach. W przypadku wyznaczania miejsc postojowych na chodniku, zachowane będzie min. 2 m szerokości chodnika.</p>
7	<p>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. Jedynym słusznym rozwiązaniem jest budowa parkingów typu Parkuj i Jedź a nie ciągłe 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 ciągłe poszerzanie SSP pozbawiacie ludzi możliwości dotarcia do pracy.</p>	<p>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.</p>
8	<p>Świetna inicjatywa z poszerzeniem strefy! Od miesiąca funkcjonuje nowy biurowiec na Siedmiogrodzka 9 (Retro Wola). Dopiero ~20-30% pełny a sytuacja z parkowaniem jest tragiczna w okolicy od 1-2 lat. Dodatkowo, nowe budynki mieszkalne w budowie na Skierniewicka 34 i stacja metra Płocka jeszcze bardziej pogorszą sytuację. Sytuacja na podwórkach, i chodnikach w okolicy ul. Płocka, Wolska, Skierniewicka jest tragiczna. Znalezienie parkingu to cud a samochody stoją na trawnikach, chodnikach i gdzie popadnie.</p> <p>Jako mieszkaniec, jestem za poszerzeniem strefy w mojej okolicy i rozważeniu podniesienia opłaty za parking w znaczący sposób (jak w Krakowie) by zwiększyć rotację miejsc parkingowych bo znalezienie miejsca w ostatnim czasie często zajmuje więcej niż 10-15min.</p>	<p>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.</p>

	Treść uwagi	Odpowiedź
9	<p>Po zapoznaniu się z koncepcją strefy płatnego parkowania (SPP) na Woli, chciałbym wnieść do niej uwagi dotyczące organizacji miejsc postojowych i organizacji ruchu na ulicy Rodziny Kluczyńskich w Warszawie.</p> <p>Uważam, iż wprowadzenie SPP znacznie poprawi ład przestrzenny związany z chaotycznie zaparkowanymi samochodami oraz ułatwi dostęp do miejsc postojowych, po przez ograniczenie samochodów pozostawianych w SPP i wymuszenie rotacji z tym związaną.</p> <p>Jednakże samo wprowadzenie SPP z drobnymi korektami organizacji ruchu nie odniesie zamierzonego efektu bez kompleksowej organizacji miejsc postojowych i przestrzeni ich otaczających.</p> <p>Dlatego też proszę o rozważenie radykalnej ingerencji układ ulicy i jej organizację ruchu.</p> <p>Po pierwsze, wnioskuję o wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ww. ulicy oraz ulicy E. Tyszkiewicza na odcinku od skrzyżowania z ul. R. Kulczyńskich do ul. J. Długosza.</p> <p>Ponadto, proszę o wyznaczenie miejsc postojowych parkowania równoległego do jezdni po południowej stronie omawianej ulicy. Wprowadzenie miejsc postojowych parkowania prostopadłego po północnej stronie ulicy oraz zorganizowania kilku miejsc postojowych w obrębie obecnego placu postojowego znajdującego się na działce nr. 9 obrębu 60311 na przeciw działek 14, 15 i 16.</p> <p>W celu uporządkowania przestrzeni i poprawy bezpieczeństwa pieszych wnioskuję jednocześnie o utworzenie chodnika przylegającego do ww. miejsc postojowych przebiegającego równoległe do ulicy pomiędzy budynkami Płocka 46 i Tyszkiewicza 37. Chodnik będzie jednocześnie przedłużeniem i uzupełnieniem istniejącego ciągu komunikacyjnego.</p> <p>Wprowadzenie ulicy jednokierunkowej pomoże również organizację miejsc postojowych na ul. E. Tyszkiewicza, jak również w obrębie skrzyżowania z E. Tyszkiewicza i ul. Płocką.</p> <p>Aby Państwo mogli lepiej zrozumieć ideę przedstawianą powyżej załączam rysunek poglądowy, na którym szkicuję koncepcję organizacji miejsc postojowych w obrębie ul. Rodziny Kluczyńskich. Kolorem "cyjan" oznaczam miejsca postojowe równoległe (m.p.r) i prostopadłe (m.p.p.), kolorem brązowym oznaczam chodnik, który mógłby powstać. Kolorem czerwonym zaznaczam wymiary poszczególnych obszarów (szerokości, długości miejsc postojowych, chodników i drogi).</p> <p>Zdaję sobie sprawę, iż kompleksowa i docelowa organizacja miejsc postojowych w SPP jest trudna do zrealizowania w momencie uruchomienia SPP, jednakże proszę o zastanowienie się nad organizacją sytuacją miejsc postojowych na ulicy Rodziny Kluczyńskich.</p> <p>Dodatkowo chciałbym wyrazić swoją opinię na temat wyznaczania miejsc postojowych w SPP. Uważam, iż miejsca w SPP powinny być jednoznacznie określone (nawet numerowane -- choć jest to skrajny przypadek) i nie powinno pozostawiać się dowolności przestrzeni publicznej w postaci tzw. "miejsc możliwego parkowania" bez wyznaczenia stricte miejsc postojowych.</p>	<p>SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Ul. Rodziny Kluczyńskich nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.</p> <p>Zgodnie z przepisami, miejsca postojowe w SPPN są wyznaczone oznakowaniem pionowym i poziomym. Nie stosuje się numeracji miejsc, gdyż miejsca nie są przypisane do poszczególnych pojazdów. 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.</p>
10	<p>Proponowane rozszerzenie strefy płatnego parkowania jest niewystarczające. Granicą powinna być linia ulic: J.K Ordon, Elekcyjna, Deotymy, Obozowa, Prymasa 1000-lecia. Ograniczenie strefy ulicą Prymasa 1000-lecia od Dworca Zachodniego spowoduje zapchanie podwórek i dróg wewnętrznych na bliskich odolanach oraz Kole.</p>	<p>Granica analizowanego obszaru przebiega po al. Prymasa Tysiąclecia. W związku z licznymi głosami w konsultacjach społecznych, rekomendowane będzie objęcie SPPN również obszaru pomiędzy ul. Wolską, Ordon a Kasprzaka. Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach i obszarach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach.</p>
11	<p>Ostatnie informacje dotyczące ostatecznego kształtu Górczewskiej ogłoszone przez Soszyńskiego dowodzą, że konsultacje społeczne to fikcja... Chodniki i przejścia będą zastawione samochodami. Samochody są i będą uprzywilejowane dopóki nie zmieni się podejście polityków. Szkoda czasu na angażowanie się w cyrk z konsultacjami.</p>	<p>Konsultacje społeczne miały na celu zapoznanie mieszkańców z konsekwencjami wprowadzenia SPPN i zebranie uwag dotyczących szczegółowych rozwiązań. Wszystkie uwagi, których uwzględnienie jest możliwe i nie stoją w sprzeczności z przepisami, standardami lub innymi uwagami, są uwzględniane i wpływają na zmiany w przygotowanych projektach.</p>
12	<p>przesyłam moje uwagi do konsultacji projektowanej Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Woli. Przeglądając koncepcję zmian, umieszczone u Państwa na stronie, rzuciła mi się w oczy jedna, bardzo istotna kwestia: w wielu miejscach, z powodu wyznaczenia miejsc parkingowych, szerokość chodnika została zmniejszona poniżej wymaganych prawem 2m. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowania §44, pkt 2. szerokość chodnika wzdłuż pasów postojowych nie powinna być mniejsza niż 2 metry. Szerokość mniejsza możliwa jest tylko w przypadku remontu lub przebudowy drogi. Stanowczo sprzeciwiam się zabieraniu przestrzeni pieszym, tak jak jest to przedstawione na koncepcji na przykład na ulicach Płockiej, Hrubieszowskiej, Tyszkiewicza czy Szlankierów.</p>	<p>Założeniem projektowym było zachowanie min. szerokości chodnika 2 m. Na ul. Płockiej, Hrubieszowskiej, Tyszkiewicza czy Szlankierów chodniki według projektu mają zachowane 2 m szerokości.</p>
13	<p>Jestem mieszkańcem ul. Jaktorowskiej 5A. Prosiłbym o przeanalizowanie wprowadzenia dodatkowych słupków U-12C. Chodzi mi głównie o chodnik po stronie południowej od posesji 5 do ul. Towarowej. samochody, które parkują dojeżdżają kołami do wystającego krawężnika co zmniejsza szerokość chodnika (który w stanie istn. ma 1,5). Minięcie się pieszych jest mega trudne, a o przejeździe z wózkiem już nie wspomnę. Dodatkowo SOR na ul. Jaktorowskiej zakłada zakaz zatrzymywania (nie dotyczy zatok) - z doświadczenia wiem, że samochody parkują wszędzie tam gdzie jest miejsce - nawet miejsca wyniesione bezpośrednio przyległe do zjazdów na działkę. Dlatego uważam, że zasadne jest dostawienie w miejscu zjazdów dodatkowych słupków uniemożliwiających parkowanie, co znacząca zwiększy bezpieczeństwo komfort jazdy.</p>	<p>W zatokach postojowych po południowej stronie ul. Jaktorowskiej zaprojektowano separatory, których zadaniem jest wcześniejsze zatrzymanie pojazdów i uniknięcie wystawiania nawisów pojazdów na chodnik. W rejonach wyjazdów z posesji zaprojektowano słupki U-12c.</p>
14	<p>na wczorajszym spotkaniu dt. rozszerzenia strefy płatnego parkingu został przedstawiony projekt planu, z którego wynika co następuje:</p> <p>1) ulica Ludwiki stanie się ulicą jednokierunkową a po obu stronach chodnika zostaną utworzone miejsca parkingowe (tj. częściowo na jezdni/chodniku). W tym miejscu pragnę zauważyć, iż mieszkańcy z bloku przy ulicy Ludwiki należącego do Spółdzielni Wola (znajdującego się przy skrzyżowaniu z ulicą Płocką) aby dojechać do domu będą musieli przejechać ul. Kasprzaka na odcinku ul. Płocka - do Bema, następnie skręcić w ul. Bema a potem przejechać całą długość ulicy Ludwiki. Dodatkowo karetki lub inne służby jadące do ww. bloku będą zmuszone pokonać tę samą drogę, co będzie powodowało wydłużenie akcji ratunkowej bądź ww. pojazdy będą musiały jechać pod prąd, co również będzie powodowało zagrożenie. Z ww. powodów proszę o rozważenie pozostawienia ulicy Ludwiki jako ulicy dwukierunkowej. Nie zgadzamy się również na tworzenie miejsc parkingowych kosztem zieleni (trawnika), który jest przy ulicy Ludwiki. W tej okolicy mieszkańcy posiadają psy, które też chciałby korzystać z zieleni.</p> <p>2) ulica Karolkowa stanie się ulicą jednokierunkową a po obu stronach chodnika zostaną utworzone miejsca parkingowe. W tym miejscu pragnę poinformować, iż mieszkańcy z ulicy Skierniewickiej jeżdżą do kościoła św. Klemensa znajdującego się przy ulicy Karolkowej. Podobna sytuacja dt. dojazdu do sklepu Lidl. Do tej pory mieszkańcy korzystali z ulicy Siedmiogrodzkiej a następnie skręcali w ul. Karolkową. Zmiana ulicy Karolkowej na jednokierunkową spowoduje, że mieszkańcy będą zmuszeni pokonywać dłuższy odcinek drogi, a to skutkuje ponoszeniem wyższych kosztów na zakup benzyny przez osoby będące w większości emerytami i rencistami. Z ww. powodów proszę o rozważenie pozostawienia ulicy Karolkowej jako ulicy dwukierunkowej.</p> <p>3) na odcinku ulicy Wolskiej od ulicy Płockiej aż do ulicy Skierniewickiej zostanie utworzona strefa parkingu, przy czym pierwszy odcinek strefy będzie tuż za przejściem dla pieszych przy ulicy Płockiej/Wolskiej. Jeżeli ma zostać zachowany dotychczas funkcjonujący przystanek autobusowy to przedmiotowy przystanek będzie pomiędzy dwoma strefami parkingowymi. Jeżeli na przystanek podjadą dwa autobusy to pasażerowi z drugiego autobusu będą zmuszeni wyjść wprost na strefę parkowania. Skrzyżowanie Płocka/Wolska cechuje się również dużą ilością wypadków. W przypadku, gdy całe skrzyżowanie będzie zajęte pod strefę parkowania to karetki nie będą miały miejsca by zatrzymać się na chodniku. Z wyżej wymienionych względów proszę o rozważenie lokalizacji strefy parkingowej wyłącznie bliżej ulicy Skierniewickiej.</p> <p>W tym miejscu pragnę również poinformować, iż stacja Venturillo przy ulicy Wolskiej/Płockiej cieszy się dużym zainteresowaniem wśród mieszkańców i w naszej opinii nie powinna zostać przeniesiona. Nie zgadzamy się również na tworzenie miejsc parkingowych kosztem zieleni (trawnika), który jest przy ulicy Wolskiej. W tej okolicy mieszkańcy posiadają psy, które też chciałby korzystać z zieleni.</p> <p>4) czy przy tworzeniu nowej strefy parkingowej zostaną położone nowe chodniki przy ul. Skierniewickiej oraz przy ulicy Płockiej (odcinek od ulicy Kasprzaka do ulicy Ludwiki).</p> <p>5) na działce ewidencyjnej nr 47, obręb 6-04-01 będącej własnością miasta znajdującej się przy ulicy Siedmiogrodzkiej 11 (okolicie sklepu API) została utworzona przez pracowników pobliskich biur jak i podwykonawców dzika strefa parkowania. Czy ten teren będzie również objęty strefą parkingu lub w inny sposób będzie zabezpieczał miejsca parkingowe dla mieszkańców osiedla?</p>	<p>1. Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej długości ul. Ludwiki. W wyniku protestów mieszkańców na konsultacjach społecznych zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Ludwiki na odcinku od ul. Klonowicza do ul. Płockiej. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 30 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Ludwiki, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego. Propozycja nie zakładała wyznaczenia miejsc postojowych kosztem trawników.</p> <p>2. Projekt zakłada wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w istniejącym układzie drogowym przy zachowaniu min. 2 m chodnika dla pieszych (w skrajnych przypadkach min. 1,8 m - zgodnie z wytycznymi m.st. Warszawy). W przypadku pozostawienia ruchu dwukierunkowego na ul. Karolkowej należałoby zlikwidować 17 zaproponowanych miejsc postojowych. Odległość od ul. Skierniewickiej do Kościoła św. Klemensa i sklepu Lidl jest podobna, a nawet w niektórych przypadkach może być mniejsza jadąc ul. Skierniewicką, ul. Wolską i skręcając w ul. Karolkową.</p> <p>3. Pozostawiono dotychczasowy model parkowania z zachowaniem min. 2 m chodnika dla pieszych. Długość peronu przystankowego określa ZTM. Jeżeli podczas uzgodnień z ZTM wskaże konieczność wydłużenia krawędzi przystankowej zostanie to skorygowane w projekcie. Stacja Veturillo została pokazana jako istniejąca, po uruchomieniu stacji metra może się okazać że będzie zmieniana jej lokalizacja.</p> <p>4. Remont chodnika jest ujęty w planach remontowych. Jego realizacja jest uzależniona od posiadanych środków.</p> <p>5. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu.</p>

	Treść uwagi	Odpowiedź
15a	<p>Poniżej przesyłam moje uwagi do propozycji strefy płatnego parkowania na Woli. W pierwszej części opisałem moje uwagi ogólne a później uwagi szczegółowe do trzech obszarów.</p> <p>Uwagi ogólne do propozycji:</p> <p>1. Uważam, że nie powinno się wyznaczać miejsc parkingowych na chodnikach, z tego względu, że chodnik z założenia jest miejscem ruchu pieszych a nie miejscem do parkowania samochodu. Dlatego powinniście państwo wyznaczyć miejsca parkingowe na poziomie jezdni. Jest to wygodniejsze rozwiązanie zarówno dla kierowców jak i pieszych. Przy zastosowania rozwiązania parkowania na poziomie jezdni nie trzeba podjeżdżać na krawężnik, co jest wygodniejsze dla kierowców. Parkowanie na chodniku, całkowicie lub częściowo, powoduje, że trzeba wjechać autem na krawężnik, co może uszkodzić felgi w samochodzie i trudniej się wykonuje sam manewr parkowania. Parkowanie na chodniku ma również tą wadę, że nawierzchnie chodników zazwyczaj nie są przygotowane do ciężaru samochodów i wyniku takiego parkowania chodniki się niszczą szybciej, co z kolei pociąga za sobą wzrost kosztów ich remontów. Miejsca parkingowe wyznaczone na chodniku zabierają miejsce pieszym. Biorąc pod uwagę ogromny wzrost ruchu pieszego w ostatnich latach w okolicy Ronda Daszyńskiego, ul. Karolkowej, Siedmiogrodzkiej i okolic wynikający z oddawania do użytku nowych biurów i mieszkań i tym samym wynikający ze wzrostu liczby pracowników i mieszkańców tej okolicy sugeruję, aby przenosić parkowanie na jezdnie, a nie ustalać miejsca parkingowe na chodnikach.</p> <p>2. W wielu miejscach brakuje zapór fizycznych zabezpieczających przed parkowaniem w miejscach niedozwolonych oraz zabezpieczających przed wjeżdżaniem kierowców zbyt głęboko w miejsce parkingowe. Jeśli chodzi o parkowanie w miejscach niedozwolonych – bardzo często można zaobserwować w Warszawie, że gdy nie ma odpowiednich fizycznych ograniczeń parkowania, kierowcy parkują w takich miejscach i są to często trawniki, przystanki autobusowe oraz miejsca, w których zaparkowany samochód ogranicza widoczność zwiększając ryzyko wypadku. Jeśli chodzi o ten drugi przypadek kierowcy parkują często zbyt głęboko w miejscu parkingowym przekraczając linię i blokując całkowicie chodnik. Biorąc powyższe pod uwagę bardzo bym prosił o przegląd koncepcji i uzupełnienie brakujących zapór np. słupków.</p> <p>3. Uważam, że miasto jest przyjemniejsze dla mieszkańców, gdy są w nim szerokie chodniki przeznaczone tylko i wyłącznie dla pieszych a nie dla samochodów. Bardzo bym prosił o wzięcie tej uwagi podczas planowania usytuowania miejsc parkingowych.</p> <p>Uwagi do SPPN 1koncepcja 26</p> <p>1. Na planie nie wyznaczono płatnych miejsc parkingowych na ulicy Giełdowej. Uważam, że należy to zrobić. Po wprowadzeniu płatnych miejsc parkingowych w okolicy ta ulica będzie zawałona zaparkowanymi samochodami (prawdopodobnie również w miejscach niedozwolonych) z tego względu, że kierowcy, chcąc uniknąć opłat, będą tam parkować, bo będzie to bezpłatne. Dlatego należy wyznaczyć na tej ulicy miejsca parkingowe płatne, z jednoczesnym ustawieniem zapór (np. słupków) ograniczających parkowanie w miejscach niedozwolonych. Ponadto dzięki wyznaczeniu miejsc płatnych miasto będzie miało dodatkowy przychód również z tej ulicy.</p> <p>2. Na proponowanym planie na ulicy Hrubieszowskiej wyznaczone miejsca parkingowe znajdują się częściowo na jezdni i częściowo na chodniku tzn. wyznaczono je w taki sposób, że zaparkowany tam samochód będzie częściowo stał na chodniku a częściowo na jezdni. Wg mnie należy zmienić ten sposób wyznaczenia miejsc parkingowych tj. należy przenieść parkowanie samochodów tylko i wyłącznie na jezdnię z pozostawieniem chodników wolnych od parkujących samochodów. Po pierwsze dlatego, że nawierzchnia chodników nie jest przystosowana do ciężaru parkujących samochodów i w miejscach parkowania nawierzchnia ta będzie się szybko niszczyć i chodniki będą wymagały kosztownych remontów np. niedawno wyremontowany chodnik z płyt betonowych przy nowych blokach mieszkaniowych będzie wkrótce zniszczony tzn. płyty chodnikowe się połamią. Po drugie sposób parkowania częściowo (ale również całkowicie) na chodniku jest niewygodny dla kierowców z tego względu, że trudno wykonać manewr parkowania tzw. „zateczki” jeżeli trzeba wjeżdżać na krawężnik chodnika. Oprócz tego niszczą się felgi samochodu przy takim manewrze. Po trzecie chodnik z założenia jest miejscem przeznaczonym dla ruchu pieszych. Przeniesienie parkowania całkowicie na jezdnię będzie skutkowało większą przestrzenią dla pieszych i spowoduje, że okolica będzie przyjemniejsza do spacerowania szczególnie, że natężenie ruchu pieszego jest tam spore. Aby zachować odpowiednią szerokość jezdni na tej ulicy, przy jednoczesnym przeniesieniu parkowania tylko na jezdnię należy zmienić sposób parkowania z ukośnego na równoległy do ruchu samochodów.</p> <p>3. Na ulicy Hrubieszowskiej wyznaczono miejsca parkingowe w miejscach, w których obecnie rosną drzewa. Dopuszczenie parkowania w tych miejscach spowoduje niszczenie systemu korzeniowego tych drzew, co w konsekwencji doprowadzi do ich uschnięcia. Dlatego bardzo proszę o wyznaczenie miejsc postojowych równoległe do ruchu samochodów i tylko na poziomie jezdni (jak w komentarzu w punkcie powyżej). Szerokość jezdni na ulicy Hrubieszowskiej pozwala na takie rozwiązanie.</p> <p>4. Na ulicy Karolkowej na odcinku od ulicy Hrubieszowskiej do Giełdowej wyznaczono miejsca parkingowe w odległości mniejszej niż 10 metrów przed skrzyżowaniem z ulicą Giełdową. Jest to niezgodne z Art. 49. 1. Prawa o ruchu drogowym. Ponadto należałoby zmienić w tym miejscu sposób parkowania z ukośnego na równoległy do jezdni, aby zwiększyć szerokość chodnika. Moją propozycję chciałbym uzasadnić tym, że ruch pieszy jest tam spory i jeszcze wrośnie ze względu na oddanie do użytku nowych bloków mieszkalnych i biur – dlatego większa ilość przestrzeni dla pieszych w tym miejscu jest pożądana. Ponadto bezwzględnie należy ustawić słupki bądź inne ograniczniki parkowania w granicach tych wyznaczonych miejsc parkingowych po to, aby kierowcy nie zastawiali całego chodnika parkując samochód, tak jak to ma miejsce w tej chwili.</p>	<p>Uwagi ogólne do propozycji:</p> <p>1. Projekt zakłada wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w istniejącym układzie drogowym przy zachowaniu min. 2 m chodnika dla pieszych (w skrajnych przypadkach min. 1,8 m - zgodnie ze standardami dostępności m.st. Warszawy). Tam gdzie to możliwe, parkowanie jest wyznaczane na jezdniach i w zatokach parkingowych. W przypadku wyznaczenia wszystkich miejsc postojowych wyłącznie na jezdni, należałoby się liczyć ze znaczącym zmniejszeniem się liczby miejsc postojowych. Polskie prawodawstwo dopuszcza możliwość umieszczenia miejsc postojowych na chodnikach i częściowo na chodnikach dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 t, które powinny być dostosowane do przenoszenia obciążeń z tego wynikających.</p> <p>2. Słupki blokujące U-12c zostały zaprojektowane w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań. Obowiązujące przepisy tj. rozporządzenie Ministra Infrastruktury "w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach" nie pozwalają na umieszczenie słupków U-12c na trawnikach. Kwestia egzekucji nieprawidłowego parkowania leży w gestii odpowiednich służb mundurowych tj. Policji i Straży Miejskiej.</p> <p>Uwagi do SPPN 1koncepcja 26</p> <p>1. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Ul. Giełdowa nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.</p> <p>2. Na ul. Hrubieszowskiej zaproponowano wyznaczenie miejsc postojowych w podobny sposób jak ma to miejsce obecnie, tj. częściowo na jezdni, częściowo na chodniku. W przypadku wyznaczenia wszystkich miejsc postojowych wyłącznie na jezdni, należałoby się liczyć ze znaczącym zmniejszeniem się liczby miejsc postojowych.</p> <p>3. Nie przewiduje się wyznaczenia miejsc postojowych w miejscach, w których obecnie rosną drzewa.</p> <p>4. Art. 49.1 Prawa o ruchu drogowym nie ma zastosowania w tym miejscu ponieważ ul. Giełdowa jest drogą wewnętrzną, która nie tworzy skrzyżowania z ul. Karolkową. Wzdłuż ul. Karolkowej znajduje się chodnik o szerokości ok 5,0 m. Zmiana sposobu parkowania ze skośnego na równoległy spowodowałaby znaczne zmniejszenie się liczby miejsc postojowych co byłoby w sprzeczności z założeniem projektu.</p>
15b	<p>5. Brakuje słupków bądź innych fizycznych ograniczników w niektórych miejscach na ulicy Karolkowej tzn. brak jest „szczelności” zabezpieczeń przed parkowaniem w miejscach niedozwolonych. Brak tzw. „szczelności” będzie skutkowało tym, że kierowcy będą parkować na chodnikach tam, gdzie to będzie niedozwolone. Dlatego należy uzupełnić brakujące słupki np. na ulicy Karolkowej na odcinku od Kasprzaka do Giełdowej po obu stronach oraz na odcinku od Giełdowej do Siedmiogrodzkiej po wschodniej stronie – tam kierowcy parkują poza zatoczkami czyli w miejscu niezgodnym z oznakowaniem pionowym bądź w zatoczkach ale w sposób ukośny zastawiając całą szerokość chodnika.</p> <p>6. Ulica siedmiogrodzka - bardzo bym prosił o zmianę sposobu parkowania prostopadłego na równoległe i przeniesienie parkowania z chodników na jezdnie przynajmniej po południowej stronie – ulica ta wg mnie jest wystarczająco szeroka, aby zastosować to rozwiązanie. Bardzo proszę nie likwidować donic betonowych, które w tej chwili są zabezpieczeniem przed parkowaniem w sposób niezgodny z przepisami. Ponadto miejsca parkingowe w niektórych miejscach mają długość 4,50 m i 4,75, co jest niezgodne z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14.11.2017 (Poz. 2285), Które wymaga aby miejsce parkingowe miało długość 5 m.</p> <p>SPPN 1koncepcja 23</p> <p>1. Ulica Grzybowska przy skrzyżowaniu z Towarową naprzeciwko Muzeum Powstania Warszawskiego – bardzo bym prosił o przeniesienie miejsc parkingowych z chodnika na jezdnię. Szerokość jezdni na to pozwala. Dzięki temu chodnik będzie szerszy.</p> <p>SPPN 1koncepcja 22</p> <p>1. Ulica Karolkowa po zachodniej stronie odcinek od Siedmiogrodzkiej do Jaktorowskiej – bardzo bym prosił o zmianę sposobu parkowania z ukośnego na równoległy do jezdni z tego względu, że ruch pieszy jest spory na tym chodniku i dobrze byłoby gdyby było tam więcej miejsca dla pieszych. Obecnie jest tam parkowanie ukośne w wyniku czego jest bardzo mało miejsca dla pieszych – bardzo często jestem świadkiem sytuacji gdy dwoje pieszych nie może się minąć na tym chodniku, bo są tam zaparkowane samochody nie pozostawiając odpowiedniej ilości miejsca.</p> <p>2. Ulica Karolkowa po zachodniej stronie od kościoła do Lidla – bardzo bym prosił o przeniesienie wyznaczonych tam miejsc parkingowych z chodnika całkowicie na jezdnię – szerokość jezdni na to pozwala. Zapewni to więcej miejsca dla pieszych. Warto byłoby ustawić w tym miejscu słupki uniemożliwiające parkowanie na chodniku.</p> <p>3. Ulica Grzybowska po północnej stronie koło Przyokopowej – proszę o zmianę sposobu parkowania z ukośnego na równoległy do jezdni i przeniesienie parkowania na jezdnię. Szerokość jezdni na to pozwala. Pozwoli to zachować więcej przestrzeni dla pieszych. Ponadto prośba o uzupełnienie słupków w tym miejscu. W tej chwili są tam słupki jednak z moich obserwacji wynika, że można bez problemu za nie wjechać samochodem. I kierowcy to robią.</p> <p>Mieszkaniec na ulicy Giełdowej</p>	<p>5. Słupki blokujące U-12c zostały zaprojektowane w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań. Kwestia egzekucji nieprawidłowego parkowania leży w gestii odpowiednich służb mundurowych tj. Policji i Straży Miejskiej.</p> <p>6. W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych na jezdni po południowej stronie ul. Siedmiogrodzkiej należałoby się liczyć ze znaczącym zmniejszeniem się ich liczby. Należy zauważyć, że "Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 14.11.2017 (Poz. 2285) w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie" nie ma zastosowania do dróg publicznych ponieważ ustala ono warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać budynki i związane z nimi urządzenia, ich usytuowanie na działce budowlanej oraz zagospodarowanie działek przeznaczonych pod zabudowę. Zaproponowane wymiary miejsc postojowych są zgodne z obowiązującymi przepisami tj. "rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczania na drogach".</p> <p>SPPN 1koncepcja 23</p> <p>Przeniesienie miejsc postojowych na jezdnię zmniejszyłoby ich liczbę i spowodowałoby zmniejszenie szerokości pasa ruchu przy przystanku autobusowym poniżej 5,5 m co uniemożliwiłoby innym pojazdom jego omijanie. Taka organizacja ruchu powodowałaby brak możliwości zjechania pojazdów ze skrzyżowania i zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ponadto, przy obecnej geometrii ulicy miejsca postojowe na jezdni bardziej ograniczyłyby widoczność pieszego przed przejściem dla pieszych.</p> <p>SPPN 1koncepcja 22</p> <p>1. W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych wyłącznie na jezdni należałoby się liczyć ze znaczącym zmniejszeniem się liczby miejsc postojowych. We wskazanym miejscu zaprojektowano miejsca częściowo na jezdni, częściowo na chodniku, pozostawiając pieszym chodnik szerokości 2,0 m.</p> <p>2. Szerokość jezdni nie pozwala na przeniesienie miejsc postojowych na jezdnię przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego.</p> <p>3. W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych wyłącznie na jezdni należałoby się liczyć ze znaczącym zmniejszeniem się liczby miejsc postojowych. We wskazanej lokalizacji zaprojektowano dodatkowe słupki U-12c.</p>

	Treść uwagi	Odpowiedź
16	<p>Do mojej opinii do projektu SPPN na Woli, którą przesłałem w dniu 20.10.2019 o godzinie 02:45, chciałbym dodać jeszcze jeden argument popierający zaproponowane przez ze mnie rozwiązania polegające m.in. na przeniesieniu parkowania z chodników na jezdnię i zastosowania parkowania równoległego w niektórych miejscach. Otóż załącznik nr 2 do zarządzenia Prezydenta m. st. Warszawy nr 1682/2017 z dnia 23.10.2017 określa zasady, które należy brać pod uwagę wprowadzając zmiany w przestrzeni miasta a dotyczące infrastruktury dla pieszych.</p> <p>W rozporządzeniu tym na stronie 13 punkt 8) mówi, żeby eliminować parkowanie na chodnikach, utrudniające ruch pieszych.</p> <p>Na stronie 30 punkt 7.3.2. mówi o eliminacji zatrzymywania i postoju pojazdów na ciągach pieszych w tym także w SPPN. Zaproponowany przez państwa projekt wyznaczenia miejsc parkingowych nie zawsze spełnia wymogi ww. rozporządzenia, ponieważ przewiduje on parkowanie w ciągu pieszym w wielu miejscach.</p> <p>Jednym z założeń i celów ww. rozporządzenia jest zapewnienie dobrych warunków ruchu pieszego oraz zachęcanie do podróżowania pieszo. Zaproponowany przez państwa projekt nie do końca spełnia te założenia, ponieważ w wielu miejscach dopuszcza parkowanie na chodnikach przy zachowaniu minimalnej szerokości chodnika, zakłada usunięcie zapór zabezpieczających przed parkowaniem na chodniku (np. ul. Siedmiogrodzka).</p> <p>Ponadto przeniesienie parkowania z chodników na jezdnię ma kilka korzyści np. poprawa komfortu pieszych, mniejsze koszty remontów chodników (których nawierzchnia nie jest przystosowana do ciężaru samochodów), poprawa estetyki ulic.</p> <p>Biorąc powyższe pod uwagę proszę uwzględnić moje uwagi i przeprojektować propozycję biorąc pod uwagę także ww. rozporządzenie.</p>	<p>Projekt zakłada wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w istniejącym układzie drogowym przy zachowaniu min. 2 m chodnika dla pieszych (w skrajnych przypadkach min. 1,8 m - zgodnie ze wspomnianymi standardami dostępności m.st. Warszawy). W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych wyłącznie na jezdni należałoby się liczyć ze znaczącym zmniejszeniem się liczby miejsc postojowych. Polskie prawodawstwo dopuszcza możliwość umieszczenia miejsc postojowych na chodnikach i częściowo na chodnikach dla pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5t, które powinny być dostosowane do przenoszenia obciążeń z tego wynikających. Projekt jest zgodny ze wskazanym zarządzeniem Prezydenta m.st. Warszawy, które zaleca eliminowanie parkowania na chodnikach, utrudniającego ruch pieszych i zagrażającego bezpieczeństwu. Projekt zakłada pozostawienie chodników o szerokościach wystarczających dla ruchu pieszych i eliminuje parkowanie na chodnikach w miejscach zagrażających bezpieczeństwu.</p>
17	<p>Wysłałem w załączniku kilka zdjęć spod mojej kamienicy.</p> <p>Jestem członkiem Zarządu Wspólnoty Mieszkaniowej przy Siedmiogrodzkiej 5.</p> <p>Po konsultacjach jakie odbyliśmy wspólnie z Państwem na temat nowej strefy płatnego parkowania, chciałbym wskazać kilka ważnych elementów jakie występują przy moim domu.</p> <p>Pierwsze to dwa drzewa tuż przy wjeździe pod Naszą kamienicę. Drzewa są już stare i głęboko zakorzenione. Powoduje to podnoszenie się elementów chodnika. Czyli płyt chodnikowych, a to z pewnością utrudni parkowanie w przyszłości, a także zabierze sporą część powierzchni do parkowania. Proszę wziąć to pod uwagę w trakcie prac oraz poprawek do projektu.</p> <p>Tuż obok znajduje się kanał ściekowy. Oczywiście rzadko zdarza się powódź, ale często jestem świadkiem, gdy w trakcie ulewy powstaje wielka rzeka na ulicy, a jedyny tylko kanał nie nadąża odprowadzać tak dużych ilości wody. Należy zwrócić uwagę aby koła samochodów nie stały na kratce ściekowej.</p> <p>Myślę także, że nie należy jej obciążać poprzez nacisk kół samochodowych.</p> <p>Ostatnia ważna sprawa. Wjazd oraz wyjazd spod Naszej kamienicy.</p> <p>O ile łatwiej jest skręcić w prawo wyjeżdżając spod domu lub w lewo wjeżdżając pod kamienicę, o tyle wykonanie manewrów na odwrót staje się niezwykle utrudnione.</p> <p>Często ja i moi sąsiedzi mówią o niebezpieczeństwie, jakie niesie za sobą ten manewr. Wielokrotnie jesteśmy świadkami, oraz uczestnikami niebezpiecznych sytuacji. A także jak Państwo się domyślicie, niemiłych i nieporządnym zachowań wśród kierowców.</p> <p>Stąd gorąca prośba aby znaki pionowe po lewej stronie, patrząc na zajezdnię od strony budynku były wyraźnie dłuższe. Aby znaki poziome ograniczające możliwość parkowania, wyraźnie zajmowały większą powierzchnię ograniczającą parkowanie.</p> <p>Czasem jest na prawdę niebezpiecznie. Na przestrzeni kilku lat zdarzyło się sporo stłuczek.</p> <p>Czyli znaki poziome w stronę ulicy Rogalińskiej, Skierniewickiej. Wyjazd w tym kierunku jest nie lada wyczynem.</p> <p>Rozumiemy że pokusa parkowania na zamalowanej części drogi będzie ogromna. Ale o to będziemy dbać jako Wspólnota. W przyszłym roku montujemy monitoring Naszej kamienicy to również powinno Nam pomóc w kwestiach bezpieczeństwa, w tym bezpieczeństwa drogowego.</p> <p>Serdecznie dziękuję Państwu za możliwość wzięcia udziału w Konsultacjach Społecznych. To bardzo cenna inicjatywa. Dziękuję za profesjonalne podejście do potrzeb Nas wszystkich.</p>	<p>W projekcie uwzględniono likwidację dodatkowych 2 miejsc postojowych na ul. Siedmiogrodzkiej, w celu poprawy widoczności.</p>
18	<p>Jestem od nastu lat mieszkańcem Młynowa.</p> <p>Zdecydowanie popieram wprowadzenie stref płatnego parkowania na całym terenie ulic Obozowej, Zawiszy, Radziwie, Św. Stanisława, Wawrzyszewskiej, Płockiej etc. Powinno to ograniczyć i uporządkować wizerunek i bezpieczeństwo ulic w rejonie.</p> <p>Obecnie wszystkie ulice są wręcz zalane samochodami. Często trudno przejechać samochodem (Św. Stanisława/Obozowa, ul. Zawiszy 12/14). Zrobił się komunikacyjny chaos i ulice na osiedlu wyglądają obecnie mało estetycznie. Należy wprowadzić reguły celem poprawienia jakości przestrzeni miejskiej i poprawy bezpieczeństwa komunikacyjnego.</p>	<p>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.</p>
19	<p>Niedawno przy ulicy Obozowej otwarto duży biurowiec Vector (17 000 m2).</p> <p>To dodatkowo dociąża sąsiednie ulice parkującymi samochodami z negatywnymi konsekwencjami dla mieszkańców okolicznych budynków. Strefy płatnego parkowania są zapewne najbardziej skutecznym rozwiązaniem problemu napływu samochodów w okolicy.</p>	<p>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. Nowe budynki mają obowiązek zapewnienia potrzeb postojowych na terenie własnej posesji.</p>
20	<p>Poniżej przedstawiam szereg uwag do projektu wprowadzenia SSPN na Woli.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Poszerzenie SSPN jest wysoce pożądane - z uwagi na codzienne problemy ze znalezieniem miejsca i bardzo małą rotacją aut na miejscach postojowych.</li> <li>2. Konieczne jest zwiększenie opłat za postój (zarówno okazjonalnych jak i absurdalnie tanich abonamentów mieszkańca - zwłaszcza dla więcej niż 1 auta na mieszkanie) - w celu wymuszenia większej rotacji aut. Być może warto rozważyć 2 lub więcej stref o zróżnicowanych stawkach.</li> <li>3. Konieczna jest analiza okresu, kiedy postoje są płatne. W wielu miejscach również w weekend lub po godz. 18 postój powinien być płatny.</li> <li>4. Konieczna jest polityka braku przyzwolenia na postój pojazdów w miejscach niedozwolonych - wielokrotnienie ilości kontroli, odholowywanych aut i codziennych akcji straży miejskiej.</li> </ol> <p>Dodatkowo, jako zmotoryzowany mieszkaniec północnej części Młynowa, wnoszę następujące uwagi dot. konkretnych lokalizacji:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ul. św. Stanisława - konieczność eliminacji parkowania po wschodniej stronie ulicy (auta tarasują przejazd, zastawiają chodniki, ograniczają widoczność) - przy okazji wyznaczenia miejsc po stronie zachodniej, należy ucywilizować stronę wschodnią - poprzez montaż słupków, donic - fizycznych zabezpieczeń przed parkowaniem niezgodnym z przepisami.</li> <li>2. na ul. św. Stanisława warto również alternatywnie rozważyć wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (auta do Obozowej oraz kontraruch rowerowy). Przy takiej organizacji ruchu możliwe byłoby wyznaczenie miejsc postojowych po obu stronach jezdni, z poszanowaniem potrzeb pieszych na chodnikach.</li> <li>3. na ul. Wawrzyszewskiej - konieczność wyznaczenia legalnych równoległych miejsc postojowych oraz zwężenia bardzo szerokiej jezdni, z jednoczesnym uniemożliwieniem parkowania w obrębie skrzyżowań z Ostroroga i św. Stanisława.</li> <li>4. na ul. Ostroroga - przy murze cmentarza powązkowskiego. Konieczność usankcjonowania istniejącej organizacji ruchu (parkowanie równoległe, wzdłuż pasa rowerowego) poprzez montaż fizycznych przeszkód (drzewa, donice, słupki). Obecnie auta parkują w 2 rzędach, co prowadzi do wielu niebezpiecznych sytuacji z udziałem pieszych, którzy są przeganiani przez auta jeżdżące po chodniku.</li> <li>5. na ul. Obozowej - zgodnie z odłożonym na "wieczne nigdy" projektem przebudowy ulicy przez Tramwaje Warszawskie oraz wobec nieuzasadnionego przekroju jezdni 2x2 (istniejące zwężenie do 1x2 zarówno od strony ul. Młynarskiej, jak i pod wiaduktem Prymasa Tysiąclecia) oraz wielu niebezpiecznych sytuacji z udziałem pieszych na omawianym odcinku 2x2, postuluję nawet doraźne wyznaczenie równoległych miejsc postojowych na prawych pasach ul. Obozowej (w obu kierunkach na odcinkach: południowa strona: Radziwie - Płocka oraz północna strona: Ostroroga - Wawrzyszewska). Uspokoi to zbyt szybki ruch pojazdów, poprawi bezpieczeństwo pieszych oraz umożliwi wytyczenie kilkudziesięciu nowych miejsc postojowych - co zadowoli wszystkie grupy uczestników ruchu.</li> <li>6. Wprowadzenie SSPN na Młynowie powinno wiązać się również z ucywilizowaniem parkowania na jej granicy: skrzyżowaniu z ul. Prymasa - obecnie pojazdy parkują pod wiaduktem, ograniczając widoczność na skrzyżowaniu.</li> </ol> <p>Mam nadzieję, że przesłane uwagi przyczynią się do rozsądnej ewolucji SSPN w Warszawie, z uwzględnieniem potrzeb wszystkich uczestników ruchu drogowego oraz okolicznych mieszkańców.</p>	<p>Uwagi ogólne:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Wysokość opłat jest regulowana uchwałą Rady m.st. Warszawy, w granicach określonych w ustawie o drogach publicznych.</li> <li>3. Analizowana jest zasadność zmiany godzin obowiązywania SPPN w dni powszednie.</li> </ol> <p>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.</p> <p>Uwagi do konkretnych lokalizacji:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eliminację parkowania na wchodniej stronie ul. św. Stanisława zrealizowano poprzez ustawienie zakazów zatrzymywania.</li> <li>2. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w znacznym stopniu utrudni mieszkańcom dojazd do ul. Powązkowskiej.</li> <li>3. Wprowadzono proponowane rozwiązanie.</li> <li>4. Rozważymy możliwość wprowadzenia zieleni w miejscu nielegalnego parkowania.</li> <li>5. W ramach opracowania nie przewiduje się znaczących zmian na ul. Obozowej. Zmiana przekroju ulicy powinna być realizowana kompleksowo zgodnie ze wspomnianym projektem przebudowy ulicy.</li> </ol>

	Treść uwagi	Odpowiedź
21	<p>Do przedstawionego projektu rozszerzenia strefy parkowania na Woli mam kilka uwag:</p> <p>1. Przydzielanie kart do parkowania mieszkańcom danego obszaru według adresu zameldowania jest niespójne z innymi przepisami obowiązującymi w Warszawie. Adres zameldowania nie musi być adresem zamieszkiwania. Dzisiaj nie ma ograniczeń w posiadaniu liczby mieszkań. Wiele osób ma więcej niż jedno mieszkanie ale nie może być wszędzie zameldowane. Prawo zezwala być zameldowanym w innym miejscu a płacić podatki w miejscu faktycznego zamieszkiwania. Jest też stworzona możliwość zarejestrowania samochodu w innym miejscu niż miejsce zameldowania tj w miejscu zamieszkiwania gdzie faktycznie odprowadza się podatki. Stąd ograniczenie prawa do preferencyjnego parkowania tylko dla osób zameldowanych jest niespójne z polityką podatkową miasta.</p> <p>2. Tworzenie stref płatnego parkowania w takiej formie jak to się robi w Warszawie jest zaprzeczeniem idei przyjaznego ludziom miasta. Miejsce parkingowe na ulicy powinno służyć krótkotrwałemu postojowi w celu załatwienia jakiejś sprawy. Zastawione samochodami ulice nie są ozdobą. Poza tym w centrach miast które budowane były w czasach kiedy samochodów było bardzo mało, nie da się na ulicach zaparkować wszystkich samochodów z okolicznych domów. Jedynym rozwiązaniem jest budowanie wielopoziomowych parkingów naziemnych ( naziemny parking jest tańszy niż podziemny co sprawia że za te same pieniądze można zbudować wiele razy więcej miejsc niż na parkingu podziemnym. Budynek parkingów wielopoziomowych jakie widuje się na zachodzie trudno odróżnić od budynków biurowych czy mieszkalnych bo ich architektura wtapia się w okoliczną zabudowę. Poza tym, to są najczęściej ogrody w środku miasta bo ściany pokrywa roślinność oczyszczająca przy okazji powietrze w centrach miast. Na tych parkingach mieszkańcy parkują swoje samochody bo tam można parkować bez limitu czasu, gdzie na ulicy co dwie czy trzy godziny trzeba lecieć aby zapłacić za następny krótki przedział czasu parkowania.</p> <p>Argument że ludzie nie chcą płacić za parkowanie jest tylko w połowie prawdą. Kupując samochód muszą zapłacić za ubezpieczenie czy naprawy samochodu. Parkowanie to też składnik kosztów utrzymania samochodu zwłaszcza w dużych miastach. Budowanie parkingów wielopoziomowych w mieście to nie działalność charytatywna ale forma zarabiania pieniędzy i przy okazji tworzenie zielonych ogrodów bo zamiast tysięcy samochodów stojących na ulicach można tam posadzić drzewa i założyć mini skwerki.</p> <p>Stworzenie na ul Płockiej strefy płatnego parkowania, gdzie wytyczono około 30 miejsc nie rozwiązuje problemu parkowania okolicznym mieszkańcom bo potrzeby są znacznie większe. Jeżeli też będzie się sprzedawało te miejsca mieszkańcom za pewnego rodzaju abonament to i miasto nie zarobi na tym pomysłe wiele bo mieszkańcy zajmą wszystkie miejsca i będą tam trzymać swoje samochody. Jest to więc projekt który nikomu nie przyniesie korzyści bo strefa płatnego parkowania jak już pisałem powyżej nie powinna zastępować parkingów wielopoziomowych na których trzyma się samochody aby poruszać się komunikacją miejską lub rowerami. Utopią jest myślenie że strefy płatnego parkowania sprawią że ludzie pozbędą się swoich samochodów.</p>	<p>1. Abonament mieszkańca przysługuje wyłącznie osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w SPPN. Możliwe jest uzyskanie tylko jednego abonamentu na osobę. W przypadku zamieszkania pod konkretnym adresem, istnieje obowiązek zameldowania się tam na stałe lub czasowo - co jednocześnie upoważnia do uzyskania abonamentu.</p> <p>2. 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.</p>
22	<p>W nawiązaniu do spotkania z dnia 21.10.2019 r. przesyłam do przemyślenia propozycję organizacji ruchu i postoju pojazdów naniesione na Państwa koncepcję.</p> <p>1. Chodnik od strony zachodniej ul. Sokołowskiej jest praktycznie nieużywana. Proszę rozważyć likwidację niniejszego chodnika i rozważyć parkowanie skośne na odcinku od ul. Żytniej do ul. Grenady, a ruch osobowy mogłby odbywać się wyłącznie od strony wschodniej.</p> <p>2. Rozważyć odwrócenie ruchu jednokierunkowego na ul. Grenady na odcinku od ul. Sokołowskiej do ul. Syreny</p> <p>3. Proszę o rozważenie organizacji ruchu na ul. Żytniej w formie ruchu jednokierunkowego na odncku od ul. Syreny do ul. Sokołowskiej, a także przeorganizowanie ruchu jednokierunkowego na ul. Sokołowskiej i Grenady w kierunku przeciwnym. W chwili obecnej większość pojazdów porusza się ul. Żytnią do ul. Sokołowskiej. Proszę o weryfikację czy w takim przypadku będzie możliwa organizacja miejsc postojowych skośnych przy ul. Żytniej na odcinku jednokierunkowym, co wygeneruje dodatkową liczbę miejsc postojowych.</p> <p>4. Umożliwienie postoju pojazdem z abonamentem mieszkańca na wyżej zaznaczonym na niebiesko odcinku (ul. Żytnia przy skrzyżowaniu z Sokołowską).</p> <p>5. W chwili obecnej pojazdy w zatoce parkują prostopadłe. Proszę rozważyć przeniesienie chodnika od strony ogrodzenia i pozostawienie niezmienionej formy parkowania (ul. Sokołowska między Żytnią a Górczewską).</p>	<p>1. Nie przewiduje się likwidacji chodnika. Ponadto, jezdnia manewrowa dla miejsc skośnych musi być odpowiednio szersza, co nie jest możliwe w tej lokalizacji.</p> <p>2. Ulica Sokołowska została zaprojektowana jako jednokierunkowa od ul. Górczewskiej do ul. Żytniej. Ulica Grenady i Sokołowska od północy została zaprojektowana jako jednokierunkowa do ul. Żytniej.</p> <p>3. Ulica Żytnia zaprojektowana została jako jednokierunkowa od Sokołowskiej do ul. Syreny. Pozwoli to na wyznaczenie miejsc postojowych równoległych po obu stronach ulicy.</p> <p>4. Pojazdy posiadające abonament mieszkańca mogą parkować na wszystkich wyznaczonych miejscach postojowych. Abonament upoważnia do bezpłatnego postoju w rejonie do 8 parkomatów w pobliżu miejsca zameldowania.</p> <p>5. Miejsca na ul. Sokołowskiej zostały zaprojektowane jako prostopadłe przekładając chodnik bliżej ogrodzenia.</p>
23	<p>Jestem mieszkańcem ul. Leszno w Warszawie. Niestety nie mogę stawić się osobiście podczas przeprowadzanych konsultacji społecznych dlatego pozwoliłem sobie zabrać głos drogą elektroniczną.</p> <p>Tym samym chciałem wyrazić pełne poparcie dla projektu wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Woli. Jestem przekonany, że to droga, która spowoduje, że my jako mieszkańcy nie zostaniemy zablokowani samochodami z innych dzielnic. Dobrych kilka lat temu byłem świadkiem podobnej sytuacji na Żoliborzu, który został „zastawiony” samochodami w sposób niewyobrazalny, dodatkowo odbijało się to tym, że na porządku dziennym było parkowanie w miejscach do tego nieuprawnionych w tym na trawnikach. Dlatego uważam, że jest to jedyny sposób rozwiązania problemu, który z pewnością pojawi się zaraz po tym jak zostaną uruchomione nowe stacje metra.</p> <p>Dodatkowo, chciałem zwrócić uwagę na ulicę Karolkową na odcinku od ul. Leszno do Wolskiej (przy sklepie Biedronka). Szczególnie przy wjeździe w wymienioną ulicę (od ul. Leszno) zaparkowane samochody na chodniku po obu stronach ulicy uniemożliwiają się mijanie samochodów (wjeżdżających/wyjeżdżających w ulicę), a dodatkowo blokują chodnik w sposób uniemożliwiający swobodne przemieszczanie się pieszym. W związku z tym mam postulat o zwrócenie uwagi na tę kwestię i zastanowienie się nad ewentualnym dopuszczeniem parkowania tylko po jednej stronie ulicy Karolkowej, przynajmniej na jakimś ograniczonym odcinku blisko wjazdu od ul. Leszno.</p>	<p>Na ulicy Karolkowej na południe od ul. Górczewskiej wprowadzono zakaz zatrzymywania się.</p>
24	<p>w związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi wprowadzenia SPPN na Woli i ruchu jednokierunkowego na ul. Ludwiki chciałabym zgłosić swoje uwagi do tego projektu:</p> <p>1. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Ludwiki: - spowoduje brak dojazdu od strony Centrum do budynków przy ul. Ludwiki 1-8, 1a, 4, 5a, ul. Klonowicza i ul. Szymczaka co, szczególnie w godzinach szczytu, spowoduje jeszcze większe korki na i tak zakorkowanej już ul. Kasprzaka, Dodatkowo należy pamiętać o tym, że ulica Bema jest w złym stanie technicznym, usytuowanie parkowania po obu stronach również zawęża i ogranicza możliwość płynnego przejazdu i dojazdu w drodze powrotnej do budynku n.p.Ludwiki 1a - będzie utrudnieniem dla samochodów służb miejskich, zwłaszcza tych o dużych gabarytach, jak śmieciarki, samochody dostawcze czy straż pożarna.</p> <p>Obecnie, na ul. Ludwiki, na wysokości od ul. Klonowicza do Płockiej nie ma budynków mieszkalnych. Parkujące tam samochody to nie mieszkańcy a osoby przyjezdne, firmy transportowe, pracownicy i petenci okolicznych sądów. Z tego powodu wnioskuję o zachowanie ruchu dwukierunkowego na ulicy Ludwiki lub ograniczenie ruchu jednokierunkowego do odcinka Ludwiki na wysokości Bema – Klonowicza. Pozostawienie ruchu dwukierunkowego z możliwością parkowani po stronie północnej na odcinku Ludwiki od Klonowicz do Płockiej usprawni dojazd do wielu budynków w rejonie Szymczak,Klonowicza,Ludwiki.</p> <p>2. Z uwagi na wzmożony ruch pieszych do stacji metra Płocka należy zachować chodnik i wyłączyć możliwość parkowania po stronie południowej ulicy Ludwiki.</p> <p>3. Należy ustawić znak zakazu zatrzymywania się i postoju w obszarze bezpiecznego wyjazdu z posesji Ludwiki 1a - na ul. Klonowicza przed słupkami wygradzającymi od północy i wymalować wysepkę wygradzającą lub ustawić znak odwołujący za strefą ograniczoną słupkami wygradzającymi.</p>	<p>1. Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej długości ul. Ludwiki. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Ludwiki na odcinku od ul. Klonowicza do ul. Płockiej. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 30 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Ludwiki, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego.</p> <p>2. Uwaga uwzględniona.</p> <p>3. Po zachodniej stronie ul. Klonowicza umieszczono zakaz zatrzymywania się w rejonie wyjazdu z posesji Ludwiki 1a.</p>
25	<p>W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi wprowadzenia SPPN na Woli i ruchu jednokierunkowego na ul. Ludwiki chciałabym zgłosić swoje uwagi do tego projektu:</p> <p>1. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Ludwiki: - spowoduje brak dojazdu od strony Centrum do budynków przy ul. Ludwiki 1-8, 1a, 4, 5a, ul. Klonowicza i ul. Szymczaka co, szczególnie w godzinach szczytu, spowoduje jeszcze większe korki na i tak zakorkowanej już ul. Kasprzaka, - będzie utrudnieniem dla samochodów służb miejskich, zwłaszcza tych o dużych gabarytach, jak śmieciarki, samochody dostawcze czy straż pożarna.</p> <p>Obecnie, na ul. Ludwiki, na wysokości od ul. Klonowicza do Płockiej nie ma budynków mieszkalnych. Parkujące tam samochody to nie mieszkańcy a osoby przyjezdne, firmy transportowe, pracownicy i petenci okolicznych sądów.</p> <p>2. Z uwagi na wzmożony ruch pieszych do stacji metra Płocka należy zachować chodnik i wyłączyć możliwość parkowania po stronie południowej ulicy Ludwiki.</p> <p>3. Należy ustawić znak zakazu zatrzymywania się i postoju w obszarze bezpiecznego wyjazdu z posesji Ludwiki 1a - na ul. Klonowicza przed słupkami wygradzającymi od północy i wymalować wysepkę wygradzającą lub ustawić znak odwołujący za strefą ograniczoną słupkami wygradzającymi.</p>	<p>1. Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej długości ul. Ludwiki. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Ludwiki na odcinku od ul. Klonowicza do ul. Płockiej. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 30 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Ludwiki, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego.</p> <p>2. Uwaga uwzględniona.</p> <p>3. Po zachodniej stronie ul. Klonowicza umieszczono zakaz zatrzymywania się w rejonie wyjazdu z posesji Ludwiki 1a.</p>

	Treść uwagi	Odpowiedź
26	<p>Jestem członkiem Wspólnoty Mieszkaniowej "Kolska od Nowa" mieszczącej się na ulicy Kolskiej w Warszawie. Nasza wspólnota składa się z 4 budynków mieszkalnych.</p> <p>Jako członek tej wspólnoty wraz z moją rodziną chciałabym wyrazić ogromną chęć wprowadzenia strefy płatnego parkowania na ulicy Kolskiej z powodu codziennych kłopotów i uciążliwości ,które przynosi nam sąsiedztwo z szkoła Vizja PArk - Towarzystwo Edukacyjne Vizja PArk. Nie wiem kto wogóle wydał im pozwolenie na taka inwestycję bez gwarancji miejsc postojowych dla uczniów i rodziców ,którzy codziennie przywora dzieci do szkoły. Od wrzesnia ,czyli od momentu uruchomienia tej szkoły nasze życie stało się koszmarem..Rodzice rano przywora dzieci do szkoły ,a my mieszkańcy nie możemy wyjechać z ulicy Kolskiej ,bo mamy do dyspozycji tylko 1 pas ruchu. Drugi pas ruchu jest zablokowany przez budowę apartamentów przez Home Invest Okopowa 56. To jest istny koszmar i czasem zajmuje mi 15 minut ,aby wyjechać z Kolskiej. W weekendy szkoła prowadzi zajęcia dla studentów i wtedy wszystkie chodniki , trawniki są pozostawiane przez auta studentów. Codziennie wzywana jest Straż Miejska. W załączniku przesyłam zdjęcia z ulicy Kolskiej tylko z tego weekendu.</p> <p>Bede wdzięczna ogromnie za uruchomienie strefy płatnego parkowania na ulicy Kolskiej i mam nadzieje ,że przyczyni się to do zmniejszenia ilości samochodów na naszej malutkiej ulicy.</p>	<p>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.</p>
27	<p>Mam wiele zastrzeżeń do proponowanych zmian w układzie ulic Ludwiki i Szymczaka. Przede wszystkim bardzo utrudni dojazd do budynków Ludwiki 4 i 5a oraz 1a i Szymczaka przy Klonowicza. Jadąc od centrum będziemy musieli przejechać przez zawsze zatłoczone ulice Kasprzaka i Bema jadąc dookoła. Nie mówiąc już o samochodach ciężarowych czy oczyszczania miasta. Dla mnie dobrym rozwiązaniem było by pozostawienie odcinka Ludwiki od Klonowicza do Płockiej jako dwukierunkowej a chodnik od strony południowej jako ciąg pieszy - na pewno będzie wielokrotnie większy.</p> <p>Drugą sprawą jest konieczne ustawienie znaku zakazu zatrzymania i postoju na ulicy Klonowicza przy wyjeździe z posesji Ludwiki 1a gdzie jest strefa bezpiecznego wyjazdu i odwołania tego znaku za strefą. Niestety nikt nie przestrzega przepisów i parkują tak, że często uniemożliwiają wyjazd z posesji ( najczęście są to klienci sądów i Państwowej Inspekcji Pracy. Telefony na Policję czy Straż Miejską nic nie daje gdyż służby te w ogóle nie reagują na zgłoszenia, różnie tłumacząc brak interwencji najczęściej brakiem wolnych patroli.</p>	<p>Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Szymczaka i całej długości ul. Ludwiki. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Ludwiki na odcinku od ul. Klonowicza do ul. Płockiej. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 30 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Ludwiki, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego. Na ul. Klonowicza planowany jest ruch dwukierunkowy.</p> <p>Na wysokości posesji Ludwiki 1a przewidziano zakaz postoju oraz słupki na wysokości wyjazdu z posesji.</p>
28	<p>W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi wprowadzenia SPPN na Woli zgłaszam swoje uwagi do tego projektu:</p> <p>1. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Ludwiki na odcinku Klonowicza Płocka jest niedopuszczalne!  - spowoduje brak bezpośredniego dojazdu od strony Centrum do budynków i parkingów przy ul. Płockiej 5a, Ludwiki 1-8, 1a, 4, 5a, ul. Klonowicza i ul. Szymczaka co, szczególnie w godzinach szczytu, spowoduje jeszcze większe korki na i tak zakorkowanej już ul. Kasprzaka na odcinku Płocka Bema,  - będzie utrudnieniem dla samochodów służb miejskich, zwłaszcza tych o dużych gabarytach, jak śmieciarki, samochody dostawcze czy straż pożarna.</p> <p>Obecnie, na ul. Ludwiki, na wysokości od ul. Klonowicza do Płockiej nie ma budynków mieszkalnych. Parkujące tam samochody to nie mieszkańcy a osoby przyjezdne, firmy transportowe, pracownicy i petenci okolicznych sądów. Dlatego należy wyłączyć możliwość parkowania po stronie południowej ulicy Ludwiki na tym odcinku i pozostawić tam wyłącznie ciąg pieszy, co będzie szczególnie ważne ze względu na wzmożony ruch pieszych do stacji metra Płocka od strony ulicy Bema i stacji kolejowej na Kasprzaka. Pozwoli to na pozostawienie ulicy Ludwiki na tym odcinku z ruchem dwukierunkowym.</p> <p>2. Należy ustawić znak zakazu zatrzymywania się i postoju w obszarze bezpiecznego wyjazdu z posesji Ludwiki 1a - na ul. Klonowicza ograniczonego słupkami wygradzającymi od północy i wymalować wysepkę wygradzającą lub ustawić znak odwołujący zakaz zatrzymywania za strefą ograniczoną słupkami wygradzającymi po stronie południowej obszaru bezpiecznego wyjazdu z posesji Ludwiki 1a. W tej chwili przyjezdne samochody blokują widoczność samochodom wyjeżdżającym z posesji Ludwiki 1a, 1b itd włączającym się do ruchu w ulicę Klonowicza, poprzez parkowanie na pasie ruchu przed słupkami wygradzającymi strefę bezpiecznego wyjazdu. Obawiamy się z innymi mieszkańcami, że wprowadzenie SPPN nie zmieni tej sytuacji.</p>	<p>1. Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej długości ul. Ludwiki. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Ludwiki na odcinku od ul. Klonowicza do ul. Płockiej. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 30 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Ludwiki, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego.</p> <p>2. Po zachodniej stronie ul. Klonowicza umieszczono zakaz zatrzymywania się w rejonie wyjazdu z posesji Ludwiki 1a.</p>
29	<p>Proszę o informacje co z obiecaną strefą płatnego parkowania w okolicach stacji Ks. Janusza?</p>	<p>Granica analizowanego obszaru przebiega po al. Prymasa Tysiąclecia. W związku z licznymi głosami w konsultacjach społecznych, rekomendowane będzie objęcie SPPN również obszaru pomiędzy ul. Wolską, Ordona i Kasprzaka. Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach i obszarach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach.</p>
30	<p>W związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi wprowadzenia SPPN na Woli zgłaszam swoje uwagi do tego projektu:</p> <p>1. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Ludwiki na odcinku Klonowicza Płocka jest niedopuszczalne!  - spowoduje brak bezpośredniego dojazdu od strony Centrum do budynków i parkingów przy ul. Płockiej 5a, Ludwiki 1-8, 1a, 4, 5a, ul. Klonowicza i ul. Szymczaka co, szczególnie w godzinach szczytu, spowoduje jeszcze większe korki na i tak zakorkowanej już ul. Kasprzaka na odcinku Płocka Bema,  - będzie utrudnieniem dla samochodów służb miejskich, zwłaszcza tych o dużych gabarytach, jak śmieciarki, samochody dostawcze czy straż pożarna.</p> <p>Obecnie, na ul. Ludwiki, na wysokości od ul. Klonowicza do Płockiej nie ma budynków mieszkalnych. Parkujące tam samochody to nie mieszkańcy a osoby przyjezdne, firmy transportowe, pracownicy i petenci okolicznych sądów. Dlatego należy wyłączyć możliwość parkowania po stronie południowej ulicy Ludwiki na tym odcinku i pozostawić tam wyłącznie ciąg pieszy, co będzie szczególnie ważne ze względu na wzmożony ruch pieszych do stacji metra Płocka od strony ulicy Bema i stacji kolejowej na Kasprzaka. Pozwoli to na pozostawienie ulicy Ludwiki na tym odcinku z ruchem dwukierunkowym.</p> <p>2. Należy ustawić znak zakazu zatrzymywania się i postoju w obszarze bezpiecznego wyjazdu z posesji Ludwiki 1a - na ul. Klonowicza ograniczonego słupkami wygradzającymi od północy i wymalować wysepkę wygradzającą lub ustawić znak odwołujący zakaz zatrzymywania za strefą ograniczoną słupkami wygradzającymi po stronie południowej obszaru bezpiecznego wyjazdu z posesji Ludwiki 1a. W tej chwili przyjezdne samochody blokują widoczność samochodom wyjeżdżającym z posesji Ludwiki 1a, 1b itd włączającym się do ruchu w ulicę Klonowicza, poprzez parkowanie na pasie ruchu przed słupkami wygradzającymi strefę bezpiecznego wyjazdu. Obawiamy się z innymi mieszkańcami, że wprowadzenie SPPN nie zmieni tej sytuacji.</p>	<p>1. Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej długości ul. Ludwiki. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Ludwiki na odcinku od ul. Klonowicza do ul. Płockiej. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 30 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Ludwiki, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego.</p> <p>2. Po zachodniej stronie ul. Klonowicza umieszczono zakaz zatrzymywania się w rejonie wyjazdu z posesji Ludwiki 1a.</p>
31	<p>W nawiązaniu do wczorajszych konsultacji obszaru 7 zgłaszam następujące uwagi do przygotowanej koncepcji miejsc parkingowych.</p> <p>Mapa nr 30. ulica Szarych Szeregów:  - obszar ulicy Szarych Szeregów od skrzyżowania z ulicą Laskową do skrzyżowania z ulicą J. Korczaka strona południowa zaplanowano 4 miejsca postojowe równoległe do ulicy. W chwili obecnej jest tam 10 miejsc postojowych prostopadłych w zatoce o głębokości ca 3 m. o nawierzchni z płyt ażurowych oddzielonej od jezdni chodnikiem bez wyniesionych krawężników o szerokości do 1 m. Parking dla mieszkańców osiedla istnieje w tym miejscu od ponad 30 lat nic nie przemawia za tym aby go zlikwidować. Chodnik nie jest używany i ma szerokość, która nie zapewnia komfortowego użytkowania. Takie usytuowanie strefy parkowania w tym miejscu spowoduje powstanie niewykorzystywanej betonowej zatoki.  - parkowanie powinno być po obydwu stronach ulicy kosztem chodnika po południowej stronie ulicy. Ruch pieszy w tym miejscu odbywa się głównie północnym chodnikiem tam gdzie są osiedla mieszkaniowe, od strony północnej jest tylko ogrodzenie szpitala i parkingu płatnego oraz budynku ciepłowni.  - ulica powinna zostać dwukierunkowa z uwagami na karetki pogotowia dojeżdżające do dwóch szpitali zlokalizowanych na zachodnim końcu ulicy.</p>	<p>1. Sytuacja, w której pojazd przejeżdża przez chodnik aby wjechać na miejsce postojowe jest niedopuszczalna, niezgodna z przepisami i niebezpieczna. Sytuacja ta musi zostać wyeliminowana.</p> <p>2. Likwidacja chodnika jest niezgodna ze standardami dostępności m.st. Warszawy oraz z podstawowymi założeniami projektu (zachowanie chodnika o szerokości min. 2 m).</p> <p>3. Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej długości ul. Szarych Szeregów i Zegadłowicza. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych oraz sprzeciwu Szpitala Wolskiego zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Szarych Szeregów i ul. Zegadłowicza. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 58 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Szarych Szeregów i wschodniej stronie ul. Zegadłowicza, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego.</p>

	Treść uwagi	Odpowiedź
32	Witam. Czy rozszerzycie również na okolicę stacji Księcia Janusza? To byłaby najbardziej oblegana przez samochody okolica. Proszę poważnie potraktować mieszkańców w/w okolicy i zainstalować parkometry.	Granica analizowanego obszaru przebiega po al. Prymasa Tysiąclecia. W związku z licznymi głosami w konsultacjach społecznych, rekomendowane będzie objęcie SPPN również obszaru pomiędzy ul. Wolską, Ordona i Kasprzaka. Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach i obszarach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach.
33	Uwagi przesłane w załączniku. Poniżej streszczenie uwagi: Część zatoki parkingowej przy ul. Ludwiki 4 gdzie planowane jest ustanowienie SPPN zlokalizowana jest na działce nr 39 z obrębem 6-04-01. Jest to teren prywatny, należący do współwłaścicieli, a jego zarządcą jest SM "Centrum-Wola"	Odstąpiono od wyznaczania miejsc postojowych. We wskazanej lokalizacji 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.
34	nie mogąc uczestniczyć w spotkaniu konsultacyjnym w dniu 23 października pozwałam sobie przesłać własne uwagi i spostrzeżenia odnośnie okolic skrzyżowania ul. Leszno oraz Karolkowej i odcinka ul. Karolkowej od ul. Leszno w stronę al. Solidarności. W pierwszej kolejności chcę zaznaczyć, iż w pełni popieram pomysł utworzenia SPPN na Woli. Po drugie chciałbym wskazać, iż oznakowanie ul. Karolkowej na tym obszarze nie znajduje wyjaśnienia w legendzie. Mianowicie na planie zaznaczona jest fioletowa przerywana kreska. Jeżeli miały to być fioletowe kropki to mnie osobiście bardzo to niepokoi. Wówczas chodniki i nędzne pozostałości trawników stałyby się bezpłatnym parkingiem otoczonym płatną strefą, a więc nie mającym znaczenia dla lokalnych mieszkańców, a "radośnie" wykorzystywanym przez pracowników z niedalekich biurów przy ul. Towarowej. Jeżeli utrzymać możliwość bezpłatnego parkowania na tym odcinku to sytuacja mieszkańców się nie poprawi, a ulegnie jeszcze pogorszeniu. Niedostępne lub niemożliwe do wykorzystania przez matki z wózkami i osoby niepełnosprawne na wózkach pozostaną chodniki, ze szczególnym uwzględnieniem rogów skrzyżowań z uliczkami lokalnymi, niebezpiecznym pozostanie wyjazd z garażu budynku Leszno 15, zdewastowane będą resztki zieleni. W załączeniu przesyłam zdjęcia z tego rejonu. Jeśli wprowadzenie SPPN ma nie mieć charakteru ruchu pozorowanego, a przyczynić się rzeczywiście do poprawy bezpieczeństwa i komfortu mieszkańców konieczne jest o wiele bardziej zdecydowane działanie związane z instalacją fizycznych barier, w szczególności na wszystkich rogach skrzyżowań w rejonie szkoły podstawowej i przy wylocie do garażu oraz uliczek wewnętrznych i na odcinkach chodnika gdzie zaparkowany samochód prowadzi do niedopuszczalnego i niewygodnego zwężenia ciągu pieszego, których nie da się ominąć "od drugiej strony", aby nie powtórzył się znany już Państwu przypadek po remoncie ul. Lindleya/ ul. Koszykową, gdzie nowo wyremontowany chodnik stał się darmowym miejscem parkingowym. Nie chodzi bowiem o brak miejsc jako takich, tylko bezcelne cwaniactwo i wykorzystywanie braków legislacyjnych. W mojej ocenie pozostawienie zaproponowanego projektu przyczyni się tylko do pogorszenia warunków w okolicy i dalszej dewastacji ciągów pieszych oraz zieleni. Na chwilę obecną pieszy czuje się tutaj jak intruz, który przeszkadza samochodom i ich właścicielom, przeciskając się pomiędzy pojazdami i narażając na potrącenie będąc zmuszonym do wyjścia na jezdnię zza zaparkowanego na całej szerokości chodnika samochodu. Drugim aspektem, który chciałbym poruszyć jest likwidacja miejsc dla osób niepełnosprawnych naprzeciwko szkoły podstawowej. Jest to o tyle niezrozumiałym, że placówka ta posiada oddziały integracyjne, a więc uczęszczają do niej dzieci z niepełnosprawnościami. Warto w mojej ocenie jeszcze raz przemyśleć i tę kwestię. Kwestią pozostającą w gestii dzielnicy oraz odpowiednich spółdzielni/wspólnot pozostaje regulacja zasad parkowania na terenie osiedlowym w kwadracie Karolkowa-Leszno-Okopowa-Solidarności. Jednak wzięty stamtąd przykład pokazuje, iż tylko zdecydowane działania, w tym przypadku ustawienie znaku zakazu postoju pod rygorem odholowania pojazdu na odcinku chodnika po stronie szkoły podstawowej, dają efekty pod postacią uwolnienia ciągów pieszych od samochodów całkowicie blokujących przejście. Uprzejmie prosilibym o potwierdzenie otrzymania niniejszej wiadomości z załącznikami.	1. Na ulicy Karolkowej w rejonie sklepu Biedronka wprowadzono zakaz zatrzymywania się oraz słupki blokujące. 2. Pozostawiono miejsca dla osób niepełnosprawnych przy szkole. 3. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Zasady parkowania na terenach osiedlowych ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.
35	Właśnie obejrzałam projekt strefy płatnego parkowania na Woli (SPPN 1 Koncepcja 26) i nie widzę tam żadnych płatnych miejsc postojowych na ul. Giełdowej, a w mojej opinii sytuacja parkingowa na tej ulicy powinna zostać koniecznie uregulowana. Jestem mieszkanką ww. ulicy i to, jak ta ulica jest dosłownie rozjeżdżana każdego dnia - blokowanie przejazdu, parkowanie w miejscach niedozwolonych, wjeżdżanie pod prąd z ulicy Karolkowej w Giełdową, spędza mi sen z powiek. Ta ulica jest wręcz zalewana przez samochody w dni pracujące. Nawet interwencje Straży Miejskiej nie są w stanie poprawić sytuacji. Wydaje się również, że horror ulicy Giełdowej jest powszechnie znany. W mojej opinii, byłoby to bardzo niekorzystne, gdybyście pozostawili Państwo tę ulicę samej sobie, czyniąc jednocześnie życie okolicznych mieszkańców gehenną. Przecież, jeżeli nie będą na tej ulicy wyznaczone płatne miejsca parkingowe, to po wyznaczeniu ich w innej części, jeszcze więcej osób będzie próbowało na Giełdowej zaparkować, wiedząc, że mogą to robić tam bezpłatnie.	SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Ul. Giełdowa nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.
36	Tworząc na jesieni 1999r strefę płatnego parkowania twierdzono, że podstawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta. Jako mieszkający od urodzenia obywatel tego miasta twierdzę, że jest to wierutne kłamstwo. Celem utworzenia i późniejszego poszerzenia strefy płatnego parkowania jest pazerność władz miasta i chęć maksymalizacji wszelkich możliwych i dopuszczonych prawem „podatków” mających na celu drenaż portfeli mieszkańców Warszawy. Drugim wielkim hobby władz miasta jest stawianie słupków uniemożliwiających parkowanie samochodów oraz budowanie progów zwalniających, notorycznie uszkadzających zawieszania w samochodach. Nie bądźcie tacy skromni, nie udawajcie, że robicie cokolwiek z myślą o mieszkańcach. Proponuję od razu rozszerzyć strefę płatnego parkowania od Nowego Dworu Mazowieckiego do Góry Kalwarii i od Żyrardowa do Marek. Nie zapomnijcie też zainstalować kolejnych milionów słupków wzdłuż wszystkich ulic tak, żeby Warszawa była tylko „miastem przejezdny”. zwężania ulic i budowania tzw. pasaży dla pieszych, które blyszcząc betonem świecą pustkami bo ich stworzenie nie zwiększyło ilości korzystających z nich ludzi. Z prerażeniem obserwuję wieloletnią już tendencję „spowalniania” ruchu na ulicach poprzez tworzenie czerwonej fali świateł powodującej notoryczne korki na jezdniach. Czy ktoś pomyślał, że największej spalin samochód wydziela podczas ruszania z miejsca oraz porzyspieszania po wymuszonym zwolnienie, a nie podczas płynnej jazdy ? Trujecie nas twierdząc, że o nas dbacie.	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.
37	chciałbym zgłosić swoje uwagi do proponowanych projektów poszerzenia SPPN na Woli (obszar 3). 1. Mocno popieram projekt jako całość i życzę wytrwałości w odpieraniu ataków za "likwidację miejsc parkingowych", wynikającą z braku legalizacji obecnych zwyczajowych miejsc parkowania niezgodnych z przepisania. 2. Proszę o rozważenie uczynienia ul. Wawrzyszewskiej jednokierunkową w kierunku wschodnim lub św. Stanisława w kierunku północnym (z kontraruchem rowerowym) w celu wyznaczenia dodatkowych miejsc parkingowych. 3. Proszę o rozważenie wyznaczenia miejsc parkingowych na jezdni ul. Obozowej na odcinku Młynarska-Wawrzyszewska. Po obu stronach ulica przechodzi w ulicę o węższym przekroju, a w okolicy jest deficyt miejsc parkingowych. 4. Proszę o umożliwienie kontraruchem rowerowego na obu odcinkach ul. Sokołowskiej. 5. Proszę o wyznaczenie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu Sokołowskiej i Żytniej. 6. Proszę o inne rozwiązanie na skrzyżowaniu Sokołowskiej i Rabsztyńskiej. Zamiast pakować na siłę 2 miejsca parkingowe w rejonie skrzyżowania, proszę o budowę chodnika po stronie wschodniej i likwidację zakazu ruchu dla pieszych. 7. Proszę o wyznaczenie przejścia dla pieszych po zachodniej stronie skrzyżowania Żytniej i Syreny. 8. Proszę o wyznaczenie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu Żytniej i Szlenkierów. 9. Proszę o zaplanowanie audytu bezpieczeństwa parkowania na obszarach poza planowaną granicą SPPN (Koło: ul. Czorsztyńska, Magistracka, Obozowa) kilka tygodni po wprowadzeniu zmian oraz doraźne działania cywilizujące parkowanie w tych okolicach (słupki, separatory, wzmocnienie patroli). Należy się spodziewać tutaj znacznego wzrostu nielegalnego parkowania (i tak powszechnego zwłaszcza w niedziele w związku z bazarem na Olimpii). W szczególności proszę o pilne zmiany na skrzyżowaniu Magistrackiej i Ożarowskiej - powszechne jest parkowanie w obrębie skrzyżowania, które przez niestandardową geometrię jest dodatkowo skomplikowane. W okolicy są szkoły, przedszkola, żłobki, przychodnie - częsty ruch osób starszych i dzieci wymaga wzmocnionych środków bezpieczeństwa.	2. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Wawrzyszewskiej w znacznym stopniu utrudni mieszkańcom dojazd do ul. Powązkowskiej. 3. Ulica Obozowa jest przewidziana do przebudowy. W związku z tym, w obecnym opracowaniu nie wprowadza się znaczących zmian w organizacji ruchu. 4. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchem rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania. 5, 7, 8. Wyznaczenie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu dwóch lokalnych ulic nie ma uzasadnienia. Wyznaczone przejście oznacza zakaz przekraczania jezdni w odległości mniejszej niż 100 m od przejścia. 6. Uwaga jest uzasadniona. Budowa chodnika wymaga przebudowy ulicy, będzie realizowana w ramach osobnego opracowania. 9. Granica analizowanego obszaru przebiega po al. Prymasa Tysiąclecia. W związku z licznymi głosami w konsultacjach społecznych, rekomendowane będzie objęcie SPPN również obszaru pomiędzy ul. Wolską, Ordona i Kasprzaka. Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach i obszarach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach.
38	z zainteresowaniem zapoznałem się z planami dotyczącymi wyznaczenia na woli strefy płatnego parkowania. Chciałbym się jednocześnie dowiedzieć, czy plany te obejmują parking przy ul. Al. Solidarności 104 (parking przed Pizza hut). Z informacji które uzyskałem ze spółdzielni wynika, że jest to parking miejski. Niestety nie ma tam wyznaczonych miejsc parkingowych (oprócz dla osób niepełnosprawnych). Brak jest również zakazu parkowania na środku parkingu przez co często wygląda to tak, że nie można wyjechać, albo wiele miejsc jest pustych gdyż brak jest możliwości zaparkowania z uwagi na samochody znajdujące się pośrodku parkingu. W mojej ocenie, strefa płatnego parkowania w tym miejscu rozwiązałaby tę sytuację. Będę wdzięczny za informację, czy w planach jest włączenie tego parkingu do tej strefy jak również kiedy planowane jest wprowadzenie tych zmian.	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.
39	wychodząc naprzeciw wezwaniu do wzięcia udziału w konsultacjach społecznych n/t projektów poszerzenia strefy płatnego parkowania chcę wyrazić moją opinię. Jestem ZDECYDOWANIE PRZECIWNY rozszerzeniu strefy płatnego parkowania w jakiegokolwiek formie. Uważam, że występujący na terenie całego miasta problem chronicznego braku miejsc parkingowych powinien zostać rozwiązany poprzez zaprzestanie irracjonalnych działań polegających na masowym zmniejszaniu ich liczby oraz INTENSYWNE TWORZENIE MIEJSC PARKINGOWYCH wszędzie tam, gdzie jest to możliwe i potrzebne. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania traktuję jako usiłowanie dalszego drenowania kieszeni Mieszkańców, a zwłaszcza kierowców i właścicieli samochodów, pod fałszywym pretekstem zwiększania ich komfortu życia. Dla mnie komfort życia w mieście wyraża się m.in. tym, że mogę komfortowo zaparkować swój samochód na jego terenie.	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. W ramach projektu przewidziano wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych.

	Treść uwagi	Odpowiedź
40	<p>chciałem się odnieść do koncepcji strefy płatnego parkowania na terenie woli (obszar nr 17 - ul. Sokołowska). Koncepcja zakłada przekształcenie ulicy na odcinku - św. Wojciecha - Górczewska - w ulicę jednokierunkową. Pomysł jest uzasadniony, wnosząc jednak o zachowanie możliwości dojazdu do garaży podziemnych budynków przy ul. Sokołowskiej 9 i 11 dla pojazdów jadących od strony ul. Wolskiej. Zmiana polega dopuszczeniu ruchu dwukierunkowego dla mieszkańców ww. posesji na odcinku ok. 30m na północ od skrzyżowania z ul. św. Wojciecha.</p> <p>Dруга uwaga dotyczy wyznaczenia ciągłości chodnika po wschodniej stronie ul. Sokołowskiej w miejscu gdzie obecnie budynek swoim narożnikiem wciną się w jezdnię i przerywa chodnik. Przy okazji wprowadzenia ruchu jednokierunkowego nie powinno być problemu z odzyskaniem miejsca na wyznaczenie chodnika w tym miejscu. W szczególności, że po otwarciu stacji metra ruch pieszy w tej relacji znacznie się zwiększy. (w załączeniu ilustracje dotyczące wnioskowanych zmian)</p>	<p>1. Uwzględniono. Ul. Sokołowska będzie jednokierunkowa od ul. Rabsztyńskiej do ul. Górczewskiej.</p> <p>2. Uwaga jest uzasadniona. Budowa chodnika wymaga przebudowy ulicy, będzie realizowana w ramach osobnego opracowania.</p>
41	<p>Mam pytanie dotyczące obszaru oznaczonego numerem 12. W ciągu ulicy Ostroroga (po zachodniej stronie) zaplanowano szereg miejsc postojowych. W sąsiedztwie znajdują się wyłącznie budynki mieszkalne, które wszystkie mają garaże podziemne. Po przeciwnej stronie zaś ulokowane są warsztaty/salony samochodowe lub inne punkty usługowe, które dysponują miejscami postojowymi na swoim terenie. Stąd zastanawiam się nad sensownością rozmieszczenia miejsc postojowych w pasie drogowym. W dalszej części ulicy Ostroroga (w kierunku ulicy Tatarskiej) wyznaczony jest pas rowerowy, który przy rezygnacji z projektowanych miejsc postojowych mógłby być przedłużony aż do ulicy Obozowej. Wnoszę zatem o rezygnację z miejsc postojowych po zachodniej stronie ulicy Ostroroga.</p>	<p>Celem projektu była wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych. Ponadto, obowiązujące przepisy nie zezwalają na lokalizację prostopadłych miejsc postojowych przy jednoczesnym prowadzeniu pasa rowerowego przy krawędzi takich miejsc, a zatem proponowane rozwiązanie spowodowałoby konieczność zlikwidowania istniejącej zatoki parkingowej. Dodatkowo, wyznaczone miejsca postojowe nie tylko zwiększają możliwość zatrzymania pojazdu, ale także przyczyniają się do uregulowania szerokości jezdni omawianego odcinka ul. Ostroroga, przy jednoczesnym zapewnieniu optymalnej przestrzeni dla ruchu pojazdów.</p>
42	<p>w związku z planowaną przez Zarząd Dróg Miejskich inwestycją, polegającą na wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na ul. Kolskiej, wnioskuję o postawienie znaków zakazu zatrzymywania wzdłuż ul. Kolskiej w miejscach do tego niewyznaczonych. Zaparkowane, przy krawężniku z chodnikiem, samochody uniemożliwiają płynne poruszanie się mieszkańcom oraz dostawcom po drodze, która w tym momencie stała się ulicą o jednym przejezdny pasie. Utrudnienia z tym związane nie są jedynym naszym zmartwieniem, gdyż zaparkowane samochody w dużym stopniu ograniczają widoczność przy wyjeździe z garaży oraz przy przejściu dla pieszych, a tym samym wzrasta ryzyko utraty zdrowia oraz życia pieszych w wyniku wypadku.</p> <p>Do swojej prośby załączam również oświadczenia dyrektora NASK-PIB, który popiera podjęte przez nas działania mające na celu usprawnienie poruszania się pojazdów na ul. Kolskiej</p> <p>W imieniu swoim oraz mieszkańców Wspólnoty Mieszkaniowej „Kolska Od Nowa” liczę na pozytywne rozpatrzenie prośby.</p>	<p>W miejscach gdzie nie zostaną wyznaczone miejsca postojowe, przewidziano znaki B-36</p>
43	<p>1) Co prawda mieszkam na Ochocie, a na Woli "jedynie" pracuję i nawet rzadko dojeżdżam do pracy rowerem, ale przy okazji mam kilka dość ogólnych uwag na temat rozszerzenia SPPN. Oczywiście cieszę się, że coś się w tej sprawie ruszyło. Rozszerzenie SPPN na Pragę-Północ, dziwne że nie całą, i na Wolę, świetnie że całą, jest niezbędne, ale cała Ochota też chce być SPPN.</p> <p>2) Rozszerzenie SPPN nie powinno polegać na napakowaniu ile się da miejsc parkingowych. Trzeba też zadbać o tą większość warszawiaków, która dojeżdża komunikacją miejską, czy o tą małą ale szybko rosnącą grupie która dojeżdża rowerem. Można poszerzać chodniki w okolicach przystanków, a w niewralgicznych miejscach wstawić nie tyle słupki co stojaki rowerowe uniemożliwiając przy okazji nielegalne parkowanie. Trzeba pomyśleć o pieszych, którzy chcą mieć dla siebie wygodne przejście chodnikiem, o seniorach którzy muszą czasem gdzieś przysiąść i odpocząć, a także o mieszkańcach potrzebujących nie tylko parkowania ale i zieleni pod oknami czy na trasie do pracy, na przystanek czy choćby do zaparkowanego samochodu.</p> <p>3) Rozszerzenie SPPN trzeba wykorzystać na poprawę bezpieczeństwa. Należy od razu wprowadzić strefy tempo 30, a ograniczenie prędkości wymóc dodatkowo ewentualnymi progami, ale też parkowaniem które ogranicza szerokość jezdni dostępnej dla ruchu. Parkowanie może naprzemiennie ograniczać jezdnię raz z jednej a raz z drugiej strony.</p> <p>4) Rozszerzenie niewiele da jeśli nadzór nad legalnością parkowania będzie słaby. Trzeba fizycznie uniemożliwiać nielegalne parkowanie słupkami, stojakami, albo żywoptotami. W ten sposób ograniczając nielegalne parkowanie ułatwi się STRaży Miejskiej interwencji tam, gdzie mimo wszystko nielegalne parkowanie występuje. Trzeba usprawnić kontrole w SPPN - liczę że pomogą zapowiadane e-kontrole za pomocą kamer. Trzeba zwiększyć kary za nielegalne parkowanie i brak opłaty w SPPN, ale także same stawki w SPPN muszą być wyższe i to zarówno godzinowa jak i abonamentowa. Bez tego nie uzyska się rotacji i nie uzyska się efektu zniechęcającego niektórych do rezygnowania z samochodu.</p>	<p>1. Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach i obszarach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach.</p> <p>2. Wyznaczając miejsca postojowe kierowano się zasadą likwidacji miejsc zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego, likwidowano zatoki zlokalizowane w rejonie skrzyżowań projektując tam zieleni, utrzymywano min. 2 m chodnika dla pieszych.</p> <p>3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania.</p> <p>4. W miejscach gdzie zatrzymanie pojazdy powodowałoby zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego wprowadzono słupki i zakazy zatrzymywania się. Wysokość opłat i kar w SPPN jest regulowana uchwałą Rady m.st. Warszawy, w granicach określonych w ustawie o drogach publicznych.</p>
44	<p>chciałbym przekazać swoją opinię na temat strefy płatnego parkowania oraz jej rozszerzenia.</p> <p>Pewnie nikt nie ma wątpliwości, że kwestią bardzo ważną jest porządkowanie miejsc parkingowych oraz chodników, na których zatrzymują się kierowcy. Miasto ma być wygodne i dostosowane dla wszystkich. Miejsca bez nadzoru to miejsca gdzie panuje parkingowa samowolka. Cierpią na tym najbardziej piesi, którzy słalodem muszą pokonywać chodnik.</p> <p>Jednakże, chciałbym zwrócić uwagę na fakt, że osoby które odprowadzają podatek w Warszawie są podwójnie poszkodowane w związku z obowiązującą strefą płatnego parkowania i opłatami. Po pierwsze, to co wypracowali w ciągu roku trafia już do budżetu miasta między innymi po to aby stolice było stać na utrzymanie infrastruktury oraz inwestycje. Po drugie, opłacając postoje, które już opłacili w podatkach. To jest nie fair. Osoba spoza Warszawy teoretycznie uiszcza nie ponosi takich wydatków.</p> <p>Nie mam nic przeciwko, aby w Warszawie funkcjonowały strefy płatnego parkowania, ale osoby mieszkające w stolicy i płacące podatki w tym mieście powinny być objęte przynajmniej zniżką za parkowanie. Uważam, że taki system powinien być wprowadzony jako inicjatywa miasta w ramach "karty warszawiaka". Jeśli mogę mniej płacić za bilet autobusowy, to czemu nie mogę płacić mniej za postój na miejscu parkingowym.</p> <p>Nie wiem, czy zbagatelizujecie Państwo mój pomysł, mam nadzieję, że nie i że mojego maila przekierujecie do właściwej komórki organizacyjnej i że otrzymam odpowiedź.</p>	<p>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. Opłata za postój wynika z przepisów Ustawy o drogach publicznych - nie jest ona pokrywana z podatków płaconych przez ogół mieszkańców. Celem wprowadzenia opłat za parkowanie nie jest pokrywanie kosztów, ale zwiększenie rotacji parkujących aut i realizacja polityki transportowej miasta. Mieszkańcy SPPN mają prawo uzyskać abonament mieszkańca, upoważniający do bezpłatnego parkowania w rejonie do 8 parkomatów w pobliżu miejsca zameldowania.</p>
45	<p>W związku z trwającymi konsultacjami, proszę o informację, czy planowane są zmiany w organizacji ruchu, szczególnie zmiany w wyznaczeniu miejsc parkingowych oraz egzekwowania poprawnego parkowania lub wprowadzenia zakazu parkowania na ulicy Orдона, która sąsiaduje z Prymasa Tysiąclecia.</p> <p>Wprowadzenie strefy parkowania na Prymasa Tysiąclecia znacząco negatywnie wpłynie na już przepelnioną zaparkowanymi pojazdami na ulicy Orдона.</p> <p>Proszę o informację, czy w planach rozszerzenia strefy uwzględnione zostało to, że Odolany są pręźnie rozwijająca się częścią Woli, w tym ulica Orдона, która często jest zakorkowana. Jaki wpływ ma wprowadzenie strefy na Prymasa Tysiąclecia na okoliczne osiedla.</p> <p>Zaznaczę, że mieszkańcy Wspólnoty mieszkaniowej Orдона 5 składali wniosek do ZDM o wprowadzenie ograniczenia ruchu pojazdów ciężarowych w godzinach nocnych, wprowadzenie zakazu parkowania pojazdów ciężarowych na ulicy Orдона a co najważniejsze, wnioskowali o remont nawierzchni.</p> <p>Proponowane zmiany w strefie płatnego parkowania, jej rozszerzenie, bez dokładnego studium wpływu na ulicę Orдона szczególnie wzrostu natężenie ruchu bez jednoczesnej poprawy infrastruktury ulicy Orдона mogą zostać odebrane negatywnie.</p>	<p>Granica analizowanego obszaru przebiega po al. Prymasa Tysiąclecia. W związku z licznymi głosami w konsultacjach społecznych, rekomendowane będzie objęcie SPPN również obszaru pomiędzy ul. Wolską, Orдона i Kasprzaka. Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach i obszarach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach.</p>
46	<p>W odpowiedzi na ogłoszenie konsultacji ws. poszerzenia strefy płatnego parkowania o dzielnicę Wola w Warszawie, chciałbym wyrazić swój głos jako mieszkaniec tej dzielnicy.</p> <p>Pomysł poszerzenia strefy o Wolę jest szkodliwy i bezsensowny. Dzielnicą Wola to wiele małych sklepików, rodzinnych firm i kawiarni. To też mieszkaniówka, w tym stare i nowe osiedla. Prawdziwe życie miasta, bez działaczy miejskich i ich nonsensownych pomysłów na kształtowanie życia innym bez ich zgody.</p> <p>Dlaczego Urząd Miasta chce poddać się bolszewickiej polityce tych ruchów i psuć kolejną dzielnicę.</p> <p>Wiem że pewnie ktoś z UM i tzw. "ruchów miejskich" powie, że to dla dobra mieszkańców. Że pracownicy biurowców znajdujących się przy rondzie Daszyńskiego parkują na Woli za darmo i jedzie dalej do pracy komunikacją miejską. Może zatem lepiej budować wspólnie z deweloperami parkingi podziemne? Albo wygospodarować więcej miejsc parkingowych dla nich i dla mieszkańców.</p> <p>To dużo trudniejsze niż wprowadzenie kolejnej opłaty i zmuszenie wszystkich do realizowania chorych pomysłów małej grupki osób z tzw. "ruchów miejskich", które swoją drogą często w ogóle nie mieszkają w dzielnicy na którą chcą wpływać.</p> <p>Reasumując, jestem przeciwny poszerzeniu strefy płatnego parkowania na Wolę.</p>	<p>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. Mieszkańcy SPPN mają prawo uzyskać abonament mieszkańca, upoważniający do bezpłatnego parkowania w rejonie do 8 parkomatów w pobliżu miejsca zameldowania.</p>
47	<p>Chciałbym zgłosić uwagi do projektu: Obszar 3 koncepcja 17.</p> <p>Na odcinku ulicy Sokołowskiej od Sw. Wojciecha do Górczewskiej zaproponowanym rozwiązaniem jest stworzenie dodatkowej zatoki do parkowania i zmiana ulicy na jednokierunkową.</p> <p>Uważam że takie rozwiązanie jest skrajnie niekorzystne gdyż nie będzie możliwości włączenia się do ruchu do ulicy Górczewskiej przez co dodatkowy ruch obciąży okoliczne ulice.</p> <p>Dodatkowo mieszkańcy bloków przy ulicy Sokołowska 9,11 zostaną pozbawieni możliwości wjazdu do parkingu podziemnego od ulicy Wolskiej i sw. Wojciecha i będą musieli robić dodatkowy objazd ulicą Prymasa Tysiąclecia generując niepotrzebnie sztuczny ruch,</p> <p>to samo dotyczy mieszkańców ulic Rabsztyńskiej i Górczewskiej.</p> <p>Ilość uzyskanych dodatkowych miejsc postojowych na tym odcinku - 12 m.p. jest na tyle mała że nie warto przekształcać ulicy na jednokierunkową, spowoduje to tylko przesunięcie dodatkowego ruchu samochodowego na okoliczne ulice i tym samym większe korki.</p>	<p>Zaprojektowano ruch jednokierunkowy od ul. Św. Wojciech o ul. Górczewskiej, sankcjonując zwyczajowe parkowanie i zachowanie bezpiecznych warunków ruchu.</p> <p>Do Sokołowskiej będzie można dojechać ul. Syreny, następnie św Wojciecha.</p>



	Treść uwagi	Odpowiedź
48	<p>Jestem mieszkanką ulicy Kolejowej (19 dzielnica). W związku z rozszerzeniem strefy płatnego Parkowania zastanawiam się czy istnieje jakaś możliwość, żeby ta strefa objęła także nasze osiedlowe uliczki, które są własnością wspólnoty mieszkaniowej? Czy są jakieś prawne/formalne przeszkody? Co moglibyśmy zrobić jako wspólnota, żeby było to możliwe? Chcielibyśmy uniknąć tworzenia prywatnej strefy płatnego parkowania, niespójnej z miejskim systemem, gdyż może mieć ona inne zasady i wprowadzać parkujących w błąd. Znam taki przykład z Powiśla i myślę, że nie jest to najlepsze rozwiązanie. Wydaje się, że rozszerzenie strefy miejskiej także na nasze osiedle byłoby korzystne dla wszystkich.</p>	<p>SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania może ustalić wyłącznie zarządca terenu.</p>
49	<p>Jestem mieszkańcem warszawskiej Woli - budynku przy ulicy Tyszkiewicza 30. Nie miałem możliwości uczestniczenia w spotkaniu, które dotyczyło koncepcji SPPN rejonu ulicy Tyszkiewicza. Zapoznałem się natomiast z dostępnymi w Internecie koncepcjami i chciałbym zgłosić uwagę dotyczącą przedmiotowego obszaru. Wydaje mi się, że na północ od zastrzeżonego dla osób niepełnosprawnych miejsca parkingowego istnieje możliwość wyznaczenia co najmniej 3-4 standardowych miejsc parkingowych - oczywiście w dozwolonej odległości od przejścia dla pieszych znajdującego się na skrzyżowaniu ulic Tyszkiewicza i Długosza. Aktualnie na tym obszarze parkuje właśnie ok. 3-4 samochodów.</p> <p>Problem z dostępnością miejsc parkingowych w naszej okolicy to zhora mieszkańców. Szczególnie problematyczne jest znalezienie miejsca parkingowego po godzinie 21. Ubytek każdego miejsca parkingowego (po wytyczeniu SPPN zgodnie z zaproponowaną koncepcją) będzie boleśnie odczuwalny przez mieszkańców okolicznych kamienic.</p> <p>Uprzejmie proszę o uwzględnienie uwagi. Poniżej załącznik graficzny - proponowany obszar wytyczenia miejsc parkingowych zaznaczony na żółto.</p>	<p>Nie ma możliwości wyznaczenia dodatkowych miejsc we wskazanej lokalizacji. Zgodnie z przepisami parkowanie w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania jest niedozwolone.</p>
50	<p>Zdaje Pani sobie sprawę, że to jednak NIE JEST "darmowe parkowanie", o którym piszecie na swojej stronie? Bo darmowe jest wtedy gdy się nic nie płaci, a w tym przypadku jednak się płaci – proszę tak nie manipulować na stronie, bo zwyczajnie wprowadzacie świadomie ludzi w błąd.</p> <p>Nie wspomnę o zamiarach pana R**** B***** – ważna persona, bo przewodniczący Branżowej Komisji Dialogu Społecznego ds. Transportu (ciała doradczego UM Stołecznego Warszawy), chcącego drastycznie podnieść abonament... do kwoty jakieś 3.000 zł (!!!)</p>	<p>Abonament mieszkańca upoważnia do bezpłatnego parkowania w rejonie do 8 parkomatów w pobliżu miejsca zameldowania. Roczny koszt abonamentu to 30 zł - jest to opłata manipulacyjna za wydanie dokumentu.</p> <p>O wysokości opłat decyduje Rada m.st. Warszawy.</p>
51	<p>Mam kilka przemyśleń odnośnie rozbudowy strefy.</p> <p>Przed wszystkim, jak otwarcie stacji może zmienić sytuację parkingową? W pobliżu stacji możemy spodziewać się zwiększenia liczby parkowanych samochodów, ale czy w reszcie dzielnicy też? Raczej nie.</p> <p>Jak rozszerzenie strefy parkowania może wpłynąć na mieszkańców? Stali mieszkańcy będą mogli wyrobić sobie oczywiście abonament. Jednak ten obejmuje zaledwie do 8 parkometrów. Natomiast przeciętni ludzie często wracając z pracy podjeżdżają np. na pocztę, pod szkołę po dzieci, pod przedszkola, jeżdżą do kościoła, fryzjera, kosmetyczki itp. Wszędzie tam będą musieli płacić. Czy to jest dla nich korzystne?? Zdecydowanie nie.</p> <p>Czy będą mieli więcej miejsca parkingowego pod swoimi domami? Być może trochę tak, ale jeżeli wszyscy lub zdecydowana większość mieszkańców wykupi sobie abonament to niewiele się zmieni.</p> <p>Wiadomo, że miejsca często zajmują osoby przyjeżdżające do pracy. Ale czy w rozszerzanej strefie dużo jest wielkich zakładów pracy? Owszem koło biurowców na pewno, ale ile tych biurowców obejmuje strefa? Stosunkowo niewiele, zdecydowana większość obszaru woli to jednak osiedla a tam tak jak już pisałem ludzie wykupią sobie abonamenty i nadal będzie brakowało miejsc.</p> <p>Musimy też pamiętać, że właściciele takich zakładów jak pizzerie, fryzjerzy, czy mniejsze sklepy których jest dużo będą też jakoś parkować. Dla nich wiąże się to z kosztami. Na kogo przerzucą te koszty? Oczywiście na klientów, przez co ceny (być może nie znacznie) ale z dużym prawdopodobieństwem wzrosną.</p> <p>Pomyślmy teraz o osobach wynajmujących którzy stanowią znaczną część ludzi na woli. Jak oni mają wyrobić sobie abonament? Czy właściciele mieszkań będą chętni aby im wyrabiać abonamenty, skoro za np. pół roku taka osoba może się wyprowadzić? Podejrzewam, że raczej nie. Ta część Warszawy stanie się zdecydowanie mniej atrakcyjna dla wynajmu. I kto może na tym stracić? Właściciele mieszkań.</p> <p>A co w przypadku gdy np. rodzina czy przyjaciele z poza strefy będą chcieli odwiedzić mieszkańca? Oni też raczej nie będą zadowoleni. A do Warszawy sprowadza się bardzo dużo ludzi na stałe. Są też starsi mieszkańcy, którzy potrzebują opieki ze strony rodziny. Oczywiście można powiedzieć, że ludzie parkują nieprawidłowo, ale to jest wszędzie, nawet w najbardziej oddalonych częściach miasta. Czy wszędzie mamy robić płatne strefy parkowania? Reasumując dla mieszkańców objęcie tak dużego terenu strefą parkowania jest zdecydowanie niekorzystne.</p> <p>Co zatem ja bym zaproponował? Wprowadźmy strefę ale tam gdzie jest to uzasadnione. Obiął bym strefą tylko okolicę stacji metra, ewentualnie okolice dużych biurowców (np. przy Towarowej). To faktycznie ułatwi życie mieszkańcom tych okolic, nie utrudniając jednocześnie życia na osiedlach.</p> <p>Bardzo proszę aby osoby decydujące o rozbudowie strefy wzięły pod uwagę tą opinię. Wiem że dla miasta zwiększona strefa będzie generowała większe przychody (bilety, mandaty itp), ale przy tak znaczących decyzjach, kierujemy się dobrem ludzi.</p> <p>Pozdrawiam i życzę udanych konsultacji. Niestety przez wzgląd na obowiązki nie mogłem wziąć w nich udziału.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 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.</li> <li>2. Postój w celu zrobienia zakupów lub skorzystania z usług jest z reguły krótkotrwały, w związku z tym nie wiąże się z wysoką opłatą. Opłaty mają przede wszystkim zniechęcić osoby pozostawiające swoje auto na cały dzień. Dzięki zniechęceniu części kierowców zwiększy się dostępność miejsc dla mieszkańców i osób załatwiających sprawunki/korzystających z usług.</li> <li>3. Abonament mieszkańca przysługuje wyłącznie osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w SPPN. Możliwe jest uzyskanie tylko jednego abonamentu na osobę. W przypadku zamieszkania pod konkretnym adresem, istnieje obowiązek zameldowania się tam na stałe lub czasowo - co jednocześnie upoważnia do uzyskania abonamentu.</li> <li>4. Objęcie SPPN tylko wybranych "wyspowych" obszarów spowoduje nasilenie problemów z parkowaniem na pozostałych obszarach. Dlatego SPPN powinna się opierać na naturalnych granicach, aby ograniczyć to ryzyko.</li> </ol>
52a	<p>poniżej przesyłałam uwagi do projektu płatnego parkowania na Woli w ramach konsultacji społecznych.</p> <p>1. Uwagi do kwadratu 24 na mapie obszaru planowanego wprowadzenia płatnego parkowania:</p> <p>- w przypadku wprowadzenia na ul. Jana Szymczaka jednokierunkowej organizacji ruchu (w kierunku jazdy od ul. S. Klonowicza do ul. J. Bema), zachowanie dwustronnej organizacji ruchu na ul. S. Klonowicza.</p> <p>Bez zachowania dwustronnego ruchu na tej ulicy, mieszkańcy bloków na ul. Szymczaka 1, 3, 5 oraz Klonowicza 2 będą mieli ograniczone możliwości swobodnego poruszania się samochodem w obu kierunkach, uniemożliwi to nam wyjazd w kierunku ul. Płockiej (będzie możliwy tylko wyjazd do ul. Bema). Nie może być zgody na to byśmy byli tu pokrzywdzeni i zmuszeni do wyjazdu wyłącznie do ul. Bema, bez możliwości skrętu w kierunku Płockiej i dalej w stronę centrum. To też spowoduje zwiększenie korków w rejonie ul. Bema, jeśli ta ulica stanie się główną ulicą do wyjazdu dla mieszkańców ww. posesji, dlatego my mamy stać w korkach?</p> <p>- ograniczenie miejsc parkingowych przy posesji J. Szymczaka 1 (obok wyjazdu z wewnętrznego parkingu spółdzielni mieszkaniowej Akademia).</p> <p>Zwracam uwagę, że samochody parkujące przy Szymczaka 1 bezpośrednio obok szlabanu i wyjazdu z wewnętrznego parkingu, ograniczają pole widoczności dla wyjeżdżających w kierunku ul. Bema jak i w przypadku parkowania większych pojazdów, ograniczone jest pole do wyjazdu z tego parkingu (wymaga to wtedy większego manewrowania samochodem). Dodatkowo przy obecnym dwukierunkowym ruchu na ul. Szymczaka, jest to niebezpieczne dla wyjeżdżających gdyż często nie widać kto nadjeżdża ul. Szymczaka od ul. Bema. Skoro jako mieszkańcy bloków Szymczaka 1,3,5 płacimy za użytkowanie wieczyste gruntu pod miejsca parkingowe na tym parkingu, co ogranicza ilość samochodów parkujących na pobliskich ulicach, oczekuję możliwości normalnego i komfortowego wyjazdu z tego parkingu po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania i wyznaczenia miejsc parkingowych na ul. Szymczaka.</p> <p>2. Uwagi do kwadratu 25.</p> <p>- nie zgadzamy się na wprowadzenie jednokierunkowej organizacji ruchu na ul. Ludwika na odcinku między ul. S. Klonowicza a ul. Płocką.</p> <p>Po pierwsze na ul. Ludwika na ww. odcinku jest tylko jeden blok mieszkalny tj. Ludwika 4, reszta terenu to z jednej strony instytut PAN a z drugiej teren dawnej Sarmaty o który mieszkańcy walczyli by był terenem rekreacyjnym. Posesja przy ul. Ludwika ma swój wewnętrzny oraz zewnętrzny parking, instytut PAN ma własny wewnętrzny parking. 90% parkujących na tej ulicy na tym odcinku samochodów to samochody osób spoza rejonu, które przyjeżdżają do centrum do pracy i tu zostawiają samochody i przesiadają się do komunikacji, bo tu mają blisko Śródmieścia miejsca parkingowe za które nie trzeba płacić. Jako mieszkaniec codziennie rano widzę tak parkujące samochody, jak i wieczorem kiedy na tej ulicy w tym miejscu jest pusto.</p> <p>Poza tym taka organizacja ruchu na tym odcinku odetnie mieszkańców posesji Szymczaka 1, 3, 5 i Klonowicza 2 od bezpośredniego dojazdu od strony ul. Płockiej. Przy korkach jakie występują w rejonie Kasprzaka, uniemożliwienie dojazdu do tych posesji od strony Płockiej to nie tylko niesprawiedliwe traktowanie mieszkańców ale przede wszystkim niezrozumiałe działania tworzące jeszcze większe korki a zmiany powinny prowadzić do upłynięcia ruchu. Tym bardziej, że ul. Bema już dziś np. rano przy odwożeniu dzieci do pracy jest kompletnie zapchana i otwarcie metra nic tu nie zmieni i nie ograniczy liczby samochodów. Musimy mieć swobodny wyjazd zarówno w kierunku ul. Bema jak i ul. Płockiej.</p> <p>Zachowanie organizacji ruchu w wersji proponowanej w planie przekazanym do konsultacji to też uniemożliwienie mieszkańcom posesji przy ul. Ludwika między Bema a Klonowicza, dojazdu bezpośrednio do Płockiej.</p>	<p>Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Szymczaka i całej długości ul. Ludwika. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Ludwika na odcinku od ul. Klonowicza do ul. Płockiej. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 30 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Ludwika, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego. Na ul. Klonowicza planowany jest ruch dwukierunkowy.</p> <p>Przewidziano słupki blokujące w rejonie szlabanu na ul. Szymczaka 1.</p>

	Treść uwagi	Odpowiedź
52b	<p>Podsumowanie:</p> <p>Proponowany projekt nowej organizacji ruchu po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania w kwadratach 24 i 25 oznacza kompletny paraliż tej części dzielnicy. Będzie to oznaczało, że cały kwartał dzielnicy będzie ograniczony do korzystania z jednej wąskiej ul. Bema przy wyjeździe do centrum i innych dzielnic jak i przy powrocie do domów. Tym bardziej która już dziś np. rano przy odwożeniu dzieci do pracy jest zapchana. Dlatego zwracam się z wnioskiem o zachowanie dwustronnej organizacji ruchu na ul. S. Klonowicza i na ul. Ludwika na odcinku od ul. Płockiej do ul. S. Klonowicza. Taka organizacja ruchu zapewni płynność ruchu i swobodny dostęp dla mieszkańców ww. rejonu do infrastruktury drogowej.</p> <p>Uprzejmie proszę o pozytywne rozpatrzenie tej prośby. Nie wyrażamy zgody na to i jesteśmy gotowi w tej sprawie interweniować we władzach dzielnicy.</p> <p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania, jak usłyszeliśmy od Państwa na spotkaniu w dniu 22 października, ma być w interesie mieszkańców. Zatem organizację, płynność i komfort jazdy samochodem w tym rejonie też należy dostosować do oczekiwań i potrzeb mieszkańców.</p> <p>Uprzejmie proszę o informacje czy i kiedy planujecie Państwo publikację wykazu uwag zgłoszonych w ramach konsultacji publicznych i stanowiska ZDM oraz władz dzielnicy Wola do nich.</p>	<p>Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Szymczaka i całej długości ul. Ludwika. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Ludwika na odcinku od ul. Klonowicza do ul. Płockiej. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 30 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Ludwika, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego. Na ul. Klonowicza planowany jest ruch dwukierunkowy. a utrzymany ruch dwukierunkowy na opisywanych ulicach.</p>
53	<p>UCHWAŁA NR / 2019 BRANŻOWEJ KOMISJI DIALOGU SPOŁECZNEGO DS. TRANSPORTU z dnia 5 listopada 2019 r. ws. konsultacji społecznych Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w dzielnicy Wola</p> <p>Na podstawie regulaminu działania Branżowej Komisji Dialogu Społecznego ds. transportu z dnia 7 lutego 2018 r. oraz programu współpracy m.st. Warszawy w 2019 roku z organizacjami pozarządowymi, uchwała się, co następuje:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Komisja popiera pomysł rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) w dzielnicy Wola oraz na kolejne obszary.</li> <li>2. Komisja z uznaniem odnotowuje fakt, iż obszar rozszerzenia strefy ma jasno wyznaczone granice.</li> <li>3. Komisja uznaje, iż wraz z rozszerzeniem SPPN i wdrażaniem związanych z tym zmian organizacji ruchu, należy wprowadzać strefy ruchu uspokojonego „Tempo 30” oraz ulice jednokierunkowe z dopuszczonym dwukierunkowym ruchem rowerowym (kontraruch). Takie rozwiązanie pozwoli osiągnąć jednocześnie cel uporządkowania parkowania i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, niższym kosztem niż w przypadku, gdyby te przedsięwzięcia realizować osobno.</li> <li>4. Komisja stoi na stanowisku, iż celem rozszerzenia SPPN nie powinna być wyłącznie inwentaryzacja miejsc postojowych i zwiększenie rotacji samochodów, ale również odzyskanie przestrzeni publicznej na inne cele (m.in. zieleni) i realizacja celów Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta, jak też obowiązującej strategii transportowej, tj. przywracanie ulicom funkcji miejskich, w szczególności poprzez wygospodarowanie miejsca na szpalery drzew, miejsca na ławki, parklety poza światłem chodnika, itp.. W związku z tym domyślnym rozwiązaniem powinno być przenoszenie parkowania z chodników na jezdnie.</li> <li>5. Komisja wyraża zdziwienie, iż pomimo otwarcia stacji metra Płocka, które powinno przyczynić się do wzrostu natężenia ruchu pieszego, w projekcie przewidziano przekształcenie niektórych ulic w jej okolicy na bardziej nieprzyjazne pieszym niż są obecnie (np. ul. Płocka na północ od ul. Wolskiej). Komisja apeluje o odstąpienie od pomysłu zamiany równoległych miejsc postojowych na jezdni na miejsca skośne częściowo na chodniku. W przypadku realizacji projektu w formie udostępnionej do konsultacji, również ul. Wolska stanie się szczególnie nieprzyjazna dla pieszych, co stoi w sprzeczności z dokumentami strategicznymi i planistycznymi miasta. Komisja apeluje, aby zrezygnować z parkowania skośnego na chodniku.</li> <li>6. Komisja wnioskuje o wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni ul. Kasprzaka na odcinkach, gdzie są 4 pasy ruchu.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania.</li> <li>4. Tam gdzie to możliwe parkowanie jest przenoszone z chodników na jezdnię. Założeniem projektowym jest utrzymanie min. 2 m szerokości chodnika.</li> <li>5. Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych, przy jednoczesnym zachowaniu min. 2 m szerokości chodnika oraz istniejącej zieleni.</li> <li>6. Ze względu na klasę drogi oraz natężenie ruchu nie przewiduje się wyznaczania miejsc postojowych na ul. Kasprzaka.</li> </ol>
54	<p>W załączeniu przesyłam uwagi do rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Woli.</p> <p>W imieniu spółki Pro Urba Inwest Sp. z o.o. zgłaszamy uwagi do obszaru analizy nr 7.</p> <p>Nie zgadzamy się z lokalizacją planowanych nowych miejsc postojowych przy ul. Kolejowej z uwagi na poniższe fakty:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kolizję z obowiązującym projektem PZT i projektem osiedla oraz ingerencję w działkę należącą do grupy Pro Urba.</li> <li>2. Kolizję z projektem mpzp "Czyste rejonu ul. Towarowej"</li> <li>3. Kolizję z lokalizacją obecnych i docelowych wjazdów, drogą pożarową i terenami rekreacyjnymi</li> <li>4. Kolizję z wprowadzonymi i uzgodnionymi z ZDM obowiązującymi rozwiązaniami</li> <li>5. Potrzeby mieszkańców osiedla</li> </ol> <p>Szczegółowe uwagi w piśmie załączonym do przesłanej wiadomości.</p>	<p>Zrezygnowano z wyznaczania miejsc na odcinku Kolejowej, na którym miejsca te kolidowałyby z projektem zagospodarowania terenu uzgodnionym dla osiedla, wjazdami, drogą pożarową i terenami rekreacyjnymi. Ewentualne miejsca postojowe będą dostosowane do uzgodnionego zagospodarowania terenów przyległych do nowej zabudowy.</p>
55	<p>W dniu 7.11.2019 zostało zorganizowane spotkanie na ulicy Grabowskiej z mieszkańcami Woli na którym przedstawiono organizację stref płatnego parkowania.</p> <p>Na załączonej mapce stref płatnego parkowania w ramach wyjaśnienia zaznaczyłem numerami od 1 do 4 sektory, które rozjaśnią sytuację.</p> <p>SEKTOR 1 - Jadąc od Ronda Daszyńskiego po prawej stronie jest duże osiedle pomiędzy ulicami PRYMASA TYSIĄCLECIA-KASPRZAKA-ORDONA -WOLSKA, które nie zostało objęte strefą płatnego parkowania. Aktualnie na tym osiedlu jest istny sajgon z dojazdem, wyjazdem i zaparkowaniem pojazdów należących do zameldowanych na stałe mieszkańców osiedla. W związku z tym kategorię domagamy się włączenia do strefy płatnego parkowania terenu oznaczonego nr. 1 na mapie.</p> <p>SEKTOR 2 - Po lewej stronie od Prymasa Tysiąclecia do parkingu "Parkuj i jedź" są wybudowane nowe osiedla posiadające garaże podziemne i naziemne miejsca postojowe dla mieszkańców, natomiast dla pozostałych znaki zakazu parkowania. Niestety jak wiadomo wiele osób ze względu na cenę nie wykupiło miejsc parkingowych, dlatego też zostawiają swoje auta na terenie naszego osiedla.</p> <p>SEKTOR 3 - Wyjaśniamy, że obszar od ulicy Elekcyjnej do parkingu "Parkuj i jedź" zajmują cmentarze i parki, a więc przeznaczenie go pod zabudowę mieszkaniową jak sugerowano nam na spotkaniu jest nierealne.</p> <p>SEKTOR 4 - Po prawej stronie od ulicy Prymasa Tysiąclecia do Elekcyjnej jest niewielkie osiedle posiadające swoje parkingi i miejsca postojowe. Większość terenu zajmuje tam park a więc oni nie są zainteresowani strefą płatnego parkowania.</p> <p>Reasumując powyższe prosimy w trybie pilnym o włączenie osiedla oznaczonego na mapce nr 1 do strefy płatnego parkowania.</p>	<p>W związku z licznymi głosami w konsultacjach społecznych, rekomendowane będzie objęcie SPPN obszaru pomiędzy ul. Wolską, Ordona i Kasprzaka. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych - w związku z tym wprowadzenie SPPN na terenach osiedlowych nie jest możliwe.</p>
56	<p>Dzień dobry,</p> <p>Poniżej kilka uwag co do planowanych zmian na woli.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) ulica Ludwika przy skrzyżowaniu z ulicą Płocką. Warto byłoby zmienić sposób parkowania z równoległego na prostopadły (tak jak samochody teraz parkują). Oczywiście zabezpieczając 10m od przejścia. Kawałek dalej brakuje słupków. Chodnik jest na tyle wąski, że często samochody go blokują przez co przejście z wózkiem jest niemożliwe. Screenshot_20191109-084027_Drive.jpg</li> <li>2) ulica Klonowicza powinna być jednokierunkowa z wyznaczonymi dodatkowo miejscami na ulicy.</li> <li>3) warto byłoby zmienić kierunek na ulicach Szymczaka i na Ludwika (odcinek pomiędzy Bema i Klonowicza). Obie ulice powinny mieć odwrotny kierunek niż jest to zaznaczone na planach. Określenie Szymczaka jako jednokierunkowej w ulicę Bema będzie powodować korki gdy na ulicy Bema będzie korek do skrzyżowania z ulicą Kasprzaka. Po prostu odcinek do światła jest bardzo krótki. Gdyby ulica Ludwika była jednokierunkowa w stronę Bema wtedy ruch miałby więcej miejsca aby się rozłożyć (większy odcinek do skrzyżowania z Kasprzaka jak i z Wolska).</li> <li>4) przy okazji tych zmian warto byłoby dodać dwa przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu Ludwika i Klonowicza. Screenshot_20191109-083515_Drive.jpg</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nie ma możliwości wyznaczenia miejsc prostopadłych o wymiarach zgodnych z Rozporządzeniem w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunki ich umieszczenia na drogach</li> <li>2. i 3. Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Szymczaka i całej długości ul. Ludwika. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Ludwika na odcinku od ul. Klonowicza do ul. Płockiej. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 30 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Ludwika, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego. Na ul. Klonowicza planowany jest ruch dwukierunkowy.</li> <li>4. Brak uzasadnienia dla wyznaczania dodatkowych przejść dla pieszych na skrzyżowaniu lokalnych ulic. Możliwe jest przechodzenie zgodnie z przepisami. Projekt będzie opiniowany w Urzędzie Dzielnicy Wola i jeżeli Urząd uzna za stosowne zostanie skorygowany projekt wyznaczając przejścia.</li> </ol>

	Treść uwagi	Odpowiedź
57	<p>Stowarzyszenie Wola Mieszkańców popiera rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego o kolejne obszary dzielnicy Wola i postuluje o objęcie całej dzielnicy płatnym parkowaniem. Do zaproponowanych rozwiązań składamy poniższe uwagi.</p> <p>Uwagi ogólne:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wszędzie gdzie pozwala na to obecna infrastruktura, miejsca parkingowe powinny zostać wytyczone w pasie jezdni, równoległe do chodnika. Przestrzeń pozostawiona pieszym powinna wynosić przynajmniej 2 metry szerokości.</li> <li>2. Jezdnia od chodnika/ścieżki rowerowej powinna być oddzielona zielenią (drzewami, krzewami, żywopłotem, trawnikiem).</li> </ol> <p>Uwagi szczegółowe:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Sugerujemy likwidację nieużywanego zjazdu z ul. Prostej w ul. Miedzianą i wytyczenie tam równoległych miejsc postojowych.</li> <li>4. Przy ul. Płockiej na odcinku między ul. Kasprzaka a Wolską obecnie w wielu miejscach zaparkowane samochody nie pozostawiają przepisowej ilości miejsca pieszym. Parkowanie powinno odbywać się równoległe, a wraz z uporządkowaniem parkowania poszerzony i wyremontowany powinien zostać chodnik.</li> <li>5. Po obu stronach ulicy Wolskiej na odcinku między Al. Prymasa Tysiąclecia a Płocką sugerujemy montaż słupków ograniczających parkowanie w miejscach niedozwolonych (np. notorycznie pozostawianych przystanków autobusowych linii nocnych) i wymuszających parkowanie równoległe. Odcinkowo takie rozwiązanie już jest stosowane w pobliżu parafii Św. Wojciecha.</li> <li>6. Zmiana ulicy Rodziny Kluczyński na drogę publiczną i objęcie jej strefą płatnego parkowania.</li> <li>7. Fizycznie ograniczenie, przez montaż słupków/żywopłotu, wjazdu na chodnik przy przychodni na ulicy Płockiej.</li> <li>8. Wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni po zachodniej stronie ulicy Płockiej pomiędzy ulicą Grenady a Żytnią.</li> </ol> <p>Pozostałe uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>9. Ze względu na ruch tramwajowy ciężko byłoby przeprowadzić obecnie gruntowne zmiany w obszarze ulicy Skierniewickiej. Jednakże po przeniesieniu zajezdni tramwajowej Wola (co jest planowane w najbliższych latach) docelowo parkowanie powinno się odbywać na jezdni, a nie na chodniku jak obecnie. Zaoszczędzoną w ten sposób przestrzeń przeznaczyć będzie można np. na dodatkową miejską zieleni.</li> <li>10. W kontekście sugerowanych granic SPP warto zwrócić uwagę, że poszerzenie strefy w zaproponowanej formie pogorszy jeszcze sytuację parkingową w innych obszarach Woli, m.in. na Odolanach gdzie sytuacja pod tym względem już wygląda dramatycznie. Postulujemy zwiększoną aktywność straży miejskiej w obszarach graniczących ze strefą oraz włączenie Odolan w obszar SPPN zaraz po zakończeniu prac związanych z przebudową ul. Jana Kazimierza.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tam gdzie to możliwe, parkowanie wyznaczane jest na jezdni lub w zatokach. W przypadku parkowania na chodniku założeniem projektowym było utrzymanie min. 2 m szerokości chodnika.</li> <li>2. Uwaga nie dotyczy SPPN. W ramach opracowania nie jest przewidziana przebudowa ulic.</li> <li>3. Skrzyżowanie Prostej z Miedzianą jest uregulowane w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.</li> <li>4. Na ul. Płockiej zaprojektowano miejsca pozostawiając 2 m szerokości chodnika.</li> <li>5. Słupki zostały zaprojektowane w miejscach, gdzie parkujące samochody mogłyby zagrażać bezpieczeństwu w ruchu drogowym.</li> <li>6. Ul. rodziny Kluczyńskich nie jest drogą publiczną. Zasady parkowania ustala zarządca terenu. Uwaga zostanie przekazana zarządcy terenu z prośbą o uregulowanie zasad parkowania.</li> <li>7. Słupki są przewidziane przede wszystkim w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań.</li> <li>8. Uwzględniono</li> <li>9. W przypadku przyszłej przebudowy ul. Skierniewickiej rozważane będą również zmiany w parkowaniu na tej ulicy.</li> <li>10. Granica analizowanego obszaru przebiega po al. Prymasa Tysiąclecia. W związku z licznymi głosami w konsultacjach społecznych, rekomendowane będzie objęcie SPPN również obszaru pomiędzy ul. Wolską, Ordoña i Kasprzaka. Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach i obszarach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach.</li> </ol>
58	<p>Prośba o włączenie Odolan (Jana Kazimierza) w strefe płatnego parkowania. Bez tego będzie jeszcze trudniej parkować na tej ulicy, gdzie miesiącami stoja te same samochody.</p>	<p>Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach i obszarach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach.</p>
59	<p>Jestem mieszkańcem ulicy Grenady od 25 lat. W rodzinie mamy 2 samochody. Już teraz nie ma możliwości parkowania. Znalazienie wolnego miejsca wieczorem graniczy z cudem. Wydzielone miejsca nie zwiększą liczby miejsc postojowych wręcz przeciwnie. To są wąskie osiedlowe uliczki całkowicie zastąpione wieczorem autami MIESZKAŃCÓW. Jestem przeciwny rozszerzeniu strefy na osiedle Młynów!</p>	<p>Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych, przy jednoczesnym zachowaniu min. 2 m szerokości chodnika oraz istniejącej zieleni. W ramach wprowadzenia SPPN liczba miejsc postojowych nie będzie zmniejszana. 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.</p>
60	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Przy okazji zmian organizacji ruchu wszystkie ulice jednokierunkowe (nowe, jakie i istniejące do tej pory) powinny stać się dwukierunkowe dla rowerów.</li> <li>2. Przy okazji powinny powstać strefy ograniczonej prędkości tempo 30 wraz z fizycznym ograniczeniem prędkości.</li> </ol> <p>Oba postulaty są zgodne z Warszawską Polityką Mobilności i z zapowiedziami prezydenta Trzaskowskiego.</p>	<p>Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu oraz kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania.</p>
61a	<p>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.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ograniczać zakres stosowania znaków B-36</li> </ol> <p>Uzasadnienie:</p> <p>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.</p> <p>Stanowczo zaznaczam, że w ewentualnej odpowiedzi na ten postulat nie interesuje mnie powtórzenie otrzymanych 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 niezgłoszonych wcześniej wykroczeń.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p>

	Treść uwagi	Odpowiedź
61b	<p>2. Zweryfikować lokalizację przejść dla pieszych</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>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 niewyznaczenie 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 intensywiny 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" wygrodzić 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 znajdują 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.</p> <p>3. Zlikwidować dopuszczenie parkowania na chodnikach poza wyznaczonymi miejscami.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>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.</p> <p>4. Wyznaczać stanowiska postojowe w sposób zgodny z konstrukcją drogi</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>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 równoległe 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).</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
61c	<p>5. Wyznaczać stanowiska postojowe dla pojazdów o DMC przekraczającej 2,5 t.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>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 &gt; 2,5 t ciągle przybywa.</p> <p>6. Zwężyć jezdnie dla większego bezpieczeństwa</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>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 #naturalnemiejscapostojowe 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 rozszerzenia 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.</p> <p>7. Wprowadzać możliwość dwukierunkowego ruchu rowerów na ulicach jednokierunkowych</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>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.</p> <p>8. Wprowadzać strefy "Tempo 30"</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>7. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie kontraruchu rowerowego jest planowane w ramach odrębnego opracowania.</p> <p>8. Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Wprowadzenie elementów uspokojenia ruchu jest planowane w ramach odrębnego opracowania.</p>

	Treść uwagi	Odpowiedź
61d	<p>9. Upowszechnić strefy zamieszkania</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>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.</p> <p>10. Uwzględnić zmiany, o które wcześniej wnioskowali mieszkańcy</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>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.</p> <p>11. Zabezpieczać roślinność przed rozjeżdżaniem</p> <p>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 #nieudaje sadzić tych drzew ani instalować fizycznych zabezpieczeń w obrębie ich mis.</p> <p>12. Przeprowadzić audyt brd po opracowaniu SOR</p> <p>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 wyrzykowe 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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>11. Projekt nie przewiduje montażu dodatkowych wygrodzień terenów zielonych. Decyzja w tym zakresie należy do zarządców zieleni.</p> <p>12. Audyty BRD mogą być realizowane wyłącznie przez certyfikowanych audytorów, nie ma możliwości powierzenia 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.</p>
62	<p>w ramach konsultacji nt. wprowadzenia strefy płatnego parkowania chciałbym przedstawić następujące postulaty/pytania:</p> <p>1) Czy algorytm wspomagający wyznaczanie parkometrów, w obrębie których dany mieszkaniec może bezpłatnie parkować, będzie uwzględniał warunki miejscowe?</p> <p>W przypadku mieszkańców bloków przy ul. Płockiej 48, 50 i Tyszkiewicza 46 ewentualny promień okręgu, w którego obrębie będą mieli wyznaczone parkometry może "zahaczać" o tereny pobliskich cmentarzy, m. in. Ewangelicko-Augsburskiego i Żydowskiego. Będą zatem w mniej korzystnej sytuacji (mniej potencjalnych miejsc postojowych) niż mieszkańcy bloków, które stoją w takiej okolicy, że ewentualny promień zasięgu wyznaczonych parkomatów obejmuje tylko teren zamieszkały, a więc posiadający wyznaczone miejsca parkingowe. Czy będzie możliwe zatem zrekompensowanie braku miejsc postojowych w tak wyznaczonym okręgu, gdzie nie da się wjechać i zaparkować autem?</p> <p>2) Czy planujecie Państwo wyznaczenie miejsc postojowych nieobjętych SPPN (bo niespełniających wymagań prawnych) na których zgodnie z przepisami ruchu drogowego będą mogli parkować (np. na podstawie identyfikatora) mieszkańcy rejonu zbiegu ulic: Zawiszy, Płockiej, Gostyńskiej, Obozowej oraz zakończenia ulicy Tyszkiewicza? Jeśli tak, to gdzie będą one umiejscowione?</p> <p>3) Wobec rozwoju kolejnych osiedli mieszkaniowych w rejonie ulic Ostroroga, Obozowej i Wawrzyszewskiej w najbliższej przyszłości deficyt miejsc parkingowych dla mieszkańców jeszcze się powiększy. Aby temu zapobiec powinno się przeznaczyć pewne tereny należące do miasta na potrzeby budowy parkingów. Pusty plac z którego korzystają okoliczni mieszkańcy i parkują tam auta znajduje się między ulicą Ostroroga (tuż przy skrzyżowaniu z Obozową mniej więcej na wysokości pomnika Electio Viritim) a zakończeniem ul. Młynarskiej przy murze cmentarza. Dobrze byłoby sformalizować ten stan faktyczny i oficjalnie przeznaczyć ten teren dla budowy parkingu. Czy istnieją tego typu plany?</p> <p>4) Jeśli powyższy postulat nie może zostać zrealizowany, to czy planujecie Państwo utworzenie nowych parkingów w innych miejscach? Sporo powierzchni zajmuje np. teren byłej szkoły budowlanej przy skrzyżowaniu ulic Młynarskiej i Wierzyńska. Obecnie cały ten teren wykorzystywany jest na potrzeby Centrum Bezpieczeństwa m. st. Warszawy, lecz Centrum mieści się tylko w budynku dawnej szkoły. Jest tam jednak jeszcze sporo przestrzeni niezagospodarowanej (trawniki) oraz dawne budynki warsztatów szkoły, które po pożarze od wielu lat stoją puste. Czy planują Państwo wydzielenie części ww. terenu na potrzeby budowy parkingu?</p> <p>5) Czy możliwe jest wyłączenie z ruchu pieszych chodnika po wschodniej stronie ulicy Tyszkiewicza od skrzyżowania z ul. Rodziny Kluczyńskich aż do znaku "Droga wewnętrzna" przy bloku przy Tyszkiewicza 46? Podobne rozwiązanie przyjęto po jednej stronie pobliskiej ul. Wierzyńska. Tak uzyskaną przestrzeń na chodniku należałoby przeznaczyć na wyznaczenie miejsc parkingowych płatnych lub miejsc, gdzie parkować mogliby tylko mieszkańcy okolicznych bloków.</p>	<p>1. W trakcie wydawania abonamentu, wnioskodawca ma możliwość modyfikacji (w pewnym zakresie) listy parkomatów, w pobliżu których jest upoważniony do bezpłatnego parkowania.</p> <p>2. 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. Na wskazanych ulicach nie występuje taka sytuacja.</p> <p>3. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest przewidziana budowa dodatkowych parkingów. Ewentualne nowe budynki mają obowiązek zapewnienia potrzeb postojowych na terenie własnej posesji.</p> <p>4. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest przewidziana budowa dodatkowych parkingów.</p> <p>5. Projekt nie przewiduje likwidacji chodników w celu wyznaczenia miejsc postojowych.</p>
63	<p>Jestem mieszkanką osiedla Kolonia Kasprzaka i chciałabym wypowiedzieć się na temat projektu wprowadzenia strefy płatnego parkowania.</p> <p>Uważam to za pomysł nie do końca przemyślany, ponieważ w tej okolicy parkują nie tylko mieszkańcy naszego osiedla. Z miejsc parkowania korzystają również rodzice dzieci uczęszczających do przedszkola i szkoły, pracownicy Polfy oraz osoby przyjeżdżające do Szpitala Wolskiego (szpital nie dysponuje własnym parkingiem) Dodatkowo w bezpośredniej bliskości powstają kolejne budynki mieszkalne, tak więc chętnych do parkowania będzie przybywało. Wprowadzenie płatnego parkowania zawsze wiąże się ze zmniejszeniem ilości miejsc parkingowych. Ponadto wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na Szarych Szeregów, dodatkowo utrudni nam życie. Abonament parkingowy dla mieszkańców, nie gwarantuje wolnego miejsca parkingowego. W godzinach popołudniowych, czyli największego natężenia ruchu, znalezienie wolnego miejsca będzie graniczyło z cudem. Trzeba będzie krążyć Karolkową, Kasprzaka, Krzyzanowskiego, żeby znowu wyjechać w Szarych Szeregów. I tak może kilka razy.... A co jeśli nie będzie skrętu z Karolkowej w lewo w Kasprzaka??? Koło będzie jeszcze większe!!! Jak to się ma do ochrony środowiska i warszawskiego smogu??? A koszty paliwa też nie są małe. Biorąc powyższe pod uwagę, uważam że, zrealizowanie tego projektu negatywnie wpłynie na jakość naszego życia w tej okolicy. "Miasto" powinno robić wszystko, by życie jego mieszkańców czynić łatwiejszym, a robi się wszystko żeby je utrudnić. Rozwiązaniem problemu parkowania byłoby wybudowanie w tej okolicy naziemnego parkingu wielopoziomowego, to prawdziwie ułatwi życie mieszkańcom okolicznych budynków oraz innym osobom, zmuszonym codziennie przyjeżdżać w tę okolicę. A tymczasem zabudowuje się tutaj każdy wolny skrawek ziemi biurcami i nowymi budynkami mieszkalnymi. Twierdzenie, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania jest podyktowane troską o wygodę mieszkańców, jest prosto nieprawdą.</p>	<p>Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej długości ul. Szarych Szeregów i Zegadłowicza. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych oraz sprzeciwu Szpitala Wolskiego zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Szarych Szeregów i ul. Zegadłowicza. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 58 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Szarych Szeregów i wschodniej stronie ul. Zegadłowicza, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego.</p> <p>Należy zaznaczyć, że wprowadzenie SPPN nie wiąże się z likwidacją istniejących miejsc postojowych. Obecnie, parkowanie we wskazanym rejonie odbywa się w dużej mierze w sposób niezgodny z przepisami.</p>

	Treść uwagi	Odpowiedź
64a	<p>W związku z planowanym wprowadzeniem sppn na woli, w podobszarze 7,</p> <p>0. Dlaczego planowane jest tak mocne ograniczenie liczby miejsc parkingowych w rejonie 7 na woli /okolica ul. Szarych Szeregów i "Spółdzielni Mieszkaniowej Kolonia Kasprzaka/ w stosunku do liczby pojazdów obecnie parkujących i osób tam zamieszkujących i posiadających samochody? Czy planowana ilość miejsc parkingowych zabezpieczy chociażby miejsca do parkowania samochodów tylko mieszkańcom bezpośredniej okolicy ul. Szarych Szeregów, biorąc pod uwagę sąsiadujące obiekty: szpital wolski, Instytut matki i dziecka, przedszkole, szkołę podstawową, basen, możliwą w każdej chwili likwidację garaży naprzeciw ul. Laskowej?</p> <p>1. Jaka jest zasadność skrzyżowania równorzędnego przy ul. Stawińskiej z ul. Kolejową? Ul. Stawińska, jest ulicą dojazdową do osiedla, zaś ul. Kolejowa i ul. Prądyńskiego to ulica przejazdowa.</p> <p>2. Jaka jest zasadność skrzyżowania równorzędnego ul. Szarych Szeregów z ul. Korczaka. Mało z osób "niemiejskowych" jest w stanie zauważyć kto tam ma pierwszeństwo i dlaczego. Brak oznakowania pionowego oraz szybko zacierające się linie poziome powodują stałe problemy z wymuszaniem pierwszeństwa oraz płynnym ruchem.</p> <p>3. Dlaczego wzdłuż całego odcinka ul. Kolejowej, od strony dworca zachodniego do ul. Przyokopowej nie planowane są żadne miejsca parkingowe?</p> <p>4. Ul. Korczaka - przejście dla pieszych bezpośrednio na teren szkoły podstawowej nr.387 (od strony ul. Szarych szeregów). Brak słupków ograniczających możliwość parkowania bezpośrednio obok przejścia dla pieszych powoduje parkowanie samochodów czasami dosłownie na nim /mimo przepisów zabraniających. Powoduje to niebezpieczne sytuacje dla dzieci z niego korzystających. Mimo wysepki na ulicy Korczaka, pojazdy / czy dzieci są nie zawsze wzajemnie widoczne.</p> <p>5. Dlaczego wzdłuż ul. Przyokopowej (od. ul. Kolejowej do ul. Szarych Szeregów) nie planowane są żadne miejsca parkingowe? Są planowane dwustronne chodniki, na których ruch pieszy jest bardzo mały. Wystarczy chodnik z jednej ze stron. Do tego nowe osiedla nie będą posiadały "żadnych!!" miejsc parkingowych na ulicy.</p> <p>6. Dlaczego nie zaplanowano żadnych miejsc parkingowych wzdłuż ul. Kolejowej na odcinku od ul. Towarowej do ul. Przyokopowej, po stronie dzielnicy Ochota?</p> <p>7. Na jakiej podstawie prawnej ok. ponad miesiąc temu wzdłuż ul. Laskowej oraz ul. E.Szymańskiego były wyznaczone pasy miejsc parkingowych po wysokim krawężniku i czy było to zgodne z przepisami? Na spotkaniu informacyjnym, jedna z osób /chyba projektujących/ twierdziła, że takie poprowadzenie miejsc parkingowych zgodnie z przepisami nie jest możliwe.</p> <p>8. Dlaczego przy ul. Przyokopowej, po drugiej stronie niż ul. Szarych Szeregów /od strony zakładów chemicznych polfa.../ Jest planowane tylko 17 miejsc parkingowych, a niema żadnych miejsc obok wzdłuż ul. Przyokopowej. Obecnie stojące tam samochody wyraźnie wskazują, że jest tam wystarczająca ilość miejsca na kilka dodatkowych miejsc.</p>	<p>0. Projekt przewiduje maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych. Liczba miejsc postojowych przy ulicy nigdy nie jest odpowiednio duża, aby zapewnić miejsce dla każdego kierowcy. 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.</p> <p>1, 2. Projekt nie zmienia stanu istniejącego. W tym obszarze większość skrzyżowań jest równorzędnych, służy to uspokojeniu ruchu poprawiając jego bezpieczeństwo.</p> <p>3, 6, 8. Ze względu na dostępność terenu nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych. 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.</p> <p>4. Przed przejściem dla pieszych wprowadzone zawężenie jezdni eliminujące potencjalne parkowanie.</p> <p>5. Ze względu na dostępność terenu nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych. Ewentualne nowe budynki mają obowiązek zapewnienia potrzeb postojowych na terenie własnej posesji.</p> <p>7. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Wskazane ulice nie są drogami publicznymi. Zasady parkowania ustala zarządca terenu.</p>
64b	<p>9. Róg ul. Szarych Szeregów z ul. Korczaka - od strony wjazdu na parking OSIR /od ul. Szarych Sz. w stronę ul. Korczaka (naprzeciwko wulkanizacji) planowane całkowite zlikwidowanie miejsc parkingowych. Dlaczego nie zaplanowano tam kilku miejsc parkingowych kosztem trawnika?</p> <p>10. Ul. Korczaka. Dlaczego naprzeciwko ukośnych 7 miejsc parkingowych nie zaplanowano miejsc park. naprzeciw - po stronie basenu?</p> <p>11. Dlaczego badania ruchu zostały zrobione w okresie bezpośrednio powakacyjnym. Z własnych obserwacji osób które znam z obszaru ul. Szarych Szeregów wiem, że w tym czasie kilka osób codziennie korzystająca z samochodu było na urlopie, więc uzyskane wyniki pomiarów ruchu są wyraźnie zaniżone. Myślę że dużo osób nie znam, a również byli one na urlopie.</p> <p>11. Generalnie NAJWAŻNIEJSZE!!! Dlaczego planowane jest zrobienie z ul. Szarych Szeregów na całym odcinku ulicy jednokierunkowej????????????? Rozumiem, że ludzie zajmujący się planowaniem tego rojonu zupełnie nie znają lokalnej specyfiki ruchu pojazdów i nie przyłożyli się do jej zagłębienia ale takie zaplanowanie to moim zdaniem już przesada. Ze względu na dużą ilość mieszkańców, chociażby osiedla Kolonia Kasprzaka, oraz wspólnot sąsiednich. Wszyscy aby dojechać do swoich lokali będą zmuszeni raz dziennie wjeżdżać w rejon od ul. Bryłowskiej. Osoby jadące od Centrum/ul. Kolejowej, będą zmuszeni nadrobić jakieś 2 kilometry stojąc w obecnie często długim korku na samej ulicy Bryłowskiej. Dodanie do tego kilkuset aut w godz. popołudniowych chcących się dostać do ul. Szarych Szeregów: mieszkańcy, osoby przywożące i odbierające dzieci z/do przedszkola i szkoły, korzystających ze szpitala wolskiego, Instytutu, basenu i usług spowoduje zablokowanie dojazdu w ten obszar i duże korki w rejonie wjazdu od dworca zachodniego do ul. Kasprzaka. Do tego karetki z/do szpitala wolskiego i pracownicy ww. instytucji... Ul. SZARYCH SZEREGÓW MUSI POZOSTAĆ W OBECNYM KSZTAŁCIE! Jako ul. dwukierunkowa na odcinku od ul. Przyokopowej do wjazdu na teren szpitala wolskiego. Może to być zrobione kosztem chodnika wzdłuż ul. ze strony na której jest mniej miejsc parkingowych.</p> <p>12. Ważne.. Ul. Zegadłowicza. Krótka ulica lokalna. Planowany jest wjazd na tą ulicę od ul. Kasprzaka. Komu i czemu ma to służyć? Możliwy taki wjazd niewiele komukolwiek pomoże. Raczej dużo zaszkodzi. Osoby chcące przyjechać zarówno do szpitala wolskiego jak i osiedla Kolonia Kasprzaka i okoliczni mieszkańcy, jednakowo są w stanie wjechać w rejon ul. Zegadłowicza dojeżdżając wzdłuż ul. Szarych Szeregów od ul. Bryłowskiej. Długość trasy dokładnie ta sama. Dotychczasowe ograniczenie wjazdu w ul. Zegadłowicza ogranicza cały ruch "przypadkowo przejeżdżających" pojazdów jadących do ul. Kolejowej. Planowany wjazd od ul. Kasprzaka jest poprzez chodnik oraz ścieżkę rowerową, bez światła. To będzie powodować blokowanie pasa prawego ul. Kasprzaka przez pojazdy chcące wjechać w ul. Zegadłowicza i dodatkowo tam korki.</p> <p>13. Dlaczego wzdłuż ul. Kasprzaka od. ul. Bryłowskiej i ul. Zegadłowicza do ul. Korczaka nie zaplanowano żadnych miejsc parkingowych, kosztem trawnika? Jest tam wystarczająca ilość miejsca aby takowy długi ciąg miejsc parkingowych zrobić. Proszę wzięcie powyższych sugestii dot. sppn w podobszarze 7 na Woli oraz o odniesienie się w raporcie do ww. pytań. Są to sugestie osoby, która mieszka w podobszarze 7 niemal 20 lat i zna lokalne zapotrzebowanie użytkowników pojazdów.</p>	<p>9. Parkowanie w obrębie skrzyżowania nie jest dozwolone. Nie przewiduje się likwidacji zieleni na rzecz miejsc postojowych.</p> <p>10. Nie ma możliwości dla wyznaczenia takich miejsc zgodnie z przepisami (szerokość drogi manewrowej przy wyjeździe z miejsc postojowych).</p> <p>11. Pomiary wypełnienia i rotacji miejsc postojowych zostały przeprowadzone we wrześniu 2019 r., czyli po zakończeniu wakacji. Przeprowadzono również objazd wszystkich ulic w październiku, w dniach spotkań konsultacyjnych.</p> <p>11, 12. Pierwotnie, projekt przewidywał wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej długości ul. Szarych Szeregów i Zegadłowicza. W wyniku uwag mieszkańców na konsultacjach społecznych oraz sprzeciwu Szpitala Wolskiego zrezygnowano z wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Szarych Szeregów i ul. Zegadłowicza. Rozwiązanie takie skutkuje koniecznością usunięcia proponowanych pierwotnie 58 miejsc postojowych po południowej stronie ul. Szarych Szeregów i wschodniej stronie ul. Zegadłowicza, których wyznaczenie nie jest możliwe przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego.</p> <p>13. Nie przewiduje się likwidacji zieleni na rzecz miejsc postojowych.</p>
65	<p>Piszę w imieniu Zarządu firmy PIAS-KAN Sp. z o.o. Nasza firma znajduje się na granicy planowanej rozszerzonej strefy płatnego parkowania-adres: Al. Prymasa Tysiąclecia 78D. Samochody firmowe w części muszą przez całą dobę stać na ulicy przed firmą. Interesuje nas jak będzie rozwiązana sprawa opłat takich firm jak nasza- czy będzie możliwość otrzymania specjalnych identyfikatorów dla samochodów zarejestrowanych na firmę, tak jak ma to miejsce w przypadku mieszkańców danych bloków w strefie płatnego parkowania, żeby móc wykupić tańszy abonament na cały rok?</p>	<p>Właściciel posesji ma obowiązek zaspokoić potrzeby parkingowe na terenie własnej posesji. Abonament mieszkańca przysługuje wyłącznie osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w SPPN.</p>
66	<p>Uprzejmie proszę o informacje, jak będzie wyglądać parkowanie na ulicy Kolskiej na jezdni południowej. Z załączonych dokumentów nie wynika, żeby były tam zaplanowane miejsca parkingowe, ale nie wynika, żeby był zakaz parkowania. Czy to oznacza, że na południowej jezdni Kolskiej będzie można parkować i to bez opłat, bo nie ma miejsc ale nie ma też zakazu?</p>	<p>Zostanie wyznaczone parkowanie częściowo na jezdni i na chodniku.</p>
67	<p>W załączeniu przekazuję uwagi Stowarzyszenia Plac Niemena.</p> <p>1. Niezbędne jest wyznaczenie dwóch miejsc postojowych dla autokarów w ciągu ul. Powązkowskiej.</p> <p>2. Niezbędne jest usunięcie miejsc postojowych w ciągu ul. Powązkowskiej między ul. Burakowską a Piaskową. MPZP przewiduje w tym miejscu drogę dla rowerów o którą zabiegają okoliczni mieszkańcy.</p> <p>3. Równoległe z wprowadzeniem SPPN powinna zostać zabezpieczona zieleń przyuliczna przed rozjeżdżaniem.</p>	<p>1. Przeanalizujemy możliwą lokalizację ewentualnych miejsc dla autokarów w pasie drogowym ul. Powązkowskiej.</p> <p>2. Na wskazanym odcinku istnieją obecnie miejsca postojowe, projekt nie przewiduje ich likwidacji. W przypadku ewentualnej przebudowy zgodnej z mpzp możliwa jest zmiana zasad parkowania.</p> <p>3. Uwaga nie dotyczy SPPN. Rekultywacja zieleni jest możliwa niezależnie od zmian w organizacji ruchu.</p>

	Treść uwagi	Odpowiedź
68	<p>Na wstępie, zanim przejdę do moich uwag, chciałabym bardzo serdecznie podziękować wszystkim osobom zaangażowanym w proces konsultacji w naszej dzielnicy za profesjonalne przygotowanie, wiedzę merytoryczną oraz bardzo sprawne ich przeprowadzenie.</p> <p>Szczególne słowa uznania dla pani Joanny Stefańskiej za świetne prowadzenie spotkań, pana Michała Lejka z ZDMu za wiedzę i szczerą odpowiedź oraz dla pana burmistrza Krzysztofa Strzałkowskiego za słuchanie głosu mieszkańców a nie tylko kierowców.</p> <p>Jestem mieszkanką Woli i matką dwójki dzieci w wieku szkolnym i przedszkolnym (podstawówka na Grenady, przedszkole przy Parku Szymańskiego). Codziennie poruszam się po naszej dzielnicy pieszo oraz ZTM-em i jest to niestety dramat! Każde możliwe miejsce jest zastawione przez samochody, które parkują gdzie popadnie - zazwyczaj nielegalnie. Jak mam nauczyć swoje dzieci poruszania się po mieście, jeżeli panuje u nas takie bezhołowie</p> <p>Dlaczego tak jest?</p> <p>Przez bardzo duży rozwój biur nasza dzielnica stała się drugim "mordorem" do którego przyjeżdża mnóstwo osób z innych dzielnic oraz spoza Warszawy. Przyjezdni zastawiają nam każdy możliwy kawałek chodnika, trawnika, podjazdy przez co NIE DA SIĘ PRZEJŚĆ - nie są to tylko moje doświadczenia, to samo zdanie podzielają inni rodzice oraz sąsiedzi.</p> <p>Dlatego też wprowadzenie strefy parkowania na Woli powinno się wiązać z :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ograniczeniem dostępnych miejsc parkingowych tak by uwolnić chodniki od samochodów</li> <li>2. nasadzeniem nowych drzew oraz rekultywacją miejsc rozjeżdżonych przez samochody</li> <li>3. montażem słupków i donic z zielenią by uniemożliwić nielegalne parkowanie, szczególnie przy przejściach</li> <li>4. poszerzeniem strefy parkowania o obszar za Prymasa (Moczydło, Koło, ...)</li> <li>5. pobieraniem opłat również w soboty i niedziele szczególnie przy Parku Szymańskiego oraz na Moczydło.</li> </ol> <p>Nie zgadzam się panem burmistrzem, że miejsc postojowych należy wyznaczyć "jak najwięcej" - nigdy nie będzie ich wystarczająco dużo by zaspokoić potrzeby wszystkich. Nie wierzę więc zupełnie, w "miejsca wyłącznie dla mieszkańców" skoro już dziś nawet na samochody zaparkowane na pasach i innych miejscach niedozwolonych Straż Miejska nie reaguje. Należy wykorzystać wprowadzenie strefy do uporządkowania naszej wspólnej przestrzeni by stała się dużo bardziej bezpieczna i przyjazna. Odzyskaną od samochodów przestrzeń należy wykorzystać na nasadzenia drzew i zieleni, której w naszej dzielnicy bardzo brakuje.</p> <p>Na koniec wiem, że nie jest to tematem obecnych konsultacji, ale chciałabym zaapelować do Pana Burmistrza oraz ZDM o stworzenie przejścia dla pieszych przez ul. Górczewską na wysokości ul. Sokołowskiej - prace drogowe po budowie metra trwają, więc jest to chyba najwyższy czas. Bezpieczne przejście w tym miejscu bardzo się przyda! Wierzę, że powyższe uwagi zostaną uwzględnione a strefa parkowania zostanie wprowadzona jak najszybciej na terenie całej naszej dzielnicy.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych, bez ingerencji w zieleni i przy zachowaniu chodnika o szerokości min. 2 m.</li> <li>2. Uwaga nie dotyczy SPPN. Rekultywacja zieleni może się odbywać niezależnie od zmian w organizacji ruchu.</li> <li>3. Zaprojektowano słupki w miejscach gdzie zaparkowane samochody wprowadzałyby zagrożenie bezpieczeństwa w ruchu drogowym.</li> <li>4. Granica analizowanego obszaru przebiega po al. Prymasa Tysiąclecia. W związku z licznymi głosami w konsultacjach społecznych, rekomendowane będzie objęcie SPPN również obszaru pomiędzy ul. Wolską, Ordoną i Kasprzaka. Rozszerzenie SPPN w kolejnych dzielnicach i obszarach będzie analizowane i konsultowane z mieszkańcami w 2020 r. i kolejnych latach.</li> <li>5. 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.</li> </ol>
69	<p>Jako mieszkaniec Młynowa, konkretnie okolic ulic Agawy/Syreny, chciałbym zgłosić swoje uwagi do pomysłu/projektu wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania w tej okolicy. Niestety obowiązki służbowe uniemożliwiły mi udział w spotkaniu.</p> <p>Przed wszystkim pomysł ograniczenia tymczasowego parkowania związanego z linią metra uważam za potencjalnie sensowny, natomiast techniczne aspekty wprowadzenia SPP stoją moim zdaniem w całkowitej sprzeczności z interesem mieszkańców tej okolicy.</p> <p>"Pomysł rozszerzenia strefy płatnego parkowania wiąże się z planowanym otwarciem kolejnych stacji metra na Woli, co zmieni sytuację parkingową w tej części miasta. Rozwiązaniem tego problemu może być wprowadzenie płatnego parkowania, tak aby ochronić te tereny przed nadmierną liczbą parkujących samochodów."</p> <p>W chwili obecnej, gdy w okolicy nie funkcjonuje jeszcze metro, brakuje miejsc parkingowych - nawet dla mieszkańców. Używanie argumentu, że SPP "ochroni teren przed nadmierną liczbą parkujących samochodów" jest zupełnie nieadekwatne. W sytuacji otwarcia metra bez SPP i tak dużo samochodów dodatkowo nie zaparkuje, gdyż po prostu nie ma miejsc. A nawet jeżeli osoby korzystające z metra postawią samochody na miejscach zwolnionych w ciągu dnia przez mieszkańców, to popołudniu ich samochody odjadą, a na te miejsca z powrotem będą mogły zaparkować osoby mieszkające. Wprowadzenie SPP spowoduje całkowitą likwidację większej części obecnych miejsc parkingowych, więc nie skorzysta na tym nikt - przede wszystkim negatywnie wpłynie to na mieszkańców..</p> <p>W analizie zaproponowanego wyglądu strefy będę posługiwał się swoją najbliższą okolicą, czyli okolicami ulic Agawy i Syreny 35-39.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Przedstawiony projekt zakłada ograniczenie miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Syreny nr. 35-39. Na chwilę obecną na chodniku po obu stronach ulicy parkuje ok 60 samochodów prostopadle do jezdni. Po wprowadzeniu SPP zostanie wyznaczonych około 25 miejsc równoległych.</li> <li>2) Wprowadzenie oznakowania poziomego spowoduje powstanie dużej ilości stref wyłączonych z ruchu, na których obecnie parkują samochody, a które zostaną pustymi miejscami.</li> <li>3) Obecna szerokość chodników jest wystarczająca dla poruszania się pieszych - nie spotkałem się z żadnymi utrudnieniami w poruszaniu się samemu, lub nawet z wózkiem dziecięcym - nie ma potrzeby tworzenia miejsc równoległych (co wymusi wprowadzenie SPP i Przepisy)</li> <li>4) Po wprowadzeniu SPP, posiadając kartę mieszkańca, będę mógł wybrać 8 parkometrów w okolicach których będę mógł parkować "za darmo" - prawdopodobnie będzie to odcinek Syreny 35-39 + Agawy 1-5. Czyli ok 40 miejsc parkingowych. Myślę, że w tym momencie na tym obszarze parkuje ponad 100 samochodów mieszkańców. Gdzie będziemy mieli zatem je parkować?</li> </ol> <p>Podsumowując, jestem całkowicie przeciwny wprowadzeniu SPP w takim kształcie, gdyż w żaden sposób nie będzie to służyło mieszkańcom. Osoby korzystające z metra, hipotetycznie zostawiające samochody w ciągu dnia, najpierw same będą musiały znaleźć wolne miejsce, a jak się to już uda (zajmą miejsca wyjeżdżających do pracy mieszkańców), to zwolnią je wieczorem, gdy mieszkańcy sami będą wracać z pracy. Wprowadzenie SPP spowoduje zlikwidowanie większości obecnych miejsc parkingowych, zarówno dla osób chwilowo parkujących, jak i mieszkańców. Nikomu to nie będzie służyło. Ucieszy się tylko Straż Miejska i firma Towing.</p>	<p>Wyniki analizy zajętości i rotacji miejsc postojowych uzasadniają wprowadzenie SPPN na analizowanym obszarze. 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.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. W projekcie przewidziano wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych, zgodnie z obowiązującymi przepisami.</li> <li>2. Miejsca, w których projektuje się powierzchnie wyłączone z ruchu, już obecnie nie są przeznaczone do parkowania.</li> <li>3. W projekcie przyjęto założenie zachowania chodników o szerokości min. 2 m.</li> <li>4. Abonament mieszkańca upoważnia do bezpłatnego parkowania w rejonie do 8 parkomatów w pobliżu miejsca zameldowania. W istniejącej SPPN na 1 parkomat przypada ok. 17 miejsc postojowych. Na nalizowanym obszarze rozważymy rozgęszczenie parkomatów, co powiększa liczbę miejsc przypisanych do abonamentu.</li> </ol>
70	<p>W nawiązaniu do konsultacji w sprawie rozszerzenia Strefy płatnego parkowania na Woli, w związku z Art. 12a. Ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, uprzejmie proszę o spowodowanie wyznaczenia stanowiska postojowego dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową dla osób niepełnosprawnych na miejscu parkingowym przy ulicy Karolkowej tuż przy skrzyżowaniu z ulicą Giełdową (narożnik północno-zachodni) w celu ułatwienia szybkiego dostępu osoby niepełnosprawnej do wejścia do budynku położonego w tym narożniku (Siedmiogrodzka 1 - wejścia są od Giełdowej i Siedmiogrodzkiej). W załączeniu przesyłam zdjęcie przedmiotowego miejsca parkingowego.</p>	<p>Z uwagi na niemożliwość wyznaczenia miejsca w proponowanej lokalizacji (niewystarczająco dużo miejsca), zostały przewidziane miejsce w bezpośredniej bliskości opisywanego rejonu.</p>

	Treść uwagi	Odpowiedź
71	<p>Jako uczestnik konsultacji w przedmiotowej sprawie, prowadzonych na spotkaniu w Muzeum Kolejnictwa w dniu 30.10.2019 r. , zapisany na liście obecności osób tam obecnych, chciałbym zgodnie z Państwa sugestią zgłosić następujące formalne wnioski:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uznać za podstawowy cel projektu rozszerzenia strefy płatnego parkowania w konsultowanym obszarze poprawę warunków parkowania mieszkańców ten obszar zamieszkujących a nie uzyskanie maksymalnych przychodów z wprowadzenia w tym obszarze strefy płatnego parkowania.</li> <li>2. Dla prac projektowych przyjąć założenie, że dla realizacji podstawowego celu rozszerzenia strefy płatnego parkowania należy zastosować nie tylko minimalistyczne narzędzia organizacji ruchu w postaci znaków pionowych i poziomych ale także pewien zakres niezbędnych robót budowlanych, po to aby uzyskać optymalny długofalowy efekt.</li> <li>3. Dla realizacji podstawowego celu projektu rozszerzenia strefy parkowania przyjąć dla projektowania organizacji ruchu następujące zasady: <ol style="list-style-type: none"> <li>a) całkowita liczba nowo-projektowanych miejsc do parkowania na danym odcinku ulicy nie powinna być mniejsza niż faktyczna liczba miejsc do parkowania istniejąca obecnie.</li> <li>b) liczba nowo-projektowanych miejsc do parkowania przeznaczonych wyłącznie do parkowania dla mieszkańców zamieszkujących na danym odcinku ulicy nie powinna być mniejsza niż 50% ogólnej liczby nowo-projektowanych miejsc do parkowania</li> </ol> </li> <li>4. Uznać projekt rozszerzenia strefy płatnego parkowania w konsultowanym obszarze, z tak jak w punkcie 1 zdefiniowanym podstawowym celem, za zasadny pod warunkiem uwzględnienia także wniosków zawartych w punktach 2 i 3.</li> </ol> <p>Jako uczestnik w/w spotkania konsultacyjnego uprzejmie proszę o uwzględnienie zgłoszonych przeze mnie, po skonsultowaniu ich z mieszkańcami zamieszkującymi przy ul. Zegadłowicza 1.</p> <p>W przypadku, gdyby mój email skierowany był pod niewłaściwy adres proszę o jego przesłanie pod adres właściwy. Na spotkaniu konsultacyjnym obiecano jego uczestnikom, że zgłoszone wnioski zostaną przeanalizowane i uwzględnione oraz, że zgłaszającym wnioski zostaną przesłane materiały projektowe.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 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.</li> <li>2. Przyjęto założenie wyznaczenia maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych. Nie zakłada się jednak budowy nowych parkingów w ramach wprowadzenia SPPN.</li> <li>3a Liczba wyznaczonych miejsc postojowych jest maksymalna możliwa. Likwidowana jest możliwość parkowanie niezgodnego z przepisami. Większość ulic nie posiadała do tej pory wyznaczonych miejsc postojowych - ich wyznaczenie zgodnie z parametrami wynikającymi z przepisów może się wiązać ze zmniejszeniem lub zwiększeniem liczby miejsc (np. w przypadku zmiany ulic na jednokierunkową).</li> <li>3b W projekcie uwzględnia się możliwość postoju tylko dla mieszkańców w miejscach, w których nie jest możliwe wyznaczenie pełnowymiarowych miejsc postojowych, ale możliwy jest przepisowy postój na zasadach ogólnych. Nie przewiduje się konkretnej puli takich miejsc, jest ona uzależniona od warunków lokalnych.</li> </ol>
72	<p>Reprezentuję mieszkańców Wspólnoty Mieszkaniowej Wola Libre ul. Obozowa 20. Patrząc na Państwa propozycję organizacji ruchu od ulicy Św. Stanisława tj. Zlikwidowanie możliwości parkowania poza wyznaczonymi miejscami sprawi chaos. Do tego należy zwrócić uwagę, iż przy naszym budynku notorycznie jest parkowanie samochodów mimo, że tak nie powinno być. Straż Miejska nie interweniuje bo według nich nie ma konkretnego oznakowania. Dla Naszego budynku jeśli już chcieliby Państwo wprowadzić swoją propozycję to i także proszę o rozważenie naszej propozycji postawienia słupków ograniczających parkowanie wzdłuż chodnika od ulicy Obozowej czyli od skrzyżowania z Obozowej w ulicę Św. Stanisława. Bardzo proszę o rozważenie naszej propozycji.</p>	<p>W miejscach, w których przepisy dopuszczają postój pojazdów, zostały wyznaczone miejsca postojowe. W pozostałych miejscach ustawiono odpowiednie znaki zakazujące zatrzymywania się.</p>