

Załącznik do raportu z konsultacji dla SPPN dzielnicy Ochota.

Lp.	Uwaga dotycząca zaznaczonej na mapie lokalizacji	Uwaga ogólna dotycząca projektu strefy płatnego parkowania na Ochocie	link do lokalizacji na mapie, otwieranie za pomocą przeglądarki	Odpowiedź
3	-	Strefy nie należy wprowadzać w dzielnicy stanowiącej sypialnię miasta. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie zwiększyć rotację pojazdów. Tyko jaka rotacja, jeżeli ktoś parkuje pod domem i jedzie np. zalać sprawy w centrum komunikacji zbiorowej? Cel wprowadzenia strefy zupełnie nie pasuje do osiedli mieszkaniowych, a takimi w większości jest dzielnica Ochota. Dlatego wyrażam sprzeciw wobec narzucania mi tego typu rozwiązań w miejscu mojego zamieszkania.	brak lokalizacji d	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. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
4	-	Nie zgadzam się na zwiększenie strefy płatnego parkowania. Posiadamy w jednym gospodarstwie domowym 4 samochody i 4 osoby dojeżdżają do pracy nimi w 4 różne miejscowości pod Warszawą. Nie stać nas na płacenie 3 x 1200 zł rocznie. Dodam, że komunikacja miejska jeszcze nie dojeżdża w te miejsca.	brak lokalizacji d	Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
5	Chciałbym zgłosić punkt dot. parkingu przy ulicy Banacha róg Grójeckiej pomiędzy budynkami Grójecka 81/87 i Banacha 22. Miejsca parkingowych w tym obszarze jest za mało i codziennie jest problem z zaparkowaniem. Parkują tam również mieszkańcy bloków położonych w dalszej odległości, a nie mieszkańców bloków przy samym parkingu. W mojej opinii jest możliwość powiększenia parkingu od strony Banacha od strony postoju Taxi, jak również między budynkami Grójecka 81/87, a Banacha 22. Są spore tereny zielone, które można zagospodarować na większą ilość miejsc parkingowych. W tej chwili parkowane jest wszędzie, tj. na terenach zielonych, na jeździe do bloku pomiędzy wieżowcami, na zakręcie prowadzącym na parking za budynek Grójecka 81/87. Żadne z miejsc parkingowych jest nieregulowana, więc każdy parkuje jak chce, a miejsc i tak jest za mało i wiele samochodów odjeżdża i szuka miejsca w okolicy.	-	https://www.arc	Załoženiami projektu było wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych zlokalizowanych na drogach publicznych w pasach drogowych. Opisanie terenów nie należących do dróg publicznych w związku z powyższym projekt nie obejmował ich swoim opracowaniem. W celu zorganizowania na opisywanych terenach parkingów należy wystąpić do zarządcy danego terenu.
6	-	Jako mieszkaniec Ochoty chciałbym zgłosić uwagi dotyczące projektu strefy płatnego parkowania. Po pierwsze, obawiam się utrudnienia w parkowaniu dla mieszkańców (jeżeli nie znajdą miejsca parkingowego w pobliżu zamieszkania, będą musieli ponosić dodatkową opłatę według Regulaminu Strefy Płatnego Parkowania Nierozstrzeżonego). Po drugie, w przypadku posiadania drugiego samochodu, opłata za parkowanie jest dużo wyższa (1200 pln). W związku z powyższym jestem przeciwny strefie płatnego parkowania na Ochocie.	brak lokalizacji d	Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy. ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
7	-	Uważam, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania na Ochocie nie ma na celu poprawienia warunków życia mieszkańców, a jedynie zwiększenie wpływu do budżetu miasta. Szczególnie w połączeniu z planowaną od stycznia podwyżką do 1200 zł za abonament za drugi i kolejny samochód w rodzinie, spowoduje to jedynie wzrost kosztów utrzymania. Jako mieszkający od ponad 20 lat na Ochocie zastanawiam się, czy nie lepiej przenieść się poza Warszawę. Sposobem na rozwiązanie trudności parkowania jest po prostu budowa nowych parkingów. Dlaczego nie buduje się ich w Warszawie i na Ochocie?	brak lokalizacji d	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. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
8	-	Rozwiązaniem z wprowadzeniem opłat za parkowanie nie jest rozwiązaniem problemu tylko szukaniem jak wyciągnąć kolejne pieniądze od mieszkańców. Rozwiązaniem jest budowa parkingów, a nie opłaty. Była w budzie obywatelskim proponowana budowa parkingu przy zbiegu ulic Sąchockiej i Bohdanowicza, ale został odrzucony. Poza tym, proponowane ograniczenie do jednego samochodu na rodzinę jest dyskryminacją. To maż czy żona będzie mógł swój samochód parkować w ramach abonamentu? Oboje płacimy podatki i oboje oczekujemy równego traktowania. Każdy prowadzi własne życie i nie ma to znaczenia, że mieszkamy pod jednym adresem. A proponowanie kwoty na poziomie 1200 zł za kolejny samochód jest czymś kuriozalnym. Cały pomysł to tylko szukanie jak wyciągnąć od mieszkańców wielkie pieniądze nie dając nic w zamian. Nie ma w planie zwiększenia ilości miejsc. Nie ma to nic wspólnego z ułatwianiem życia legalnym mieszkańcom stolicy.	brak lokalizacji d	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. Taki jest cel wprowadzenia opłat. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
9	-	To chory pomysł. Ratusz chce wprowadzić kolejny podatek dla swoich mieszkańców. Jestem stanowczo przeciw rozszerzeniu tej strefy płatnego parkowania.	brak lokalizacji d	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.
10	-	Strefa płatnego parkowania w żaden sposób nie pomoże mieszkańcom Ochoty. Tak naprawdę, największy problem z parkowaniem jest po godzinie 18 . Co z tego, że będzie strefa płatnego parkowania, jak tak naprawdę to brakuje miejsc parkingowych dla mieszkańców, a nie dla tych, którzy przyjeżdżają w okolice Ochoty w ciągu dnia. Kolejny "podatek", nic więcej, oszustwo i próba wmówienia, że to dla dobra mieszkańców, wstydliłbyście się.	brak lokalizacji d	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. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
11	-	Uważam, że ceny abonamentów dla mieszkańców są zbyt niskie. Proponuję cenę abonamentu za pierwszy samochód w gospodarstwie domowym 1200 złotych rocznie, a za każdy następny samochód po 6000 złotych rocznie. Zapisałem w projekcie propozycję cen abonamentów są śmiesznie niskie i z pewnością nie pokrywają kosztów obsługi systemu. Zarówno ceny abonamentów nie składają się z motoryzowanych mieszkańców i gości do korzystania z publicznej komunikacji i rezygnacji z posiadania prywatnego samochodu. Chodniki są zastawione "nieruchomościami" - zaparkowanymi samochodami, a drzewa i trawniki są systematycznie niszczone kołami i zderzakami, a służby porządkowe (Straż Miejska i Policja) nie reagują na zgłoszenia nieprawidłowego parkowania. Zaparkowane samochody bardzo utrudniają odbiór śmieci i zapewne wjazd wozów bojowych straży pożarnej w przypadku nieszczęścia pożaru w wąskiej uliczki Starej Ochoty. Jest powszechną praktyką nie zostawianie dla pieszych dostatecznej szerokości chodnika określonej w paragrafie 44 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej DZU. 2016.0.214, tekst jednolity. Może to zmienić jedynie zniechęcenie mieszkańców do posiadania prywatnego samochodu i wjazdu gości do strefy przez wysokie ceny opłat parkingowych. Nadmieniam, że potrzebujący dogodnego dojazdu mogą korzystać z usług taksówek, a i publiczna komunikacja w dzielnicy i mieście jest na dostatecznym poziomie.	brak lokalizacji d	Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy. Nieprawidłowości przy parkowaniu pojazdów należy każdorazowo zgłaszać do służb miejskich tj. Straży Miejskiej i Policji z prośbą o podjęcie interwencji.
12	-	Mieszkam w okolicy ul. Baśniowej i od dawna obserwuję jak parking na tej ulicy służy innym za bazę dla samochodów transportowych. Mieszkańcy nie mają szansy zaparkować, bo kierowcy tych samochodów przejeżdżają innym samochodem, którym zastawiają miejsce po wystawieniu "ciężarówek". Wiele innych osób zostawia tu samochód aby dalej pojechać transportem miejskim. Uważam też za bezsensowne ustawianie niezłoczonych ilości słupków, w miejscach które nie są wykorzystywane przez mieszkańców, a które mogłyby zarabiać pieniądze. Opłata za drugi samochód jest, wydaje mi się, bardzo mocno przesadzona. Jest zrozumiałe że "powinna być" wyższa 3-5 razy, ale czy 40 razy to nie jest nadużycie wytrzymałości mieszkańców?	brak lokalizacji d	Ad 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, w tym wyeliminować problem traktowania drogi publicznej jako parkingu dla prywatnej firmy. Ad 2 Słupki są ustawiane wyłącznie w miejscach, gdzie parkowanie zgodnie z przepisami jest niemożliwe. Ich usunięcie nie zwiększy liczby legalnych miejsc postojowych. Ad 3 Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.

13	Wygospodarowanie parkingu P&R przy stacji PKP/WKD Aleje Jerozolimskie lub rozszerzenie SPPN o ulice Wiktoryn i Budki Szczęśliwickie. Uzasadnienie: Stworzenie Strefy Płatnego Parkowania na Ochocie spowoduje konsekwencje na obszarze dzielnicy Włochy w rejonach głównych ciągów komunikacyjnych przy stacjach PKP. W przypadku stworzenia SPPN w rejonie ulicy Włodarzewskiej oraz Alei Jerozolimskich, parkowanie przeniesie się na ulice dzielnicy Włochy: Jutrzenki, Budki Szczęśliwickie oraz Wiktoryn, które już dziś borykają się z problemem nielegalnego parkowania. Stworzenie Strefy Płatnego Parkowania na Ochocie spowoduje konsekwencje na obszarze dzielnicy Włochy. Apeluję o dołączenie do strefy rejonów przystanków PKP Warszawa Rakowiec oraz Warszawa Aleje Jerozolimskie, również po stronie dzielnicy Włochy.		https://www.arc.gov.pl	Proponowany zasięg SPPN został oparty o naturalną granicę, jaką jest linia kolejowa przebiegająca po granicy Ochoty. W bezpośredniej bliskości tej granicy nie występują miejsca postojowe na drogach publicznych, które mogłyby być objęte SPPN. W związku z tym ryzyko pogorszenia się sytuacji parkingowej w przyległych terenach dzielnicy Włochy nie jest wysokie.
14		Chciałabm zwrócić uwagę na miejsca parkingowe przy szkołach, przedszkolach itp. Może w takich miejscach dałoby się wydzielić jakieś specjalne miejsca dla rodziców? Ogólnie czekam z niecierpliwością na utworzenie strefy!	brak lokalizacji d	<p>Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.</p> <p>Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy.</p> <p>Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinie 17 nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny 7 rano dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych.</p> <p>Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inną charakterystykę niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odczekujących dzieci. Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce.</p> <p>Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzburzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsłużenie dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.</p>
15	Od kilku lat mieszkamy w strefie płatnego parkowania na starej Ochocie. Nie odczuwamy ułatwień w znalezieniu miejsca do parkowania, w porównaniu z okresem przed wprowadzeniem płatnego parkowania. Fakt wprowadzenia opłat nie przelożył się na ułatwienia w znalezieniu miejsca po powrocie z pracy i to dotyczy zarówno dni roboczych, jak i weekendów. Ponieważ w praktyce cała Warszawa ma się znaleźć w strefie płatnego parkowania, jakkolwiek dojazd samochodem gdziekolwiek będzie się wiązał dla nas i tak z większymi kosztami użytkowania samochodu (ponieważ w innych dzielnicach będziemy przyjezdni). Nie zgadzamy się zatem na zapowiedziane podniesienie opłat za kolejne samochody zarejestrowane pod tym samym adresem. W naszym przypadku 3 dorosłe osoby mieszkają razem: mąż, córka studentka i ja. Oboje z mężem urodziłmy się w Warszawie, płacimy podatki w Warszawie. Rodzaj naszej oraz córki pracy/aktywności wymaga codziennego przemieszczania się za miasto oraz po mieście, więc mamy 3 samochody, z których nie możemy zrezygnować. W połączeniu ze zwiększeniem strefy, długości godzin płatnych i opłat za parkowanie, podniesienie abonamentu do 1200 zł będzie bardzo dużym dodatkowym obciążeniem, pogorszeniem dla stałych mieszkańców, nie ułatwieniem. Jeżeli zwiększenie ilości miejsc do parkowania ma się odbyć kosztem mieszkańców dzielnicy, czyli nas, to takim zmianom jesteśmy przeciwni. Na naszej ulicy są samochody, które nie zostały ruszone z miejsca od kilku lat. Takim samochodom należałoby się przyjrzeć i je usunąć, skoro nie są nikomu potrzebne.	Jaki jest sens (poza wprowadzaniem dodatkowego podatku) wprowadzania strefy płatnej w dzielnicach / sypialniach (Rakowiec, Włodarzewska), gdzie ewentualne trudności z parkowaniem są po powrocie mieszkańców z pracy, a nie związane z dużą ilością przyjeżdżnych? Z pewnością nie będzie to ułatwienie dla mieszkańców, a jeszcze połączone z bardzo wysoką stawką na 2-gi samochód, to ściąganie pieniędzy z mieszkańców dzielnicy.	https://www.arc.gov.pl	<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. Badania zajętości miejsc postojowych wykazały, że w ciągu dnia znaczna część pojazdów to auta które przyjechały spoza dzielnicy.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>Samochody porzucone należy zgłaszać do usunięcia z drogi za pomocą Centrum Kontakt 19115. Jeżeli wypełniają one przesłany art. 50a prawa o ruchu drogowym, zostaną usunięte.</p>
16		Proszę uruchomić Strefę jak najszybciej! Dodatkowo - proponuje też kupić kolejne samochody dające możliwość e-kontroli strefy. Są one bardziej efektywne niż piesze patroli. Razem z sąsiadami jesteśmy Wam bardzo wdzięczni za Waszą pracę.	brak lokalizacji d	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r. W 2021 r. planowany jest zakup dodatkowych 4 aut e-kontroli.
17	SPPN nie może obecnie obejmować jednej strony ul. Stefana Batorego (na terytorium Dz. Ochota). Sugeruję jednocześnie wprowadzenie SPPN w okolicach Pola Mokotowskiego oraz na osiedlu Stary Mokotów.	Do projektu SPPN na Ochocie powinien być załączony projekt Regulaminu Parkowania na podwórkach będących w gestii ZGN co wymaga uchwały Rady Dzielnicy Ochota lub zarządzenia Burmistrza. Podobne regulaminy parkowania na podwórkach są w Dz. Wola i Śródmieście. Wysokość opłaty za wydanie identyfikatora dla mieszkańca (przez ZGN ?) powinna być taka sama jak dla wszystkich mieszkańców niezależnie czy ich samochody parkują na ulicach z zarządzie ZDM, Dzielnicy czy też na podwórkach zlokalizowanych na terenach będących własnością miasta.	https://www.arc.gov.pl	<p>Ad 1 Ulica Batorego położona jest na terenie dzielnicy Mokotów a omawiane opracowanie dotyczy tylko dróg publicznych zlokalizowanych na terenie dzielnicy Ochota.</p> <p>Ad 2 Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawane przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.</p>
18	Parkometry są bardzo potrzebne. Odbywa się często parkowanie na chodnikach, a zatoka dla korzystania przez mieszkańców jest często zajęta na całe dni przez pozostawione auta osób z daleka.		https://www.arc.gov.pl	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
19	Brak miejsc parkingowych dla mieszkańców. Ciężko zaparkować z powodu dużej ilości samochodów.		https://www.arc.gov.pl	<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> <p>Projekt zakłada wyznaczenie maksymalnej ilości miejsc postojowych możliwych do wyznaczenia zgodnie z obowiązującymi przepisami. Na ul. Trojdena projekt zakłada rozwiązania łożsane z tymi jakie zostały już zatwierdzone przez organ zarządzający ruchem.</p>
20		Nie rozumiem powodu utrudniania życia nam, przedsiębiorcom. Odnoszę wrażenie, że z każdym wzrostem opłat za parkowanie i utrudnianiem parkowania moi klienci coraz mniej chętnie odwiedzają siedzibę firmy i coraz bardziej narzekają na brak (nie tylko bezpłatnych) miejsc postojowych. Ponadto, nie rozumiem sensu pobierania opłat podczas gdy już i tak zapłaciliśmy za korzystanie z infrastruktury drogowej, zarówno w opłacie drogowej w paliwie, jak i w podatkach, które idą na konto gminy i trafiają do ZDM. Nie widzę sensu płacenia gdy miejsca postojowe są likwidowane, a obecnie nie są remontowane.	brak lokalizacji d	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. Taki jest cel wprowadzenia opłat. Opłaty zawarte w paliwie nie stanowią dochodu samorządu.

21		"Karanie" rodzin za posiadanie dwóch samochodów tak wysoką opłatą jest bardzo niesprawiedliwe. Zarówno ja, jak i mój mąż, potrzebujemy naszych aut do wykonywania zawodów.	brak lokalizacji d	Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
22		Jest duży problem dla osób mieszkających/wynajmujących mieszkania na terenie Ochoty, ale też Warszawy. Meldunek jest "ciężko" uzyskać bez zgody właścicieli, którzy nie chcą meldować osób nawet na pobyt czasowy, gdyż późniejsze konsekwencje prawne dla właścicieli mieszkań są niestety w Polskim prawie ciężkie, jeśli wynajmujący będzie chciał zrobić problem. Przez to wiele osób mieszkających w dzielnicach Warszawy, ale nie posiadających zameldowania, nie ma możliwości wykupienia abonamentu. Uważam, że podstawą do otrzymania abonamentu mieszkańca powinno być samo płacenie składek PIT, nie zameldowanie, gdyż obowiązek meldunkowy w Polsce jest niestety "fikcją" prawną.	brak lokalizacji d	Zgodnie z ustawą z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności każdy obywatel ma obowiązek zameldować się na stałe lub czasowo w miejscu zamieszkania. Do uzyskania meldunku nie jest potrzebna zgoda właściciela. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.
23		Bardzo mało miejsc parkingowych. Mieszkam tu od 25 lat i zawsze jest problem z parkowaniem. Boję się, że jak wprowadzimy spnn to okaże się, że jest tyle samochodów, że będą musieli płacić za miejsce na innej ulicy. To trochę niedorzeczne. Ktoś, kto trafi na wolne miejsce będzie uprzywilejowany a ja będę musiał szukać miejsca i możliwe, że poza moimi 8 parkometrami, które wybrałem i tak będę zmuszony płacić bardzo dużo pieniędzy w perspektywie miesiąca jak i roku. Można by było skupić się na nowych parkingach. Trzeba zwiększać ilość miejsc, a póki co są one cały czas ograniczane.	https://www.ard	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. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
24		Jeśli zamelduję się na Ochocie np. 2 maja (po okresie składania PIT) to jak wynika z projektu, pomimo zameldowania nie będę miał prawa do "bezpłatnego" parkowania w strefie przez rok - nie udokumentuję bowiem faktu rodziczenia się z fiskusem w miejscu zameldowania. Co z osobami meldującymi się na terenie Ochoty okresowo (wynajmujących mieszkania)? Dlaczego "konsultacje" przeprowadzane są tak późno? (Nie można oprzeć się wrażeniu, że decyzja zapada, a mając na celu wprowadzenie kolejnego podatku). Jaką alternatywę w czasach pandemii - dla samochodów i zatłoczonego transportu publicznego proponuje Pan Trzaskowski? Gdzie na Ochocie jest obcywna sieć tras rowerowych?	brak lokalizacji d	Ad 1. Według stanu prawnego na dzień sporządzania raportu kryterium PIT nie obowiązuje. ZDM zarekomenduje Radzie m.st. Warszawy wprowadzenie takiego kryterium - wymogiem będzie wówczas przedstawienie rozliczenia za ubiegły rok. Ad 2. Zgodnie z ustawą z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności każdy obywatel ma obowiązek zameldować się na stałe lub czasowo w miejscu zamieszkania. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN. Ad 3. Konsultacje odbywają się na wstępnym etapie, niemal na rok przed ewentualną datą rozszerzenia SPPN. Aby jak najlepiej poinformować mieszkańców o konsultacjach, ZDM przekazał Poczcie Polskiej ulotki do dystrybucji do skrzynek pocztowych na terenie całej dzielnicy. Konsultacje społeczne zostały wydużnione do 20 listopada 2020 r. aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/
25		Bardzo popieram planowane uregulowanie miejsc postojowych wzdłuż ulicy Niemcewiczka (przy nr 7/9). Obecnie są tam dwa rzędy parkowania, z czego jeden nielegalny, do którego kierowcy dojeżdżają chodnikiem... Obawiam się, że projektowane słupki mogą nie wystarczyć i kierowcy będą znajdowali sposoby aby parkować tak jak do tej pory. Dzieje się tak w wielu miejscach w okolicy. Proponuję więc doprojektowanie elementów stałe wygradzających wjazd na chodnik wzdłuż wyznaczonych w projekcie miejsc postojowych. Takich jak donice i stojaki rowerowe.	https://www.ard	Uwzględniono. Na ulicy Niemcewiczka projekt zakłada możliwość parkowania tylko w jednym rzędzie.
26		W podanej lokalizacji nie uwzględniono obecności parku, a proponowane 150 m nie jest wystarczające dla pokrycia zapotrzebowania mieszkańców. Mieszkańcy ul. Wiślickiej już w chwili obecnej parkują swoje samochody na ul. Trojdena, Pruszkowskiej oraz innych pobocznych ulicach. 150 m jest zdecydowanie za małym promieniem.	https://www.ard	ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
27		Strefa parkowania między blokami w lokalizacji Pasteura 6a powinna być uporządkowana - jest tam wzniesienie wzdłuż którego parkują samochody, co uniemożliwia przejazd np. straży pożarnej.	https://www.ard	Ad 1 Parkowanie w rejonie Pasteura 6 leży w kompetencjach zarządcy drogi wewnętrznej. Ad 2 Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
28		A co ze studentami, którzy uczą się w największych uczelniach zlokalizowanych na Ochocie? Mieszkają na stacjach i nie odpowiadają jeszcze podatku dochodowego, a często posiadają samochody. Robią zakupy, korzystają z lokali gastronomicznych, czyli płacą podatki pośrednie?	brak lokalizacji d	Według stanu prawnego na dzień sporządzania raportu kryterium PIT nie obowiązuje. ZDM zarekomenduje Radzie m.st. Warszawy wprowadzenie takiego kryterium - wymogiem będzie wówczas przedstawienie rozliczenia za ubiegły rok. Zgodnie z ustawą z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności każdy obywatel ma obowiązek zameldować się na stałe lub czasowo w miejscu zamieszkania. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.
29		Uważam, że strefa płatnego parkowania dla mieszkańców jest zasadna tylko w centrum Warszawy, a nie w dzielnicach obrzeżnych, w tym na Starej Ochocie. Rozszerzenie takiej strefy poza centrum jest wynikiem nieudolności i pazerności władz Warszawy. Zgłaszam stanowczy sprzeciw takim działaniom. Decyzje radnych PO, na czele z Prezydentem Trzaskowskim, prowadzące w konsekwencji do rozszerzenia strefy płatnego parkowania wraz z drogiemskim podwyższeniem opłatami za drugi samochód w rodzinie, wynikają wyłącznie z nieumiejętności gospodarowania.	brak lokalizacji d	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. Taki jest cel wprowadzenia opłat. Rozszerzenie SPPN jest poprzedzone badaniami zajętości i rotacji miejsc postojowych, które wskazują na potrzebę wprowadzenia SPPN na Ochocie.
30		1. Dlaczego na ulicy Sękocińskiej pomiędzy Białobrzeską a Szczęśliwicką likwidują państwo oznakowanie poziome miejsc do parkowania równoległego po południowej stronie ulicy? (jednocześnie zostawiając możliwość parkowania - fioletowa linia przerywana). Usunięcie oznakowania poziomego może spowodować całkowity chaos przy parkowaniu po tej stronie ulicy. Ulica i tak jest jednokierunkowa (jest więc przestrzeń) zatem ludzie i tak będą tam parkować. 2. Dlaczego na tym fragmencie nie projektują Państwo żadnego stojaka rowerowego? Na wcześniejszych fragmentach od Pl. Narutowicza są stojaki, tutaj ich ewidentnie brakuje (w zasadzie na odcinku Białobrzaska-Kaliska również). 3. Proponuję ustawienie ograniczników/odbojników parkingowych na miejscach parkingowych skierowanych prostopadle do jezdn. Takie miejsca są np. na ul. Białobrzskiej (odcinek Sękocińska-Al. Jerozolimskie) po stronie zachodniej, a także na samej ul. Sękocińskiej (odcinek Białobrzaska-Szczęśliwicka). Kierowcy nagiennie dojeżdżają "do krawężnika" mocno ograniczając przestrzeń chodnika dostępny dla pieszych.	https://www.ard	Ad 1 We wskazanej sytuacji szerokość drogi manewrowej jest zbyt mała by wyznaczyć miejsca postojowej. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na niewystarczające parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieudrugiujący ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Ad 2 Montaż stojaków nie jest przedmiotem projektu. Zapotrzebowanie na stojaki należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontakt 19115. Ad 3 Parkowanie zostanie poddane obserwacji, jeżeli zaistnieje taka konieczność postulat zostanie uwzględniony.

31	Proszę nie rozszerzać strefy płatnego parkowania na teren całej Ochoty. Strefa płatnego parkowania w żaden sposób nie ochroni i nie zaspokoi potrzeb parkingowych lokalnej społeczności Ochoty. Natomiast na pewno wynikiem będzie nałożenie nowych obciążeń finansowych na mieszkańców Ochoty. Jednocześnie, po rozszerzeniu nie przybędzie nowych miejsc postojowych, już teraz jest ich zbyt mało dla mieszkańców dzielnicy. Miejsca postojowe były przez ostatnie lata systematycznie likwidowane przez ZDM, te nielegalne, ale również te legalne, pod byle pretekstem. Szczyłem jest zabieranie miejsc parkingowych np. pod stojaki rowerowe! Mieszkańcy Ochoty widzą te wszystkie negatywne zmiany. Za te negatywne zmiany są odpowiedzialne obecne władze, Prezydent i Rada m. st. Warszawy. Moja rodzina i wielu moich sąsiadów nie potrzebuje nakładania nowych dodatkowych opłat poprzez wprowadzenie strefy płatnego parkowania na Ochocie.	brak lokalizacji d	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. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. Nie jest przewidziane ograniczanie liczby miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.	
32	Raszyńska od ul. Filtrowej do ul. M. Reja: zbudny III pas ruchu. Proponuję rozważyć jedną z opcji: przekształcenie na pas rowerowy (bez zmian w proj. parkowaniu równoległym); przekształcenie na pas parkingowy (zwiększenie liczby miejsc i poszerzenie dostępnego przestrzeni na chodniku); zostawić 3 pasy w celu kanalizacji i akumulacji pojazdów przed Trasą Łazienkowską.	Na nowo tworzonych ulicach jednokierunkowych utworzyć kontraruch, aby rowerzyści (w tym studenci PW i WUMedu oraz kuryerzy) nie zostali poszkodowani przez rozszerzenie SPPN.	https://www.art	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z infrastrukturą rowerową, przebudową przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. Zmiany na ul. Raszyńskiej są projektowane w ramach osobnego opracowania.
33	Sprzeciwiam się wyznaczaniu stanowisk postojowych do parkowania skośnego na ul. Raszyńskiej na wlocie na plac Zawiszy. Przy wyjeździe na skos do tyłu kierujący samochodem ma ograniczoną widoczność. Tam jest jezdnia wielopasowa, często zakorkowana, często przejeżdżał jest tylko prawym pasem, często kierujący jadący do placu Zawiszy patrzy tylko na zielone światło, żeby się nie załapać. Wyjeżdżanie na skos do tyłu ze stanowiska postojowego może być w takich warunkach niebezpieczne. Jest to też miejsce, w którym ruch rowerowy jest kierowany z nowej ścieżki na jezdnię. I tak ma zostać jeszcze na wiele lat! Jeszcze niedawno argumentowano, że ruch rowerowy przy skośnych miejscach postojowych jest niebezpieczny i że z tego powodu nie da się wyznaczyć pasów dla rowerów na takich odcinkach. Tu nie ma formalnie pasa dla rowerów, ale większość rowerzystów jeździ tu nie środkiem pasa ruchu ogólnego, tylko przy prawej krawędzi jezdni, tak, jakby pas dla rowerów jednak był. Dlatego stanowczo się sprzeciwiam wyznaczaniu stanowisk postojowych do parkowania skośnego w miejscu, gdzie skierowany jest znaczący ruch rowerów. Na koniec wspomnę tylko o klasie drogi i o możliwości wyznaczenia na niej miejsc postojowych tak w ogóle. Tak że proszę najpierw zmienić klasę i przekrój Raszyńskiej a potem myśleć, czy lepiej na odzyskanej przestrzeni wybudować drogę dla rowerów, czy utworzyć parking dla kilkunastu kierowców.		https://www.art	Uwzględniono. W projekcie wyeliminowano parkowanie skośne z wskazanego odcinka ul. Raszyńskiej.
34	Jaka jest aktualna liczba miejsc w strefie nr 1, omawianej w dniu 29 października 2020 roku? Jaka będzie docelowa liczba miejsc do parkowania w strefie nr 1, omawianej w dniu 29 października 2020 roku po wprowadzeniu "Strefy"?		brak lokalizacji d	W obszarze 1 zinventaryzowano 1862 miejsca (co nie jest tożsame z liczbą pojazdów możliwych do zaparkowania ze względu na różne wymiary pojazdów). Docelowa liczba miejsc postojowych nie jest znana z uwagi na trwające konsultacje i wnoszone zmiany do projektu.
35	Skośne miejsca parkingowe nie powinny być wyznaczone w tym miejscu. Tutaj wprowadzany jest ruch rowerowy z ulic Koszykowej i Nowogrodzkiej, a skośne miejsca są niebezpieczne dla rowerzystów.		https://www.art	Uwzględniono. W projekcie wyeliminowano parkowanie skośne z wskazanego odcinka ul. Raszyńskiej.
36	Czy na fragmencie Sękocińskiej Białobrzaska-Szczęśliwicka jest możliwe poświęcenie 1-2 miejsc parkingowych na stojaki rowerowe? Obecnie nie ma tam żadnego stojaka rowerowego, pomimo, że jest wielu rowerzystów. Moje dwie propozycje umiejscowienia stojaków (U-kształtnych) to: Sękocińska 16 przy "kopercie" oraz Sękocińska 14 na narożu, od strony ul. Białobrzskiej (przed przejściem dla pieszych).		https://www.art	Montaż stojaków rowerowych jest poza zakresem tego opracowania. Zapotrzebowanie na stojaki należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontakt 19115.
37	Czy na fragmencie Sękocińskiej na odcinku Kaliska-Białobrzaska jest możliwe poświęcenie 1 miejsca parkingowego na stojaki rowerowe (U-kształtne)? Obecnie nie ma tam żadnego stojaka rowerowego, są natomiast punkty usługowe (fryzjer, kiosk, sklep, dentysta). Alternatywne lub dodatkowe miejsce na stojak jest na NW rogu skrzyżowania Kaliska-Sękocińska.		https://www.art	Montaż stojaków rowerowych jest poza zakresem tego opracowania. Zapotrzebowanie na stojaki należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontakt 19115.
38	Białobrzaska 32 (wejście na plac Baśniowy) - dlaczego w planach jest pozostawienie miejsca parkingowego na ledwie 5 samochodów w niewłaściwym miejscu przy wejściu na duże podwórko? (plac Baśniowy). Chodnik jest tam bardzo wąski (na Projekcie nawet nie jest zaznaczona szerokość chodnika). Myślałem, że odchodzi się już od parkowania na chodnikach. Uważam, że należy zlikwidować te miejsca parkingowe dla dobra pieszych, podobnie jak jest przy sąsiednim wejściu na plac Baśniowy. To jest najlepsze miejsce na po tej stronie Białobrzskiej.		https://www.art	Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami – wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg. W omawianym miejscu przed posesją nr 32 ul. Białobrzskiej chodnik dla pieszych ma ponad 2 m, w związku z tym nie zostały tam zlikwidowane miejsca prostopadłe.
39	Białobrzaska 17-29: Prośba o zlikwidowanie miejsc parkingowych na chodniku – w cywilizowanych miastach odchodzi się przecież od umieszczania miejsc parkingowych na chodniku! Tam jest bardzo wąski chodnik, to niedopuszczalne by tam te miejsca pozostawiać. Ten odcinek chodnika - jak sami Państwo zaznaczyli w projekcie - ma tylko 3.2-3.3 metra szerokości. Gdy stanie samochód zostaje tylko 1.2-1.3 m dla pieszych, zatem mniej niż dopuszczają przepisy.		https://www.art	Uwaga nie została uwzględniona, na opisywanym odcinku ul. Białobrzskiej po korekcie wyznaczonych miejsc, chodnik przeznaczony dla pieszych ma ponad 2 m w związku z tym nie zostały tam zlikwidowane miejsca prostopadłe zlokalizowane na chodniku.
40	Wynajmuję mieszkanie w Warszawie i jestem w nim zameldowany. Ale podatki płacę w innym mieście, bo tam mam zarejestrowaną działalność gospodarczą. Czy w takiej sytuacji jest jakiś sposób, żebym mógł parkować pod mieszkaniem w formie abonamentu za 30 zł?		brak lokalizacji d	Zgodnie z ustawą z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności każdy obywatel ma obowiązek zameldować się na stałe lub czasowo w miejscu zamieszkania. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.
41	Popieram proponowaną zmianę (tj. parkowanie w 1 rzędzie na tym kawałku Niemcewicza, zakaz parkowania w drugim rzędzie na chodniku).		https://www.art	Uwzględniono. Na ulicy Niemcewicza projekt zakłada możliwość parkowania tylko w jednym rzędzie.
42	Proszę o likwidację drugiego nielegalnego pasa na którym parkują samochody wzdłuż ulicy, przed budynkiem Niemcewicza 7/9		https://www.art	Uwzględniono. Na ulicy Niemcewicza projekt zakłada możliwość parkowania tylko w jednym rzędzie.
43	Proponuję uporządkowanie strefy płatnego parkowania na odcinku Niemcewicza pomiędzy Grójecką a Asnyka poprzez likwidację drugiego nielegalnego pasa parkowania oraz uniemożliwienie dalszego jeżdżenia po chodniku (słupki i zieleni). Proponuję również dodatkowo ustawić równoległe stałe przegrody między chodnikiem a miejscami postojowymi (donice, stojaki rowerowe, zieleni).		https://www.art	Uwzględniono. Na ulicy Niemcewicza projekt zakłada możliwość parkowania tylko w jednym rzędzie.
44	Popieram likwidację drugiego nielegalnego pasa parkowania i uniemożliwienie dalszej jazdy po chodniku (słupki) oraz proponuję dodatkowo ustawić równoległe stałe przegrody między chodnikiem a miejscami postojowymi (donice, stojaki rowerowe).		https://www.art	Uwzględniono. Na ulicy Niemcewicza projekt zakłada możliwość parkowania tylko w jednym rzędzie.

<p>45</p> <p>Okolice budynku Rokosowska 1 skrzyżowanie z Dorotowską. Proszę o informację o co chodzi z przejściami dla pieszych? Są nieoznakowane, a piesi przechodzą w dowolnym miejscu. Może powinna być strefa tempo 30 na uliczkach? Ulica Rokosowska jest jednokierunkowa. Z miejscami postojowymi jest ogromny problem. Proszę nie ustawiać słupków na szczycie budynku R1 wzdłuż Dorotowskiej (10m od skrzyżowania). Jeździmy tam wolno, ustawiając słupki vis a vis po stronie budynku Dorotowska 9 bardzo poprawi się bezpieczeństwo i OR. Na tym samym skrzyżowaniu odległość między już ustawionymi słupkami pozwala na "parkowanie". Bardzo proszę o zmniejszenie odległości i ściślejsze ustawienie słupków. Pod śmietnikiem były 3 słupki (został 1) pozostałe 2 "przeszkadzały" parkującym i zostały wyrzucone. Nie macie ich na planie 22. Są potrzebne w przeciwnym razie zostawiane są samochody i blokują cały chodnik. Najważniejszy jest jednak chodnik i wjazd na podwórkę między śmietnikiem i budynkiem R1. Wjazd ma zostać zamknięty i zmieniony w 1 miejsce postojowe czasowe (koperta). Projekt zmian jest w ZZW. Czekamy na rewitalizację. Wygraliśmy konkurs miejski "Podbijamy Podwórkę". Osoby w ZZW to Stefan Bobrowski i Andrzej Banach. Projekt mam i ja również w wersji cyfrowej. Wjazd nie jest uwzględniony na planie.</p>		<p>https://www.arc</p>	<p>Ad 1 Ulice Rokosowska i Dorotowska tworzą skrzyżowanie i zgodnie w ustawą prawo o ruchu drogowym pieszy pomimo braku oznakowania przejścia dla pieszych może przechodzić przez jezdnię z ustąpieniem pierwszeństwa pojazdowi poruszającemu się po drodze. Zagospodarowanie ulicy (wyznaczone parkowanie, skrzyżowania równorzędne) nie daje możliwości rozwijania nadmiernej prędkości pojazdów. Ad 2 Ulica Rokosowska w rejonie posesji nr 1 i ul. Dorotowska są zaliczone do kategorii dróg gminnych (publicznych). Parkowanie będzie dozwolone tylko tam, gdzie jest to zgodne z przepisami. Ad 3 Projekt nie obejmuje zabezpieczenia dojazdów do altan śmietnikowych. Ad 4 Projekt SPPN obejmuje dogi publiczne na terenie dzielnicy Ochota, regulacja organizacji ruchu na podwórkach i innych terenach niepublicznych leży w kompetencji darych zarządców ww. terenów. Ad 5 Projekt SPPN nie uwzględnia rozwiązań projektowanych przez Zarząd Zieleni. Realizacja projektów ZZW leży w kompetencjach ZZW.</p>
			<p>iw.</p>
<p>46</p> <p>Od 30 lat z niepokojem obserwuję działania ZDM skutkujące zmniejszaniem ilości miejsc parkingowych w rejonie ul Akademickiej i Uniwersyteckiej. Z załączonego projektu można wywnioskować, że likwidujecie Państwo ok. 10 miejsc na ul. Akademickiej oraz połowę miejsc na ulicy uniwersyteckiej! W mojej ocenie nie ma to żadnego uzasadnienia. Mieszkańcy borykają się z problemem parkowania od lat. W godzinach wieczornych znalezienie miejsca graniczy z cudem w obecnym stanie, a po wprowadzeniu tego projektu sytuacja będzie dramatyczna. Zaparkowanie samochodu w tym rejonie graniczy z cudem szczególnie w okresie roku akademickiego. Zrobiście Państwo badania w miesiącu sierpniu/wrzesniu, gdy nie ma studentów w pobliskich akademikach, brak jest w badaniach ulicy Akademickiej. Uważam, że te badania są absolutnie niewiarygodne. Niejednokrotnie jeździłam przez godzinę wokół ulic na których mam abonament zanim znalazło się miejsce do zaparkowania! Uważam, że nie ma sensu skracania parkingu na ul. Akademickiej /Filtrowej, Akademickiej/Uniwersyteckiej czy na Uniwersyteckiej przy ul. Grójeckiej, gdzie miejsce parkingowe jest wzdłuż na szerokim chodniku? (kiedyś były tam 2 miejsca!). Proponuję poszerzyć chodnik ul. Uniwersyteckiej tak, aby po obydwu stronach były miejsca parkingowe częściowo na jezdni i częściowo na chodniku, (tak jak obecnie parkują samochody) aby zajmować jak najmniejszy fragment jezdni. Proponuję nie wydłużać zebra na rogach Akademickiej/ Uniwersyteckiej. Całymi latami na jednym z nich był postój taksówek z ukrytym w drzewie znakiem postoju i na którym nie było taksówek, za to chętnie zakładano blokady na kola. Wreszcie ktoś dostrzegł ten fakt i zamienił to na 3 miejsca parkingowe, a Państwo znów chcecie je ozebrować. Kolejna sprawa- opłaty za drugi samochód 1200 zł. Ja bardzo chętnie zapłacę tyle nawet za pierwszy samochód, pod warunkiem, że będzie gdzie zaparkować ten samochód! To jest nieporozumienie. Studenti wszyscy mają samochody, w akademiku odbywają się różne zajęcia. Naprawdę nie ubędzie z tego tytułu samochodów! Proszę rozważyć, czy możliwe byłoby dzierżawienie przez mieszkańców indywidualnego miejsca parkingowego z blokadą za odpowiednio większą kwotę. Życie w tym rejonie - mimo że piękne, staje się bardzo trudne poprzez Państwa działania.</p>		<p>https://www.arc</p>	<p>Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p>
<p>47</p> <p>Mieszkam przy Raszyńskiej 56. Uważam, że nie jest konieczne przesuwanie słupka przeszkodowego U-5a z obecnego położenia do planowanego. Przesunięcie zmniejszy liczbę miejsc postojowych. Na tym odcinku jednokierunkowej ul. Reja samochody parkują po lewej stronie i wjeżdżający na skrzyżowanie z ulicą Krzyckiego nie mają ograniczonej widoczności. Odległość już teraz od słupka przeszkodowego U-5a wynosi ok. 10 m od skrzyżowania co tym samym jest zgodne z art. 49 prawa o ruchu drogowym.</p>		<p>https://www.arc</p>	<p>Uwaga zostanie uwzględniona.</p>
<p>48</p>	<p>Mieszkam od 17 lat w dzielnicy Ochota, co jakiś czas - jak chyba każdy - zalałwiam różne sprawy w dedykowanych dla mieszkańców Ochoty urzędach na terenie całego miasta - w tym np. w Urzędzie Dzielnicy Ochota, w Szpitalu, Urzędzie Skarbowym, NFZ, Kolegium Odwoławczym i innych - położonych nie tylko poza moją strefą, ale również w innych dzielnicach. Nie wiem czy tylko ja mam takie odczucie, ale mnie to trochę drażni, że mieszkańcy Ochoty musi płacić za postój przy każdej wizycie np. w ww Urzędzie Dzielnicy Ochota, albo jak jedzie ze zlaną ręką do szpitala na Barskiej. A mieszkanie strefy, w której znajduje się dany urząd już nie ponosi żadnych kosztów. Czy byłaby możliwość wprowadzenia takiej zasady, która dla mieszkańców z abonamentem dawałaby możliwość zwolnienia z opłat np. z pierwszej godziny parakowania (na zalałwienie sprawy) w innych strefach, albo m.in. przy urzędach, szpitalach - przynajmniej w obrębie naszej dzielnicy, ale super byłoby przenieść to na obszar całej Warszawy? I wzajemnie, jeżeli ktoś przyjeżdża do mnie na Ochotę, do mojej strefy z Centrum czy z innej strefy na Ochocie w godzinach od 8: do powiedzmy 15 - w godzinach pracy urzędu/szpitala, nie miałbym z tym problemu, żeby na godzinę udostępnić miejsce.</p>	<p>brak lokalizacji d</p>	<p>Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. ZDM przedstawia Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Nie przewiduje się dodatkowych przywilejów dla posiadaczy abonamentów w zakresie zwolnienia z opłat poza zasięgiem abonamentu. Byłoby to sprzeczne z celem wydania abonamentu - czyli zapewnienia możliwości bezpłatnego postoju w pobliżu domu.</p>

49	Mieszkam przy ul. Raszyńskiej 56. Czy będzie można (w rozszerzonej SPPN) wygospodarować dodatkowe miejsca postojowe w okolicy Pomnika Lotnika? Na przykład przy ul. Żwirki i Wigury, gdzie kiedyś były miejsca ogólnie dostępne a obecnie tylko dla Wojska Polskiego? Po zmianach na ul. Reja przy Teatrze Ochoty znikają kolejne miejsca postojowe. Scena teatralna, która działała od 1970 roku, cały czas borykała się z niedostateczną liczbą miejsc postojowych. W 2010 roku przeprowadzono remont i modernizację istniejącego budynku, przeprowadzono rewitalizację przyległego skweru, a także dobudowano szklany pawilon pełniący funkcję kawiarni i przestrzeni wystawienniczej. Wtedy w konsultacjach społecznych zapewniano o minimum 10 dodatkowych miejscach postojowych. Może dlatego, że koniecznym było usunięcie kilkadziesiątletniego kasztanowca. Do tej pory żadne miejsce nie powstało.	-	https://www.arc	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
50	Chciałbym zaproponować, aby w ramach współpracy z Uniwersytetem Warszawskim rozważył Państwo poproszenie uniwersytetu o udostępnienie w godzinach nocnych i wieczornych swojego parkingu dla mieszkańców. UW na kampusie Ochota posiada ogromne parkingi zewnętrzne, które są niewykorzystywane w godzinach wieczornych i nocnych, natomiast sam teren uniwersytetu jest ogólnodostępny. Może udałoby się je udostępnić dla mieszkańców (jeśli nie za darmo to np. w ramach abonamentu z ceną ustaloną przez uniwersytet) i dzięki temu wprowadzić w okolicy więcej parkowania równoległego, które jest wygodne dla wszystkich?	-	https://www.arc	Ewentualne udostępnienie miejsc zlokalizowanych na terenie UW powinno odbywać się na podstawie umowy M.st. Warszawy z Uniwersytetem Warszawskim. Wykracza to poza zakres opracowania związanego z SPPN.
51	-	Jestem przeciwny strefie płatnego parkowania. Mieszkam na terenie obszaru nr 5.	brak lokalizacji	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.
52	Chciałbym zapytać jak będzie rozwiązana kwestia parkowania na dziedzińcu (podwórku) za nieruchomością Sierpińskiego 2 (ale również Raclawickiej 156 - analogiczna sytuacja)? Czy będą tam miejsca/parkometr? Na mapie się nie doszukałem, a jest to spore miejsce, gdzie parkuje bardzo wielu mieszkańców.	-	https://www.arc	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządcą terenu.
53	-	Jestem przeciwny budowie SPPN na Ochocie. Jestem przeciwny wprowadzeniu konsultacji o parametrach technoczo - funkcjonalnych bez uzyskania informacji, czy mieszkańcy Ochoty w ogóle wyrażają wolę objęcia dzielnicy SPPN.	brak lokalizacji	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. Decyzja o ewentualnym rozszerzeniu SPPN jest wyłączną kompetencją Rady m.st. Warszawy.
54	Kiedy strefa zostanie wprowadzona, podwórko Kaliskiej 1, które już jest przeładowane samochodami, zostanie zalane jeszcze większą ich ilością. Czy w tym przypadku można wyznaczyć strefę płatnego parkowania również na podwórku, aby uniknąć zalewu aut kierowców chcących uniknąć płacenia? To się pewnie tyczy również innych podwórek na Ochocie.	-	https://www.arc	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawane przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.
55	Jestem zaskoczony zamianą miejsc prostopadłych na chodniku o 13,5 kaffa szerokości w równoległe. W chwili obecnej nawet największe pojazdy zostawiają 2m chodnika, tym bardziej jest to dla mnie niezrozumiałe. Zmniejsza to o połowę podaż miejsc parkingowych w tym, jak miśmam od początku projektowanym z myślą o parkingu Fragmentie Dobosza, szczególnie, że projekt uszczelnia do tej pory nielegalne, ale wykorzystywane miejsca.	-	https://www.arc	Uwzględniono. Wprowadzono parkowanie skośne po południowej stronie ul. Dobosza.
56	Ulica Opaczewska, Skarżyńskiego, Białobrzaska, Bobrowskiego, w tej okolicy nie ma problemu, który zapisany jest w uzasadnieniu rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Z miejsc dostępnych w tym obszarze korzystają praktycznie tylko mieszkańcy. Nie ma powodu rozszerzać strefy o wspomniane wcześniej lokalizacje.	-	https://www.arc	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. Wprowadzenie SPPN chroni dodatkowo wskazany obszar, z punktu widzenia mieszkańców nie będą miały miejsca istotne zmiany. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoiu w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
57	-	Z projektu dowiedziałam się, że aby mieć możliwość wykupienia abonamentu parkingowego, muszę być zameldowana na stałe lub tymczasowo w dzielnicy. Uważam, że to stawia mnie i inne osoby mieszkające w wynajętych mieszkaniach w bardzo trudnej sytuacji. Nie sądzę, żeby właściciele mieszkań zgodzili się na meldunek jedynie z powodu wprowadzenia płatnego parkowania.	brak lokalizacji	Zgodnie z ustawą z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności każdy obywatel ma obowiązek zameldować się na stałe lub czasowo w miejscu zamieszkania. Do uzyskania meldunku nie jest potrzebna zgoda właściciela. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoiu w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.
58	Niekolki mnie zmniejszenie liczby miejsc parkingowych w tym rejonie dla m.in. ul. Grójeckiej 67. Być może wprowadzenie płatnych miejsc spowoduje, że niektórzy przestaną tu parkować, ale w chwili obecnej niewiele miejsc zostaje na parkowanie, czasem trzeba ich poszukać dłużej niż kilka minut. Gdy będzie ich jeszcze mniej, to boję się czy w ogóle zaparkuję. Może warto by zlikwidować znak B36 przy Grójeckiej 65A - od strony Winnickiej i zrobić tam normalne miejsca parkingowe? Samochody i tak tam często parkują, a miejsce nie ma dużego ruchu i jest bezpieczne do parkowania. Można też skasować słupki i zrobić kilka miejsc na wysokości Grójeckiej 65A od strony głównej ulicy. Jest tam bardzo szeroki chodnik, aż za duży. Dodatkowo odnośnie 3 miejsc dla niepełnosprawnych tuż przy Grójeckiej 67: Te miejsca są zwykle wolne, czasem jest zajęte jedno lub dwa. Trzy chyba nigdy. Często ze względu na to, że są wolne parkują tu śmieciarki i kurierzy. Zostawiłbym dwa miejsca dla niepełnosprawnych a jedno zrobił zwykłe. W razie pytań czy wylpności z chęcią rozwinę temat i pomysły.	-	https://www.arc	Uwzględniono. Przeprojektowano organizację ruchu na ul. Grójeckiej 65A i 65 wyznaczając dodatkowe miejsca na chodniku. Likwidacja miejsca dla osób z niepełnosprawnością zostanie poddana dodatkowej analizie.

59	<p>1. Na wschodnim odcinku ul. Niemcewicza znacznie zmniejszono liczbę miejsc postojowych w stosunku do liczby istniejącej jeszcze kilkanaście lat temu.</p> <p>2. Brama budynku Niemcewicza 7/9 gdzie znajduje się podstacja elektryczna nie jest przez wspólnotę użytkownika. Zachowując bezpieczną odległość od przejścia dla pieszych może udaloby się zachować jeszcze 1-2 miejsca postojowe.</p> <p>3. Nie rozumiem likwidacji - przeniesienia trzech miejsc postojowych przed budynkiem Niemcewicza 7/9 dla inwalidów i całkowitego wygrozdzenia tego fragmentu chodnika. Proszę o przemyślenie tego kroku - czy jest on naprawdę konieczny gdyż mieszkańcy tracą w ten sposób kolejne miejsca.</p> <p>4. W budynku Niemcewicza 7/9 znajdują się ok. 230 lokali mieszkalnych i dostępna w okolicy liczba miejsc postojowych nie odpowiada potrzebom tym bardziej, że budynki przy Grójeckiej 27, 29, 31, 33, 35 niemal pozbawione są możliwości parkowania.</p>	<p>1. Inwentaryzacja przeprowadzona została w okresie 25.08-21.09.2020 czyli częściowo w okresie ferii szkolnych. W tym okresie zajętość miejsc jest znacznie mniejsza niż w pozostałych miesiącach. Również wrzesień jest miesiącem urlopowym i tak naprawdę inwentaryzacja powinna była być przeprowadzona w październiku aby była wiarygodna. W kwartale pl. Zawiszy-Raszyńska-Filtrowa-Grójecka miejsc postojowych brakuje też w porze nocnej.</p> <p>2. W prezentacji stwierdzono, że strefa ma chronić mieszkańców. Będąc mieszkańcem (od 1986 roku) budynku Niemcewicza 7/9 stwierdzam, że od czasu ustanowienia Strefy Płatnego Parkowania dokonywane są kolejne posunięcia zmniejszające w kwartale pl. Zawiszy-Raszyńska-Filtrowa-Grójecka liczbę miejsc postojowych.</p> <p>3. Stanowczo oczekuję realizacji zapowiedzi prezydenta Rafała Trzaskowskiego organizacji strefy ruchu uspokojonego. Cały obszar ograniczony w/w ulicami powinien być strefą "30". W konsekwencji powinny być wyniesione trzy skrzyżowania: Niemcewicza-Asnyka, Niemcewicza-Tarczyńska, Tarczyńska-Daleka. Tak uczyniono na kilku skrzyżowaniach na południe od ul. Filtrowej.</p> <p>4. Nie rozumiem propozycji wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ulicach Asnyka i Tarczyńskiej. Moim zdaniem nie ma takiej potrzeby a realizacja tego zamiaru z jednoczesnym zmniejszeniem liczby miejsc postojowych skutkować będzie dużym ruchem pojazdów w poszukiwaniu miejsca postojowego. Taki ruch to hałas i zanieczyszczenie powietrza i dodatkowe korki gdyż samochody będą musiały korzystać z ulic Grójeckiej, Raszyńskiej, Filtrowej, śląc na światłach i zwiększając istniejące korki. Proszę o zachowanie parkowania skośnego po obydwu stronach ul. Tarczyńskiej.</p> <p>5. Gdyby jednak zachowany był ruch jednokierunkowy na ul. Asnyka to wylot w ul. Niemcewicza powinien zostać zwężony z dwóch do jednego pasa a samo przejście zwężone - albo przez przebudowę stałą (krawężniki betonowe) albo tymczasowo (z tworzywa) jakie zastosowano w różnych miejscach ul. Tarczyńskiej. Ruch na Asnyka nie uzasadnia rozbudowanego do dwóch pasów wylotu, który w takiej formie jest niebezpieczny dla nadjeżdżających Niemcewicza od strony Tarczyńskiej. W konsekwencji udaloby się uchować kilka miejsc parkingowych na Niemcewicza naprzeciw Asnyka (przy Zakładzie Wodomierzy MPWIK).</p> <p>6. Proponuję przeznaczenie do parkowania nie tylko zatoki ale większości prawego pasa ul. Raszyńskiej po stronie Filtrow i uwzględnienie ich w obszarze E01. Na ul. Wawelskiej na wysokości Skry i dalej w stronę al. Niepodległości przeznaczono prawy pas do parkowania - podobnie można moim zdaniem zrobić na Raszyńskiej.</p>	<p>https://www.arc</p>	<p>1. Projekt zakłada wyznaczenie maksymalnej zgodnej z przepisami liczby miejsc postojowych. Zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym parkowanie np. na skrzyżowaniu czy przejściu dla pieszych oraz w odległości 10 m od nich jest zabronione.</p> <p>2. Nie jest możliwe wyznaczenie miejsc postojowych na istniejących w terenie zjazdach w tym na zjazdach do urządzeń technicznych jakimi są podstacje elektryczne.</p> <p>3. Zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym parkowanie np. na skrzyżowaniu czy przejściu dla pieszych oraz w odległości 10 m od nich jest zabronione. Z tego względu nie można wyznaczyć miejsc postojowych na skrzyżowaniu Niemcewicza - Tarczyńska. Miejsca dla osób niepełnosprawnych znajdują się obecnie w odległości mniejszej niż 10 m od tego skrzyżowania i projekt zakłada ich przesunięcie w miejsce zgodne z przepisami.</p> <p>4. Wprowadzenie SPPN nie ma na celu zagwarantowanie miejsca postojowego dla każdego lokala. Może jednak przyczynić się do ograniczenia liczby aut przejeżdżających do dzielnicy, a w efekcie poprawy warunków parkowania dla mieszkańców.</p>
60	<p>Proszę o uwzględnienie w tym miejscu miejsc parkingowych w poziomie jezdni-obecnie parkuje się w poziomie chodnika.</p>	-	<p>https://www.arc</p>	<p>Uwagi ogólne: 1. Pomiarzy zostały wykonane w jednym możliwym terminie. Ze względu na pandemię wirusa SARS-CoV-2, wdrożone obostrzenia nie pozwalały na wykonanie badań w okresie październik-listopad. Ponadto, pomiary były prowadzone również we wrześniu - to jest po zakończeniu wakacji. Pomiary były prowadzone przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni, czyli zarówno w ciągu dnia, wieczorem jak i w nocy. Mamy świadomość, że w trakcie wakacji i w dobie pandemii na ulicach pojawia się mniej samochodów przyjezdnych. Oznacza to, że w innym czasie wyniki pomiarów, które już teraz wykazały znaczny deficyt miejsc postojowych, byłyby jeszcze bardziej niekorzystne. 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. Nie przewiduje się zmniejszenia liczby miejsc postojowych. 3. Celem projektu jest wyznaczenie maksymalnej zgodnej z przepisami liczby miejsc postojowych. Inne kwestie jak np. organizacja ruchu rowerowego, czy wprowadzanie stref ograniczonej prędkości i elementów uspokojenia ruchu nie są objęte zakresem projektu. 4. Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na ulicach Asnyka i Tarczyńskiej spowodowałoby konieczność zmniejszenia zaproponowanej liczby miejsc postojowych z uwagi na konieczność pozostawienia przestrzeni na dwa pasy ruchu. 5. Na ul. Raszyńskiej funkcjonuje pas dla autobusów. Nie jest planowana jego likwidacja na rzecz dodatkowych miejsc postojowych.</p>
61	<p>Ul. Lutniowa jest w tragicznym stanie nawierzchni od numeru 22. Obecni mieszkańcy mają własne miejsca parkingowe w budynkach mieszkaniowych i nie potrzebują parkować na ulicy. Nie ma więc potrzeby ustawiać miejsc parkingowych na Lutniowej od numeru 22 i robić wtedy całej ulicy jednokierunkowej. Żeby wyjechać z bloku do Grójeckiej będzie trzeba jechać dookoła Lutniową/Lirową/Harfową dziurawą drogą bez nawierzchni asfaltowej zamiast 300 metrów. Przecież to absurd.</p>	-	<p>https://www.arc</p>	<p>Przebudowa ul. Lutniowej jest planowana w ramach osobnego zadania przez urząd dzielnicy Ochota.</p>
62	<p>Obecnie po stronie zachodniej zaznaczonego punktu jest 5 miejsc (bez miejsca dla niepełnosprawnych), natomiast w planie jest 7 miejsc. Z kolei po stronie wschodniej jest obecnie 11 miejsc, a w planie tylko 5. Skąd taka duża różnica?</p>	-	<p>https://www.arc</p>	<p>Uwzględniono. Różnica w liczbie miejsc wynika z błędów przy wprowadzaniu danych. Błąd został poprawiony.</p>
63	<p>Czy jest możliwe wyznaczenie w tym obszarze miejsc parkingowych? W chwili obecnej jest to tzw. "dziki" parking. Z tego, co się orientuję teren pomiędzy ulicą Lirową, a Grójecką jest terenem należącym do miasta, będący w długim horyzoncie przeznaczonym pod trasę NS.</p>	-	<p>https://www.arc</p>	<p>Przedstawiona propozycja rozszerzenia SPPN obejmuje wyłącznie teren dróg publicznych. Wskazany teren nie jest drogą publiczną.</p>
64	<p>Na udoświepnym projekcie tej lokalizacji (przy budynku Gorlicka 15) nie ma wyznaczonych miejsc parkingowych. Samochody jednak tam parkują. Jeśli nie można z jakiś przyczyn wyznaczyć tam miejsc parkingowych, to czy przewidziane jest ustawienie tam znaku B-35, tylko dla mieszkańców?</p>	-	<p>https://www.arc</p>	<p>Uwzględniono. Wprowadzono znak B-35 "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
65	<p>Na udoświepnym projekcie tej lokalizacji (między budynkami Oknińskiego 6-8) nie ma wyznaczonych miejsc parkingowych. Samochody jednak tam parkują. Jeśli nie można z jakiś przyczyn wyznaczyć tam miejsc parkingowych to czy przewidziane jest ustawienie tam znaku B-35, tylko dla mieszkańców?</p>	-	<p>https://www.arc</p>	<p>Uwzględniono. Wprowadzono znak B-35 "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
66	<p>Na udoświepnym projekcie tej lokalizacji nie ma wyznaczonych miejsc parkingowych. Samochody tymczasem w tej chwili tam parkują. Jeśli nie można z jakiś przyczyn wyznaczyć tam miejsc parkingowych to czy przewidziane jest ustawienie tam znaku B-35 (tylko dla mieszkańców). W tej chwili na tej lokalizacji parkuje ok 100 samochodów. Likwidacja tych miejsc spowoduje jeszcze większy niedobór miejsc parkingowych na Rakowcu.</p>	-	<p>https://www.arc</p>	<p>Wskazany teren znajduje się poza pasem drogowym, organizacja postoiu leży po stronie zarządcy tego terenu. Znak B-36 nie dotyczy terenu parkingu lecz prawej strony drogi, gdzie pojazdy parkują na pasie zieleni. Nie ma możliwości dopuszczenia postoiu na pasie zieleni, a postój na jezdni spowodowałby brak odpowiedniej szerokości jezdni dla ruchu dwukierunkowego.</p>
67	<p>Na udoświepnym projekcie tej lokalizacji nie ma wyznaczonych miejsc parkingowych. Samochody tymczasem w tej chwili tam parkują. Jeśli nie można z jakiś przyczyn wyznaczyć tam miejsc parkingowych to czy przewidziane jest ustawienie tam znaku B-35 (tylko dla mieszkańców).</p>	-	<p>https://www.arc</p>	<p>Uwzględniono. Proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>

68	Na udostępnionym projekcie lokalizacji (przy sklepie Edi) nie ma wyznaczonych miejsc parkingowych. Samochody tymczasem w tej chwili tam parkują. Jeśli nie można z jakiś przyczyn wyznaczyć tam miejsc parkingowych to czy przewidziane jest ustawienie tam znaku B-35 (tylko dla mieszkańców).		https://www.arc	Uwzględniono. Wprowadzono znak B-35 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
69		Prosiłbym o zmianę regulaminu SPP dotyczącego właścicieli działek w ROD. Mieszkańcy Warszawy, płacący podatki i będący użytkownikami działek w ROD, powinni mieć możliwość parkowania darmowego (w abonamencie mieszkańca za 30 zł) przy ROD, tzn.: mając abonament przy miejscu zameldowania powinna istnieć możliwość dodania parkometrów przy ROD. Po wyznaczeniu strefy w znaczący sposób utrudnione zostanie użytkowanie ogrodów, gdyż w większości wypadków podwozimy różne rzeczy: ziemię, nawozy, sadzonki samochodem i pozostajemy na dalcie. Dzieje się to w tygodniu, jak i po pracy. Większość użytkowników to emeryci, dla których płacenie za postój wyklucza użytkowanie działki.	brak lokalizacji	Abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze przysługuje mieszkańcom strefy płatnego parkowania. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
70	Pytanie dotyczy ulicy Białobrzeskiej od ulicy Opaczewskiej do ulicy Dickensa po stronie numerów nieparzystych. Czy planowane jest tam udostępnienie miejsc parkingowych w ramach znaku B-35? Dodatkowo, czy w rejonie ulic Trzech Budrysów oraz na ul. Opaczewskiej (od Szczeńliwieckiej do Białobrzeskiej) będą strefy obowiązywania znaku B-35? Trzecia sprawa - czy uprawnienie do parkowania w strefie znaku B-35 będzie obowiązywała w całej strefie 4 w dzielnicy Ochota.		https://www.arc	Ad 1: Uwzględniono. Miejsce na chodniku, na którym obecnie parkują pojazdy, zostanie oznakowane jako "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Ad 2: Projekt nie przewiduje znaków B-35 we wskazanych lokalizacjach. Ad 3: ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. W ramach abonamentu przysługującą będzie identyfikator B-35, prawdopodobnie obejmujący mniejszy obszar niż abonament.
71		Strefa 4 na Ochocie - jest sypialnią i terenem rekreacyjnym (Park Szczeńliwice). Założeniem pierwotnym SPP była rotacja miejsc w ścisłym centrum aby zapewnić dostęp do urzędów, sklepów itp. Wprowadzenie strefy pociągnie za sobą opłatę drogiego abonamentu dla drugiego samochodu w rodzinie, utrudni rodzinom korzystanie z parku, placów zabaw i basenu, zmniejszy ilość miejsc o 540 szt. na Ochocie i nic nie zmieni w kwestii dostępności miejsc dla mieszkańców, gdyż to oni korzystają z tych miejsc. Jestem przeciwny ustanowieniu strefy 4 na Ochocie.	brak lokalizacji	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. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
72	Strefa płatnego parkowania miała ograniczyć przyjazdy osób, które pracują w biurach i zajmują mieszkańcom miejsca parkingowe. W mojej okolicy nie ma biurów a tym samym nie ma przesłanki do tego aby tworzyć tam strefę płatnego parkowania. Nie jest to miejsce do którego przyjeżdżają osoby z poza dzielnicy aby stawić samochody na cały dzień. Ograniczenie wyboru parkomatów do 150 m powoduje, że możliwość zaparkowania samochodu w tej okolicy będzie prawie niemożliwa, ponieważ nie mam do wyboru zbyt wielu miejsc w tej odległości. Och Teatr nie posiada swojego parkingu więc wszystkie osoby przyjeżdżające wieczorem na spektakl będą parkowały w pobliskiej okolicy, co będzie powodowało, że nie będą mieć możliwości zaparkowania samochodu w miejscach mi przysługujących, stąd też chce mieć możliwość zostawienia samochodu w odległości większej niż 150 m. Wydłużenie czasu strefy płatnego parkowania do godziny 20 tłumaczona zmianą godzin pracy mieszkańców najak ma się do mojego obszaru zamieszkania, ponieważ większość Ochoty nie jest dzielnicą biurowców.	Nie popieram wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Ochocie, gdyż wcale nie ma na celu poprawienia wygody parkowania mieszkańców. W większości przypadków na Ochocie można bez problemu zaparkować. Jej wprowadzenie wiąże się tylko z pobieraniem opłat do budżetu miasta. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania w czasie pandemii jest nie do pomyślenia. Miasto nawołuje do tego aby zachować wszelkie środki ostrożności i w jak najmniejszym stopniu korzystać z komunikacji miejskiej a ograniczenie możliwości bezpłatnego parkowania spowoduje, że część osób nie będzie w stanie pozwolić sobie na przemieszczanie się samochodem. Podniesienie stawki godzinowej za parkowanie uderza bezpośrednio i w tak nadwątłone przez różne podwyżki wprowadzone przez urząd miasta finanse mieszkańców Ochoty. Proponowana płatność za drugi samochód dla lokalu czyli 1200 zł jest bezpośrednim podatkiem zasilającym budżet miasta.	https://www.arc	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. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
73	Do tej pory na ulicy Opaczewskiej pomiędzy ul. Szczeńliwiecką a Białobrzeską parkowanie odbywało się skłónie, w planowanej organizacji ruchu parkowanie będzie odbywać się wzdłużnie co zabierze ponad połowę miejsc (niestety nawet projektant nie pokusił się o wyliczenie ilości miejsc w tym obszarze a szkoda). Już teraz jest duży problem ze znalezieniem miejsca (po godzinie 20 to już nawet cud). Przemieszczając się w strefie SPPN mam wybór jechać samochodem i płacić za postój lub wybrać komunikację miejską, niestety w miejscu zamieszkania takiego wyboru już nie mam i jeśli zabraknie miejsca w promieniu tych 150m. Mój wybór jest prawie żaden i skazuję mnie na duże koszty. Wprowadzenie SPPN nie może odbyć się kosztem mieszkańców.		https://www.arc	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządę ruchu. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
74		1. Nie powinniśmy prowadzić dyskusji jak ma wyglądać rozszerzenie SPPN' o Żoliborz i Ochotę, a fundamentalnie sprzeciwiamy się temu rozszerzeniu. Uważamy, że SPPN powinna być radykalnie zmniejszona, a opłaty obniżone. 2. Opłaty parkingowe w strefie SPPN są podatkiem, a nie opłatą za usługę rynkową. Charakter opłat parkingowych jako daniny publicznej potwierdził Trybunał Konstytucyjny. Danina ta jest pobierana za korzystanie z przestrzeni publicznej analogicznie do np. chodzenia po chodniku czy rekreacji w parku. Kierowcy są i tak najbardziej obciążoną fiskalnie grupą użytkowników ruchu. Nawet gdyby SPPN traktować jak usługę, to nie ma nic wspólnego z wolnym rynkiem sytuacja, gdy miasto jest jednocześnie dominującym podmiotem na „rynku”, i jest jego regulatorem (tworzy plany miejscowe, ogranicza liczbę miejsc parkingowych). 3. SPPN jest elementem ideologiczną, skrajnie lewicowej wzięci miasta, w której kierowcy są eliminowani z ulic, a ludzie zmuszani do korzystania z transportu zbiorowego i rowerów. My jesteśmy za wolnym wyborem co do środka transportu. Jeśli ludzie wybierają samochód, to oznacza, że ma on największą użyteczność. Nie godzimy się na narzucanie przez miasto środka transportu. 4. Władze miasta wprowadzają mieszkańców w błąd, że „utworzenie SPPN jest w interesie mieszkańców”, bo rzekomo „łatwiej będzie im zaparkować”. To nieprawda, bo: a. Mieszkańcy Żoliborza/Ochoty nie zapłacą może za parkowanie pod własnym domem, ale nadal zapłacą gdy pojadą w inny rejon SPPN. A samochód jest po to by się nim przemieszczać, a nie by stał pod domem. Tymczasem abonament dla mieszkańców obejmuje tylko kilka najbliższych parkometrów. b. Wprowadzenie SPPN oznacza drastyczną redukcję miejsc parkingowych (określone wymiary miejsc, wprowadzane zakazy w pozostałych, niewyznaczonych miejscach). Na Pradze po wprowadzeniu SPPN redukcja miejsc parkingowych była tak drastyczna, że dziś więcej osób ma abonament parkingowy niż jest wyznaczonych miejsc. Redukcja liczby miejsc parkingowych może sięgnąć nawet 50%. c. Władze miasta niedawno przegłosowały podwyżkę abonamentu dla mieszkańców z 30 zł do 1200 zł rocznie za drugi i kolejny samochód w gospodarstwie domowym. To oznacza, że wielu (dziś 2 samochody w rodzinie to norma) będzie płacić wysoki podatek nawet za parkowanie pod własnym domem. 5. Władze miasta wprowadzając SPPN nie rozwiązują problemów deficytu miejsc parkingowych, a jedynie maskują swoją nieudolność. Zamiast pobierać coraz większe kwoty podatku parkingowego od coraz większej liczby osób, należy tworzyć nowe miejsca parkingowe. Tymczasem nadal nie możemy się doczekać realizacji obiecanych parkingów wielopoziomowych.	brak lokalizacji	1. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy. Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia SPPN zostały poprzedzone badaniami dotyczącymi zajętości i rotacji miejsc postojowych. Badania te były prezentowane podczas konsultacji społecznych i wskazują na spełnienie ww. przesłanek do rozszerzenia SPPN. Nie dysponujemy żadnymi badaniami wskazującymi na zasadność zmniejszenia SPPN i obniżenia opłat – byłoby to działanie znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPPN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.

		iw.		<p>2. Podstawą prawną dla pobierania opłat w SPPN jest Ustawa o drogach publicznych, która w art. 13 ust. 1 stwierdza że „korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”.</p> <p>3. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPPN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>4. Aby przytyły się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnic takich jak Ochota, ZDM przedstawia Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Projektując SPPN, przyjęto zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 i DMĆ oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „drastyczną redukcją miejsc postojowych”.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>5. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie. Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</p>
75		SPPN jest bardzo potrzebna.	brak lokalizacji	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
76	Informuję, że pod adresem Altowa 25 są miejsca prywatne. Ogrózenie zostało cofnięte i dzięki temu powstały wzdłuż miejsca parkingowe prywatne dla mieszkańców wyżej wymienionego adresu. Rozumiem, że mają Państwo taką świadomość pisząc o 16 miejscach parkingowych na ulicy Altowej? W przypadku pytań służę pomocą.		https://www.arc	Uwzględniono. Niniejsze opracowanie obejmuje wyłącznie teren dróg publicznych.
77	Wnoszę o przesunięcie przejścia dla pieszych znajdującego się na skrzyżowaniu ulic Niemcewiczka i Tarczyńskiej o ok. 1,5 metra w stronę ulicy Asnyka, gdyż w obszarze przejścia dla pieszych znajduje się wpuść uliczny kanalizacji deszczowej. Byłem dwukrotnie świadkiem wpadnięcia i zaklinowania się obuwia kobiet w tej kracie co raz spowodowało bardzo groźną sytuację ze względu na nadjeżdżający samochód. Wnoszę o zaniechanie uczynienia ulicy Tarczyńskiej ulicą jednokierunkową. Gdyby jednak to rozwiązanie zostało przyjęte, wnoszę o likwidację łuku na skrzyżowaniu po stronie budynku Grójecka 19/25. Taki łuk w tym miejscu nie powinien mieć miejsca gdyż nie jest uzasadniony ruchem pojazdów. Wnoszę o zachowanie stosowanego przez użytkowników prostopadłego a nie ukośnego sposobu parkowania na ul. Niemcewiczka przed budynkiem Niemcewiczka 7/9 na odcinku Grójecka - Tarczyńska. Ustalanie na kolejnych odcinkach tej samej ulicy różnych sposobów parkowania jest nielogiczne, mylące, nieestetyczne. Przy okazji można byłoby odpowiednio (prostopadłe a nie ukośnie) ustawić krawężniki jak też tak wkopać krawężniki równoległe do Niemcewiczka aby wystawały one i stanowiły wyraźną granicę dla obszaru parkowania.		https://www.arc	Przesunięcie przejścia dla pieszych w kierunku ul. Asnyka nie jest możliwe, ponieważ przejście znajdowałoby się wówczas praktycznie na skrzyżowaniu co pogorszyłoby warunki bezpieczeństwa dla pieszych. Pozostawienie na ul. Tarczyńskiej ruchu dwukierunkowego spowodowałoby likwidację części miejsc postojowych z uwagi na konieczność zachowania odpowiedniej szerokości jezdni. Zastosowany łuk w postaci malowania P-21 jest uzasadniony ruchem pojazdów. Dodatkowo, nie można w tym miejscu wyznaczyć miejsc postojowych ponieważ miejsce to jest na skrzyżowaniu. Projekt nie zmienia sposobu parkowania na skosy na ul. Niemcewiczka. Natomiast parkowanie skosie w tym miejscu wskazuje geometria istniejącej w terenie zatoki postojowej. Projekt ma na celu wyznaczenie maksymalnej ilości miejsc postojowej w istniejącej geometrii ulicy.
78	W okolicy ulic Moldawskiej/Baleya/Gorlickiej brakuje miejsc parkingowych dla samych mieszkańców, nawet pandemia i brak nawału pracowników pobliskiego banku Pekao nie poprawia znacząco sytuacji. Według projektu dla tej okolicy zostanie zlikwidowanych wiele miejsc parkingowych na ul. Baleya, pod nowym budynkiem na Moldawskiej i innych miejscach (zamiana parkowana na równoległe itp.). Wprowadzenie strefy płatnego parkowania nie może zmniejszać liczby miejsc parkingowych.		https://www.arc	Uwzględniono. Dokonano powtórnych pomiarów odległości miejsc postojowych od skrzyżowania i skorygowano pierwotne rozwiązanie aby zwiększyć liczbę miejsc postojowych.
79	W projekcie nie uwzględniono możliwości wjazdu dla Służb na teren podwórka posesji przy ul. Pawińskiego 34, poprzez nie zaplanowanie zakazu zatrzymywania się i postoju na wysokości drogi pożarowej. Może powodować to sytuację, że karetka będzie musiała zatrzymać się w znacznej odległości od budynku, a w ratowaniu zdrowia i życia liczy się każda minuta.		https://www.arc	Oznakowanie dróg wewnętrznych jest zadaniem zarządcy terenu.
80	Na skrzyżowaniu ulic Siemierskiego i Pawińskiego chcą Państwo ustawić dużo słupków. Ja natomiast proponuję poddać pod rozważenie przedłużenie trawnika, który biegnie wzdłuż ul. Pawińskiego + przedłużenie barierki. Uniemożliwi to parkowanie niezgodne z PoRD, a jednocześnie pozytywnie wpłynie na estetykę ulicy.		https://www.arc	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień.
81	W tym miejscu po prywatnym parkingu miały być miejsca parkingowe dla mieszkańców, które są bardzo potrzebne ze względu na dużą ilość mieszkańców. Na mapie ten obszar nie jest zaznaczony jako przeznaczony do parkowania	Jestem dziennikarzem motoryzacyjnym i dostaję w ramach pracy samochody testowe na okres kilku dni. Na taki samochód nie mogę uzyskać abonamentu, pomimo że nie mam własnego samochodu. Jak rozwiązać problem który utrudnia mi pracę i naraża na wysokie koszty?	https://www.arc	1. Wskazany parking został przebudowany i objęty SPPN. 2. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługują abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. Osoby nieuprawnione do abonamentu lub innego rodzaju zwolnienia z opłat są zobowiązane do wnoszenia opłat za parkowanie.
82	Uprzejmie proszę o pozostawienie miejsc parkingowych w zaznaczonym miejscu. Likwidacja tych miejsc bardzo boleśnie odczuwają mieszkańcy.		https://www.arc	Zgodnie z przepisami parkowanie pojazdów na skrzyżowaniu jest zabronione. Przeanalizujemy możliwość wprowadzenia rozwiązań zachowujących jak najwięcej miejsc postojowych w rejonie skrzyżowania ul. Dorotowskiej i Baśniowej.

83		Absolutnie nie zgadzam się na zmniejszenie liczby miejsc postojowych dla samochodów, poprzez likwidację parkingu u zbiegu ulic Dorotowskiej i Baśniowej. Już w tej chwili miejsc postojowych brakuje, samochody szukają wolnego skrawka betonu wjeżdżając na podwórka pomiędzy blokami, np. między ulicami Siewierską, a Rokosowską, czy podwórko bloku Dorotowska 9, co uprzykrza życie mieszkańcom. Auto jeżdżą po chodnikach i są realnym zagrożeniem dla przechodniów. Jeżeli miejsca wzdłuż boiska przy placu Baśniowym zostaną zlikwidowane, skończy się to dla wielu brakiem możliwości zaparkowania we własnej strefie. Opłaty za drugie auto również wydają się nieatrakcyjne. Jeżeli kogoś śląc na 2 samochody, to 100 zł miesięcznie za postój, nie będzie rzącym wydatkiem. W naszej dzielnicy należałoby wybudować więcej parkingów, zaprzeczenie rośnie, także należałoby zwiększać ich liczbę.	brak lokalizacji	Zgodnie z przepisami parkowanie pojazdów na skrzyżowaniu jest zabronione. Przeanalizujemy możliwość wprowadzenia rozwiązań zachowujących jak najwięcej miejsc postojowych w rejonie skrzyżowania ul. Dorotowskiej i Baśniowej.
84	W zaznaczonym przeze mnie miejscu, w projekcie ma powstać trawnik. Naprzeciwko, na istniejących już miejscach również chcą Państwo zainstalować trawnik. W tej okolicy na prawdę nie ma gdzie zaparkować, więc zamiast myśleć o pasach zieleni które owszem są super, może pomyśleli by Państwo nad miejscem gdzie mieszkańcy mogli by parkować swoje auta? Proszę odejść od biurka i około godziny 18-19-20 i spróbować tutaj zaparkować.	-	https://www.arc	Planowane jest wprowadzenie rozwiązań pozwalających utrzymać dotychczasowe miejsca postojowe we wskazanej lokalizacji.
85	W projekcie na południowej stronie ul. Korotyńskiego na zaznaczonym odcinku jest ciągły pas miejsc parkingowych pomimo, że w zaznaczonym na mapie miejscu jest wjazd/wyjazd na teren osiedla.	-	https://www.arc	Uwzględniono obecność istniejącego zjazdu.
86	Nie ma problemów z brakiem miejsc parkingowych. Ulica jest w złym stanie. Stan drogi i miejsc parkingowych stawia pod wątpliwość sens placenia za ten obszar.	-	https://www.arc	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. Taki jest cel wprowadzenia opłat. Wpływy z opłat stanowią dochód budżetu miasta i mogą być przeznaczone m.in. na remonty dróg.
87	Na tym odcinku ul. Korotyńskiego zmieniono rodzaj ruchu na jednokierunkowy, co jest bardzo dobrym posunięciem. Jednak na tym odcinku konieczne wydaje się wyznaczenie kontrpasu dla rowerów. Jest to o tyle istotne, że na całej długości ulicy Korotyńskiego obecnie znajduje się ciąg rowerowy - od parku Szczęśliwego, aż do ulicy Żwirki i Wigury, gdzie łączy się z dalszą częścią infrastruktury rowerowej. Ponadto jest to odcinek prowadzący do szkoły, przedszkola i domu opieki.	-	https://www.arc	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z infrastrukturą rowerową, przebudową przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.
88	Mam pytanie odnośnie miejsc parkingowych wzdłuż budynku Moldawska 5. Obecnie w tym miejscu znajduje się około 20 miejsc parkingowych w zatoce parkingowej odnowionej około 1.5 roku temu przy okazji budowy nowego bloku. Zgodnie z planem utworzenia SPPN w tym miejscu ma być trawnik. Czy jest to błąd, czy ZDM celowo chce zlikwidować tak dużo bardzo popularnych miejsc parkingowych?	-	https://www.arc	Miejsca postojowe na ul. Moldawskiej są usytuowane na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania z ul. S. Baley i w związku z tym możliwość parkowania w tym miejscu musi zostać ograniczona, dokonano powtórnych pomiarów odległości miejsc postojowych od skrzyżowania i skorygowano pierwotne rozwiązanie aby zwiększyć liczbę miejsc postojowych.
89	Na tym odcinku w projekcie pojawiły się dwie wysepki - przy skrzyżowaniu z ul. Moldawska oraz ul. Jasielską. Być może lepszym rozwiązaniem będzie umieszczenie w tych miejscach: donic na rośliny, parkingów rowerowych lub parkingów motocyklowych.	-	https://www.arc	Wprowadzone elementy bezpieczeństwa ruchu mają za zadanie uniemożliwić parkowanie w miejscach niedozwolonych przy zachowaniu dobrej widoczności w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań.
90	Mam pytanie odnośnie placu powstałego po likwidacji parkingów strzeżonych społecznie w rejonie ulic Sąchocka / Raclawicka / Bohdanowicza. W tym momencie plac ten funkcjonuje jako rezerwa miejsc parkingowych dla osób, którym nie udało się zaparkować w wyznaczonych do tego miejscach. Jak będzie wyglądać sytuacja w w. placu po wprowadzeniu SPPN na Ochocie?	-	https://www.arc	Wskazany teren nie leży w pasie drogi publicznej. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
91	Na ulicy Nowickiego brak parkingów bo tak naprawdę nie ma ulicy Nowickiego. Gdzie parkować samochód, aby zmieścić się w odległości 150 metrów od domu? Nowickiego 5 to 11 piętrowy budynek mieszkalny, gdzie jest w sumie 110 mieszkań, obok na Żwirki i Wigury 53 znajduje się drugi taki sam budynek. Wokół jest dużo budynków mieszkalnych a miejsc parkingowych brak. Nie ma też żadnego parkingu podziemnego (stare budynki). Zgodnie z zasadami korzystania z 8 parkingów w okolicy proszę o wskazanie mi gdzie będę mogła parkować. Jestem zameldowana na Ochocie, placę tutaj podatki, biorę udział w głosowaniu na budżety partycypacyjne czy inne społeczne akcje. Mieszka mi się na Ochocie super natomiast projekt SPPN podniósł mi ciśnienie, ale mam nadzieję, że pomogą mi Państwo dalej spokojnie tutaj mieszkać rozwiązując problem.	-	https://www.arc	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. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługują abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze - dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
92	Na północnej stronie ulicy Korotyńskiego wyznaczono ciąg miejsc do parkowania skośnego. Przewidywany kierunek jazdy na tym odcinku to od ul. Jasielskiej, do ul. Moldawskiej, jednak kształt wyznaczonej przestrzeni na zakończeniu wyznaczonego obszaru, czyli od strony ulicy Moldawskiej, może umożliwiać parkowanie skośne w przeciwnym kierunku, a częściej będzie powodował pozostawienie małego fragmentu parkingu, na którym nie zmieści się auto. Znając warszawskich kierowców (i obserwując obecne wykorzystanie tego kształtu) będą oni chcieli skorzystać z całego obszaru wyznaczonego parkingu co może powodować błędne parkowanie w tym miejscu i utrudnianie ruchu na tym odcinku. Warto zmienić ten kształt i ten mały fragment w miarę możliwości zagospodarować na parking dla motocyklistów, rowerzystów lub wyznaczenie dodatkowego fragmentu zieleni.	-	https://www.arc	We wskazanej lokalizacji zostały wyznaczone miejsca postojowe równoległe, nie skośne. Projekt nie przewiduje przebudowy zatoki postojowej.
93		Termin realizacji badań nie przedstawia realnego wykorzystania miejsc parkingowych. Ruch w wakacje jest znacznie ograniczony. Robienie badań w trakcie pandemii jest nieracjonalne, gdy sposoby komunikacji są zupełnie inne niż realnie.	brak lokalizacji	Pomiary zostały wykonane w jedynym możliwym terminie. Ze względu na pandemię wirusa SARS-CoV-2, wdrożone obostrzenia nie pozwalały na wykonanie badań w okresie październik-listopad. Ponadto, pomiary były prowadzone również we wrześniu - to jest po zakończeniu wakacji. Pomiary były prowadzone przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni, czyli zarówno w ciągu dnia, wieczorem jak i w nocy. Mamy świadomość, że w trakcie wakacji i w dobie pandemii na ulicach pojawia się mniej samochodów przyjeżdżających. Oznacza to, że w innym czasie wyniki pomiarów, które już teraz wykazały znaczny deficyt miejsc postojowych, byłyby jeszcze bardziej niekorzystne.
94	Na wschodniej części ulicy Jasielskiej przy skrzyżowaniu z ulicą Raclawicką wyznaczony jest obszar do parkowania prostopadłego, a dalej równoległego. W miejscu zmiany rodzaju parkowania z prostopadłego na równoległy obszar miejsc do parkowania prostopadłego ma trójkatne zakończenie, co uniemożliwia wykorzystanie tej części do prawidłowego zaparkowania pojazdów. Obecnie w tym miejscu parkujące auta wjeżdżają na chodnik utrudniając przemieszczanie się pieszym. W tym miejscu należy albo usunąć ten fragment parkingu na rzecz zieleni, albo wyznaczyć miejsce postojowe wyłącznie dla motocyklu, albo postawić stojak na rower lub w inny sposób poradzić sobie z tym problemem.	-	https://www.arc	Uwzględniono odpowiednią zmianę.
95	W zaznaczonym na mapie miejscu znajduje się plac wyłączony z parkowania. Propozycja wynikająca z planów nie zakłada żadnych zmian w tym miejscu. Aktualnie, pomimo wyłączenia placu z parkowania, nągminnie parkują tam samochody, jednocześnie zastawiając połączenie ulicy ze ścieżką rowerową. Oznacza to, że aktualne rozwiązanie się nie sprawdza, zatem warto zastanowić się nad innym rozwiązaniem. Być może dobrym pomysłem jest wyznaczenie obszarów z trawnikami w tym miejscu? Przyznam, że osobiście nie wiem jak ten problem rozwiązać więc liczę na Państwa pomysły.	-	https://www.arc	Przeanalizujemy możliwość wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń na etapie projektowania i uzgodnień.

96	Patrząc na propozycję planu rozszerzenie SPNN w tym rejonie chciałbym zaproponować, aby w zaznaczonym miejscu rozszerzyć ilość miejsc do parkowania. Warto się nad tym miejscem pochylić by kilka miejsc tutaj dołożyć.	-	https://www.arc	Wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych wymaga przebudowy ulicy co wykracza poza zakres opracowania.
97	-	Czy jest szansa zbudować parking w trybie P&R, dla osób przyjeżdżających do Warszawy, na Ochocie. Odciążąłoby to obecne miejsca parkingowe i umożliwiłoby spokojny parking dla osób przyjezdnych.	brak lokalizacji	Budowa parkingów nie jest przedmiotem niniejszego opracowania. Dla przyjezdnych istnieje m.in. parking P+R al. Krakowska, skomunikowany z Ochotą za pomocą linii tramwajowej.
98	Zapytanie o parking przed Nowickiego 5, przy Nowickiego 3 a Żwirki i Wigury 51. Parking jest wewnętrzny, między budynkami. Na jakich zasadach będzie można tam parkować?	-	https://www.arc	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPNN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawane przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków. Na pozostałych terenach wewnętrznych zasady postojów określa ich zarządca.
99	Jeśli tam zostaną miejsca dla mieszkańców na zasadach ogólnych to niestety często się zdarza, że ludzie nie wiedzą o 1,5 metra dla pieszych, więc może udobry się narysować jakąś linię pomocniczą czy coś dla kierowców, żeby byli świadomi.	Taka sama uwaga dla wszystkich miejsc, gdzie nie można wyznaczyć miejsc w platinie strafe, więc są zamieniane dla osób z identyfikatorem — konieczna jakaś linia (może mają Państwo inny pomysł), która przypomina w takich miejscach, gdzie znajduje się to 1,5 metra dla pieszych.	https://www.arc	Uwaga została uwzględniona.
100	Na Radomskiej ludzie wiesznie parkują skośnie lub wręcz prostopadle i z wąskiego chodnika prawie nic nie zostaje. Moją propozycją byłoby np protek, taki jak się stawia, żeby chronić nową roślinność, nie jest brzydko wizualnie jak słupki, a wystarczy, żeby dało się przejść chodnikiem na wprost, a nie bokiem. Może mają Państwo inny pomysł na to miejsce.	-	https://www.arc	Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego. Lokalizacja będzie poddana obserwacji, jeżeli będzie to konieczne, rozważone zostanie ustawienie wygrodzeń.
101	Zamiast istniejącego parkingu jest trawnik na Dorotowskiej. Obok jest Plac Baśniowy z zielenią, wzdłuż Baśniowej też są trawniki. Nie trzeba już zakładać kolejnego, na Dorotowskiej, ponieważ zlikwidowano w tym miejscu 20 miejsc parkingowych.	-	https://www.arc	Zgodnie z przepisami parkowanie pojazdów na skrzyżowaniu jest zabronione. Przeanalizujemy możliwość wprowadzenia rozwiązań zachowujących jak najwięcej miejsc postojowych w rejonie skrzyżowania ul. Dorotowskiej i Baśniowej.
102	Ulica Skorochód-Majewskiego nie ma problemów w czasie godzin pracy tj.8-18, tylko po tych godzinach. Wtedy nie można znaleźć miejsc parkingowych. Rakowiec to sypialnia i tu brakuje miejsc w czasie gdy mieszkańcy wracają po pracy. Jako stały wiolelni mieszkaniec mam pełen ogład jak wygląda sytuacja z miejscami parkingowymi w godzinach pracy i po godz. 18tej, nigdy nie miałem problemów by znaleźć miejsce pod domem w godzinach pracy, a praktycznie zawsze od lat jest szukanie miejsca na zaparkowanie po godz. 18. Wnioskuję, by zamiast tworzyć tu zbędną strefę płatnego parkowania, by miało pod boskiem szkoly podstawowej nr 264 przy ul. Skorochód-Majewskiego (jak i w innych miejscach) zbudowało parking podziemny lub taniej uporządkowało parkingi przy posesjach Majewskiego 32, i 34 oraz Korotyńskiego 34. Poza tym, przy ul. Korotyńskiego 15 jest dziKI parking, który gdyby go uporządkować (a leży na gruncie miejskim wg ortomapy miejskiej dz. 3/1 i 6) , mógłby pomóc rozładować problem parkowania na ul. Majewskiego. Drugi problem to to, że z uwagi na brak miejsc parkowania po godzinach pracy, wiele samochodów blokuje normalne przejście dla mieszkańców przy garażach Majewskiego 22,26, 30, 15B. Straż miejska mówi, że nie może nic zrobić bo to obszar parkingów, a nie chodnika. I tak mieszkańcy często muszą wchodzić na jezdnię by przejść bo samochody przy tych garażach blokują całe przejście parkując prostopadle do jezdni (vide: sytuacja na rogu parkingów Majewskiego 30 i bloku Majewskiego 32). Jest to szczególnie niebezpieczne dla seniorów udających się na zakupy na bazar przy Banacha, czy dla dzieci idących do szkoły przy ul. Majewskiego 17. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania w godzinach pracy nie pomoże w rozładowaniu problemu braku miejsc parkingowych dla stałych mieszkańców ul. Skorochód-Majewskiego jak i blokowania chodnika dla pieszych przez samochody.	W przypadku Ochoty strefa płatnego parkowania ma sens od Placu Zawiszy do linii ulic Błtwy Warszawskiej/Banacha/Batorego oraz wzdłuż Al. Jerozolimskich od przystanku WKD Al. Jerozolimskie do Placu Zawiszy, gdzie jest dużo biur i punktów handlowo-usługowych działających po godz. 18tej. Problemem Rakowca nie jest brak miejsc do parkowania w godzinach pracy tj. 8-18 a po tych godzinach, gdy stali mieszkańcy wracają do domu i nie mają gdzie zaparkować na noc. Po prostu brakuje miejsc parkingowych dla stałych mieszkańców w dzielnicy, w której już w tej chwili jest największe zagęszczenie osób na kilometr. Strefa płatnego parkowania (poza utrudnieniami biurokratycznymi) nie stałym mieszkańcom nie pomoże bo nie zwiększy liczby wolnych miejsc w tym rejonie Ochoty w czasie gdy tych miejsc najbardziej brakuje. Zamiast strefy płatnego parkowania na Ochocie, konieczna jest budowa parkingów pod boskami szkolnymi, co pomoże zwiększyć liczbę miejsc dla mieszkańców (a przez to samochodów) w funkcjonowaniu. Alternatywnie, jest masa na Rakowcu dzikich parkingów (jak wskazany wyżej Korotyńskiego 15), których uporządkowanie, pozwoli na zwiększenie miejsc parkingowych dla mieszkańców. Kiedy planowano Ochotę, nikt nie przewidywał, że praktycznie do każdego mieszkania będzie przypisany samochód i dlatego nasza dzielnica nie ma tylu miejsc parkingowych dla stałych mieszkańców. Ochota to nie Wola czy Mokotów, gdzie są potrzebne zagłębienia biurowe, tu brakuje miejsc po pracy (to sypialnia miejska a nie zagłębienie biurowe) a nie w godzinach pracy! Mieszkam na Ochocie (Rakowcu) praktycznie od urodzenia tj. prawie 40 lat i dlatego chciałbym Państwu wskazać kluczowe i rzeczywiste problemy z parkowaniem w mojej rodzinnej dzielnicy.	https://www.arc	Decyzja dotycząca ewentualnego poszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego leży w gestii Rady Miasta Stołecznego Warszawy, podobnie jak decyzja dotycząca budowy parkingów podziemnych pod boskami szkolnymi. Należy zaznaczyć, że kilka lat temu miasto proponowało budowę takich parkingów m.in. na ul. Spiskiej na Ochocie lecz pomysł ten spotkał się ze sprzeciwem okolicznych mieszkańców. W opisanych miejscach przed garażami na ul. Skorochód-Majewskiego projekt przewiduje zakazy zatrzymywania się.
103	Chciałbym jedynie pochwalić plan umieszczenia w okolicach sklepu Rossman na Pruszkowskiej słupków - obecnie parkujący tam skośnie/prostopadle kierowcy nie raz parkują tuż pod schodkami do sklepu, co bardzo utrudnia albo wręcz uniemożliwia poruszanie się na wódku bądź z wózkami. Bardzo proszę o nierezygnowanie z osłupkowania tego terenu.	-	https://www.arc	Uwzględniono.
104	Zmiana sposobu parkowania z prostopadłego (ukośnego) na równoległe zmniejszy ilość miejsc do zaparkowania. Jeśli tak bardzo chętnie się wykażać (nie mieszkając w tym rejonie), to proszę nie wtyczać miejscówek tylko ustawić zakaz parkowania z adnotacją nie dotyczy mieszkańców (wydanie identyfikatory dla osób zameldowanych na stałe i tylko te osoby będą tu mogły parkować w sposób jak dotychczas.	-	https://www.arc	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
105	Parkowanie prostopadle (ukośne) śmiało można utrzymać do końca chodnika przy bloku Opaczewska 16 (od str. Białołęskiej), chodnik jest wystarczająco szeroki. Ewentualnie miejsce inwalidzkie można przesunąć na sam koniec właśnie na wprost tego chodnika który prowadzi do komendy przestępstw gospodarczych. Dla osób niepełnosprawnych też będzie wygodnie, gdyż i tak muszą jechać wózkami aż do Dunajskiej gdyż schody przed bramą nie pozwalają im wjechać wózkami do bramy.	-	https://www.arc	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
106	-	Mamy w rodzinie dwa samochody, dlaczego żona ma płacić abonament 1200 zł? Takie stawki to możecie ustalać dla siebie, wasze urzędników możne i stać na takie wydatki, ale nas pracujących fizycznie (żona już jest na emeryturze), niestety nie stać! Nawet te 30 zł to jest za wysoki koszt za kawalek kartonika - parkowanie dla zameldowanych na stałe powinno być całkowicie darmowe.	brak lokalizacji	Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
107	Miejsca obecnie zajmowane przez policję (po prawej stronie jedni idąc zgodnie z przepisami) powinny być dostępne dla mieszkańców. Policja ma swój parking na przeci "wcięty" w trawnik parku oddzielającego oba kierunki Opaczewskiej oraz wewnętrzny po drugiej stronie budynku z wjazdem i wyjazdem od strony ul. Dunajskiej.	Ile kosztuje (będzie kosztował) abonament dla firm i ich pracowników? Mam na myśli policję, kościoły, przychodnie, zakłady usługowe, sklepy itp.	https://www.arc	Ad 1 Uwzględniono. Proponuje się likwidację miejsc zastrzeżonych dla policji po północnej stronie ul. Opaczewskiej i wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych. Ad 2 Abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze przysługuje mieszkańcom strefy płatnego parkowania. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. Abonament nie przysługuje firmom i instytucjom.
108	Jestem mieszkańcem budynku przy ul. Grzeszczyka 6 i chciałem Państwa poinformować iż w latach 70 uczestnicząc w tzw. czynie społecznym wraz z mieszkańcami budynku brałem czynny udział w budowie parkingu od strony Domu Dziecka. W związku z powyższym uważam, że w pierwszej kolejności miejsca parkingowe powinny być przydzielone osobom, które były zaangażowane w budowę parkingu. Moim zdaniem miejsce parkingowe powinno być przypisane konkretnemu lokatorowi, ponieważ jest olbrzymi napływ ludzi z poza Warszawy. Takie rozwiązanie byłoby sprawiedliwe i słuszne.	-	https://www.arc	Miejsca postojowe na ul. Grzeszczyka położone są w pasie drogi publicznej i w związku z tym są ogólnodostępne. Dodatkowo, projekt zakłada, że mieszkańcy z identyfikatorem będą mogli parkować na odcinku ok. 100 m po południowej stronie ul. Grzeszczyka od końca zatok do placu manewrowego.

109	Po pierwsze, każde mieszkanie powinno mieć zagwarantowane miejsce parkingowe numerowane, bo skąd gwarancja, że takie miejsce znajdzie w przewidzianym terenie. Po drugie, likwidacja abonamentu dla stałych mieszkańców dzielnicy, bo dlaczego ja mam płacić za miejsce parkingowe skoro mieszkańiec Białoleki (płacący takie same podatki) za miejsce parkingowe nie płaci. Po trzecie, SPP nie powinna być w ogóle, ponieważ każdy kierowca płacąc za paliwo płaci podatek na drogi. Parkingi znajdują się przeważnie wzdłuż dróg, a czasem kosztem drogi jest robiony parking. Po czwarte, w dobie epidemii nie możemy Państwo obciążać dodatkowymi kosztami mieszkańców, którzy i tak płacą bardzo duże rachunki, m.in. podwyżka opłat za śmieci, która będzie w grudniu. Po piąte, każdy wódczarz miasta powinien dbać o swoich mieszkańców i być blisko z nimi, a nie fundować kolejne podwyżki, w tym SPP. Po szóste, spora część warszawiaków posiada dwa samochody. Dlaczego abonament na drugi samochód w rodzinie ma kosztować 1200 zł ?	brak lokalizacji	1. Potrzeby parkingowe powinny być w pierwszej kolejności zapewnione na terenie prywatnych posesji. Miejsca postojowe na drogach publicznych są ogólnodostępne i nie mogą być przypisane do poszczególnych lokali. 2. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. 3 i 4. Wspomniane opłaty zawarte w paliwie nie stanowią dochodu samorządu. Celem opłat za parkowanie jest zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. 6. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
110	Według projektu SPPN w tym miejscu: na przeciw budynku Szczęśliwica 27a planowanych jest tylko 5 miejsc postojowych. To zdecydowanie za mało, biorąc pod uwagę fakt, że na całej ulicy Szczęśliwickiej jest zaledwie 95 miejsc postojowych, a ich zajętość w godzinach pracy jest na poziomie 85%. Proszę o zmodyfikowanie istniejącego trawnika na odcinku od ul. Szczęśliwica 27a do Szczęśliwica 23a i zagospodarowanie go na miejsca postojowe. Dzięki temu rozwiązaniu powstanie dodatkowych 25 miejsc postojowych na których samochody będą parkować równolegle	https://www.art	Projekt strefy SPPN jest wyznaczany w istniejącej geometrii drogi i nie planuje likwidacji zieleni.
111	Według projektu SPPN w tym miejscu : na ul. Rokosowskiej 12 nie są planowane żadne miejsca postojowe. W tym miejscu, mimo zakazu parkowania codziennie stoi do kilkunastu aut. Biorąc pod uwagę fakt, że na pobliskiej ulicy Szczęśliwickiej jest zaledwie 95 miejsc postojowych, a ich zajętość w godzinach pracy jest na poziomie 85%. Proszę o zmodyfikowanie planu i zagospodarowanie wskazanego miejsca (Rokosowska 12 a-z) na dodatkowe miejsca postojowe, z uwzględnieniem swobodnego dojazdu do garaży gminnych. Dzięki temu rozwiązaniu powstanie dodatkowych 5 miejsc postojowych.	https://www.art	Parkowanie na odcinku będącym wjazdem do garaży jest zabronione i nie ma możliwości wyznaczenia tam dodatkowych miejsc postojowych.
112	Proszę o modyfikację planu SPPN i zorganizowanie płatnych miejsc parkingowych na wskazanym placu (działka należy do m.st. Warszawy). Jest to doskonale miejsce na miejsca postojowe dla osób przyjeżdżających do pracy na Ochocie. Pobliskie ulice Szczęśliwica oraz Bitwy Warszawskiej 1920 należą do najbardziej zapełnionych pod względem zajętości miejsc postojowych, 92% i 185% zajętości. Ten region dysponuje łącznie 161 miejscami postojowymi w SPPN. Zagospodarowanie pustego placu na rogu Szczęśliwickiej i Bitwy Warszawskiej 1920 na potrzeby SPPN pozwoli na stworzenie dodatkowych 100 miejsc postojowych, co będzie oznaczać ok. 4% wzrost liczby miejsc postojowych na Ochocie. Lepsze miejsca postojowe dla mieszkańców i przyjezdnych niż kolejny budynek mieszkalny.	https://www.art	Strefa płatnego parkowania może obejmować tylko miejsca postojowe zlokalizowane na działkach drogowych pasach dróg publicznych. Opisywana działka znajduje się poza drogą publiczną na działce niedrogowej, w związku z czym nie ma możliwości wyznaczenia tam SPPN.
113	Zachodnia strona ul. Grójeckiej na odcinku od pl. Zawiszy do ul. Kopińskiej. Ze względu na niewielki ruch samochodowy na tym odcinku ul. Grójeckiej proponuję zorganizowanie miejsc postojowych równoległych na prawym pasie jezdni. Przy okazji można uzupełnić drzewostan. Miejsca postojowe wyznaczono na dużo bardziej ruchliwej ul. Wawelskiej (Trasa Łazienkowska) pomiędzy ulicami Żwirki i Wigury a Czubatki.	https://www.art	Projekt strefy płatnego parkowania dotyczy przede wszystkim oznakowania miejsc parkingowych. Zakładamy, że jego wdrożenie (w przypadku decyzji Rady Warszawy) nastąpi latem 2021 r. Zmiany będą wprowadzane głównie za pomocą oznakowania – bez przebudowy dróg. Dzięki temu będzie je można łatwo zmodyfikować w kolejnych miesiącach czy latach. Postulowane zmiany są przewidziane w docelowej koncepcji układu drogowego ul. Grójeckiej. Zmiany te nie mają obecnie określonej perspektywy czasowej realizacji.
114	Wschodnia jezdnia ul. Raszyńskiej na odcinku od Filtrowej do Koszykowej. Na znacznym odcinku ul. Raszyńskiej istnieje moim zdaniem możliwość urządzenia miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni.	https://www.art	Prawy pas jezdni jest pasem dla autobusów. Nie przewiduje się jego likwidacji na potrzeby wyznaczenia miejsc postojowych.
115	Niezrozumiałe i niepotrzebne drastyczne ograniczenie liczby miejsc parkingowych poprzez ich zamianę na trawnik przed budynkiem APS od strony ul. Szczęśliwickiej (nr 40) bardzo pogorszy możliwość korzystania z miejsc parkingowych przez okolicznych mieszkańców. Budowane tu są kolejne bloki (ludzie nie wykupują miejsc w garażach, chociaż kupują mieszkania po 12,5 tys. zł za m ²), rozbudowuje się APS (trwa budowa kolejnego gmachu, studenci rozjeżdżają okoliczne trawniki 7 dni w tygodniu, a uczelnia nie zapewnia parkingów odpowiadającego ich liczbie), bezpośrednio w sąsiedztwie jest zespół szkół średnich i liceum ogólnokształcące, przy Szczęśliwickiej 36 działa bardzo duża przychodnia rejonowa - specjalistyczna (przyjeżdżają pacjenci z Warszawy i okolic), obok przychodni znajduje się Urząd Dozoru Technicznego (m.in. prowadzi działalność notyfikacyjną i szkoleniową, co wiąże się z obsługą klientów zewnętrznych), bezpośrednie sąsiedztwo Dworca Zachodniego (przy dworcu są małe i kosztowne drogie prywatne parkingi, więc ludzie przyjeżdżający na dworzec lub przesiadający się pod dworzec do komunikacji miejskiej, zostawiają samochód na ul. Szczęśliwickiej i idąc ul. Kopińska i przez "Park Zachodni" po 5 min. spaceru są na Al. Jerozolimskich). To wszystko sprawia, że ubytek dużej liczby miejsc parkingowych w stosunku do dzisiejszego stanu na tak krótkim i intensywnie eksploatowanym przez ruch samochodowy kawałku ul. Szczęśliwickiej jest po prostu nieuzasadniony i nie służy mieszkańcom. Doprowadzi też do degradacji okolicznej zieleni. Jest to okolica z bardzo dużą liczbą drzew i szerokich trawników. Chodniki też są szerokie. Sikończy się tym, że ceną za kawałek dodatkowego trawnika "pod płotem APS" będzie rozjeżdżanie przez kierowców innych już istniejących trawników - na powstałych w ten sposób klepkach czy zimą, gdy spadnie śnieg, straż miejska nie interweniuje. Jestem za uporządkowaniem parkowania i rozszerzeniem strefy płatnego parkowania (dziś zajmujemy na jej granicy i wiadomo z jakimi niedogodnościami to się wiąże), ale nie powinno to odbywać się kosztem pogorszenia jakości życia mieszkańców, a pośrednio, poprzez zmniejszenie liczby miejsc parkingowych, obniżać wartości nieruchomości (kiedyś nie budowano podziemnych garaży, a liczba nadziemnych garaży jest wręcz śladowa w stosunku do liczby mieszkań w okolicznych blokach).	https://www.art	W opracowaniu docelowym wprowadzono zmiany w projekcie organizacji ruchu zostawiające miejsca parkingowe po zachodniej stronie ulicy Szczęśliwickiej w rejonie posesji nr 40. Zwracamy przy tym uwagę, że potrzeby parkingowe powinny być w pierwszej kolejności zaspokajane na terenie posesji prywatnych. Wszystkie nowe inwestycje są budowane wraz z odpowiednią liczbą miejsc postojowych. Parkowanie na miejscach wzdłuż ulicy stanowi tylko uzupełnienie dla tych parkingów.

116	<p>Parking przy ulicy Grzeszczyka 6 od strony Domu Dziecka nr 9 wybudowali mieszkańcy budynku Grzeszczyka 6 w czynie społecznym w końcu lat 70-tych. Praktycznie wszyscy ówczesni mieszkańcy pomagali przy budowie, choć tylko niewielu posiadało wtedy samochód. Z naszej inicjatywy pozyskaliśmy też do pomocy przy budowie parkingu Przedsiębiorstwo Robót Zmechanizowanych i Transportu Budownictwa Komunalnego w Warszawie ul. Zawiszy 10.</p> <p>To dzięki przede wszystkim pracy mieszkańców powstał ten parking. Uważam, że należy uwzględnić ten fakt w projekcie strefy płatnego parkowania na Ochocie. Mieszkańcy, którzy budowali parking przy ul. Grzeszczyka 6 oraz osoby, które oddzieliły lokale po swoich rodzicach powinni mieć pierwszeństwo w dostępie do miejsc parkingowych przy swoim bloku tj. ulicy Grzeszczyka 6. Myślę, że tylko dla mieszkańców bloku Grzeszczyka 6 powinien być dostępny bezpłatny abonament uprawniający do parkowania przy ulicy Grzeszczyka 6. Mieszkańcy Ochoty, których bloki są w innych lokalizacjach powinni mieć tylko możliwość parkowania odpłatnego. Osoby, które nie są tu obecnie zameldowane i nie płacą podatków w Warszawie również nie powinny mieć możliwości bezpłatnego parkowania. Uważam, że takie rozwiązanie będzie zgodne z zasadą sprawiedliwości społecznej i będzie wyrazem uznania dla postawy obywatelskiej mieszkańców. Aby miejsca parkingowe przy ulicy Grzeszczyka 6, 4, 2 były optymalnie wykorzystane i jednocześnie plan strefy płatnego parkowania uwzględniał wybudowanie części parkingu przez mieszkańców budynku przy Grzeszczyka 6 proponuję do rozważenia przypisanie bezpłatnych miejsc parkingowych przy ulicy Grzeszczyka 2, 4, 6 tylko dla mieszkańców zameldowanych w tej lokalizacji i pracowników przedszkola (Grzeszczyka 2 to Przedszkole Miejskie). To rozwiązanie będzie chyba kompromisem pomiędzy oczekiwaniami mieszkańców Grzeszczyka 6 a projektem, który może być zaakceptowany przez ZDM i radnych dzielnicy.</p>	-	https://www.arc	Miejsca postojowe na ul. Grzeszczyka położone są w pasie drogi publicznej i w związku z tym są ogólnodostępne. Dodatkowo, projekt zakłada, że mieszkańcy z identyfikatorem będą mogli parkować na odcinku ok. 100 m po południowej stronie ul. Grzeszczyka od końca zatok do placu manewrowego.
117	Proszę o informację czy parkingi spółdzielcze ogólnodostępne też będą włączone do stref płatnego parkowania? Czy nie lepszym rozwiązaniem jest wprowadzenie identyfikatorów mieszkańca?	Nie wyrażam zgody na wprowadzenie i powiększenie stref na Ochocie zwłaszcza w przypadku podniesienia opłaty za drugie i kolejne auto do kwoty ponad 1000 zł	https://www.arc	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawane przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
118	-	1. W jaki sposób będą zabezpieczone miejsca postojowe, parkingi wewnątrz osiedla dla mieszkańców i najemców lokali? Wiadomo, że przyjeździ no wprowadzeniu opłat za parkowanie na ulicach będą szukać miejsca do parkowania wewnątrz osiedli. 2. Czy parkując przed garażem na wykupionej działce można parkować bez opłat? Są takie wykupione garaże wraz z gruntem pod garażem i przed nim.	brak lokalizacji d	Ad 1 Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawane przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków. Ad 2 Jeżeli teren ten nie stanowi drogi publicznej, nie będzie objęty SPPN.
119	-	Jesteśmy przeciwni wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na Ochocie. Jest to kolejne wyciąganie pieniędzy od mieszkańców. Zamiast wyciągać pieniądze, proszę stworzyć miejsca parkingowe, bo póki co, to sami mieszkańcy nie mają gdzie parkować.	brak lokalizacji d	Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.
120	Niezbędne wydaje się wyznaczenie sposobu parkowania po prawej stronie ulicy na równoległe, ponieważ ciągle samochody zajmują więcej niż 1,5 metra. Chyba, że zostanie zaproponowany inny sposób nieumożliwiający parkowanie na prawie całej szerokości chodnika.	-	https://www.arc	Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego. Lokalizacja będzie poddana obserwacji, jeżeli będzie to konieczne, rozważone zostanie ustawienie wygrodzeń.
121	Wspaniale, że projekt przewiduje likwidację dziwnego konstruktów, jakim są miejsca bezpośrednio sąsiadujące z budynkiem dla pracowników prokuratury. Miejsca te zajęły istniejący wcześniej trawnik, i wymagały jeżdżenia samochodów przez chodnik. Brawo! Gratuluję.	-	https://www.arc	Uwzględniono
122	Popieram zmianę miejsc parkingowych w tym miejscu, choć nie mieszkam w tym bloku. Miejsca te wymagają jeżdżenia przez chodnik i w moim rozumieniu stwarzają niebezpieczeństwo dla pieszych idących tym chodnikiem. Miejsca tu powinny być wyznaczone zgodnie z zasadami czyli równoległe do jezdni.	-	https://www.arc	Uwzględniono. Usunięto możliwość przejeżdżania przez chodnik. Wprowadzono parkowanie równoległe.
123	Jak zaznaczono w prezentacji dot. planu zmian, w okolicach Starej Ochoty nie jest możliwe zachowanie wartości wynikających z przepisów. Przy obecnym zapewnieniu miejsc parkingowych przekraczającym 100% niemożliwe jest zredukowanie ich liczby bez zapewnienia alternatywy (Przed likwidacją istniejących miejsc). W okolicach Mochackiego/Mianowskiego/Uniwersyteka planowane zmiany spowodują znaczne pogorszenie jakości życia większości mieszkańców posiadających samochody. Uważam propozycje za niedopuszczalne i proponuję zachowanie wypracowanego delikatnego stanu rzeczy lub poszukiwanie rozwiązań alternatywnych da organizacji ruchu.	Zmiany SPPN spowodują drastyczne zmniejszenie liczby miejsc parkingowych i co za tym idzie pogorszenie warunków życia dla większości okolicznych mieszkańców posiadających samochody. Uważam, że należy poszukiwać innych rozwiązań niż redukcja liczby miejsc parkingowych (uspokajanie ruchu, zwieryadła na skrzyżowaniach itp.).	https://www.arc	Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych - o ile są one wyznaczone w miejscach legalnych, np. 10 m od przejścia dla pieszych i skrzyżowania. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom - przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
124	-	Proszę o uwzględnienie w regulaminie (być może już jest?), że miejsca dla mieszkańców dotyczą samochodów osobowych o DMC < 2,5 tony. Teraz jest wiele samochodów ciężarowych i półciężarowych, busów itd., które zastawiają miejsca, również miejsca na chodnikach. To zwykłe samochody służące do pracy i koszt ich parkowania powinien być wliczony w prowadzone biznesy, a nie przerzucany na zwykłych obywateli.	brak lokalizacji d	Postój pojazdów powyżej 2,5 t DMC na chodniku jest zabroniony z mocy prawa.
125	-	Proszę o uwzględnienie zakazu parkowania przyczep kempingowych. Często takie zawalidrogi stoją 50 tygodni w jednym miejscu, podczas gdy powinny być przechowywane na płatnych parkingach.	brak lokalizacji d	SPPN wyklucza samodzielny postój przyczep. Znak D-18 zezwala na postój pojazdu lub zespołu pojazdów.
126	To miejsce to de facto przejście dla pieszych, którego formalnie nie da się wyznaczyć z w. na przepisy. Ale jak widać w tym miejscu długi chodnik przecina ulicę Sanocką, tędy chodzą rodzice z dziećmi do przedszkola, na plac zabaw, do przychodni. Aktualnie odbywa się to przez wygładanie zaa samochodów - może dałoby się wyznaczyć "sugerowanie" przejście (nieformalne) - czyli wygrodzić kawałek z parkowania po obu stronach żeby można było przejść w miarę bezpiecznie? Wiem, że kilkadziesiąt metrów dalej jest przejście, ale to konkretne miejsce ma taką budowę, że Sanocka przecina park i dwie jego główne alejki, więc powinny być dwa przejścia dla pieszych na obu alejkach. Rozumiem, że prawo na to nie pozwala, proszę przemyśleć jakieś inne rozwiązanie. Może być przy okazji innej niż wprowadzenie SPPN.	-	https://www.arc	Uwaga dotycząca przejścia znajduje się poza zakresem opracowania SPPN. Może ono zostać wyznaczone lub dodatkowo zabezpieczone z inicjatywą urzędu dzielnicy.

127	Jestem przeciwny zorganizowania parkowania równoległego. Ograniczy to możliwość parkowania około 70% samochodów parkujących na chwilę obecną. Teren pomiędzy ulicami Białobrzeską i Radomska nie będzie objęty płatnym parkowaniem, dlatego przy ul. Radomskiej nie można wprowadzać parkowania równoległego, który ograniczy ilość samochodów mogących parkować.	-	https://www.arc	Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.
128	Mieszkam przy ul. Białobrzeskiej 17/41. Mieszkanie jest moją własnością - mam tu meldunek. Już teraz codziennie jest problem z parkowaniem w pobliżu mojego mieszkania. Czasem szukam miejsca nawet pół godziny. Zakładam rodzinę, pracuję, samochód jest mi potrzebny na codzień. Nie wyobrażam sobie normalnego funkcjonowania bez możliwości zaparkowania pod domem.	-	https://www.arc	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. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
129	Chciałabym prosić o objęcie strefy ruchu pomiędzy ulicami Lelechowską a Kopińską identyfikatorami ochockimi (jak w przypadku podwórek na Woli)	-	https://www.arc	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawane przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.
130		SPPN nie rozwiąże żadnego problemu z parkowaniem. Np. strefa nr 3 to w większości parkowanie dla pojazdów mieszkańców, więc całe to Wasze gadanie o porządkach itp. to wielkie kłamstwo. Podajcie jedyną prawdę, że chodzi o dodatkowy HARACZ od mieszkańców, bo kasa miejska pusta.	brak lokalizacji d	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. Taki jest cel wprowadzenia opłat.
131	Proszę o objęcie oznaczonego terenu strefą płatnego parkowania. Czy należy to zgłosić jeszcze do administracji / ZGN?	-	https://www.arc	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawane przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.
132	Dzień dobry, jestem mieszkańcem lokalu przy ul. Białobrzeskiej 17. Aktualnie sytuacja związana z miejscami parkingowymi jest bardzo trudna. Przypomnę że na terenie Starej Ochociej dominują budynki z lat 50, 60 itp. a tamtych latach założenia architektoniczno-urbanistyczne przewidywały bardzo małą liczbę miejsc parkingowych. Żadna z okolicznych kamienic nie posiada garaży podziemnych. Aktualnie przy ul Białobrzeskiej 17 i 21 znajduje się około 38 miejsc parkingowych. Państwo proponuje 14 miejsc. Dlaczego zamiast poszerzyć chodnik (zaby użyty życie przechodni i nie wykluczać kierowców), usuwać państwo 24 miejsca? Nie da się dobudować garaży podziemnych pod budynkiem. Prowadzę firmę poza Warszawą i samochód jest moim codziennym narzędziem pracy. Usuwanie miejsc tak dużej ilości ww miejsc parkingowych jest ewidentnym wykluczeniem. Aktualnie, wieczorem po godz. 17 znalezienie miejsca postojowego graniczy z cudem a na wspomnianych wcześniej przez mieszkańców parkują wyłącznie mieszkańcy z Ochockimi numerami tablic rejestracyjnych czyli parkują w większej mierze sami mieszkańcy. Proszę o informację dlaczego proponujecie Państwo trawnik oraz eliminujecie dużą liczbę miejsc postojowych przy ul Białobrzeskiej 17.	-	https://www.arc	Planowane jest wprowadzenie rozwiązań pozwalających utrzymać dotychczasowe miejsca postojowe we wskazanej lokalizacji.
133		Jako Warszawiak i student UW spędzam na Ochocie większość dnia (przynajmniej w normalnych czasach), przez 5 dni w tygodniu. Mam tutaj również dziewczynę, u której również spędzam dużo czasu, również swoją przyszłość wiąże z Ochotą. Podczas dzisiejszych konsultacji grupa mieszkańców zgłosiła uwagę, aby na mniejszych uliczkach dzielnicy likwidować przejścia dla pieszych, po to, aby w ich miejscu (i w odległości 10 m od nich) stworzyć miejsca dla pieszych. Jako student z wyboru nie mam samochodu, jeżdżę ZTM-em oraz (najczęściej) jestem pieszym. Chciałbym przy powyższym zwrócić uwagę, że likwidowanie przejść dla pieszych po to, aby stworzyć tam dodatkowe miejsca parkingowe jest sprzeczne zarówno ze zdrowym rozsądkiem, jak i z miejskimi dokumentami dot. zrównoważonego transportu. Zlikwidowanie przejść dla pieszych BEZ zapewnienia alternatywy (np. w postaci strefy zamieszkania) powoduje, że jako piesi mamy dwa wyjścia - albo łamiemy prawo, przechodząc w miejscu niedozwolonym, albo musimy iść naokoło do innego, najbliższego przejścia. Dla wielu kierowców to drugie rozwiązanie może wydawać się normalne, jednak to piesi, nie kierowcy mokną na deszczu, to wśród pieszych jest dużo starszych pań i panów, to nas może opryskać woda z jezdni czy potrafić samochód. Dlatego uprzejmie proszę Państwa, aby powstrzymali się Państwo od likwidacji przejść dla pieszych na terenie dzielnicy. Oczywiście, z punktu widzenia kierowcy taka decyzja może być racjonalna - nie trzeba martwić się ustąpieniem pierwszeństwa, nie trzeba szukać miejsca do parkowania, jednak miasto powinno być dostępne dla wszystkich. Obecna strefa jest robiona głównie z myślą o kierowcach (dbają Państwo o maksymalizację miejsc parkingowych, „przymykają Państwo oczy” na pewne niezgodności z prawem i bardzo dobrze), strefa ma być dla mieszkańców, jednak proszę, aby przy okazji tych zmian nie pogarszali Państwo sytuacji innych, zwłaszcza pieszych i rowerzystów. Dzielnica Ochota jest dzielnicą różnorodną - zarówno etnicznie jak i pod względem środków transportu. Obecnie Warszawa jest miastem faworyzującym kierowców, nawet pomimo tego, że zgodnie z wynikami barometru warszawskiego są mniejszą grupą i jestem w stanie to zrozumieć. Uprzejmie proszę jednak, aby zadbali Państwo o to, aby sytuacja niezmotywowanych mieszkańców nigdzie nie uległa pogorszeniu.	brak lokalizacji d	Uwzględniono – projekt nie zakłada likwidacji przejść dla pieszych. Ewentualna likwidacja powinna być poprzedzona analizą ruchu pieszego i kolowego w rejonie przejść, z określeniem generatorów ruchu pieszego.
134	Proszę o informację, kto jest zarządcą wskazanej drogi wewnętrznej? Gminna Gospodarka Komunalna Ochota sp. z o.o.? Zgodnie z informacją w czasie konsultacji online to zarządca musi wystąpić do ZDM o wprowadzenie zasad parkowania na drodze wewnętrznej np. zezwolić na parkowanie tylko mieszkańcom przez całą dobę. Jak rozumiem mieszkańiec nie może zgłosić takiego wniosku?	-	https://www.arc	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawane przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.
135	Strefa płatnego parkowania pozwoli mieszkańcom unormowanie parkowania samochodów i podniesie poziom bezpieczeństwa.	-	https://www.arc	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.

136	Dzień dobry, Państwo proponujecie pozostawienie 10 miejsc parkingowych na całej ulicy. Tymczasem obok jest spore osiedle i ludzie parkują samochody wzdłuż drogi od skrzyżowania z ulicą przy parku. Mieści się na oko 30 samochodów. To chyba nie przeszkadza. Dlaczego nie zrobić miejsc parkingowych wzdłuż ulicy po prawej stronie (jadąc w kierunku od centrum na pd-zach). Ta uliczka i tak jest ślepa, więc ruch na niej nie jest duży. To faktycznie jedyne miejsce w okolicy gdzie można zaparkować samochód.		https://www.arc	Aby zachować możliwość postoju, proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
137	Dlaczego znikają miejsca po drugiej stronie ul. Sąchockiej (przy przedszkolu)? Ulica jest obecnie jednokierunkowa i nawet z parkującymi po dwóch stronach samochodami jest dość szeroka.		https://www.arc	Pozostawienie możliwości parkowania na ul. Sąchockiej po stronie wschodniej na odcinku od ul. Okręskiego do ul. Gorlickiej sprawiłoby, że nie byłaby pozostawiona droga manewrowa o szerokości wymaganej przepisami. W projekcie proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
138	Obszar ulicy Baśniowej jest ulubionym miejscem na pozostawianie pojazdów dostawczych, a żeby miejsce zawsze było dostępne podmianiane jest z samochodem osobowym. Wprowadzenie ograniczenia DMC pojazdu aby uniknąć pozostawiania pojazdów dostawczych w godzinach nocnych. Wyjątek stanowi pojazd osoby zameldowanej i placącej podatki w dzielnicy Ochota. Wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych dla motocykli (zagospodarowanie przestrzeni nie spełniającej warunków dla samochodów) miejsca wyposażone w kotwy umożliwiające zabezpieczenie pojazdu. Powyższe propozycje dotyczą również całego obszaru ograniczonego ulicami Kopińska Białobrzaska Grojecka Bitwy Warszawskiej 1920r. - jednocześnie jestem przekonany, że propozycje zmian mogą znaleźć szersze grono zwolenników na pozostałych obszarach.	Elementem jawnie dyskryminującym rodzinę wspólnie prowadzące gospodarstwo domowe jest wprowadzenie opłaty za drugi pojazd w rodzinie na poziomie 1200PLN porównując do osób wspólnie wynajmujących mieszkania (kilka osób = kilka samochodów) i każda z osób miałaby płacić 30PLN rocznie. Proponowane rozwiązanie: - jestem zameldowany na pobyt stały i płacę podatki w dzielnicy - karta mieszkańca i dedykowane miejsca parkingowe dla mieszkańców oraz abonament 30PLN za pojazd do 2,5T DMC dla SPPN - jestem zameldowany na pobyt stały / czasowy NIE płacę podatków - abonament na 1 pojazd do 2,5T DMC dla adresu (brak możliwości wyrobienie karty mieszkańca) - nie jestem zameldowany w dzielnicy - brak abonamentu SPPN	https://www.arc	Ad 1. Parkowanie na chodnikach w także w wyznaczonej SPPN jest dopuszczalne dla pojazdów o DMC do 2,5t. Opracowanie nie przewiduje wprowadzania dodatkowych obostrzeń dla pojazdów dostawczych. Ad 2 Projekt nie przewiduje wyznaczania miejsc dla motocykli z dodatkowymi zabezpieczeniami, leży to poza zakresem opracowania. Ad 3 Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy. Ad 4 Planowane jest uzależnienie możliwości uzyskania abonamentu od opłacenia podatku w Warszawie.
139	Proponowana zmiana w okolicach Nowowiejskiej 28 w żadnym wypadku nie chroni potrzeb parkingowych lokalnej społeczności. Proponowana zmiana w drastyczny sposób ogranicza liczbę miejsc parkingowych pod budynkiem, oraz możliwości parkowania w dalszej odległości zmniejszając liczbę możliwych parkomatów z 8 do 4 i promień parkowania 150m. Proszę wziąć pod uwagę że w tym promieniu znaczną część zajmuje teren Filtrów Warszawskich. Jako mieszkańka Ochoty i posiadaczka samochodu czuję się poszkodowana gdyż projekt w żadnym wypadku nie poprawia jakości naszego życia, nie mówiąc o obniżeniu wartości nieruchomości. Pod budynkiem mamy w tej chwili ca 17 miejsc parkingowych z czego w nowym planie pozostaną 3. Dodatkowo nowoprojektowane miejsca złokalizowane są na osi chodnika, jak w takim razie my mieszkańcy mamy dostać się z chodnika przy Nowowiejskiej do budynku? Zmniejszacie Państwo ilość miejsc parkingowych, a w tym samym czasie ograniczacie możliwość parkowania na ulicy Krzywickiego, ponieważ parkomat między CBA a Koszykowa już nie łapie się we wspomniany promień. W naszej kamienicy jest 90 mieszkań, parking który obecnie dobrze funkcjonuje, jest bezpieczny i nikomu nie przeszkadza. Nie rozumiem w jakim stopniu to działanie ma chronić nasze potrzeby?		https://www.arc	Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postoju pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaaby podzielona na kilka takich obszarów.
140	Wyrażam swój stanowczy sprzeciw likwidacji miejsc parkingowych na placyku przed bramą wjazdową do budynku przy ul. Nowowiejskiej 28. Stojące w tym miejscu samochody nikomu nie przeszkadzają, ba, kiedyś mieściło się ich tu dużo więcej, ale jakieś mądrała kazał osłupkować to miejsce i po środku postawił słup trakcji tramwajowej (choć równie dobrze słup mógłby stać kilka metrów dalej) . Generalnie w okolicy brakuje miejsc parkingowych, więc mieszkańcy mają coraz większe problemy ze znalezieniem miejsca na samochód. Likwidacja kolejnych miejsc to w tej sytuacji działanie przeciw mieszkańcom.		https://www.arc	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
141	Kamienice przy ulicy Mochackiego a w szczególności nr 17 maja niewystarczająco miejsc parkingowych dla mieszkańców. Mieszkańcy "walczą" o miejsca ze studentami z domu studentckiego obok. Zmniejszenie liczby miejsc poprzez wysepki i dodatkowe słupki sprawi, że tych miejsc znowu będzie. Powyższe uwagi dotyczą również całej strefy w okolicach Placu Narutowicza. Dodatkowo, Plac Narutowicza jako węzeł przesiadkowy jest też miejscem, które mieszkańcy podwarszawskich okolic traktują jako park&ride. W niedalekiej odległości znajduje się też szpital onkologiczny, którego pacjenci szukają miejsc w okolicach Mochackiego, Hoffmanowej oraz Glogera.		https://www.arc	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
142	Po zapoznaniu się z projektem jestem pewny, że nie będę miał gdzie zaparkować swojego samochodu osobowego na ul. Gorlickiej. Ostatnio (2.11 - 6.11) wracając z pracy po zakończeniu drugiej zmiany (pracuję w zakładzie produkcyjnym na III zmianę pod Warszawą, komunikacja miejska nie dojeżdża do Karczewa) nie było miejsca do zaparkowania ok. godziny 22:30-23:00. Uważam, że ograniczenie liczby miejsc postojowych na ul. Okręskiego, Sąchockiej, Gorlickiej i Mołdawskiej spowoduje jeszcze większe trudności ze znalezieniem miejsca w bliskiej okolicy mojego miejsca zamieszkania (ul. Gorlicka). Jeśli chodzi o koszt abonamentu dla pierwszego pojazdu, to jest OK, natomiast nie znamy przyszłości i być może kiedyś będzie potrzebny drugi samochód w gospodarstwie domowym i koszt 1200 zł jest zbyt wysoką kwotą. Uważam, że dla drugiego samochodu powinna być 10-krotnie niższa kwota, a dopiero od trzeciego samochodu kwota "zaporowa".		https://www.arc	Uwzględniono. Celem projektu jest wyznaczenie maksymalnej ilości miejsc postojowych możliwych do wprowadzenia zgodnie z obowiązującymi przepisami. Na ul. Gorlickiej i ul. Okręskiego zmodyfikowano projekt tak by uwzględnił większą liczbę miejsc postojowych oznakowanych jako "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem - w tym zamiast części miejsc ogólnodostępnych. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
143	Wąskie, jednokierunkowe osiedlowe ulice.	Skoro tak pętelny obszar naszego miasta został zakwalifikowany do strefy płatnego parkowania to być może warto całą Warszawę określić jako strefę płatnego parkowania i mieć ten problem z głowy. Jednak jestem przekonany, że kryteria dla strefy płatnego parkowania w naszej dzielnicy nie zostały spełnione. Oczywiście, że w naszej dzielnicy brakuje miejsc postojowych, ale na pewno ich nie przybędzie wprowadzając SPP, ponieważ budując strefę wiele miejsc postojowych wyklucza się z użytkowania. Można przypuszczać, że powyższe rozwiązania to rozpacźliwe poszukiwanie pieniędzy, poprzez drenowanie kieszeni mieszkańców stolicy. Może warto wszystkie siły i środki zaangażowane w SPP skierować na szukanie innych rozwiązań spełniających oczekiwania mieszkańców.	https://www.arc	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefe płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPP należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy. Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia SPPN zostały poprzedzone badaniami dotyczącymi zajętości i rotacji miejsc postojowych. Badania te były prezentowane podczas konsultacji społecznych i wskazują na spełnienie ww. przesłanek do rozszerzenia SPPN. W ramach wprowadzenia SPPN nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.

144	Bliskość portów lotniczych powoduje "porzucanie" na kilkanaście dni aut osób wylatujących na wakacje, a które nie chcą płacić za parkingi lotniskowe - blokowane miejsca uniemożliwiają parkowanie mieszkańcom.	Bardzo przydatne rozwiązanie - szczególnie strefa 52 ze względu na budynki bankowe i zajmowane miejsca postojowe przy budynkach mieszkalnych.	https://www.arc	W założeniu wprowadzenie strefy płatnego parkowania zlikwiduje zjawisko pozostawiania pojazdów przyjezdnych na dłuższy czas.
145	Na całej długości ul. Radomskiej powinno się koszeniem części terenów zielonych (trawnik i krzaki) położonych po prawej stronie jezdni przed blokami I, ok. 1-1,5 m tak aby można było z istniejącego obecnie chodnika wydzielić część umożliwiającą parkowanie prostopadłe pod kątem. Zwiększy to znacznie ilość miejsc parkingowych dla mieszkańców tej ulicy. Parkowanie równoległe jak w projekcie tylko pogorszy istniejącą sytuację. Poszerzenie chodnika ułatwi natomiast komunikację pieszą. Zlikwidowanie kilku obszarów - wysepek z drzewkami zabierającymi niepotrzebnie miejsca do parkowania na istniejących obecnie miejscach parkingowych. Teraz stanowią one jedynie zagrożenie spadających konarów na pojazdy. Na całej długości tej ulicy po lewej stronie jezdni jest już pas zieleni z drzewkami, więc ta drobna ingerencja nie będzie znacząco wpływała na krajobraz.	-	https://www.arc	Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.
146	Chciałbym się dowiedzieć dlaczego w projekcie strefy przewidziano likwidację miejsc postojowych wzdłuż ul. Białobrzeszkiej na wysokości skrzyżowań z ul. Przemyską i ul. Siewerską (skrzyżowania w kształcie litery T), a w strefie płatnego parkowania na rogu I. Kalskiej i Jolejki takie miejsca są wyznaczone wzdłuż owego skrzyżowania? Miejsca do parkowania wzdłuż ul. Białobrzeszkiej nie ograniczają widoczności na skrzyżowaniach w kształcie litery T. W kilku miejscach na ochocie są nawet wyznaczone zatoki parkingowe przy samym przejściu dla pieszych. Z pytanie: Czemu nie ma planowanych pasów przez ul. Białobrzęską na skrzyżowaniach z ul. Przemyską i ul. Siewerską? Tam przecież mieszkańcy przechodzą regularnie przez ul. Białobrzęską, chociażby na przystanek albo w drodze do przedszkola nr. 404. 3 pytanie: Z projektu wynika, że zostanie zlikwidowane miejsce postojowe dla Poczty polskiej na ul. Przemyskiej, gdzie w takim razie przewidziano codzienne postoje i rozładunki przywożonej korespondencji?	-	https://www.arc	Ad 1 Planowane jest wprowadzenie rozwiązań pozwalających utrzymać dotychczasowe miejsca postojowe we wskazanej lokalizacji. Ad 2 Wyznaczenie przejść dla pieszych leży poza zakresem opracowania SPPN. Ad 3 Podstój może odbywać się od strony ul. Białobrzeszkiej. W dotychczasowym miejscu postój pojazdów ogranicza widoczność na przejściu dla pieszych.
147	-	Nie potrzeba poszerzać stref płatnego parkowania, z tego nic nie ma dla mieszkańców i właścicieli mieszkań!	brak lokalizacji	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. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
148	W odniesieniu do ul. Korotyńskiego na odcinku od skrzyżowania z ul. Jasielską w kierunku ul. Żwirki i Wigury (ślepy koniec) Państwa projekt zakłada ustawienie zakazu postoju po stronie przedszkola nr 255 (adresy Korotyńskiego 3 i 5). Na dzień dzisiejszy jest to ok 20 legalnych miejsc parkingowych. Dokładając do tego zmiany w parkowaniu po przeciwnej stronie jezdni (na wysokości Korotyńskiego 4) oraz brak możliwości parkowania (dzisiaj stoją tam samochody nielegalnie) na placu stanowiącym ślepy koniec Korotyńskiego zabrane zostaje ponad 30 miejsc parkingowych, wykorzystywanych w dużej mierze przez mieszkańców. Jest to strata w tej okolicy nie odrobienia. Z tego względu proponuję aby postój na tym odcinku na południowej części ulicy Korotyńskiego zorganizować następująco: 1. Zakaz postoju przy skrzyżowaniu Jasielska/Korotyńskiego może być ustawiony choć szczerze mówiąc wynika on z przepisów ogólnych w odległości do 10 m od przejścia. 2. Dalej od adresu Korotyńskiego 5 w odległości 10m od przejścia dla pieszych proponuję ustawić zakaz postoju (aż do ślepego końca Korotyńskiego) z adnotacją, że nie dotyczy mieszkańców (może być, że posiadających abonament). Dzięki temu my będziemy mogli spokojnie parkować a przyjezdni będą mieli większy wybór wyznaczonych miejsc płatnego parkowania.	-	https://www.arc	Uwzględniono. Projekt nie przewiduje zmniejszenia liczby miejsc postojowych na ul. Korotyńskiego na odcinku od ul. Jasielskiej do ul. Żwirki i Wigury. Parkowanie na placu manewrowym na końcu tej ulicy jest zabronione istniejącym oznakowaniem i w tej kwestii projekt nie przewiduje zmian. Ponadto zaprezentowany projekt zapewnia miejsca postojowe zarówno po północnej stronie ulicy (ogólnodostępne) jak i po południowej stronie ulicy ("zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem).
149	W odniesieniu do ul. Korotyńskiego na odcinku od skrzyżowania z ul. Jasielską w kierunku ul. Żwirki i Wigury (ślepy koniec) Państwa projekt zakłada ustawienie zakazu postoju przy bloku Korotyńskiego 4. Proponuję ustawić zakaz postoju z adnotacją, że nie dotyczy mieszkańców (może być, że posiadających abonament). Dzięki temu my będziemy mogli spokojnie parkować a przyjezdni będą mieli większy wybór wyznaczonych miejsc płatnego parkowania. Tych kilka miejsc jest w tym miejscu bardzo ważne. Powiedziałbym nawet, że każde jedno jest u nas na wagę złota.	-	https://www.arc	Uwzględniono. Projekt zakłada takie rozwiązanie.
150	Zatoka parkingowa w ślepy końcu Korotyńskiego między blokami nr 4 a 6. W planie jest oznaczone 5 miejsc postojowych dla niepełnosprawnych. Do niedawna faktycznie tyle też było, w ostatnim czasie zlikwidowano 4 z nich a przywrócono jedno na ul. Jasielskiej na wysokości nr 50. Szczerze mówiąc te 5 miejsc na Korotyńskiego od miesięcy nie miało ani jednego legalnie parkującego uprawnionego samochodu. Sąsiedzi, którzy wcześniej korzystali z tych miejsc (w szczytowym momencie bardzo krótko) byli to 3 pojazdy, zdecydowanie dłużej utrzymywały się 2) już nie mają samochodów bo zdrowie im nie pozwala albo też już nie żyją. Aktualnie to jedno wyznaczone miejsce stoi wciąż nieużywane. Proszę zatem o zmianę planu i pozostawienie jednego miejsca dla niepełnosprawnych, które będzie pełniło swoistą rezerwę. W naszej okolicy nie ma konieczności wyznaczania tak dużej ilości miejsc dla niepełnosprawnych jak to założono w projekcie.	-	https://www.arc	Uwzględniono. Zaprojektowano zmianę liczby miejsc dla osób niepełnosprawnych zgodnie z obecnym stanem.
151	Dotyczy ul. Pruszkowskiej - na odcinku od Jasielskiej do Żwirki i Wigury. 1. Zatoka parkingowa przy adresie Jasielska 50. Obecnie jest w tym miejscu dopuszczony postój w formie parkowania równoległego. Praktyka pokazuje jednak, że parkowanie odbywa się po skosie. Na chodniku są wymalowane linie (nie wiem kiedy i przez kogo) i wydaje się, że nie utrudnia to ruchu pieszych, pod warunkiem oczywiście, że wszystkie samochody mieszczą się w liniach. Proszę o przeprowadzenie ponownego wymiarowania, być może uda się zachować obecny stan rzeczy. Pozwoli to na zmieszczenie 5 samochodów w tej zatocie. 2. Zatoka parkingowa przy Pruszkowskiej 5 - analogiczna sytuacja. W tym miejscu chodnik jest jeszcze szerszy i nie ma przeszkód aby parkowanie odbywało się jak do tej pory - po skosie. Docelowo proponuję skrócenie postoju TAXI z 5 do 3 miejsc. Więcej taksówek i tak nie korzysta jednocześnie z tego miejsca (zwykle stoją 1-2 taksówki) a miejsca postojowe bardzo przydadzą się do ogólnego użytku.	-	https://www.arc	1. Przeprowadzono ponowne wymiarowanie. Do wyznaczenia parkowania skośnego i pozostawienia min. 2,0 m szerokości chodnika w pasie drogi publicznej brakuje ok. 1,2 m. 2. Przeprowadzono ponowne wymiarowanie. Do wyznaczenia parkowania skośnego i pozostawienia min. 2,0 m szerokości chodnika w pasie drogi publicznej brakuje ok. 1,2m. Część chodnika na wysokości posesji Pruszkowska 5 nie leży w pasie drogi publicznej, a założeniem projektu jest pozostawienie wymaganej przepisami szerokości chodnika w pasie drogi publicznej. Skrócono natomiast postój dla taksówek do proponowanych 3 stanowisk.

152		Do kwestii ogólnych mam dwie uwagi w kwestii abonamentów. W trakcie spotkania online deklarowali Państwo, że strefa na Ochocie będzie zorganizowana według innych reguł niż aktualnie obowiązują w SPPN. W tym zakresie mam 2 uwagi dotyczące abonamentów. Ze względu na fakt, że jest tu trochę rodzin użytkowników samochodów (np. służbowy i prywatny) postuluje o niższe opłaty za drugi pojazd, żeby nie było to 1200 PLN a np. 300 PLN. Drugą kwestią to kwestia osób odwiedzających. Przykładowo, przyjedzie do kogoś w odwiedziny rodzina samochodem. Przy jednym dniu to jeszcze nie jest to wielki problem, koszt myślę, że do przeżycia. Niemniej może jednak byłaby opcja, aby mieszkańcy mieli możliwość wykupienia takiego abonamentu np. na tydzień na konkretne auto kogoś z rodziny, względnie na okaziecia. Można to ograniczyć np. do 4 tygodni w roku.	brak lokalizacji d	Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy. Nie przewiduje się wprowadzania dodatkowych abonamentów dla osób przyjezdnych.
153	W nowym projekcie w tym miejscu zamiast parkingu ma być trawnik? W jakim celu zostaje wprowadzona ta zmiana? Tuz obok został zbudowany nowy blok więc należy się spodziewać, że będzie potrzebnych więcej a nie mniej miejsc w okolicy.	-	https://www.arc	Utworzenie trawnika ma za zadanie zabezpieczyć rejon w odległości 10 m od przejść dla pieszych, w którym parkowanie jest zabronione.
154		Jaki jest merytoryczny argument uzasadniający: - zróżnicowanie kwoty za pierwszy i kolejny samochód w gospodarstwie domowym, - w jakim celu nastąpiło takie zróżnicowanie, - dlaczego gospodarstwa domowe posiadające 2 pojazdy są dyskryminowane w stosunku do tych posiadających jeden? - jak została wyliczona ta kwota 1200 zł, z jakich przesłanek wynika?	brak lokalizacji d	Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
155		Czasem miejsca parkingowe są zajmowane przez samochody, które w jednym miejscu stoją pół roku lub więcej, są niesprawne, może porzucone lub kradzione? Zajmują miejsca niezbędne do codziennego użytku - jaki mają Państwo sposób na ten "proceder"?	brak lokalizacji d	Kompetencje dotyczące porzuconych samochodów pozostają w zakresie służb miejskich, Policji i Straży Miejskiej. Zgłoszenia takich aut można przekazywać za pomocą Centrum Kontakt 19115.
156		Nowa propozycja zakłada zlikwidowanie parunastu miejsc postojowych na placu przed wejściem głównym do budynku wieloklatowego Nowowiejska 28. W tym budynku jest około 100 lokali. Wszyscy parkujący i większość mieszkańców używa i potrzebuje miejsc parkingowych a ich zmniejszenie będzie katastrofą. Duża liczba mieszkańców w tej kamienicy to osoby starsze posiadające samochody i parkowanie koło wejścia jest dla nich ważną sprawą. Czy są jakieś przesłanki prawne (oprócz jedynych które przychodzą mi do głowy - wizualnych) aby te miejsca likwidować? W imieniu większości mieszkańców, także tych starszych, którym ciężiej wziąć udział w konsultacjach bo na żywo aktualnie nie mogą a online nie potrafią, bardzo prosimy o zostawienie możliwości parkowania na tym placu. Dodatkowo często na hall OSIR Nowowiejska odbywają się lokalne wydarzenia (gdy nie ma pandemii) co powoduje że i tak już w tym momencie ciężko jest znaleźć miejsce do zaparkowania. Ich ograniczenie tylko spotęguje problem.	https://www.arc	Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postoju pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
157		Dotyczy obszaru 2, okolice Nowowiejska 28 - kategorycznie sprzeciwiam się proponowanym zmianom tzn. likwidacji miejsc parkingowych przed budynkiem i zmniejszeniu miejsc parkingowych w ramach abonamentu mieszkańca, jestem za pozostawieniem istniejącej sytuacji.	https://www.arc	Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postoju pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
158		Ulica Tarczyńska - wprowadzenie parkowania równoległego w miejsce obecnego ukośnego po stronie zachodniej ulicy na odcinku Daleka - Niemcewiczka spowoduje ubytek ok. 6-8 miejsc postojowych. Przykładem może być parkowanie przed budynkiem Grójecka 19/25 - obecnie samochody parkują prostopadłe co zapewnia 6 miejsc postojowych. Parkowanie równoległe powoduje ubytek 2 miejsc - na projekcie pokazano, że będą 4 miejsca. Generalnie projekt wykazuje, że obecnie zajętość o obszarze Asnyka-Niemcewiczka-Tarczyńska przekracza 100% - z tym, że badania przeprowadzono na przełomie sierpnia i września czyli w okresie wakacji szkolnych i szkół wyższych. Projekt przewiduje zmniejszenie liczby miejsc parkingowych (legalnych) na tych ulicach o około 15 co jest znaczącym ubytkiem w tym obszarze. Obecnie w porze wieczorno-noctnej nie ma tutaj żadnych wolnych miejsc postojowych. Czekiwalnym bardziej rozpręgniętego projektu i wprowadzenia strefy "30".	https://www.arc	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
159		Projekt obejmujący likwidację parkingu znajdującego się przy budynku Nowowiejskiej 28 (na rogu Nowowiejskiej i Krzywickiego) obejmujący ok 15 miejsc parkingowych w żaden sposób nie ułatwi mieszkańcom bieżącego parkowania. Tak samo ograniczenie miejsc z 8 do 4 parkometrów w okolicy. Idea rozszerzenia i zmiany strefy płatnego parkowania jest ułatwieniem życia mieszkańcom. Ja tu żadnego ułatwienia nie widzę. Wprowadzenie w życie proponowanych zmian jedynie utrudni mieszkańcom naszej kamienicy parkowanie, obniży drastycznie wartość mieszkań oraz będzie narażał mieszkańców na dodatkowe koszty, ponieważ nie da się wykluczyć sytuacji, w której mieszkańcy nie znajdą miejsca parkingowego i będą musieli zapłacić za parkowanie (w niektórych przypadkach i tak placąc za abonament aż 1200 zł). Czytając uzasadnienie wprowadzanych zmian ma się wrażenie, że w przypadku naszej kamienicy efekt byłby całkowicie odwrotny od zamierzonego. Dlatego uprzejmie proszę o zweryfikowanie projektu, pozostawienie miejsc parkingowych od frontu budynku oraz liczby parkometrów na 8.	https://www.arc	Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postoju pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkometrów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota została by podzielona na kilka takich obszarów. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
160		We wskazanej lokalizacji jest planowane wyłączenie z użytku parkingu w rejonie ul. Nowowiejskiej/Krzywickiego poprzez montaż słupków zamykających obecny parking. Jako właściciele i mieszkańcy budynku Nowowiejska 28, wyrażam stanowczy sprzeciw wobec projektowanym ograniczeniom. Z parkingu korzystają w zasadzie mieszkańcy budynku i ich goście. Budynek nie dysponuje własnym parkingiem. Liczba miejsc parkingowych w rejonie ul. Nowowiejskiej i Krzywickiego jest bardzo ograniczona. Wyłączenie obecnego parkingu z użytkowania znacząco utrudni funkcjonowanie mieszkańcom budynku, którzy posiadają samochody (i nie tylko im). Parking w tym miejscu istnieje od zawsze. Jako właściciele mieszkań w budynku korzystaliśmy z niego nieprzerwanie od 1933 roku. Zmiany wprowadzane kilkanaście lat temu (słupki od strony linii tramwajowej oraz posadowienie 2 słupków trakcyjnych), już w znacznym stopniu wprowadziły utrudnienia, ograniczając liczbę miejsc parkingowych o połowę.	https://www.arc	Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postoju pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.

	<p>Wprowadzenie kolejnych ograniczeń spowoduje permanentny brak miejsc parkingowych dla mieszkańców. Instalacja projektowanych słupków znacznie wpłynie także na bezpieczeństwo pożarowe, utrudni ewentualny dojazd straży pożarnej i karetek pogotowia. Utrudnienia będą także odczuwalne podczas transportu (przeprowadzki, remonty). Projektowane ograniczenia mogą także wpłynąć na gwałtowny spadek wartości nieruchomości w obrębie budynku. Jestem właścicielem mieszkania w tym budynku od 3 pokoleń. Obserwuję nieustannie wprowadzanie kolejnych bezsensownych ograniczeń (słupkowanie, zakazy parkowania, płatne parkingi itp. przy jednoczesnym wzroście wszelkich opłat). Takie podejście stoi w sprzeczności z deklaracjami kolejnych ekip zasiadających na czele władz miasta stołecznego, według których miały być wprowadzane ułatwienia dla mieszkańców, a nie utrudnienia prowadzące do ograniczeń w codziennym funkcjonowaniu i korzystania z własności. Wobec takiego podejścia nie ma mojej zgody, ani zgody naszej wspólnoty mieszkaniowej. Parking powinien być dostępny na dotychczasowych zasadach lub zostać oddany do wyłącznej dyspozycji Wspólnoty Mieszkaniowej Nowowiejska 28 - istnieją różne możliwości efektywnego wykorzystania tego miejsca - od dzierżawy terenu, przez jego użyczenie, przekazanie w zarząd aż po sprzedaż. Wskazuję także na logiczną nieścisłość powodowaną projektowanymi ograniczeniami, mianowicie obecnie ZDM pobiera opłaty parkingowe za pojazdy pozostawione na tym parkingu (parkometry, abonamenty), wyłączenie parkingu spowoduje brak możliwości pobierania opłat od ok. 15 pojazdów. Takie podejście stanowi przejaw dysfunkcji i nieprawidłowej gospodarki. W związku z powyższym proszę w imieniu swoim oraz sąsiadów o odstąpienie od realizacji projektu, pozostawienie nam do dyspozycji tego skądinąd małego, aczkolwiek bardzo potrzebnego skrawka gruntu lub rozważenie możliwości przeniesienia praw do przedmiotowego pasa na rzecz naszej wspólnoty.</p>			<p>iw.</p>
161	<p>Uwaga dotyczy zmian dla obszaru nr 2 - Filtry oraz placu na narożniku ulic Krzywickiego z Nowowiejską. Zmiany w organizacji parkowania i zmiany w przestrzeni narożnika ul. Krzywickiego i Nowowiejskiej wprowadzą drastyczne ograniczenie miejsc parkingowych dla mieszkańców kamienicy przy ul. Nowowiejskiej 28. Zmniejszenie liczby parkometrów (z 8 do 4 - to jest aż o połowę!) dostępnych przy wykupionym abonamencie mieszkańca znacząco obniża wartość mieszkań i spotęguje problem ze znalezieniem wolnego miejsca parkingowego w pobliżu miejsca zamieszkania. Dodatkowa zmiana w zagospodarowaniu terenu zakładająca likwidację istniejących miejsc parkingowych na placu przylegającym do budynku od ul. Nowowiejskiej spowoduje wręcz dramatyczną sytuację dla mieszkańców. Prognę zwrócić uwagę że Nowowiejska 28 zlokalizowana jest bardzo blisko Dworca Centralnego, szkoły, hali sportowej i biur administracji rządowych oraz powstających w bliskim sąsiedztwie kompleksów biurowych (jak chociażby Varso) - bardzo często już w tym momencie ilość miejsc parkingowych dostępnych dla mieszkańców jest wręcz znikoma, a znalezienie miejsca w pobliżu zdarza się być problematyczne. Bardzo proszę o zweryfikowanie planów oraz pozostawienie istniejącej dostępnej liczby parkometrów (tj.8) oraz o zachowanie miejsc parkingowych od ul. Nowowiejskiej. Zmiany w organizacji parkowania i zmiany w przestrzeni narożnika ul. Krzywickiego i Nowowiejskiej wprowadzą drastyczne ograniczenie miejsc parkingowych dla mieszkańców kamienicy przy ul. Nowowiejskiej 28. Zmniejszenie liczby parkometrów (z 8 do 4 - to jest aż o połowę!) dostępnych przy wykupionym abonamencie mieszkańca znacząco obniża wartość mieszkań i spotęguje problem ze znalezieniem wolnego miejsca parkingowego w pobliżu miejsca zamieszkania. Dodatkowa zmiana w zagospodarowaniu terenu zakładająca likwidację istniejących miejsc parkingowych na placu przylegającym do budynku od ul. Nowowiejskiej spowoduje wręcz dramatyczną sytuację dla mieszkańców. Prognę zwrócić uwagę że Nowowiejska 28 zlokalizowana jest bardzo blisko Dworca Centralnego, szkoły, hali sportowej i biur administracji rządowych oraz powstających w bliskim sąsiedztwie kompleksów biurowych (jak chociażby Varso) - bardzo często już w tym momencie ilość miejsc parkingowych dostępnych dla mieszkańców jest wręcz znikoma, a znalezienie miejsca w pobliżu zdarza się być problematyczne. Bardzo proszę o zweryfikowanie planów oraz pozostawienie istniejącej dostępnej liczby parkometrów (tj.8) oraz o zachowanie miejsc parkingowych od ul. Nowowiejskiej.</p>		<p>https://www.az</p>	<p>Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postoju pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
162	<p>Wprowadzenie strefy w tej lokalizacji mija się z celem. Miejsce nie przybędzie, gdyż 99% samochodów to samochody osób tu mieszkających. Likwidacja miejsc = mniej miejsc = niezadowolenie mieszkańców</p>		<p>https://www.az</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. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.</p>
163	<p>Chciałabym zgłosić sprzeciw wobec planów likwidacji zatoczki parkingowej przed budynkiem o adresie Nowowiejska 28 oraz miejsc parkingowych tamże. Mieszkam w kamienicy pod tym adresem i parkuję samochód w przedmiotowej zatoczce lub wzdłuż ulicy Krzywickiego (w kierunku do Koszykowej). W kamienicy mieszka nas 100 rodzin. Są ludzie starsi, którzy ciągle korzystają z samochodów. W ostatnich latach wprowadziło się do nas również dużo młodych osób, rodzin z dziećmi. Samochodów jest sporo, niektóre rodziny dysponują dwoma - widzę, jak mamy wożą małe dzieci codziennie rano do przedszkola czy do szkoły. Nawet jeśli założymy, że jest tu około 50% rodzin posiadających samochody to jest to około 50-60 aut, które muszą gdzieś zaparkować. W dniach gdy w szkole na Nowowiejskiej jest zebranie - w zatoczce i wzdłuż ulicy brak miejsc. W dniach gdy w Szkole Biznesu PW jest zjazd - sytuacja wygląda jeszcze gorzej. Mieszkańcy właściwie jeśli wyjadą w ciągu dnia, to nie mają po co wracać do późnej nocy. Jeśli zlikwidowaniu ulegnie parking w zatoczce, taka decyzja odbierze nam około 15 - 20 miejsc. Zatoczka jest wykonana w kamieniu, wygląda jak z czasów gdy powstała kamienica - bardzo pasuje do otoczenia. Jest bardzo potrzebna mieszkańcom, zwykle całkowicie przez nich zajęta (przejedni parkują wzdłuż ulicy Krzywickiego). Jeśli Likwidacji lub ograniczeniu ulegnie ilość miejsc postojowych wzdłuż ulicy Krzywickiego - nie będziemy mieli po prostu zupełnie gdzie zaparkować. Pięćcie Państwo w swoim programie "coraz lepsza Ochota" a na stronie ZDM znalazłam takie oto pierwsze zdanie w tym temacie: "Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności". Otóż jeśli ma nam się mieszkać coraz lepiej a strefa - ma nam służyć i chronić nasze potrzeby a nie odstraszać nas od wjazdu z tym miejscem i tą dzielnicą swoich prywatnych planów życiowych i mieszkaniowych - uprzejmie proszę i zdecydowanie sugeruję pozostawienie zatoczki parkingowej i miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Krzywickiego w obecnym kształcie i w obecnej ilości dostępnych w obu tych obszarach miejsc do parkowania aut przez mieszkańców kamienicy przy ulicy Nowowiejskiej 28.</p>		<p>https://www.az</p>	<p>Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postoju pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>

164	<p>Zdecydowanie protestuję przeciwko utworzeniu strefy płatnego parkowania na Ochocie i ZLIKWIDOWANIA MIEJSC DO PARKOWANIA PRZY ULICY DOROTOWSKIEJ I RADOMSKIEJ. Obecnie bardzo trudno o znalezienie miejsca parkingowego! Ktoś podejmuje decyzje za mieszkańców zupełnie nie zorientowany i nie będący mieszkańcem Ochoty a nastawienie na ekologię i zieleni odbiera mu rozum i myślenie. Pewnie sam nie posiada samochodu, bo nie jest zdolny do tego, żeby zrobić prawo jazdy albo mieszka w apartamentowcu i ma parking podziemny. Ochota jest dzielnicą zieloną. Nie można pozabawiać mieszkańców udogodnień życia codziennego w postaci parkingu. Czy mamy parkować swoje samochody na parkingu na Okęciu. Do tego chcecie doprowadzić? Jak zostały w sąsiedztwie wybudowane dwa duże domy (Rokosowska i Bitwy Warszawskiej na istniejącym podwórku) nikomu to nie przeszkadzało, że tyle zieleni zlikwidowano. Dlaczego nie bierze się pod uwagę jakości życia mieszkańców tylko chore pomysły nawiedzonych ludzi. Trawnik wzdłuż ulicy Dorotowskiej istnieje i taki wystarczy. Jest jeszcze całkiem duży plac na Baśniowej, spory plac z zielenią na Rokosowskiej oraz przedszkole z zielenią, duże trawniki z kasztanami na Baśniowej. Liczę na zdrowe podejście do tematu. Może ktoś, kto ma podjąć decyzję obejrzy dokładnie na żywo teren a nie tylko rysunki na projekcie. My tu żyjemy i mieszkamy i powinniśmy mieć największą do powiedzenia. Nie może tak być, że urzędnicy i czyjeś chore pomysły stoją nad mieszkańcem placującym podatki na dzielnicę i za jego pieniądze realizuje się takie durne pomysły. I nadmienię, że mieszkam tu od 60 lat.</p>	<p>Jestem przeciwna strefie parkowania na Ochocie.</p>	<p>https://www.ard</p>	<p>Ad 1 Zgodnie z przepisami parkowanie pojazdów na skrzyżowaniu jest zabronione. Przeanalizujemy możliwość wprowadzenia rozwiązań zachowujących jak najwięcej miejsc postojowych w rejonie skrzyżowania ul. Dorotowskiej i Baśniowej. Ad 2 Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.</p>
165	<p>Przed budynkiem Sanocka 1/3 zaplanowano (o ile dobrze odczytuję oznaczenia na mapie) miejsca do parkowania równoległego wzdłuż jezdni. W tej chwili na krótkim odcinku pomiędzy kopertami (bezpłatnie przy wejściu do budynku Sanocka 1/3) a drzewem (patrząc w kierunku Żłobka nr 9) stoi 9 samochodów osobowych. W przypadku przesunięcia kopert dla niepełnosprawnych i zastosowania parkowania równoległego do jezdni w tym samym miejscu (nie licząc pojazdów dla niepełnosprawnych) zmieszczą się pewnie 2-3 samochody osobowe. Po likwidacji białej koperty przed wejściem do budynku zabraknie również miejsca na krótki postój dla dostaw, kurierów czy karetek. Czy jest możliwość wyznaczenia miejsc parkingowych w taki sposób, by parkowanie przed budynkiem Sanocka 1/3 przeznaczone było dla większej liczby samochodów czyli najlepiej prostopadłe do jezdni, tak jak jest to dotychczas? Chodzi tak naprawdę o teren pomiędzy wjazdem na parking na tyłach pawilonów przy ul. Pruszkowskiej 4D a budynkiem Żłobka przy ul. Sanockiej 7. Ewentualnie już nawet parkowanie ukośne zapewni większą ilość miejsc parkingowych. Pragnę zauważyć, że teren ten w założeniu miał służyć jako miejsce parkingowe przede wszystkim dla mieszkańców budynku Sanocka 1/3 a wykorzystywany jest również dla osób dowożących dzieci do Żłobka nr 9, dla klientów pawilonów przy ul. Pruszkowskiej 4D (w tym Biedronki) czy nawet rodziców odwożących dzieci do SP nr 10 przy ul. Jasielskiej 49/53. W przypadku parkowania równoległego do jezdni miejsc parkingowych nie starczy dla mieszkańców, nie wspominając już o pozostałych korzystających. Jakże jest uzasadnienie takiego projektu jak przedstawiony do konsultacji?</p>	<p>-</p>	<p>https://www.ard</p>	<p>Obecnie parkowanie na ul. Sanockiej w rejonie posesji nr 1/3 odbywa się na terenie poza pasem drogowym w sposób niezgodny z przepisami. Pojazdy parkujące w tym miejscu przejeżdżają przez chodnik co jest jednocześnie niezgodne z przepisami i niebezpieczne dla pieszych. Projekt zakłada wyznaczenie miejsc postojowych równoległych, umieszczonych w pasie drogi publicznej.</p>
166	<p>Jako mieszkanka tej dzielnicy uważam, że strefa płatnego parkowania na Ochocie nie jest potrzebna, bo zawsze jakieś miejsce się znajdzie. Wprowadzenie jej przy Korotyńskiego czy Włodarzewskiej spowoduje że kierowcy będą zajmować nasze bezpłatne miejsca na parkingach osiedlowych, które nie podlegają pod miasto. Efekt będzie taki, że będę szukać miejsc po ulicach zamiast pod własnym blokiem. Jeśli już to stała opłata dla mieszkańca powinna obejmować całą dzielnicę, a nie wybrany fragment dzielnicy bo po drugiej stronie Grójeckiej będę musiała już normalnie płacić.</p>	<p>-</p>	<p>https://www.ard</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. Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawanego przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najmówców lokalni użytkownicy. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zaważenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.</p>
167	<p>Zupełnie nie widzę potrzeby wprowadzania SPPN na Ochocie. W znaczącym rejonie w ciągu dnia nie przybywa aż tyle aut przyjezdnych. Mieszkańcy w ciągu dnia wyjeżdżają do pracy, na ich miejsce przyjeżdżają osoby przyjezdne, po południu ta sytuacja się odwraca, przyjezdni odjeżdżają, tubylcy wracają do swoich domów, na zwolnione przez przyjezdnych miejsca. Trzeba by pomyśleć o zorganizowaniu większej ilości miejsc dla mieszkańców niż ich jeszcze kasowanie. Kasujecie wszystkie miejsca wzdłuż bloku moldawska 5. Kasujecie na okińskiego, baleya. Nie pomoże to mieszkańcom w parkowaniu. Miejsc już teraz jest zbyt mało. Przyjeżdżając wieczorem do domu, szczególnie w niedzielę wieczór (wtedy raczej nie ma żadnych przyjezdnych, są tylko tubylcy), cudem jest znalezienie miejsca postojowego w okolicy.</p>	<p>-</p>	<p>https://www.ard</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. Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
168	<p>Konieczne są parkometry na ulicy Baleya.</p>	<p>-</p>	<p>https://www.ard</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</p>
169	<p>-</p>	<p>Nie zgadzam się na zmniejszenie ilości miejsc parkingowych. Usunięcie miejsca należy zrekompensować nowymi. Bilans powinien być dodatni. Obecnie wszędzie brak miejsc parkingowych.</p>	<p>brak lokalizacji</p>	<p>Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>

170	Możliwość wyboru parkomatów w odległości do 150 metrów powoduje, że wybór obszaru do parkowania będzie prawie niemożliwy. Problemem będzie zaparkowanie jednego samochodu a co dopiero próba zaparkowania dwóch samochodów, a jednak większość wielodzietnych rodzin posiada więcej niż jeden samochód. W znaczącym obszarze (nie licząc momentów, w których odbywają się przedstawienia w Och Teatrze), parkują głównie mieszkańcy. Likwidacja ilości miejsc parkingowych czy też stawianie słupków w miejscach gdzie dotychczas można było zaparkować będzie skutkowało tym, że osoba, której będzie przysługiwał ten obszar nie będzie w stanie zaparkować bo miejsc będzie mniej niż dotychczas a samochodów nie ubędzie. Według Państwa propozycji na ulicy Winnickiej i Wolnej Wszelchnicy zabieranych jest mnóstwo miejsc parkingowych. Zapoznałam się z prezentacją, która odbyła się na kanale YT i nie zgadzam się z tym co Państwo przedstawili w temacie zaznaczonego obszaru. Niezależnie od dnia tygodnia i godziny zazwyczaj wszystkie miejsca są zajęte. W dzień po prostu ludzie parkują tam gdzie pozwala im na to jakakolwiek przestrzeń bo przybywa samochodów należących do studentów przyjeżdżających na wydział. Ten obszar jest zajęty głównie przez mieszkańców i zabierając miejsca parkingowe będzie niemożliwe zaparkowanie nawet w dalszej okolicy czy to w godzinach porannych czy też wieczornych. Przypnęłam, że w dzień czasami jest łatwiej zaparkować bo samochody się rotują a wieczorem jest już z tym teraz duży problem, który się po Państwa zmianach pogłębi. W momencie wspomnianych wyżej, odbywających się przedstawień w Och Teatrze zaparkowanie w swoim obszarze (150m) będzie niemożliwe, ponieważ Och- Teatr nie posiada swojego parkingu więc osoby przyjeżdżające do Teatru będą zostawiały samochody w najbliższej okolicy, tak jak robione jest to dotychczas i płatny parking nie spowoduje tego, że zrezygnują z komunikacji samochodem. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania w tym obszarze w żaden sposób nie ułatwi mi znalezienie miejsca parkingowego. Jeśli już w jakimkolwiek kształcie ma zostać wprowadzona SPP to niech chociaż mieszkańcy mają możliwość zaparkować samochód w większej odległości niż 150m.	Jestem przeciwko wprowadzaniu strefy płatnego parkowania na Ochocie. Zdecydowana większość dzielnicy nie jest obszarem biurowym dlatego też argument, że SPP ma pomóc mieszkańcom i ograniczyć parkowanie osób przyjeżdżających jest argumentem nie mającym poparcia w rzeczywistości. W zdecydowanej większości pojazdy parkujące w tej dzielnicy są to pojazdy mieszkańców więc wprowadzanie SPP przy wyborze parkomatów do 150m jest po prostu utrudnieniem dla osób posiadających samochody, ponieważ miejsca parkingowe zostają usuwane a liczba samochodów się nie zmniejsza. Zgodnie z Państwa prezentacją na terenie Ochoty zniknie mnóstwo miejsc parkingowych co się miało z argumentem ułatwienia parkowania mieszkańcom. W żaden sposób nie dają Państwo alternatywy za "zabrane miejsca" a tak jak już zostało wspomniane liczba samochodów się nie zmniejszy, ponieważ Stara Ochota głównie należy do mieszkańców a przyjezdnych jest o wiele mniej.	https://www.arc	Ad 1 ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Ad 2 Uwzględniono, na ul. Winnickiej wyznaczono parkowanie w miejscach gdzie warunki terenowe zezwalały na to, w miejscach gdzie terenu było mało proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Ad 3 Wprowadzenie SPP na na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.
171	-	Rozważałem za i przeciw. Za - to, że mniej chętnie będą parkować przyjezdni i to jest jakiś plus dla mieszkańców. Minusów jest według mojej oceny więcej. Wystarczy zastanowić się, czy tak samo chętnie będą odwiedzać np. zmechanizowane dzieć swoich rodziców, osoba świadcząca usługę mieszkańcowi niewątpliwie doliczy całodienne parkowanie do rachunku (remont mieszkania), ekipa sprząająca posesję, naprawa czegośkolwiek w rejonie płatnego parkowania będzie droższa. Przypuszczeń można snuć więcej. Zakupy w sklepach, korzystanie z usług, wizyty przyjaciół, co z osobami wynajmującymi mieszkania. To może mieć całkiem słuszne rozwiązanie w obrębie obiektów zabrykowych, ścisłego centrum miasta, ale tu w moim odczuciu już nie. Warto pomyśleć o przedsięwzięciach żyjących również z ludzi przyjezdnych z innych dzielnic, również iz okolic Warszawy. Z tego są również jakieś dochody dla ludzi i dzielnicy. Reasumując - parkowanie w ścisłym centrum jest w moim odczuciu nie takim złym pomysłem, już w innych miejscach to nie. Lepszym rozwiązaniem byłoby utworzenie w miarę niedrogich parkingów.	brak lokalizacji d	Wprowadzenie SPP na na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Osoby potrzebujące załatwić sprawę w obrębie SPP na powinny wnieść stosowną opłatę lub korzystać z miejsc postojowych poza drogami publicznymi (np. na terenie posesji).
172	Nie ma potrzeby rozszerzania strefy płatnego parkowania na teren ul. Włodarzewskiej i okolic Parku Szcześliwskiego. Obszar ten jest głównie terenem mieszkalnym, nie ma tam wiele osób przyjezdnych np do biur. Dlatego wprowadzenie takiej strefy spowoduje, więcej problemów wśród mieszkańców niż przyniesie dla nich korzyści.	Nie ma potrzeby rozszerzania SPP na Ochocie.	https://www.arc	Wprowadzenie SPP na na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoiu w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
173	Na terenie Szcześliwic nie ma potrzeby SPP. Strefa powoduje tylko większy stres u mieszkańców i ich gości.	Nie należy zwiększać strefy SPP na Ochocie!	https://www.arc	Wprowadzenie SPP na na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.
174	Na ul. Korotyńskiego i w okolicach jest wystarczająco dużo miejsc parkingowych. Nie powinno być strefy płatnego parkowania.	Strefa płatnego parkowania nie jest dobra dla mieszkańców, generuje tylko problemy.	https://www.arc	Wprowadzenie SPP na na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.
175	Nie chcę, żeby była tutaj strefa płatnego parkowania.	SPP= problemy mieszkańców, zysk tylko dla budżetu miasta! Nie zgadzamy się na to.	https://www.arc	Wprowadzenie SPP na na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.
176	Nie dla strefy na ulicy Dickensia i w okolicy.	Nie zgadzam się na powiększenie strefy płatnego parkowania na Ochocie.	https://www.arc	Wprowadzenie SPP na na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.
177	W znaczącym miejscu, proszę o rozważenie wprowadzenia "mini - trawnika" zamiast wygrodzienia słupkami lub zastosowanie donic zamiast słupków. Proszę o rozważenie zastąpienia wygrodzienia słupkami na rzec wygrodzienia za pomocą np. donic z kwiatami (może żywopłotu) np. róg Radomskiej z Grójecką wzdłuż Radomskiej po południowej stronie, Białoobrzeka od Kopińskiej do Lelechowskiej lub inne "zielone" rozwiązania (do Państwa decyzji, jako specjalistów).	-	https://www.arc	Uwzględniono, w rozwiązaniu docelowym wprowadzono trawnik przy ul. Grójeckiej przed wjazdem w ul. Radomską. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, stojaki rowerowe, ławki, itp.
178	Przyznanie prawa do parkowania dla mieszkańców 1-szej strefy na ulicze Miecznikowa. Uzasadnienie: Strefa 1-sza jest bardzo obciążona, czasami w nocy w sytuacjach zupełnej niemożności fizycznego znalezienia jakiegokolwiek miejsca na ul. Uniwersyteckiej, awaryjnie parkuje się na Miecznikowa, jest to kontynuacja zwoyczaj który i tak istnieje. W nocy na parkingu na Miecznikowa jest trochę wolnych miejsc (20-30%), co jest dowodem na to, że mieszkańcy Grójeckiej z niego na pewno nie korzystają. Natomiast Wydział Chemii parkuje tam tylko w dzień. Dla mieszkańców ul. Korzenowskięgo, koniec ul. Miecznikowa w części przy parku to 5 minut, piechota (400m) przez park. Złożony wniosek, jest doartykułowaniem pomysłu, który zgłosiłem (parkowania w pasie Żwirki i Wigury dla 1-szej i dla 2-giej strefy) który, zyskał wstępną akceptację Pana inż. Michala Lejka, na telekonferencji Zoom dotyczącej 3-ciej strefy.	-	https://www.arc	ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Granice obszarów nie zostały jeszcze rozstrzygnięte. Rozważymy postuluowaną korektę.
179	-	Mam męża niepełnosprawnego. Na moją prośbę wyznaczono miejsce dla osób niepełnosprawnych w pobliżu mojego bloku (ul. Balcya 7). Niestety niezbyt często udaje mi się z tego miejsca skorzystać gdyż w ciągu dnia parkują tam osoby przyjezdne, a do lekarza jeżdżę z mężem tylko w ciągu dnia, a nie wieczorem, kiedy miejsce jest wolne, bo urzędnicy z pobliskich biur pojechali do domu. Bardzo serdecznie popieram projekt strefy parkowania płatnego na naszym osiedlu.	brak lokalizacji d	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.

180	<p>Zgłaszam wniosek o wykonanie w pasie drogowym parkingu dla jednośladow. (w pasie drogowym ul. Filtrowej poczynając od ul. Górnickiego do osi widokowej Parku wielkopolskiego, z pozostawieniem 6 m przerwy na widok na os. parku, a następnie z kontynuacją miejsc dla jednośladow do wysokości ul. Łęczyskiej). Kwartal ulic Zimorowicza, Daryszka, Górnickiego, Filtrowa jest bardzo obciążony. Kilku osobom w ostatnich kilku latach odejmowano z niego miejsca parkingowe, dołożyło to dodatkowych i tak już niemałych trudności dla mieszkańców których słusznie można powiedzieć że część jest wiekowych. Brak wiat w wysokich budynkach na Filtrowej i ostatnie i przedostatnie skasowanie kilkunastu istniejących przed nimi miejsc, uczyniło życie jeszcze bardziej uciążliwym dla tej grupy ludzi. Na ul. Kromera która obsługuje teraz domy na Filtrowej, obłożenie miejsc sięga 167% chyba to nr 1 na całej Ochocie. Pewną część miejsc dla samochodów w tym kwartale zajmują motocykle, czy skutery, nierazko firm świadczących komercyjnie usługi skuter-sharingu. Czasami parkują one w ten sposób, że bezsensownie blokują wykorzystanie miejsca dla mieszkańców. Oceniam, że odciążenie kwadratu ulic z pewnej części jednośladow, pozwoliło by na zwrócenie 3-ech czy 4-ech miejsc mieszkańcom, naprawde bardzo trudnego obszaru. Klimat paryski który tak ładnie został zrobiony przy Parku, właśnie byłby dopełniony przez parking dla jednośladow (dokładnie tak jest w Paryżu właśnie). W trakcie konsultacji przez Zoom dla strefy 2-giej złożyłem wniosek dla wykonania tam regularnego parkingu dla samochodów, co spotkało się z pewnym oporem jednej z mieszkanki, która jak się okazało później była inicjatorką zazielenienia tego miejsca. Składany teraz wniosek zupełnie nie ingeruje w teren parku. Parking dla jednośladow proponowany jest w pasie drogowym ul. Filtrowej, a nie parku I jak podkreślam byłby dopełnieniem "paryskości" tego miejsca. Minimalne wężenie ul. Filtrowej na tym odcinku, (i tak pozostało by dużo szerszej, niż na odcinku gdzie się wysokie domy) może by się odbiło pozytywnie na prędkości samochodów niektórych dostawców, którzy stojąc na Filtrowej na światłach z ul. Raszynska, zauważając szeroka przestrzeń Filtrowej koło parku "dają w tarę" i stwarzają zagrożenie dla wyjeżdżających z ul. Orzechowskiej lub Solariego, których to sytuacji, nie raz doświadczyłem. Parking WYŁĄCZNIE DLA JEDNOŚLADÓW jest wsparciem dla programu zrównoważonego transportu w Warszawie.</p>		https://www.arc	Nie przewiduje się specjalnych miejsc tylko dla jednośladow - mogą one parkować na ogólnodostępnych miejscach postojowych.
181	<p>Usunięcie parkingu przy skrzyżowaniu ul. Dorotowskiej z Baśniową (obok boiska) spowoduje likwidację ponad 20 miejsc parkingowych. W/w lokalizacja nie powoduje żadnego ograniczenia widoczności na skrzyżowaniu ani utrudnień w ruchu drogowym i jest optymalnym wykorzystaniem tego miejsca, ze względu na bliskość Placu Baśniowego (miejsca rekreacyjnego dla osób z całej dzielnicy i zlokalizowanych tu punktów usługowych i sklepów: Szkoła Tańca, Szkoła Językowa, Fryzjer, Harcówka, PIK, filia MDK, TPD i planowany WUM, sklepy ortopedyczne, pobliska Szkoła podstawowa i Przedszkola, jak również inne). Bardzo proszę o wzięcie pod uwagę potrzeb mieszkańców i osób przyjeżdżających i nie likwidowanie tych miejsc parkingowych.</p>	Ze względu na specyfikę niektórych rejonów Ochoty (np. okolice skwerów, zieleńców, parków otoczonych wysokimi budynkami z dużą ilością mieszkańców oraz duże obszary zajęte przez podwórka / drogi wewnętrzne o statusie nieuregulowanym w planie strefy płatnego parkowania) poprosiłbym o pochylenie się nad możliwością jak największego powiększenia promienia dostępnych parkomatów. Zaproponowane 150 metrów od miejsca zamieszkania w niektórych lokalizacjach (np. Plac Baśniowy) drastycznie ograniczy wybór i dostępność miejsc do parkowania w ramach abonamentu, ze szkodą dla mieszkańców.	https://www.arc	Ad 1 Zgodnie z przepisami parkowanie pojazdów na skrzyżowaniu jest zabronione. Przeanalizujemy możliwość wprowadzenia rozwiązań zachowujących jak najwięcej miejsc postojowych w rejonie skrzyżowania ul. Dorotowskiej i Baśniowej. Ad 2 ZDM przedstawi Radzie m. st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
182	<p>Poproszę o pozostawienie miejsc w tej lokalizacji. Ich usunięcie spowoduje utratę ponad 12 miejsc parkingowych. Proszę o rozważenie wprowadzenia np ruchu jednokierunkowego na tym fragmencie (lub całej długości) ul. Czeszochowskiej, co pozwoli na wykorzystanie części jezdni na miejsca parkingowe przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika po obu stronach. Gdy wprowadzi się ruch jednostronny na Czeszochowskiej na odcinku między Białobrzeską a Dorotowską (ruch w stronę Białobrzeską) - to uratujemy kolejne miejsca w rejonie skrzyżowania Dorotowskiej (już zaplanowanej jako jednokierunkowa od Rokosowskiej w stronę Czeszochowskiej) i Czeszochowskiej. Możliwym rozwiązaniem jest ponadto wyznaczenie ciągu ulic Rokosowska -> Dorotowska -> Czeszochowska jako Strefy Zamieszkania (D-40) i likwidacja przejść dla pieszych, zamienionych na wymliesienia, jak np. w połowie ulicy Baśniowej</p>		https://www.arc	Wyznaczenie miejsc w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowania byłoby wbrew przepisom. Wprowadzono możliwość parkowania tylko dla mieszkańców, proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie strefy zamieszkania wiązało się z likwidacją chodników i jezdni. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest przewidziana taka przebudowa ulicy.
183	<p>Po prawej stronie ulicy Jasielskiej (patrząc w kierunku Starej Ochoty) przydałby się płatek uniemożliwiający "parkowanie" na trawniku, takie zabezpieczenia przed potologicznym parkowaniem przydałyby się w innych miejscach Warszawy.</p>		https://www.arc	Uwaga na temat wygrodzeń znajduje się poza zakresem opracowania SPPN.
184	<p>Uwaga dotyczy zmniejszenia ilości miejsc parkingowych o ok. 10% na ulicy Rokosowskiej (pomiędzy Dorotowską i Białobrzeską). Dwa pytania do fragmentu gdzie przewidziano 4 miejsca parkingowe i garb zwalniający (na wysokości środkowej części podwórka ograniczonego drogą wewnętrzną do budynków Rokosowska 2, Rokosowska 4 i Białobrzaska 30): https://www.google.com/maps/@52.2138486,20.9752578,3a,75y,353.26h,78.23t/data=!3m6!1e1!3m4!1sg4JGhtTgBQKSDb9uH7aqw!2e0!7!16384!8!8192 1) na projekcie nie ma przewidzianego miejsca na pojemniki na śmieci segregowane typu dzwony, proszę o ich uwzględnienie 2) dlaczego nie uwzględniono tam około 4 dodatkowych miejsc, które można wygospodarować w zgodzie z przepisami (na planie są 4, w rzeczywistości jest miejsce dla ok. 8 samochodów oraz 3 pojemników na śmieci)</p>		https://www.arc	W wersji docelowej w rejonie posesji Rokosowska 4 zlokalizowano dodatkowe miejsca do parkowania skośnego oraz miejsca dla mieszkańców oznakowane znakiem zakazu postoiu z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
185	<p>Na skrzyżowaniu Moldawskiej z Raclawicką, na wyjeździe z podporządkowanej Moldawskiej za przejściem także przydałoby się słupki, ponieważ cały narożnik skrzyżowania jest odstawiony samochodami, co zmniejsza bezpieczeństwo pieszych na przejściu, uczestników ruchu kołowego, ale także pieszych na chodniku, ponieważ po nim manewrują samochody.</p>		https://www.arc	Uwzględniono - wprowadzono słupki.
186	<p>Na wyjeździe z drogi wewnętrznej i przed parkingiem po stronie apteki chodnik zastawiają samochody, także zmniejszając widoczność, ale także manewrując po chodniku dla pieszych. Przydałyby się tam słupki albo płotek.</p>		https://www.arc	Uwzględniono. Projekt przewiduje umieszczenie słupków we wskazanym miejscu jednak jedynie w garnicach pasa drogowego drogi publicznej. Umieszczenie tego typu elementów na drodze wewnętrznej jest poza zakresem projektu i leży w gestii zarządcy tego terenu.
187	<p>Na skrzyżowaniu Sąchockiej z Raclawicką przed przejściem dla pieszych od ulicy Sąchockiej parkują samochody, które tym samym zasłaniają widok osób wchodzących na przejście, co jest skrajnie niebezpieczne, może pomógłby zasadzenie tam trawnika i ogrodzenie go płotkiem. Zresztą takowe rozwiązanie przydałoby się z na każdym narożniku tego skrzyżowania (co niby jest zaznaczone w planie jednak trawnik nie jest tam zabezpieczony żadnymi barierami przeciw najechaniu).</p>		https://www.arc	Uwzględniono. Projekt przewiduje uniemożliwienie parkowania w odległości 10 m od skrzyżowania ulic Sąchockiej i Raclawickiej, gdzie zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym parkowanie jest zabronione. Decyzja dotycząca ewentualnego umieszczenia wygrodzeń na trawnikach leży w gestii zarządcy drogi.
188	<p>Na Pawińskiego między Pruszkowską, a Dickensa po prawej stronie patrząc w kierunku Banacha, jest zatoka do parkowania. Kierowcy parkują jednak nie równolegle, ale prostopadle zajmując praktycznie cały chodnik, co uniemożliwi przejście. Konieczne wydaje się tam słupkowanie tego miejsca albo barierki jak przy roślinności. Miejsce jest niebezpieczne i nieprzyjazne pieszym, nie wspominając osoby na wózkach etc.</p>		https://www.arc	Projekt przewiduje umieszczenie we wskazanym miejscu znaku B-36 z tabliczką "Nie dotyczy zatok".

189	To nie jest projekt chroniący potrzeby lokalnej społeczności, a wręcz odwrotnie. Zmniejsza on znacznie liczbę miejsc umożliwiających parkowanie aut. Już dziś w czasie weekendu bardzo trudno znaleźć miejsce, a wtedy liczby parkującej osoby przyjeżdżające do pracy. Wprowadzone zmiany dotyczące sposobu parkowania oraz liczby miejsc spowodują że zaparkowanie samochodu będzie ograniczono z cudem. Rakowiec nie ma żadnych parkingów, wszyscy parkują na ulicy. Jedynie nowe bloki mają parkingi podziemne, a jest ich tylko kilka. mieszkańcom starych bloków skutecznie zostanie utrudnione życie.	jest to kolejny kretynski pomysł, najpierw została cała dzielnica obstawiona słupkami, które skutecznie utrudniają dojazd, a teraz skasowanie dziesiątek miejsc parkingowych!!!! To nie jest troska o mieszkańców. Najpierw trzeba myśleć a potem wydawać nasze pieniądze. Placę o 40lat podatki w Warszawie i ubolewam nad takim szaszaniem pieniędzmi.	https://www.arc	Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie jest planowane "skasowanie dziesiątek miejsc postojowych". Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2.5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
190	Mam nadzieję, że SPPN na Ochocie wejdzie w życie jak najszybciej. Szczególnie rejon ul. Harfowej jest mi bliski. Przedstawiony projekt popieram. Będę wdzięczny za 2 informacje: 1. Czy faktycznie Harfowa od skrzyżowania z Lutniową będzie jednokierunkowa w stronę Włodarzewskiej? Czy to oznacza, że nie będzie wtedy jeździł 208, gdy już ruszy drugi kierunek linii autobusowej? Jeśli tak, to bardzo się cieszę i popieram, podobnie jak większość mieszkańców bloku Harfowa 4. Autobus nie będzie nam jeździł pod oknami. 2. Czy jest szansa, żeby zagrozić słupkami zadrzewiony trójkąt zieleni u zbiegu Harfowej i Lutniowej? Jest on obecnie wykorzystywany jako złomowisko samochodów, z których wyciekają różne chemikalia, przez warsztat znajdujący się przy Harfowej 3. Mimo wielu pism wysłanych do Ratusza przez sąsiadów, ten problem wciąż pozostaje nierozwiązany. Może dzięki Państwu (i tej wiadomości) uda się ucywilizować ten skrawek zieleni, której jest coraz mniej na Ochocie.	-	https://www.arc	Ad 1: Przebudowa ul. Harfowej zostanie zrealizowana według projektu przygotowanego przez Urząd Dzielnicy. Ad 2: Wskazany teren nie jest drogą publiczną i jest poza zakresem opracowania.
191	-	Zdecydowane NIE dla projektu rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Ochocie. Rozszerzenie strefy nie ułatwi parkowania, gdyż podobnie jak to miało miejsce np. na Starej Ochocie, znacznemu zmniejszeniu ulega dotychczasowa liczba miejsc parkingowych. Wieczorem będzie więc jeszcze trudniej znaleźć wolne miejsce pod domem. Na Starej Ochocie mieszkańcy chcieli płatnej strefy, a po jej wprowadzeniu, gdy zobaczyli skutek, chcieli jej odwołać.	brak lokalizacji	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.
192	-	Popieram projekt. Ta inicjatywa powinna być zrealizowana już dawno. Znalazienie miejsca do parkowania w okolicy Starej Ochoty graniczy z cudem.	brak lokalizacji	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
193	-	Z lektury wpisów w mediach społecznościowych mieszkańców już istniejących stref wynika wniosek, że wydawanych jest nawet więcej abonamentów, niż istniejących wolnych miejsc. W rezultacie mieszkańcy muszą parkować poza strefami wybranych parkomatów i płacić za parkowanie wg cennika parkowania. To autentyczny skandal. Ponadto: inna jest specyfika parkowania w centrum, gdzie ludzie DOJEŻDŻAJĄ do pracy/usług/handlu/teatrów/kino/itd., a inna poza centrum, gdzie ludzie NOCują. Miasto NIE BUDUJE PARKINGÓW KOMUNALNYCH, a LIKWIDUJE istniejące, na przykład: 4 lata temu z powodu rzekomego rozpoczęcia budowy ulicy zlikwidowano 2 parkingi przy ul. Sądockiej i Bohdanowicza. A nowej ulicy nadal się nie buduje. Dlaczego miasto "lekka ręką" przesłuduje mieszkańców, zamiast im pomagać?	brak lokalizacji	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. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańców. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
194	Przy okazji zmiany oznakowania związanego z powstaniem SPPN - prośba o wymalowanie pasa do skrętu w lewo i pasa do jazdy prosto/prawo. Proste dodanie oznaczenia rozjaśni sytuację – zgodnie z zasadą, że infrastruktura powinna być przejrzysta i dostosowana do najsłabszego ognia. Wylot Skarżyńskiego jest dwupasmowy ale bardzo kierowców (zwłaszcza nie-mieszkańców) myli obecność parkingu przy budach Dickensa 14 i ustawiają się na prawym pasie celem skrętu w lewo (traktując ten odcinek dwukierunkowo) - niezgodnie z przepisami. Powoduje to często zablokowanie wyjazdu z ulicy - gdyż w lewo często czeka się na wjazd w korek - a w tej sytuacji kierowcy nie mogą pojechać też w prawo czy prosto..	-	https://www.arc	Uwaga dotycząca wprowadzenia oznakowania znajdującej się poza zakresem SPPN. Zmiany mogą być wprowadzone w ramach osobnego opracowania.
195	Och Teatr nie posiada swojego parkingu, więc wszyscy przyjeżdżający do teatru parkują w najbliższej okolicy. SPP spowoduje, że mieszkańcy nie będą mieli gdzie zaparkować gdy mają do dyspozycji parkomaty w odległości 150 metrów.	Są zabierane miejsca parkingowe istniejące od 30 lat, co będzie powodować, że ludzie nawet mający abonament mieszkańca nie będą mieli gdzie zaparkować, bo parkomaty w odległości 150 metrów nie gwarantują znalezienia miejsca parkingowego, bo jest to zbyt bliska odległość. Dodatkowo, wybór parkomatów na Ochocie do 150 m jest równoznaczny z tym, że mieszkańcy będą mieli wielkie trudności, aby zaparkować samochód w wyznaczonych ich granicach. SPP ma ograniczać ilość osób przyjeżdżających samochodami do pracy, a Stara Ochota nie jest dzielnicą biurową, więc to obala ten argument. Dodatkowo, wprowadzanie SPP w czasie pandemii jest chore, ponieważ powoduje, że część osób posiadających samochód zacznie korzystać z komunikacji, a miasto namawia do tego, aby z tej komunikacji nie korzystać w ramach bezpieczeństwa.	https://www.arc	Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2.5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańców. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
196	W projekcie zaproponowano wyznaczenie stref tylko dla mieszkańców przy użyciu znaku B-35 na wzór tych obowiązujących na Woli i Śródmieściu. Czemu nie wyznaczono takiej strefy w zaznaczonym przeze mnie miejscu? To teren należący do WSM Rakowiec a nie miasta i wydaje mi się, że idealnie spełnia kryteria, podobnie jak istniejące strefy dla mieszkańców na Woli.	-	https://www.arc	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządcą terenu.
197	-	Dotyczy wszystkich stref. Nie ma wolnych miejsc, nie rozumiem jak została obliczona zajętość miejsc poza godzinami obowiązywania strefy płatnej, skoro NIGDZIE na Ochocie nie można znaleźć wolnego miejsca po godzinie 16. Przykład ulicy Opaczewskiej powinien Państwu to uzmysłowić. Przejdźcie się tam, zanim zlikwidujecie miejsca parkingowe.	brak lokalizacji	Pomiary zostały wykonane w jednym możliwym terminie. Ze względu na pandemię wirusa SARS-CoV-2, wdrożone obostrzenia nie pozwalały na wykonanie badań w okresie październik-listopad. Ponadto, pomiary były prowadzone również we wrześniu - to jest po zakończeniu wakacji. Pomiary były prowadzone przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni, czyli zarówno w ciągu dnia, wieczorem jak i w nocy. Mamy świadomość, że w trakcie wakacji i w dobie pandemii na ulicach pojawia się mniej samochodów przyjezdnych. Oznacza to, że w innym czasie wyniki pomiarów, które już teraz wykazały znaczny deficyt miejsc postojowych, byłyby jeszcze bardziej niekorzystne.
198	-	NIE CHCĘ strefy płatnego parkowania na Ochocie. Uderza to w swobodę przemieszczania się w obrębie dzielnicy. Brak jest rozwiązań alternatywnych np. znika ilość ścieżek rowerowych. To kolejny sposób na utrudnianie życia i wyciąganie pieniędzy.	brak lokalizacji	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.

199	Brak spójnej i wiarygodnej informacji na temat parkingów „społecznych”/spółdzielczych, brak informacji na temat planów budowy parkingów wielopozomowych (zgodnie z mpzp 2 lokalizacje na Rakowcu Południowym) , brak informacji co w przypadku przebudowy Raclawickiej (odcinek Moldawska Grojeczka - Noworacławicka)- połącznie to za sobą likwidację WSZYSTKICH parkingów „społecznych” wzdłuż Raclawickiej i Noworacławickiej oraz likwidację wszystkich zatok postojowych (po stronie budynków) w obrębie Bohdanowicza 4 Raclawicka 156. Budowa Noworacławickiej spowoduje zabudowę ulicy kolejnymi blokami mieszkalnymi po stronie południowej (od strony torów) ale również zabudowę ulicy (3 nowe bloki) od strony istniejących budynków w ciągu Raclawicka 150 Raclawicka 156. Nowi Mieszkańcy=poważne problemy dla obecnych Mieszkańców.	Wprowadzenie strefy płatnego parkowania niestrzeżonego na Ochocie na obecnym etapie ma na celu tylko dostarczenie dodatkowych wpływów do budżetu Miasta. Nijk nie przekłada się na wygode ani bezpieczeństwo mieszkańców. Jednocześnie obniża ceny mieszkań w tym rejonie.	https://www.arc	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. Taki jest cel wprowadzenia opłat. Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawane przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najmów lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków. Decyzja dotycząca wydawania pozwoleń na budowę kolejnych budynków leży w gestii Biura Architektury m.st. Warszawy. W ramach budowy nowych budynków zawsze wymagana jest również budowa garaży, zaspokajających potrzeby parkingowe mieszkańców.
200	Na profilu radnego, Pana Cezarego Króla, pojawiła się informacja, że planowana jest likwidacja przejścia dla pieszych koło salonu OPTIGEM w celu wygospodarowania dodatkowych miejsc parkingowych: https://www.facebook.com/cezary.krol.1/posts/3569847216413666 Uważam, że to bardzo zły pomysł, z tego przejścia codziennie korzysta sporo osób, w tym prowadzących dzieci do przedszkola 255. Jego likwidacja spowoduje konieczność przechodzenia z dzieckiem przez ulicę 3 razy: przez Korotyńskiego w kierunku Pruszkowskiej, przez Jasieleską w kierunku Żwirki i Wigury i ponownie przez Korotyńskiego w kierunku Raclawickiej. To z pewnością nie poprawi bezpieczeństwa naszych dzieci.	-	https://www.arc	Uwzględniono. Projekt nie przewiduje likwidacji przejścia.
201	Moja ogólna uwaga do projektu tyczy się pomysłu zmiany miejsc skośnych na równoległe przy ulicy Opaczewskiej. Mieszkam przy ulicy Białobrzeszkiej i znalazłem miejsca parkingowe (wśród równoległych miejsc na Białobrzeszkiej) zwykle w godzinach po pracy (od 18) graniczy z cudem, często załem parkuję na Opaczewskiej gdzie ścieżki skośnym miejscom parkingowym, ulica dysponuje większą liczbą miejsc. Uważam że zamiana miejsc na równoległe zmniejszy ilość miejsc i tym samym sprawi że parkowanie mieszkańców ulic Białobrzieszka/Trzech Budrysów/Opaczewska stanie się jeszcze bardziej problematyczne niż obecnie. Bardzo proszę o weryfikację projektu pod tym kątem i wybór rozwiązania które zapewni maksymalną liczbę miejsc parkingowych - nie ich redukcję.	Przeanalizowałem wyniki sprawdzeń obciążenia miejsc parkingowych udostępnionych w projekcie i chciałem zgłosić wątpliwość do jakości pomiaru - mieszkam przy Białobrzeszkiej 5 od dwóch lat, parkuję samochód głównie na ulicy Białobrzeszkiej i z moich dwuletnich obserwacji jako użytkownika wynika że w czasie poza godzinami SPPN dostępność miejsc parkingowych przy ulicy Białobrzeszkiej jest bliska zeru - parkując po godzinie 18 bardzo rzadko zdąża mi się znaleźć miejsce wolne na Białobrzeszkiej, często muszę parkować na Opaczewskiej, Bobrowskiego albo Trzech Budrysów. Dlatego jestem przekonany że 35% zapewnienia miejsc przy Białobrzeszkiej wynikające z pomiaru jest wartością dalece nierzetliwą. Bardzo proszę o weryfikację wyników aby decyzje podjęte w sprawie SPPN opierały się o rzetelne pomiary.	https://www.arc	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. Dokonano weryfikacji zebranych danych dla rejonu 4 - ul. Opaczewskiej, Bobrowskiego i Trzech Budrysów charakteryzującą się bardzo wysokim zapewnieniem. Na ul. Białobrzeszkiej 35% zapewnienia zaobserwowano poza godzinami funkcjonowania SPPN. Średnie zapewnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrazenie zanizania zapewnienia w godzinach nocnych.
202	W okolicy mamy tragiczny brak miejsc do parkowania. Problemu nie rozwiąże SPP ponieważ nie mamy tu biurów ani dużych firm, samochody należą do mieszkańców i popołudniu lub wieczorem trzeba długo krążyć po okolicy, aby znaleźć miejsce, zwykle daleko od miejsca zamieszkania. Gdyby planowana reorganizacja miała skutkować zmniejszeniem liczby miejsc (a wszystko na to wskazuje), to by oznaczało, że mieszkańcy placąc abonament będą pozbawieni możliwości zaparkowania w swojej okolicy. Zwracam też uwagę na bliskość parku, zamkniętego osiedla oraz centrum handlowego, bo to sprawia, że możliwość parkowania istnieje prawie wyłącznie wzdłuż ulic Szczepiliwicka-Opaczewska. Jeżeli usytuowanie parkomatów nie uwzględni tej okoliczności, to będzie to bardzo niekorzystne dla mieszkańców tej okolicy. Chciałabym też zwrócić uwagę, że tabela przedstawiające średnie dobowe wykorzystanie miejsc jest nierzetelna, ponieważ nie odzwierciedla stanu rzeczywistego. Średnie wykorzystanie miejsc wieczorami na poziomie 58% na ulicach Opaczewskiej lub Szczepiliwickiej jest absolutnie nieprawdą, bo miejsce notorycznie brakuje i realny poziom zajętości wynosi pewnie ponad 90 procent.	-	https://www.arc	Ad 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. Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Ad 2 Dokonano weryfikacji danych zebranych dla ul. Opaczewskiej oraz Szczepiliwickiej. Po ponownych analizach stwierdzono, że zapewnienie na ul. Opaczewskiej w godzinach funkcjonowania SPPN wyniosło 114,51%, natomiast poza godzinami funkcjonowania SPPN zapewnienie wyniosło 73,58%. Na ul. Szczepiliwickiej w godzinach funkcjonowania SPPN zapewnienie wyniosło 80,17%, natomiast poza godzinami funkcjonowania SPPN zapewnienie wyniosło 58,46%. Średnie zapewnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrazenie zanizania zapewnienia w godzinach nocnych.
203	Nie zgadzam się z opublikowanym pomiarem dla ulicy Skorochód-Majewskiego, według którego poza godzinami funkcjonowania SPPN miałyby pozostać 33% miejsc wolnych (podane wartości: 170 miejsc/86% w godzinach SPPN/77% poza godzinami SPPN). O ile odcinek od ulicy Dickensa do Hal Banacha faktycznie może wykazywać taką charakterystykę (widuję tam wolne miejsca wieczorami), to już odcinek między ul. Korotyńskiego a Dickensa zupełnie się z tymi wartościami nie pokrywa. Znalazłem miejsca parkingowe po godzinie 18:00 na tym odcinku graniczy z cudem. Dodatkowo, obecność garaży indywidualnych, a także szkoły, a przez nią obowiązkowego przejścia dla pieszych i wynikających z tego ograniczeń, powoduje na tym odcinku rażący deficyt legalnych miejsc parkingowych. Za całą pewnością popołudniowa zajętość tego odcinka nie wynosi 77%, a - biorąc pod uwagę realną liczbę legalnych miejsc - znacznie przewyższa 100%. Ponadto, czas przeprowadzenia badań (25 sierpnia – 21 września) przypada na okres pandemii, będący dalekim od stanu normalnego. Zajęcia w szkołach (największy czynnik determinujący dobowe migracje w obrębie aglomeracji) odbywały się na zmienionych zasadach. Wiele osób zmieniło wzorce zachowań, przechodząc na pracę zdalną lub migrując, np. w celu obniżenia kosztów życia. Jedni przestali jeździć regularnie do pracy, pozostawiając samochód na całe dnię po domem, inni odstawili służbowe samochody pod siedziby pracodawców. Sytuacja jest daleka od normalnej. Mam nadzieję, że kiedyś pandemia minie i wrócimy do normalności. Ale ustalenia poczynione w tej zupełnie niernormalnej sytuacji pozostaną. To nie jest dobra droga.	-	https://www.arc	1. Przedstawione dane dotyczą średniej z całego odcinka ul. Skorochód-Majewskiego. 2. Średnie zapewnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrazenie zanizania zapewnienia w godzinach nocnych. 3. Pomiary zostały wykonane w jedynym możliwym terminie. Ze względu na pandemię wirusa SARS-CoV-2, wdrożone obostrzenia nie pozwalały na wykonanie badań w okresie październik-listopad. Ponadto, pomiary były prowadzone również we wrześniu - to jest po zakończeniu wakacji. Pomiary były prowadzone przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni, czyli zarówno w ciągu dnia, wieczorem jak i w nocy. Mam świadomość, że w trakcie wakacji i w dobie pandemii na ulicach pojawia się mniej samochodów przyjezdnych. Oznacza to, że w innym czasie wyniki pomiarów, które już teraz wykazały znaczny deficyt miejsc postojowych, byłyby jeszcze bardziej niekorzystne.
204	Jako właściciel mieszkania na Ochocie postuluje objęcie możliwością skorzystania z rocznych abonamentów także właścicieli nieruchomości. Obecnie nie ma już obowiązku meldunku i zawężanie możliwości skorzystania z rocznego abonamentu wyłącznie dla osób zameldowanych uważam za niedopuszczalne. Regularnie odprowadzam podatki od nieruchomości zlokalizowanej na Ochocie i uważam, że mam prawo do skorzystania z abonamentu na parkowanie przy swojej nieruchomości.	-	brak lokalizacji d	Zgodnie z ustawą z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności każdy obywatel ma obowiązek zameldować się na stałe lub czasowo w miejscu zamieszkania. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.
205	Jestem przeciwny wprowadzeniu płatnego parkowania na Ochocie.	-	brak lokalizacji d	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.

206	Należy wstawić na zakończeniu ulicy Przemyskiej słupki uniemożliwiające wjazd na teren podwórka osiedla. Jest tam bardzo ładna zieleń, która jest rozjeżdżana przez samochody. Należałoby również ograniczyć liczbę miejsc parkingowych i wprowadzić strefę płatnego parkowania wewnątrz podwórka bloków Grójecka 7B i Bitwy Warszawskiej 4.	-	https://www.arc	Ad.1 Uwzględniono - w rozwiązaniu docelowym zostały zaprojektowane słupki blokujące ustawione na końcu ul. Przemyskiej. Ad.2 Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawanego przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.
207	Chodnik przy ulicy Białobrzeskiej po stronie nieparzystej od ul. Opaczewskiej do Dickensa powinien być przeznaczony do parkowania ukośnie samochodów, tzn. na całej szerokości chodnika. Teraz samochody parkują równolegle do drogi. Piesi mają do dyspozycji drugi, równoległy chodnik położony bliżej budynków. Nie widzę powodu do likwidacji tych miejsc postojowych. Nie wiem skąd wzięto dane zajętości tych miejsc - ja tu mieszkam i widzę odczennie, jak bardzo są potrzebne te miejsca.	-	https://www.arc	Uwzględniono. Omawiane miejsce poddano ponownej analizie i w ostatecznej wersji opracowania miejsce na chodniku, na którym obecnie parkują pojazdy, zostanie oznakowane jako "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
208	Uważam, że dwa chodniki równoległe obok siebie są nie potrzebne, chodnik przy ulicy powinien być całkowicie przekształcony na miejsca parkingowe, ponieważ zaparkowanie w tym rejonie graniczy z cudem. Dodam, że mieszkam na przeciwko i sporadycznie widzi się tam przechodniów, każdy korzysta z chodnika równoległego przy blokach.	-	https://www.arc	Uwzględniono. Omawiane miejsce poddano ponownej analizie i w ostatecznej wersji opracowania miejsce na chodniku, na którym obecnie parkują pojazdy, zostanie oznakowane jako "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
209	-	Praktyka pokazuje, że strefa płatnego parkowania nie przynosi korzyści mieszkańcom, a wręcz odwrotnie. Brakuje miejsc dla mieszkańców przy parkomatach przypisanych do danej lokalizacji.	brak lokalizacji d	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. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
210	Po zapoznaniu się z dokumentacją i planami, że zgrozą zauważyłam, że zlikwidowanych będzie na Rakowcu (Bałeya/Moldawska/Gorlicka) bardzo dużo miejsc parkingowych w zw. z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania. Jak to jest możliwe, jeśli nawet u nas brakuje miejsc dla mieszkańców w dobrej pandemii, kiedy większość pracowników biur okolicznego banku nie pracuje w biurze? Przecież likwidacja kolejnych miejsc oznacza KATASTROFĘ dla mieszkańców. Powinniśmy wypracować sposób na WIĘCEJ miejsc, a nie na MNIEJ.	-	https://www.arc	Nie planuje się likwidowania miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
211	-	Nie zgadzam się na jakiegokolwiek płatne parkowanie, likwidację miejsc parkingowych oraz niemalże wymóg posiadania jednego samochodu na gospodarstwo domowe. Mieszkańcy powinni mieć bezpłatny abonament w obrębie dzielnicy, a nie 100 lub 150 m od miejsca zamieszkania.	brak lokalizacji d	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. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Projekt przewiduje wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami.
212	-	Zmniejszenie ilości miejsc parkingowych.	brak lokalizacji d	Projekt przewiduje wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami.
213	Polityka likwidowania dotychczasowych miejsc parkingowych nie przyczynia się w żadnym stopniu do wzrostu komfortu mieszkania na osiedlu.	SPPN nie jest potrzebne - wystarczy nie likwidować istniejących miejsc parkingowych na złość mieszkańcom. Pseudokonsultacje są nieefektywne, należy otworzyć się na dialog z mieszkańcami, a nie unikać kłopotliwych pytań.	https://www.arc	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. Projekt przewiduje wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Nie przewiduje się likwidowania miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
214	Projekt SPP nie rozwiąże w żaden sposób problemów w tej lokalizacji. Wieczorami jest problem ze znalezieniem miejsca parkingowego, co świadczy o większej liczbie samochodów mieszkańców niż miejscu. Likwidacja miejsc parkingowych Bałeya/Moldawska oraz na Bałeya jest nie do pojęcia w tej sytuacji.	-	https://www.arc	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. Projekt przewiduje wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Nie przewiduje się likwidowania miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.

215		Porażka, projekt forsowany przez neokomunistycznych aktywistów cierpiących na samochodzie. Strefa - jak najbardziej może być, ale opłaty powinny być dostosowane do jakości usług. A ta jest warta 12z/h. W przypadku wprowadzenia SPPN powinno się udostępnić więcej miejsc postojowych aby uniknąć chaotycznego parkowania, tymczasem likwidując miejsca postojowe powołując Państwo, że problem się nasila	brak lokalizacji	Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Stawka opłaty jest ustalana przez Radę m.st. Warszawy. Jej wysokość powinna zapewniać odpowiednią rotację parkowania, tak aby zawsze część miejsc była dostępna.
216		Tu jest zdecydowanie za mało miejsc parkingowych a wciąż ubywają kolejne, powstaje za to coraz więcej pól ogrodzonych słupkami. Obecnie nie ma szansy na znalezienie miejsca po godz. 20:00 więc to nie jest kwestia przejeżdżnych tylko tego, że samochodów przybywa a miejsc od 1971r. nie a wręcz odwrotnie. Nie widzę możliwości pomieszczenia wszystkich samochodów w obrębie jednego czy kilku konkretnych parkomatów gdyż obecnie parkuje się gdzie popadnie, nawet na drugim końcu osiedla. W momencie powstania strefy likwidacji ulegną dodatkowo parkingi dzikie i społeczne co da wylew dodatkowych kilkuset samochodów w celu szukania miejsca do zaparkowania. Pamiętajam, że gdy 20 lat temu powstała SPPN to założenie było, żeby dało to rotację samochodów parkujących w centrum, pod firmami, biurkami. Rakowiec nie ma z tym nic wspólnego.	https://www.ark	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. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
217		Proszę o objęcie Strefą Płatnego Parkowania parkingu na działce przy ul. Włodarzewskiej 54. Jest to pusty plac który jest zajęty przez samochody tylko w weekendy. Udostępnienie tej działki jako parkingu pozwoli na uniknięcie nielegalnego parkowania na ul. Przy Parku oraz zwiększenia liczby miejsc parkingowych przy ul. Włodarzewskiej. Jak widać na mapie budynek zajmuje jedynie 1/7 powierzchni działki a pozostała część nie jest użytkowana i nie ma na niej innych budynków. Alternatywnym pomysłem jest włączenie tej działki do Parku Szczęśliwickiego.	https://www.ark	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Wskazany teren nie jest w gestii m.st. Warszawy.
218		Zdecydowanie popieram poszerzenie SPP na całą Ochotę.	brak lokalizacji	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca Radzie m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
219		Wnoszę o dłuższy pas parkingowy niż projektowany. Skasowanie miejsc na ul. Przemysłowej spowoduje że mieszkańcy domu przy Niepodległości 225 i 217 i tak nie będą mieli gdzie parkować. Wycięcie 10 metrów trawnika kompensuje przyrost masy zielonej na Polu Mokotowskim w ciągu 6 godzin w lecie. Oczywiście zgłaszam też prawo do parkowania tam dla mieszkańców Strefy 02, co już było poruszane przy okazji Żwirki i Wigury.	https://www.ark	W ramach projektu nie przewiduje się budowy nowych miejsc postojowych kosztem zieleni ulicznej.
220		Największy problem z zaparkowaniem jest w niedzielę wieczorem, gdy są tu z reguły już tylko mieszkańcy. Zabranie miejsc plus SPPN nic nie zmieni lub pogorszy sytuację. Potrzeba jest budowa parkingów. Płacimy podatki za zakup samochodu, w paliwie jest ich ogrom i jeszcze coś dodatkowego. Dlaczego do otrzymania karty nie wystarczy własność mieszkania, czyli akt notarialny? Można posiadać kilka mieszkań w różnych częściach kraju ale zameldowanie jest jedno. Ogranicza to moje prawa!	https://www.ark	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. Tak jest cel wprowadzenia opłat. Zgodnie z ustawą z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności każdy obywatel ma obowiązek zameldować się na stałe lub czasowo w miejscu zamieszkania. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN. Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
221		Uprzejmie proszę o uwzględnienie ul. Chotomowskiej 3, 8, która jest drogą wewnętrzną oraz "podwórka" w programie odpowiedniego oznakowania i wydania identyfikatorów w celu umożliwienia parkowania w tej strefie mieszkańcom ul. Chotomowskiej.	https://www.ark	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawanego przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.
222		Nie zgadzam się na likwidację parkingu przed bramą wjazdową - nowowiejska 28	https://www.ark	Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postoju pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.

223	<p>Na Rakowcu ogólnie jest problem z parkowaniem samochodów a wprowadzenie strefy SPP nie rozwiąże tego problemu. Dodatkowo mieszkańcy będą musieli ponosić koszty opłat. Jak będzie wyglądała kwestia faktycznych miejsc do parkowania i wydanych abonamentów? Czy nie będzie tak, że mniej miejsc a więcej wydanych abonamentów? Co się stanie z istniejącymi parkingami społecznymi przy ul. Raclawickiej lub "dzikimi" parkingami pomiędzy ulicami Raclawicką a Okińskiego z wyjazdem od Sączockiej? Rakowiec to nie obszar, na którym stoją biurowce i ludzie przyjeżdżają z innej części Warszawy do pracy. W tym rejonie parkują przede wszystkim mieszkańcy, więc to nie jest ukłon w stronę lokalnej społeczności. Jakże są podstawy utworzenia SPP w tym rejonie? Proszę o konkretne argumenty, które wykażą, że taki projekt jest poddyktowany troską o mieszkańców. Chciałabym poruszyć również temat informowania i propagowania tematu SPP. Nie otrzymałam żadnej ulotki, nie zauważyłam żadnego plakatu w okolicy o organizowaniu spotkań z mieszkańcami. Dowiedziałam się o sprawie przypadkiem i byłam zaskoczona jak większość mieszkańców. Forma prezentacji na YT lub zoom on-line nie jest dostępna dla każdego, więc od razu wyklucza się jakąś rzeszę ludzi w konsultacjach i możliwości wypowiedzenia swojego zdania. Jeśli mają być wprowadzone jakiegokolwiek zmiany związane z życiem i funkcjonowaniem mieszkańców powinniśmy być o tym szczegółowo poinformowani - nie o nas bez nas. W takich sytuacjach gdzie jest burmistrz, samorząd, urząd dzielnicy, ZDM? Należy jak najszybciej dotrzeć do wszystkich mieszkańców, przedstawić konkretny plan, przeprowadzić konsultacje i dopiero podejmować decyzje o wprowadzeniu SPP na Rakowcu. Mam wrażenie, że chodzi o kolejne potajemne wyciąganie pieniędzy z kieszeni mieszkańców a nie o nasze dobro. Nie zgadzam się na takie działania. Ponieważ jestem zobowiązana do podania adresu e-mail oczekuję odpowiedzi na powyższe pytania, konkretnych informacji o podjętych i planowanych działaniach w kwestii SPP a przede wszystkim zaproszenia na konsultacje ze społecznością Rakowca.</p>	<p>Na Rakowcu ogólnie jest problem z parkowaniem samochodów a wprowadzenie strefy SPP nie rozwiąże tego problemu. Dodatkowo mieszkańcy będą musieli ponosić koszty opłat. Jak będzie wyglądała kwestia faktycznych miejsc do parkowania i wydanych abonamentów? Czy nie będzie tak, że mniej miejsc a więcej wydanych abonamentów? Co się stanie z istniejącymi parkingami społecznymi przy ul. Raclawickiej lub "dzikimi" parkingami pomiędzy ulicami Raclawicką a Okińskiego z wyjazdem od Sączockiej? Rakowiec to nie obszar, na którym stoją biurowce i ludzie przyjeżdżają z innej części Warszawy do pracy. W tym rejonie parkują przede wszystkim mieszkańcy, więc to nie jest ukłon w stronę lokalnej społeczności. Jakże są podstawy utworzenia SPP w tym rejonie? Proszę o konkretne argumenty, które wykażą, że taki projekt jest poddyktowany troską o mieszkańców. Chciałabym poruszyć również temat informowania i propagowania tematu SPP. Nie otrzymałam żadnej ulotki, nie zauważyłam żadnego plakatu w okolicy o organizowaniu spotkań z mieszkańcami. Dowiedziałam się o sprawie przypadkiem i byłam zaskoczona jak większość mieszkańców. Forma prezentacji na YT lub zoom on-line nie jest dostępna dla każdego, więc od razu wyklucza się jakąś rzeszę ludzi w konsultacjach i możliwości wypowiedzenia swojego zdania. Jeśli mają być wprowadzone jakiegokolwiek zmiany związane z życiem i funkcjonowaniem mieszkańców powinniśmy być o tym szczegółowo poinformowani - nie o nas bez nas. W takich sytuacjach gdzie jest burmistrz, samorząd, urząd dzielnicy, ZDM? Należy jak najszybciej dotrzeć do wszystkich mieszkańców, przedstawić konkretny plan, przeprowadzić konsultacje i dopiero podejmować decyzje o wprowadzeniu SPP na Rakowcu. Mam wrażenie, że chodzi o kolejne potajemne wyciąganie pieniędzy z kieszeni mieszkańców a nie o nasze dobro. Nie zgadzam się na takie działania. Ponieważ jestem zobowiązana do podania adresu e-mail oczekuję odpowiedzi na powyższe pytania, konkretnych informacji o podjętych i planowanych działaniach w kwestii SPP a przede wszystkim zaproszenia na konsultacje ze społecznością Rakowca.</p>	<p>https://www.arc</p>	<p>Wprowadzenie SPP 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. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Kwestia przeznaczenia terenów po parkingach społecznych między ul. Raclawicką a Okińskiego nie jest przedmiotem tego projektu. Aby jak najlepiej poinformować mieszkańców o konsultacjach, ZDM przekazał Poczcie Polskiej ulotki do dystrybucji do skrzynek pocztowych na terenie całej dzielnicy. Konsultacje społeczne zostały wydłużone do 20 listopada 2020 r. aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne/jaka-strefa-platego-parkowania-na-ochocie/ Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</p>
224	<p>W tym miejscu obecnie parkują pojazdy równolegle po obu stronach ulicy. Ulica jest drożna przy takiej formie parkowania.</p>	<p>Rakowiec jest fragmentem dzielnicy, w którym dominuje zabudowa z lat 50/60, już w tej chwili brakuje miejsc do parkowania. Wprowadzenie SPPN likwiduje także już istniejących miejsc nie proponując nic w zamian. Mieszkańcy chętnie będą korzystać z miejsc parkingowych także płatnych pod warunkiem, że takowe będą. SPPN powinien powstać w miejscach gdzie jest zabudowa biurowa, tutaj taka występuje jedynie śladowo. Obecnie zaproponowana forma SPPN jest jedynie próbą dodatkowego opodatkowania mieszkańców. Przez wiele lat miasto nie zaproponowało i nie rozwinęło żadnej infrastruktury parkingowej pomimo olbrzymiej zmiany cywilizacyjnej - w momencie powstawania osiedla byłoby jeden samochód na cały blok mieszkańców. Przeprowadzone badania wskazały, że w większości w nocy parkują tu mieszkańcy (pomimo, że badanie było przeprowadzone w wakacje co nie oddaje normalnej skali zajętości miejsc) a nie osoby dojeżdżające spoza strefy, w związku z tym, wprowadzenie SPPN nie zrealizuje żadnego z założeń jakie ma realizować Strefa.</p>	<p>https://www.arc</p>	<p>1. Uwzględniono. Projekt przewiduje obustronne parkowanie. 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>
225	<p>W tym miejscu regularnie wykorzystywane jest jedno z 3 miejsc dla niepełnosprawnych, wnosząc o likwidację przynajmniej jednego miejsca parkingowego dla niepełnosprawnych. To samo dotyczy miejsc na ul. Okińskiego na tej samej wysokości.</p>	<p>-</p>	<p>https://www.arc</p>	<p>Lokalizacja zostanie poddana obserwacji. Miejsca dla osób niepełnosprawnych zostały zapewne wyznaczone na wniosek mieszkańców, zatem ich likwidacja powinna być poprzedzona analizą ich wykorzystania.</p>
226	<p>Usunięcie trzech czwartych miejsc parkingowych w okolicy utrudni życie i codzienne funkcjonowanie mieszkańcom, którzy i tak mają problem ze znalezieniem miejsca parkingowego. Dane o zajętości miejsc w godzinach poza objętymi opłatą są wyszane z palca. Niejednokrotnie po 19 musielismy już teraz robić kilka "kolek" po okolicy, żeby znaleźć miejsce dla samochodu. Dla mojej rodziny, którą tworzą dwie osoby dorosłe oraz noworodek i trzyletnie dziecko, samochód i wygodny dostęp do miejsca parkingowego w rejonie zamieszkania są kluczowe. Nie wyobrażam sobie jazdy po zakupy na tydzień komunikacją miejską z wódkiem z malutkim dzieckiem, trzyletnim i 6-7 torbami ważącymi w sumie 30 kg. Pomyśl reorganizacji miejsc parkingowych na całej długości ulic Białobrzaska i Opaczewska wraz z okolcami uważam za idiotyczny. Oderwanie od rzeczywistości i naginanie jej pod własną narrację ma charakter skrajny.</p>	<p>-</p>	<p>https://www.arc</p>	<p>Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p>
227	<p>W tym rejonie okolicy największym problemem jest parkowanie w weekendy przez osoby, które przyjeżdżają spoza okolicy do Parku Szcześliwickiego. Standardem jest wówczas rozjeżdżanie parku, zastawianie bram wyjazdowych z osiedli, porzucanie samochodów na wyjazdach z parkingów podziemnych lub na środku ulicy. Proponowane rozwiązania nie rozwiążą tego koszmarnego, gdyż strefa płatnego parkowania będzie obowiązywała jedynie w dni robocze. Żądam, aby ograniczyć liczbę porzucanych samochodów obcych poza miejscowych. Osiedlowe uliczki są nimi obstawione, chodniki pozostawiane, trawniki porożędzane, bramy wyjazdowe pozostawiane. Największą zmurą z punktu widzenia pieszych i kierowcy jest zostawianie samochodów bezpośrednio przed przejściami dla pieszych, co pogarsza widoczność pieszych i kierowców narażając bezpieczeństwo uczestników ruchu.</p>	<p>-</p>	<p>https://www.arc</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. Wprowadzenie opłat w weekendy wymaga wprowadzenia śródmiejskiej strefy płatnego parkowania. Decyzja na ten temat leży w gestii Rady m.st. Warszawy.</p>
228	<p>-</p>	<p>Jestem przeciwny wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na Ochocie.</p>	<p>https://www.arc</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>
229	<p>-</p>	<p>Moim zdaniem rozpatrywać można rozszerzenie tylko w strefie 1 i 2. Strefa 3, 4, 5 powinny być wolne od płatnego parkowania.</p>	<p>brak lokalizacji d</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. Strefa 1 i 2 są już objęte płatnym parkowaniem.</p>
230	<p>-</p>	<p>Strefa 3, 4, 5 powinny być wolne od płatnego parkowania.</p>	<p>https://www.arc</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. Strefa 1 i 2 są już objęte płatnym parkowaniem.</p>
231	<p>-</p>	<p>Uważam że strefa 3,4,5 nie powinna być objęta strefą płatnego parkowania</p>	<p>brak lokalizacji d</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. Strefa 1 i 2 są już objęte płatnym parkowaniem.</p>

232	Zmniejszenie miejsc parkingowych na ul. Spiskiej jest szkodzące. Podane procentowe dane wykorzystania miejsc parkingowych są kłamliwe i nie odpowiadają rzeczywistości. Bardzo często znalezienie wolnego miejsca do zaparkowania na początku ulicy graniczy z cudem (jestem inwalidą). Jedna koperta jest to za mało. Decyzja o likwidacji części miejsc parkingowych jest skandalem. W celu zwiększenia brakujących miejsc parkingowych należy w trybie pilnym przywrócić parkowanie skośnie po lewej stronie ul. Spiskiej.	-	https://www.arc	Pomiary były wykonywane przez 24 godziny, 7 dni w tygodniu metodą wideorejestracji, wobec czego dokładność a co za tym idzie rzetelność danych była na wysokim poziomie. Średnie zapelnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrażenie zanizania zapelnienia w godzinach nocnych. Na ulicy Spiskiej znajduje się więcej niż jedna koperta dla osób niepełnosprawnych. Projekt zakłada wyznaczenie maksymalnej ilości miejsc postojowych możliwych do wyznaczenia zgodnie z obowiązującymi przepisami. Przepisy zabraniają parkowania na skrzyżowaniu i w odległości mniejszej niż 10 m od niego. Na ulicy Spiskiej nie ma wystarczająco dużo miejsca aby po jednej stronie wyznaczyć miejsca skośnie o wymiarach zgodnych z przepisami i zapewniających wymaganą drogę manewrową dla takich miejsc.
233	Chcę poruszyć temat zmiany sposobu parkowania na ulicy Sanockiej na wysokości adresu Sanocka 1/3 po stronie zachodniej w/w ulicy. W Państwa projekcie dotychczasowy sposób parkowania - prostopadły do ulicy Sanockiej - jest zmieniony na sposób równoległy. Ograniczy to ilość miejsc parkingowych aż o połowę, na koszt kilkudziesięciometrowego odcinka chodnika o niebagatelnej szerokości 7 metrów. Dodatkowo wspomniana zmiana utrudni dostęp do klatki bloku Sanocka 1/3 dla jakichkolwiek firm przeprowadzających pojazdów służb zakładając, że wszystkie miejsca parkingowe będą zajęte. Zdaniem moim i moich sąsiadów owa zmiana wylnie na bardzo dużą niekorzyść dla mieszkańców okolicznych bloków. Na tym kilkudziesięciometrowym pasku obecnie może stanąć około 22 pojazdów, to po Państwa nowelizacji jedynie około 12 (mówimy o autach miejskich których długość nie przekracza 4 metrów). Odbije się to na mieszkańcach szczególnie wieczorową porą, gdzie już w obecnej sytuacji ciężko jest znaleźć miejsce parkingowe. Jeżeli w/w propozycja pozostawienia parkowania prostopadłego jest dla Państwa nie do przyjęcia proszę o rozpatrzenie propozycji parkowania skośnego. Chodnik po zachodniej stronie Sanockiej jest na tyle szeroki, że w obecnej sytuacji piesi mają do dyspozycji minimum 3 metrowej szerokości pas po którym mogą się poruszać. Uważam, że 7-metrowej szerokości chodnik jest po prostu pomysłem totalnie niepotrzebnym, tym bardziej w sytuacji gdy tak jak wspomniałem wcześniej działa na niekorzyść możliwości parkowania aut mieszkańców północnej części Rakowca. Drugą moją uwagą, jest planowania strefa wyłączenia z ruchu na ulicy Sanockiej przy samym skrzyżowaniu z ulicą Pruszkowską. Ulica Sanocka jest ulicą jednokierunkową, więc moim zdaniem zupełnie niepotrzebne jest redukowanie 3 miejsc parkingowych za pasami. Patrząc na Państwa plany rozumiem, że w/w miejsca parkingowe nie są tam planowane ze względu na wąski chodnik w tym miejscu i brak możliwości parkowania połową pojazdu na nim. Proponuję usunięcie pozostałości starego drzewa, które i tak zostało dość mocno przycięte ze względu na jego stan i poszerzenie chodnika w tym miejscu. Drzewo to budzi więcej grozy niż podziwu swoim obecnym wyglądem, a funkcji fotosyntezy nie spełnia ze względu na brak jakichkolwiek liści. Pozwoli to na ruch pieszy jak i na parkowanie pojazdów połową na chodniku i połową na jezdni.	-	https://www.arc	Obecnie parkowanie na ul. Sanockiej w rejonie posesji nr 1/3 odbywa się na terenie poza pasem drogowym w sposób niezgodny z przepisami. Pojazdy parkujące w tym miejscu przejeżdżają przez chodnik co jest jednocześnie niezgodne z przepisami i niebezpieczne dla pieszych. Projekt zakłada wyznaczenie miejsc postojowych równoległych, umieszczonych w pasie drogi publicznej. Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
234	Chciałbym wyjaśnić jedną wartość w projekcie dla ulicy Białobrzeszkiej. W kolumnie "Średnie zapelnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN" wpisane jest 35%, która to wartość nie może być niczym innym niż literówką. Każdy kto był na ulicy Białobrzeszkiej (odcinek między Opaczewską a Dickensa) po godzinie 18.00, może łatwo zauważyć, że zapelnienie miejsc postojowych oscyluje pomiędzy 90-100%. Każdy, kto mieszka w okolicy, i wraca do domu samochodem po godzinie 18.00, może być pewien, że spędzi dobre kilkanaście minut na krążeniu dookola zanim nie natrafi na miejsce, które akurat się zwalnia. Chciałbym wierzyć, że robiąc pomiary wykonaliście Państwo swoją pracę solidnie i z zaangażowaniem, dlatego traktuję wpisana tam wartość jako literówkę. Uprzejmie proszę o przyzrzenie się temu, i odpowiedniej aktualizacji tabeli. Jestem gotów dostarczyć Państwu zdjęcia wykonane z wzdłuż ulicy Białobrzeszkiej (odcinek między Opaczewską a Dickensa) po godzinie 18.00, które poprzę moje słowa i nie pozostawiają żadnych wątpliwości co do niezwykle dużego obłożenia miejsc parkingowych.	-	https://www.arc	Ul. Białobrzeszka została podzielona na kilka odcinków, zgodnie z granicami poszczególnych rejonów konsultacji społecznych. W rejonie 4 omawiany był odcinek od ul. Błtów Warszawskiej do ul. Dickensa, na którym zaobserwowano następującą zależność: w godzinach pracy zapelnienie ulicy były stosunkowo duże, dochodziło do 90% natomiast popołudniami zapelnienie spadało. Pomiary były wykonywane przez 24 godziny, 7 dni w tygodniu metodą wideorejestracji, wobec czego dokładność a co za tym idzie rzetelność danych była na wysokim poziomie. Średnie zapelnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrażenie zanizania zapelnienia w godzinach nocnych.
235	Na przystanku w zatoce na chodniku nieustannie parkują auta blokując ją. W planie jest częściowe dodanie słupków, proponowałbym zwiększenie ich liczby, bo takie zachowanie kierowców zagraża bezpieczeństwu pieszych i pasażerów komunikacji miejskiej.	-	https://www.arc	Parkowanie na przystanku jest zabronione. Egzekucja przepisów leży w kompetencjach odpowiednich służb mundurowych tj. Policji i Straży Miejskiej.
236	Uczylenie ul. Asnyka ulicą jednokierunkową skutkuje ubytkiem 5 miejsc parkingowych - dwóch na Asnyka przy Niemcewicza i trzech na Niemcewicza po przeciwnej stronie od wylotu Asnyka. Ponadto kierowcy w poszukiwaniu miejsc zmuszeni będą objeżdżać cały kwartał Niemcewicza-Raszyńska-Filtrowa-Asnyka. Nie ma moim zdaniem uzasadnienia dla uczynienia ulicy Asnyka ulicą jednokierunkową a skutkować to będzie wzmocnionym ruchem samochodowym i spalaniem. Wnoszę o zaniechanie uczynienia z ulicy Asnyka ulicy jednokierunkowej.	-	https://www.arc	Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na ul. Asnyka spowodowałoby likwidację parkowania po jednej stronie ul. Asnyka z uwagi na konieczność zapewnienia odpowiedniej szerokości jezdni dla ruchu dwukierunkowego (min. 4,5m). Projekt przewiduje uniemożliwienie parkowania w miejscach niedozwolonych tj. m.in. w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania ul. Asnyka z ul. Niemcewicza.
237	Wnoszę o zaniechanie likwidacji miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych znajdujących się bezpośrednio przy bramie wjazdowej do budynku Niemcewicza 7/9. Wnoszę ponadto o uczynienie na Starej Ochocie strefy "30". Nie uczynienie takiej strefy jest pogwałceniem zapewnień prezydenta Rafała Trzaskowskiego.	-	https://www.arc	Ulica została przebudowana przez Urząd Dzielnicy Ochota. Wspomniane miejsca postojowe znajdowały się w rejonie skrzyżowania, gdzie parkowanie jest zabronione. Znaczna część Starej Ochoty jest już obecnie objęta strefą tempo 30.
238	Wnoszę o udostępnienie dwóch miejsc parkingowych (obecnie wygrodzonych) na północno-zachodnim narożniku ulic Dalekiej i Tarczyńskiej. Moim zdaniem nie ma uzasadnienia dla wygrodzenia na tak dużym odcinku.	-	https://www.arc	Istniejące na terenie słupki U-12c na północno-zachodnim narożniku skrzyżowania ul. Tarczyńskiej i ul. Dalekiej mają za zadanie uniemożliwienie parkowania w miejscu niedozwolonym - mniej niż 10 m od skrzyżowania.
239	Wnoszę o zaniechanie wygradzania dalszego odcinka ul. Spiskiej po stronie północnej i wprowadzenie na tej ulicy strefy "30" - podobnie jak i na innych bocznych ulicach Starej Ochoty.	-	https://www.arc	Parkowanie na skrzyżowaniu i w odległości mniejszej niż 10 m od niego jest zabronione i musi zostać wyeliminowane. Na ul. Spiskiej obowiązują ograniczenie prędkości do 30 km/h.
240	Ze względu na bardzo niewielki ruch pojazdów skręcających z ul. Grójecką w ul. Spiską nie ma uzasadnienia istnienie wydzielonego (czwartego) pasa do skrętu. Proponuję likwidację tego pasa. Proponuję też umożliwienie parkowania równoległego na prawym pasie całego odcinka zachodniej jezdni ul. Grójeckiej poczynając od placu Zawiszy do ul. Spiskiej.	-	https://www.arc	Zmiany organizacji ruchu na ul. Grójeckiej, obejmujące zmianę liczby pasów ruchu i organizacji skrzyżowań, są przygotowywane w ramach osobnego opracowania.

241		Ewentualne zmiany w kwestii parkowania powinny odbyć się po rzetelnych konsultacjach z mieszkańcami, które nie miały miejsca. Na Ochocie istnieje poważny problem z brakiem wystarczającej liczby miejsc do parkowania i tym problemem należało by się zająć.	brak lokalizacji	Aby jak najlepiej poinformować mieszkańców o konsultacjach, ZDM przekazał Poczcie Polskiej ulotki do dystrybucji do skrzynek pocztowych na terenie całej dzielnicy. Konsultacje społeczne zostały wydłużone do 20 listopada 2020 r. aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/
242		Chciałbym wyrazić kategorię sprzeciwu wprowadzeniu SPP na terenie całej dzielnicy Ochota. Taka strefa jest uzasadniona w przypadku, kiedy na danym terenie widoczny jest duży napływ parkujących samochodów, których właściciele nie są mieszkańcami danego obszaru. W przypadku naszej dzielnicy taka sytuacja nie występuje na całym terytorium dzielnicy, a jedynie na kilku konkretnych ulicach. Wprowadzenie takiej strefy ma swoje zalety na głównych ulicach dzielnicy z dostępem do alternatyw dla samochodu czyt. komunikacji miejskiej w głównych arteriach. Wprowadzenie strefy na wewnętrznych ulicach dzielnicy miało się za celem, gdyż jest to niekorzystne dla samych mieszkańców. Mieszkańcy bowiem będą musieli płacić za to, że parkują swój samochód pod własnym blokiem. Przecież samochody zaparkowane na Szczesliwicach i Rakowcu to nie auta przyjezdnych do galerii handlowej, kina, urzędu, tylko mieszkańców osiedli mieszkaniowych. Dlaczego więc władze dzielnicy chcą obniżyć im standard życia w ich własnej małej ojczyźnie?	brak lokalizacji	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. Strefa nie wprowadza istotnych zmian dla mieszkańców. Wprowadzenie strefy na "głównych ciągach" powoduje "ucieczkę" przed opłatami w mniejsze uliczki.
243		- rozszerzenie SPPN na całą dzielnicę - rozszerzenie rejonu abonamentu mieszkańca - tempo - 30 na małych uliczkach - chodniki dla pieszych, nie dla parkujących i rowerzystów - kontratrach rowerowy na ulicach jednokierunkowych - podwórka i drogi osiedlowe z wjazdem tylko dla mieszkańców	brak lokalizacji	1. Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r. 2. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaaby podzielona na kilka takich obszarów. 3. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z uspokojeniem ruchu będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. 4. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. 5. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z infrastrukturą rowerową będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. 6. Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawane przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.
244		Chciałbym wyrazić sprzeciw do likwidacji miejsc parkingowych na ulicy Dorotowskiej. Są one bardzo potrzebne mieszkańcom. W tej okolicy brakuje miejsc do parkowania, a likwidacja tych pogorszy i tak bardzo trudną sytuację. W tej chwili liczy się każde miejsce.	https://www.az.pl	Planowane jest wprowadzenie rozwiązań pozwalających utrzymać dotychczasowe miejsca postojowe we wskazanej lokalizacji.
245		Chciałbym wyrazić sprzeciw do likwidacji miejsc parkingowych na ulicy Częstochowskiej. Są one bardzo potrzebne mieszkańcom. W tej okolicy brakuje miejsc do parkowania, a likwidacja tych pogorszy i tak bardzo trudną sytuację. W tej chwili liczy się każde miejsce. Czy przekształcenie ulicy Częstochowskiej w jednokierunkową w stronę ulicy Grójeckiej nie uratuje sytuacji? Proszę o rozważenie tego rozwiązania.	https://www.az.pl	Wyznaczenie miejsc w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań byłoby rozwiązaniem sprzecznym z prawem. Wprowadzono możliwość parkowania tylko dla mieszkańców tj. "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzono ruch jednokierunkowy od ul. Białobrzkiej do ul. Dorotowskiej wyznaczając po północnej stronie skośne miejsca do parkowania.
246		Prośba o uwzględnienie parkingów na podwórkach wzdłuż uliczki równoległej do Grójeckiej zostaną objęte SPPN.	https://www.az.pl	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawane przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.
247		Chciałbym wyrazić sprzeciw do likwidacji miejsc parkingowych na ulicy Radomskiej. Są one bardzo potrzebne mieszkańcom. W tej okolicy brakuje miejsc do parkowania, a likwidacja tych pogorszy i tak bardzo trudną sytuację. W tej chwili liczy się każde miejsce.	https://www.az.pl	Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.
248		Proponowane usunięcie kilkunastu miejsc parkingowych na placu przed wejściem do kamienicy na Nowowiejskiej 28 znacznie utrudni życie/funkcjonowanie wszystkich zmorzonych mieszkańców - oznacza to zmniejszenie liczby miejsc postojowych wokół budynku o 50%! Już dzisiaj są znaczne trudności ze znalezieniem miejsca do zaparkowania, a co dopiero jeżeli tych. miejsc będzie o połowę mniej. W kamienicy mieszkają osoby starsze oraz rodziny z małymi dziećmi dla których zaparkowanie samochodu w znacznej odległości od miejsca zamieszkania będzie istotnym problemem - w szczególności gdy mówimy o powrocie z zakupami/walczkami itp. Miejsca na placu przed kamienią są bardzo dużą wygodą, wszyscy parkujący dbają o to by jak najwięcej samochodów mogło się tam pomieścić przy jednoczesnym dojeździe pod bramę wjazdową w kamienicy. Nijakim w moim mieniu swoim - ale i wiem, że w imieniu innych mieszkańców, ponieważ odbyliśmy spotkanie wśród wspólnoty naszej kamienicy - o utrzymanie obecnego stanu rzeczy i pozostawieniu możliwości parkowania na placu przed kamienią u zbiegu ulic Nowowiejskiej i Krzywickiego.	https://www.az.pl	Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postoju pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
249		Absolutna bzdura, projekt jest w praktyce skokiem na pieniądze dla ratusza i próbą wbiać kolejnego ćwieka w kierowców. Nie ma na to zgody!	brak lokalizacji	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. Taki jest cel wprowadzenia opłat.
250		Zero miejsc parkingowych w tym miejscu przy chodniku	https://www.az.pl	Uwzględniono. Projekt nie przewiduje w tym miejscu wyznaczenia miejsc postojowych z uwagi na szerokość chodnika i jezdnii przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego.

251	Ul. Asnyka i Tarczyńska powinny dalej być dwukierunkowe. Podczas intensywnych korków na Grójeckiej i Raszyńskiej w dni powszednie, ciąg Tarczyńska-Niemcewicz-Asnyka był bardzo dobrą trzecią opcją w dojeździe do domu z centrum miasta a w tej części miejsca do parkowania nie są dużym problemem z moich obserwacji		https://www.arc	Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na ul. Asnyka spowodowałoby likwidację parkowania po jednej stronie ul. Asnyka z uwagi na konieczność zapewnienia odpowiedniej szerokości jezdni dla ruchu dwukierunkowego (min. 4,5m). Ciąg ul. Asnyka nie powinien służyć do omijania korków na innych ulicach.
252	Absolutnie proszę nie likwidować żadnych przejść dla pieszych na tym skrzyżowaniu! [słyszałam, że są takie głosy]. To skrzyżowanie przy szkole, wiele dzieci tędy chodzi. Jest i tak niebezpieczne, bo droga główna jest z zakrętem i często kierowcy nie widzą pieszych, więc miejcie litość i nie pogarszajcie sytuacji!		https://www.arc	Uwzględniono. Projekt nie przewiduje likwidacji przejścia dla pieszych.
253	-	Ze zdziwieniem stwierdzam, że projekt stanowi "wypę" - nie ma głębszego powiązania z organizacją ruchu, a już żadnego z zielenią w mieście. I tak mamy wielopasmowe ulice gdzie ruch jest niewielki i jeden z pasów można poświęcić na parkowanie. Tak jest z zachodnią jezdnią ulicy Grójeckiej na odcinku od placu Zawiszy aż po Kopirską oraz wschodnią, od Wawelskiej do Niemcewicza. Drugą sprawą jest zielen w mieście - organizacja parkowania na pasie drogowym umożliwi dosadzenie drzew - było ich znacznie więcej 30-40 lat temu. Kolejną sprawą jest konieczność uspokojenia ruchu o czym mówił prezydent Rafał Trzaskowski. Poza głównymi ulicami na większości pozostałych powinna zostać wprowadzona strefa "30". Uzyskać to można przez odpowiednie ukształtowanie przekroju jezdni, organizowanie parkowania naprzemiennie po jednej i drugiej stronie jezdni (jak to zrobiono na ulicy Madalińskiego, fizyczne zwężenie jezdni na wlotach i wylotach i na wysokości przejść dla pieszych. Apeluje o udanie się na kilkudniowe wyjazdy do krajów Europy Zachodniej - bez problemu można zapoznać się z rozwiązaniami, które z jednej strony zapewniają bezpieczeństwo jak i możliwość lepszej organizacji parkowania. W GB nie da się rozpedzić na osiedlowych ulicach do 60-80 km/godz. I A ja widzę bandytów jadących Niemcewicza (od al. Jerozolimskich), którzy dodają gazu na Grójeckiej i z rykiem silnika dojeżdżają do Asnyka-Raszyńskiej z prędkością znacznie wyższą niż dopuszczalna.	brak lokalizacji d	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki - w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, stojaki rowerowe, ławki, itp.
254	-	Mieszkam na Ochocie i jestem przeciwnikiem parkowaniu. To mniej klientów dla mojej firmy, bo ludzie wolą jechać tam, gdzie jest za darmo. Zamiast rozszerzać strefę na Ochocie, należy w ogóle całość Ochoty z jej wyłączyć.	brak lokalizacji d	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.
255	-	SPP w każdej dzielnicy wiązała się z likwidacją co najmniej 1/3 miejsc parkingowych. Ta liczba nawet nie uwzględnia parkowania "na szaro", czyli w miejscach gdzie np. są progi, ciśnie ulice i nikt nigdy nikogo nie potrafił, ale ludzie stawiali auta bliżej niż 10 metrów od skrzyżowania. Dodałoby pasów w uliczkach służących typowo mieszkańcom oznacza kolejne skasowane miejsca kompletnie bez sensu.	brak lokalizacji d	Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom - przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
256	-	Wprowadzenie SPPN na Ochocie wywołuje fundamentalny sprzeciw, nie tylko co do kwestii warunków technicznych, ale co do samej idei. SPPN nie jest opłatą za usługę, a paropodatkiem, który stanowi ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych, dzienne koszty parkowania wyniosłyby niemal 50 zł (ponad 1000 zł miesięcznie). Stratni będą także mieszkańcy samej strefy; za drugi i kolejny samochód będą płacić 1200 zł rocznie, niezależnie od kosztów samej opłaty parkingowej jeśli tylko pojadą samochodem w inny obszar obowiązującego strefy. Na dodatek, wprowadzenie strefy płatnego parkowania wiąże się z likwidacją znacznej liczby miejsc parkingowych, czego dowodzi doświadczenie z wprowadzaniem jej w poprzednich dzielnicach (Praga, Wola). Szacuje się, że na samej Ochocie zlikwidowanych będzie co najmniej 530 miejsc parkingowych. Tymczasem od Władz Warszawy należy wymagać zwiększenia, a nie zmniejszenia liczby dostępnych miejsc parkingowych. SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Władze Warszawy powinny odejść od tej polityki i pozostawić mieszkańcom swobodę wyboru środka transportu. Konsultacje nie powinny więc dotyczyć poszerzenia SPPN - którego mieszkańcy nie chcą - a zamiast tego jej zmniejszenia i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców.	brak lokalizacji d	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefe płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy. Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia SPPN zostały poprzedzone badaniami dotyczącymi zajętości i rotacji miejsc postojowych. Badania te były prezentowane podczas konsultacji społecznych i wskazują na spełnienie ww. przesłanek do rozszerzenia SPPN. Nie dysponujemy żadnymi badaniami wskazującymi na zasadność zmniejszenia SPPN i obniżenia opłat – byłoby to działanie znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPPN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować. Podstawą prawną dla pobierania opłat w SPPN jest Ustawa o drogach publicznych, która w art. 13 ust. 1 stwierdza że „korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPPN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2). Aby przychylić się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnic takich jak Ochota ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
	-	jw.		Projektując SPPN, przyjęto zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom - przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „likwidacją znacznej liczby miejsc postojowych” i nie stało się tak ani na Pradze ani na Woli. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednorazowy. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie. Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca wprowadzenie SPPN w Warszawie objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.

257	Przywrócić normalne parkowanie na tej zatoce, usunąć zakaz parkowania.	-	https://www.abc	Wskazany obszar nie jest zatoką parkingową lecz placem manewrowym, na którym zgodnie z istniejącym w terenie oznakowaniem parkowanie jest zabronione. Nie ma możliwości wyznaczenia w tej lokalizacji miejsc postojowych, ponieważ spowodowałoby to brak wymaganego przepisami placu manewrowego.
258	Przywrócić miejsca parkingowe poprzez likwidację słupków. Ulica ta ma być jednokierunkowa co umożliwia przywrócenie miejsc parkingowych.	-	https://www.abc	Uwzględniono - wprowadzono dodatkowe miejsca.
259	Nie kasować miejsc parkingowych w tym miejscu. Wystarczy wyznaczyć przejścia dla pieszych po przeciwnej stronie ulicy. W tym miejscu taka ilość przejść dla pieszych jest zwyczajnie zbędna	-	https://www.abc	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
260	1. pozostawienie istniejącego przed budynkiem mieszkalnym wielorodzinnym (w narożniku ul. Nowowiejskiej i Krzywickiego) parkingu dla samochodów osobowych jako miejsc ogólnodostępnych lub miejsc dla mieszkańców i właścicieli mieszkań w budynku z możliwością podjazdu pod budynek i wjazdu na teren podwórka poprzez bramę; 2. zainstalowanie luster drogowych po przeciwnej stronie ul. Krzywickiego w rejonie wjazdu z ww. parkingu i skrzyżtu z ul. Nowowiejskiej, poprawiającego widoczność dla kierowców i ułatwiającego bezpieczny wjazd z tego parkingu i bezpieczny zjazd z ul. Nowowiejskiej od strony wschodniej w ul. Krzywickiego (kiedys było tam takie lustro - przed remontem ogrodzenia Filtrów Warszawskich); 3. utworzenie chodnika z płyt betonowych lub z innego materiału o równej nawierzchni dla pieszych mających trudność w poruszaniu się (osób starszych i niepełnosprawnych) łączącego furtkę w bramie budynku z chodnikiem z płyt betonowych, usytuowanym wzdłuż ul. Nowowiejskiej i zaczynającym się za przejazdem na teren wojskowy za budynkiem od strony wschodniej; 4. zastosowanie innych zabezpieczeń przed najazdem aut na drzewa, zwłaszcza przy pierwszych dwóch miejscach od strony skrzyżowania z ul. Nowowiejską wydzielonych pod parkowanie w pasie wzdłuż zachodniej pierzei ul. Krzywickiego (wzdłuż muru Filtrów) co umożliwiłoby parkowanie tam małych aut. Na dzień dzisiejszy te miejsca są tak krótkie, że żaden miejski samochód nie zaparkuje w bezpieczny sposób.	-	https://www.abc	1. Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postoju pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. 2/3. Uwagi dotyczą instalacji luster oraz utworzenia chodnika znajdują się poza zakresem SPPN i mogą być realizowane w ramach odrębnego opracowania. 4. Uwaga dotycząca zabezpieczenia drzew zostanie przekazana do właściwej jednostki tj. Zarządu Zieleni Warszawy.
261	Jestem przeciwny wprowadzeniu strefy płatnego parkowania. Nie ograniczy ona problemu dostępności miejsc parkingowych dla mieszkańców zarówno w ciągu dnia, jak i wieczorem po pracy. Strefa to dodatkowe opłaty zwiększające koszty życia w mieście. Nie spowoduje zmiany moich zachowań komunikacyjnych, a nałoży dodatkowe obowiązki administracyjne i obciążenia finansowe. Mieszkam w 5 strefie bez dostępu do metra jak cała ołchota. To kolejny argument przeciw płatnej strefie parkingowej w kontekście zmiany zachowań komunikacyjnych. Roszerzenie pierwotnej idei płatnego parkowania w CENTRUM w dzielnicy peryferyjne, ościenne, nie służy ograniczeniu korzystania z aut. Wskazuje, że nie ma już Centrum miasta, że każda dzielnica to swoiste Centrum, a strefa staje się dodatkowym źródłem dochodu, a na pewno obciążeniem zwiększającym koszty życia w mieście.	-	brak lokalizacji	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. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota została by podzielona na kilka takich obszarów.
262	Uwagi do obszaru 3: 1. Z racji założeń architektonicznych każde z podwórek powinno być chronione znakiem umożliwiającym parkowanie tylko mieszkańcom podwórka - zameldowanym w lokalach. Przed każdym z podwórek warto wprowadzić miejsca postoju do 15 minut do wysiadania i wyparkowania zakupów. Warto by strefa umożliwiająca parkowanie dla mieszkańców zakładała dystans przynajmniej 10 minut spaceru. Jak najszersze uprawnienie dla zameldowanych mieszkańców. 2. Należy postarać się zostawić jak najwięcej miejsc parkingowych w dzielnicy. Kwartał Rokosowska/Częstochowska/Dorotowska/Białobrzaska. To miejsce, gdzie już brakuje miejsc parkingowych dla mieszkańców. Nawet dane zebrane na potrzeby konsultacji to podkreślają. Rano i wieczorem jest zajęte 107% dostępnych miejsc. Dlatego proszę zachować jak najwięcej miejsc parkingowych oraz przestrzeni do parkowania dla mieszkańców. Warto wszystkie podwórka oraz mniejsze uliczki ustawić za znakiem B-35 czy w jakis inny sposób. Trzeba zrobić wszystko by liczne podwórka nie stały się miejscem zajętych przez przyjeźdźców. 3. Warto uwzględnić specjalne znaki na podwórku przed blokiem Częstochowska 11/15 Dorotowska 2, Rokosowska 2, Białobrzaska 6. 4. Warto wprowadzić na każdym z podwórek. Ta część zabudowy powstawała w podobnych latach i architektura zakładała mniej miejsc parkingowych i głównie w podwórkach. Podwórka mają zostać dla mieszkańców, a nie dla studentów ani przyjeźdźców, uciekających przez SPPN. 5. Warto zostawić miejsca parkingowe przy boisku na Baśniowej - nie przeszkadzają przy przejeździe. Proszę też zostawić tyle miejsc parkingowych przy przejściu dla pieszych, ile można. 6. Do rozważenia, czy są potrzebne 3 przejścia dla pieszych przez Dorotowską. Być może wystarczy przejście dla pieszych przy Sklepie (dawne) cukierni) oraz przy Częstochowskiej. Nie jest potrzebne przejście pomiędzy nimi. 7. Przy Nieborowskiej lub Częstochowskiej warto wprowadzić miejsce postoju dla autobusu przewożącego dzieci.	-	https://www.abc	Ad 1, 3 Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica zostaną objęte zakazem wjazdu z wyłączeniem posiadaczy identyfikatora B-35 dla danego obszaru (wydawane przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najemców lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków. Ad 2 Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Ad 4 Zgodnie z przepisami parkowanie pojazdów na skrzyżowaniu jest zabronione. Przeanalizujemy możliwość wprowadzenia rozwiązań zachowujących jak najwięcej miejsc postojowych w rejonie skrzyżowania ul. Dorotowskiej i Baśniowej. Ad 5 Uwaga dotycząca ilości miejsc dla pieszych zostanie poddana dodatkowej analizie. Ad 6 Uwaga nieuwzględniona.
	7. Przy skrzyżowaniu Białobrzaska i Częstochowska warto wprowadzić miejsce na rozładunek zaopatrzenia sklepów. 8. Przy skrzyżowaniu Białobrzaska i Częstochowska warto wprowadzić miejsca postojowe dedykowane lecznicy dla zwierząt i gabinetu psychologicznego. 9. Rekomenduje też przeprowadzić kolejne konsultacje i rozważyć wprowadzenie strefy 30 na niektórych ulicach. Tylko do tego procesu warto przygotować pełne informacje dla mieszkańców jakie ograniczenia i możliwości mogą być związane z wprowadzeniem strefy 30. Do takich rozmów trzeba przygotować symulacje zmian w ruchu i strefie parkowania. Pełne informacje mogą pomóc mieszkańcom podjąć decyzje. 10. Miejsca postojowe dla niepełnosprawnych przy sklepach na Baśniowej i Rokosowskiej. Ale warto by te miejsca mogły być dostępne dla mieszkańców od 20 do 8 rano. 11. Proszę o zostawienie miejsc parkingowych na chodniku przy skrzyżowaniu Dorotowskiej z Siewierską.	-		Ad 7 W ramach projektu zostanie przeanalizowana kwestia organizacji dostaw i wyznaczenia dla nich odpowiednich miejsc postojowych. Ad 8 W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla poszczególnych sklepów i punktów usługowych. Ad 9 Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z uspokojeniem ruchu będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. Ad 10 Uwzględniono, miejsca zastrzeżone dla osób posiadających kartę parkingową wyznaczone zostały jako całodobowe z wyłączeniem miejsc przy jezdni serwisowej ul. Baśniowej w rejonie sklepu ortopedycznego. Ad 11 Parkowanie na skrzyżowaniu ulic jest zabronione. Postój wyznaczony zostanie zgodnie z przepisami uwzględniając odległość 10 m od przejścia dla pieszych.

263	<p>Wprowadzenie SSP w zaproponowanym kształcie drastycznie zmniejsza liczbę miejsc parkingowych we wskazanej lokalizacji. Przykładowo, dla ul. Dobosza z obecnie istniejących 62 po wprowadzeniu SSP miejsc będzie 35, co przy zdiagnozowanym przez Państwa średnim obłożeniu na tej ulicy na poziomie 72% poza godzinami obowiązywania SPP oznacza brak miejsc dla samochodów 10 mieszkańców. Jednocześnie w kwartale Szczęśliwicka-Bitwy Warszawskiej-Białobrzieszka-Dickensa nie została zaproponowana żadna alternatywa. Jednocześnie plan zakłada likwidację miejsc do parkowania wzdłuż krańca północno-zachodniego na całym odcinku ul. Białobrzeszkiej pomiędzy Opaczewską i Dickensa (oznacza to brak miejsca dla kolejnych co najmniej 50 aut). To rozwiązanie dla Białobrzeszkiej jest o tyle niezrozumiałe, że na tym odcinku poprowadzone są po stronie północno-zachodniej dwa chodniki - pierwszy szeroki i ostatnio gruntownie wyremontowany biegnie bliżej zabudowań i jest użytkowany przez przechodniów, natomiast drugi przy skrajach jezdni jest zastawiany samochodami (ten drugi powinien zostać przekształcony w zatokę do parkowania).</p>	<p>1. Przedstawione przez Państwa dane budzą moje wątpliwości co do rzetelności dokonania pomiarów oraz poprawności statystycznej w ich przedstawianiu. Po pierwsze codzienna obserwacja okolicy mojego miejsca zamieszkania (Szczęśliwicka 51) pozwala mi stwierdzić, że obłożenie miejsc jest wyższe niż wynikające z Państwa analizy. Od dnia 3 listopada zadalam sobie trud, by codziennie o godz. 24:00 (ostatni spacer z psem) obliczać liczbę wolnych miejsc na ul. Dobosza. Nawet jeśli były pojedyncze wolne miejsca (nigdy więcej niż 5), to i tak liczba nieprawidłowo zaparkowanych samochodów (zbyt blisko przejścia dla pieszych przy Szczęśliwickiej) zapchałaby te miejsca. Planowana redukcja o połowę dostępnych miejsc oznacza, że rozjeżdżane będą trawniki w podwórkach. Ponadto dla lepszego zobrazowania zajętości miejsc na przyszłość proponuję podawać oprócz średniej także dominantę.</p> <p>2. Przedstawione przez Państwa dane w mojej opinii nie uzasadniają założenia, że przy wprowadzeniu SPP nastąpi poprawa w dostępie do miejsc parkingowych dla mieszkańców. Wprowadzenie nowych zasad funkcjonowania i odpłatności za abonament mieszkańca nie ułatwi mieszkańcom Ochoty znajdowania miejsca do parkowania w pobliżu miejsca zamieszkania. Ułatwi to natomiast zagospodarowanie powierzchni, która jest obecnie dostępna dla nieletnich na rzecz wszystkich mieszkańców poprzez zburzenie garaży i wprowadzenie w ich miejsce parkowania pod chmurką w ramach SPP (obecnie w większości przypadków garaże są wykorzystywane do przechowywania niepotrzebnych przedmiotów i są w rękach tych samych najemców, co na początku lat '90). Ponadto można analogicznie do sukcesu przy Al. Jerozolimskich wymówić dzierżawę parkingów (np. na Szczęśliwickiej i Dickensa) i udostępnić tę powierzchnię dla SPP.</p> <p>3. Likwidacja miejsc parkingowych przy jednoczesnym udzieleniu zgód na rozrastanie się parkingów płatnych (w tym roku płatny parking przy ul. Dickensa podwoił swoją powierzchnię) oznacza, że władze nie troszczą się o potrzeby osób niezamierzających i promują gentryfikację dzielnicy.</p> <p>4. Proponuję likwidację postoiu taxi przy ul. Banacha (przy skrzyżowaniu z Grojecką). Poprowadzona na tym odcinku DDR + zaparkowane taxi nie zostawiają wystarczającej szerokości chodnika dla pieszych. Jest to bardzo niebezpieczne miejsce dla pieszych.</p> <p>I jeszcze pytanie: czy rozważalście Państwo kwestię podwójnego abonamentu w przypadku, gdy auto ma dwóch współwłaścicieli, którzy mieszkają w różnych dzielnicach (ale obu objętych SPP)? W sumie taki carsharing powinien być w jakiś sposób premiowany.</p>	<p>https://www.arc.gov.pl</p>	<p>Ad 1.2 Pomiaru były wykonywane przez 24 godziny, 7 dni w tygodniu metodą wideorejestracji, wobec czego dokładność a co za tym idzie rzetelność danych była na wysokim poziomie. Średnie zapalenie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrażenie zanizania zapalenia w godzinach nocnych.</p> <p>Ad 3 Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Ad 4. Projekt w założeniach nie miał na celu likwidacji miejsc postoiu TAXI. Szerokość chodnika w opisywanym miejscu pozwala na zaparkowanie auta i swobodny ruch pieszych po chodniku który ma szerokość 3,5-4,5m</p> <p>Ad 5. Przedstawione rozwiązanie promuje transport indywidualny, co stoi w sprzeczności ze strategią transportową m. st. Warszawy promującą transport zbiorowy.</p>
	<p>1. Przedstawione przez Państwa dane budzą moje wątpliwości co do rzetelności dokonania pomiarów oraz poprawności statystycznej w ich przedstawianiu. Po pierwsze codzienna obserwacja okolicy mojego miejsca zamieszkania (Szczęśliwicka 51) pozwala mi stwierdzić, że obłożenie miejsc jest wyższe niż wynikające z Państwa analizy. Od dnia 3 listopada zadalam sobie trud, by codziennie o godz. 24:00 (ostatni spacer z psem) obliczać liczbę wolnych miejsc na ul. Dobosza. Nawet jeśli były pojedyncze wolne miejsca (nigdy więcej niż 5), to i tak liczba nieprawidłowo zaparkowanych samochodów (zbyt blisko przejścia dla pieszych przy Szczęśliwickiej) zapchałaby te miejsca. Planowana redukcja o połowę dostępnych miejsc oznacza, że rozjeżdżane będą trawniki w podwórkach. Ponadto dla lepszego zobrazowania zajętości miejsc na przyszłość proponuję podawać oprócz średniej także dominantę.</p> <p>2. Przedstawione przez Państwa dane w mojej opinii nie uzasadniają założenia, że przy wprowadzeniu SPP nastąpi poprawa w dostępie do miejsc parkingowych dla mieszkańców. Wprowadzenie nowych zasad funkcjonowania i odpłatności za abonament mieszkańca nie ułatwi mieszkańcom Ochoty znajdowania miejsca do parkowania w pobliżu miejsca zamieszkania. Ułatwi to natomiast zagospodarowanie powierzchni, która jest obecnie dostępna dla nieletnich na rzecz wszystkich mieszkańców poprzez zburzenie garaży i wprowadzenie w ich miejsce parkowania pod chmurką w ramach SPP (obecnie w większości przypadków garaże są wykorzystywane do przechowywania niepotrzebnych przedmiotów i są w rękach tych samych najemców, co na początku lat '90). Ponadto można analogicznie do sukcesu przy Al. Jerozolimskich wymówić dzierżawę parkingów (np. na Szczęśliwickiej i Dickensa) i udostępnić tę powierzchnię dla SPP.</p> <p>3. Likwidacja miejsc parkingowych przy jednoczesnym udzieleniu zgód na rozrastanie się parkingów płatnych (w tym roku płatny parking przy ul. Dickensa podwoił swoją powierzchnię) oznacza, że władze nie troszczą się o potrzeby osób niezamierzających i promują gentryfikację dzielnicy.</p> <p>4. Proponuję likwidację postoiu taxi przy ul. Banacha (przy skrzyżowaniu z Grojecką). Poprowadzona na tym odcinku DDR + zaparkowane taxi nie zostawiają wystarczającej szerokości chodnika dla pieszych. Jest to bardzo niebezpieczne miejsce dla pieszych.</p> <p>I jeszcze pytanie: czy rozważalście Państwo kwestię podwójnego abonamentu w przypadku, gdy auto ma dwóch współwłaścicieli, którzy mieszkają w różnych dzielnicach (ale obu objętych SPP)? W sumie taki carsharing powinien być w jakiś sposób premiowany.</p>	<p>iw.</p>		<p>iw.</p>
264		<p>"Abonament mieszkańca" nie powinien być płatny dla osób zameldowanych w miejscu, gdzie parkują. Pozornie 30 zł w skali roku nie wydaje się być dużym wydatkiem, ale to w dalszym ciągu dodatkowy wydatek, którego do tej pory mieszkańcy nie musieli uwzględniać w swoim budżecie domowym. Portfele mieszkańców Warszawy nie są workiem bez dna i ciągle wprowadzanie dodatkowych opłat oraz ich podwyższanie nie jest dobrym sposobem na prowadzenie miasta.</p>	<p>brak lokalizacji</p>	<p>Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoiu w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. Jest to kwota wynosząca w przeliczeniu ok. 8 groszy dziennie.</p>
265	<p>Likwidowane miejsce w tej okolicy spowoduje, że zaparkowanie będzie graniczyło z cudem. Likwidowane są miejsca, które dotychczas bez problemów funkcjonowały. Po udziale w prezentacji na temat tego obszaru nie zgadzam się z przedstawionymi wynikami. Większość czasu zajęte są wszystkie miejsca parkingowe niezależnie od pory dnia. Pomimo studentów zostawiających samochody w okolicy łatwiej jest zaparkować w ciągu dnia, ponieważ następuje jakakolwiek rotacja samochodów niż wieczorem gdzie według prezentacji pozostają tylko mieszkańcy a wszystkie miejsca parkingowe są zajęte. Dodatkowo, osoby przyjeżdżające do och-teatru zostawiają w okolicy swoje samochody powodując, że zaparkować jest jeszcze trudniej a więc likwidacja miejsc oraz wybór parkomatów w odległości 150-250 metrów spowoduje, że to prostu nie da się zaparkować w tej okolicy.</p>	<p>1. Wprowadzenie SPP na Ochocie nie ułatwi możliwości parkowania. Likwidowane są miejsca, które do tej pory bez problemu funkcjonowały. Według przedstawionych planów zniknie mnóstwo miejsc parkingowych co będzie powodowało, że parkowanie będzie o wiele bardziej utrudnione.</p> <p>2. Przedstawione pomiary dostępności miejsc parkingowych nie pokrywają się z rzeczywistością. Łatwiej jest zostawić na Ochocie samochód w dzień, ponieważ następuje jakakolwiek rotacja niż wieczorem gdy wszyscy mieszkańcy wracają do domu.</p> <p>3. Parkomaty w odległości 150m spowodują, że w wielu miejscach nie będzie możliwości zostawienia samochodu bo będą obowiązywały maksymalnie 2 parkomaty, które spełniają ten warunek</p> <p>4. Większa część Ochoty zdecydowanie nie jest dzielnicą biurową więc miejsca parkingowe są głównie zajmowane przez mieszkańców a więc SPP nic nie zmieni oprócz tego, że będą pobierane opłaty. Więc argument mówiący o tym iż SPP ma chronić potrzeby parkingowe mieszkańców jest nieprawdziwy.</p> <p>5. Dotychczas można było korzystać z samochodu aby móc odwiedzić rodzinę. Po wprowadzeniu SPP w takiej wersji każde odwiedzinę będą skutkowały tym, że będą pobierane opłaty za zostawienie samochodu nawet jeśli wizyta będzie trwała 10 minut.</p>	<p>https://www.arc.gov.pl</p>	<p>Ad 1 Projekt nie likwiduje miejsc zgodnych z przepisami. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Ad 2 Pomiaru były wykonywane przez 24 godziny, 7 dni w tygodniu metodą wideorejestracji, wobec czego dokładność a co za tym idzie rzetelność danych była na wysokim poziomie. Średnie zapalenie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrażenie zanizania zapalenia w godzinach nocnych.</p> <p>Ad 3 ZDM przedstawił Radzie m. st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Ad 4 Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.</p> <p>Ad 5 Opłata za godzinę postoiu wynosi 3,9 zł. Dopiero w przypadku wniegodzinnego postoiu suma opłaty jest wyższa, aby zniechęcić do zajmowania miejsca postojowego na dłużej. Wprowadzenie opłat ma ułatwić znalezienie miejsca na krótkotrwały postój.</p>

266	Likwidacja miejsc parkingowych przed bramą kamienicy, róg Nowowiejskiej/Krzywickiego. Ma zostać zlikwidowane ok. 15 miejsc parkingowych. Nie rozumiemy tej zmiany i nie popieramy jej - jest to drastyczne ograniczenie miejsc parkingowych wokół naszej kamienicy w której jest 100 mieszkań i w której mieszka ok. 250 osób. Jesteśmy za wycofaniem tej propozycji i pozostawieniem stanu obecnego bez zmian a w przypadku, jeśli po wprowadzeniu zmian w strefie 2 mieliśmyby problemy z parkowaniem - zastosowanie w tym miejscu znaku B-39 lub ostatecznie wydzierżawienie tego miejsca wspólnie na preferencyjnych warunkach.		https://www.arc	Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postępu pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
267	Likwidacja 2 miejsc parkingowych przy ulicy Krzywickiego po obu jej stronach (skrzyżowanie z ulicą dojazdową do jed. wojskowej) - prosimy o nieusuwanie tych miejsc i zachowanie stanu obecnego. W tym miejscu nie ma zagrożenia, są 2 lustra asystujące przy wyjeździe z uliczki, bezpośrednie sąsiedztwo skrzyżowania zostało już wcześniej osłupkowane i wygradzone, nie ma w tym miejscu przejścia dla pieszych ani nie zdarzają się sytuacja niebezpieczne. Te 2 dodatkowe miejsca są dla na bardzo ważne ze względu na ograniczoną ilość miejsc w tej okolicy i zmniejszenie ilości parkomatów dla naszej kamienicy z 8 do 4.		https://www.arc	Wskazane lokalizacje znajdują się w odległości mniejszej niż 10 m od przejścia dla pieszych/skrzyżowania, a zatem postój jest tam zabroniony. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
268	Zweryfikowanie punktu centralnego dla naszej kamienicy w taki sposób aby swym zasięgiem objęty został także parkomat F170419. Stosowna mapa z nową lokalizacją została przekazana p.Michalowi Lejk podczas spotkania roboczego przed naszą kamienicą w tej i powyższych sprawach w dniu 16.11.2020. Mapa w załączniku. Takie rozwiązanie pozwoli nam parkować na całej długości Krzywickiego w stronę Koszykowej, po obu jej stronach. Przy obecnym przydziale parkomatów (pozostały 4 z 8) nie jest to możliwe a było w poprzednim układzie przydziału 8 parkomatów do lokalizacji.		https://www.arc	ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
269	Parkowanie przy Grzeszczyka 4 gdzie będzie umieszczony parkomet proponowany promień 100 m przy 60 lokalach graniczy z cudem przy bliskości Grzeszczyka 6 również 60 lokal. Miejsca parkingowe przy przeczekolu Grzeszczyka 2 (projekt w dwóch wersjach arkusz 48, gdzie na jednym można parkować a na drugim już nie, oraz tam gdzie można parkować oznaczenie że po jednej stronie parkują z abonamentem, a po drugiej parkowanie gratis wygląda na lekką paranoję. Co się stanie gdy po godz.20:00 nie będzie miejsca do parkowania w promieniu 100 m od miejsca zamieszkania i 150 m od wskazanego parkometru i zaparkuje w dalszej odległości. Co z mieszkańcami wynajmującymi mieszkania, oraz z mikrobusami firm prywatnych zajmujących naszą ulicę aż do przeczekola. Przy Grzeszczyka 6 ma stanąć jeden parkomet czy on będzie obejmował promień 150 m do parkowania aż do placyku przy Grzeszczyka 2.		https://www.arc	Obecnie nie ma parkingu przy przedszkolu na ul. Grzeszczyka. Na końcu ul. Grzeszczyka znajduje się plac manewrowy, na którym parkowanie jest zakazane. Dodatkowo, projekt zakłada, że mieszkańcy będą mogli parkować na odcinku ok. 100 m po południowej stronie ul. Grzeszczyka od końca zatok do placu manewrowego (proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem) zaś po północnej stronie obowiązywać będzie zakaz zatrzymywania się. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
270		Idea wprowadzania SPPN na coraz większych obszarach Warszawy jest skandaliczna. SPPN nie jest opłatą za usługę, a parapatkiem, który stanowi ogromne obciążenie finansowe dla osób pracujących na terenie strefy. Straini będą także mieszkańcy samej strefy; za drugi i kolejny samochód płacąc 1200 zł rocznie.	brak lokalizacji d	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. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
271	Jest to zbędna i uciążliwa dla mieszkańców Ochoty, decyzja. Drastyczne zmniejszenie liczby miejsc parkingowych, kuriozalne przerabianie parkingów na trawniki i kuriozalne przypadki, kiedy mieszkanie "lapie" się tylko na jeden lub dwa parkometry. Moj absolutny sprzeciw!	Jest to zbędna i uciążliwa dla mieszkańców Ochoty, decyzja. Drastyczne zmniejszenie liczby miejsc parkingowych, kuriozalne przerabianie parkingów na trawniki i kuriozalne przypadki, kiedy mieszkanie " lapie" się tylko na jeden lub dwa parkometry. Moj absolutny sprzeciw!	https://www.arc	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. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
272	Sprzeciwiam się wprowadzaniu SPPN na coraz większym obszarze. Mieszkańcy terenów objętych strefą tracą mnóstwo miejsc parkingowych, nieprawdą jest, że wraz z wprowadzeniem SPPN miejsc przybywa. SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Konsultacje powinny dotyczyć zmniejszenia strefy i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców.	Sprzeciwiam się wprowadzaniu SPPN na coraz większym obszarze. Mieszkańcy terenów objętych strefą tracą mnóstwo miejsc parkingowych, nieprawdą jest, że wraz z wprowadzeniem SPPN miejsc przybywa. SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Konsultacje powinny dotyczyć zmniejszenia strefy i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców.	https://www.arc	Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
273		Podano: "liczba miejsc postojowych na podobszarze objętym konsultacjami: 1862." Nie podano ile będzie miejsc w wyniku wprowadzenia wszystkich zmian - ograniczeń w parkowaniu. Jest to moim zdaniem nieuczciwe postawienie sprawy. Dla każdego z obszarów powinno podać się: 1. liczbę wydanych abonamentów 2. liczbę miejsc obecnie 3. liczbę przyszłych miejsc	brak lokalizacji d	Ad 1. Nie jest prowadzona statystyka dotycząca liczby abonamentów z podziałem na dzielnice i obszary. Taka dana nie ma też większego uzasadnienia - ponieważ posiadacze abonamentu nie zawsze zajmują miejsca postojowe w SPPN. Ad 2. Liczba miejsc obecnie na terenie dzielnicy wynosi 9546 - przy czym nie jest to tożsame z liczbą aut które mogą na nich zaparkować, ze względu na różne wymiary pojazdów. Ad 3. W chwili obecnej nie jest możliwe podanie dokładnej liczby miejsc postojowych planowanych do wprowadzenia, ponieważ cały czas trwają prace projektowe uwzględniające również uwagi mieszkańców z konsultacji społecznych. Zaprezentowany na konsultacjach społecznych projekt przewidywał 9665 w tym ok. 780 miejsc wyłącznie dla mieszkańców.

274		SPPN jest karygodnym parapatkiem. Konsultacje powinny dotyczyć znacznego zmniejszenia strefy. SPPN w każdej lokalizacji do tej pory wiązało się z likwidacją wielu miejsc postojowych - a z projektu wynika, że tak samo będzie na Żoliborzu i Ochocie.	brak lokalizacji	Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
275	Obecnie samochody wzdłuż całej długości Opaczewskiej parkują ukośnie. Nowe plany zakładają usunięcie części miejsc do parkowania oraz zmiany pozostałych na równoległe. Jeśli nie powstaną nowe miejsca parkingowe niedaleko rekompensujące te straty (a ze spotkań wiem że nie powstaną), to obecne plany spowodują kryzys z miejscami parkingowymi w tej części Ochoty. Proszę o zmianę obecnych planów organizacji miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Opaczewskiej. Znam statystyki zajętości miejsc parkingowych dla ulic w rejonie skrzyżowania Białobrzeszkiej i Opaczewskiej, ale parkuję w tym rejonie od kilku lat i zawsze są tu problemy wieczorem (o tej porze parkują w większości mieszkańcy) ze znalezieniem miejsca parkingowego, z czego wynika wiele przypadków nieprawidłowo zaparkowanych samochodów. Po proponowanych zmianach SPPN, czyli dalszym ograniczeniu miejsc parkingowych, wieczorami duża część mieszkańców nie będzie w stanie tu zaparkować.		https://www.ark	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
276		Jest to inicjatywa bez sensu, dojenie mieszkańców. Pracuję w tym rejonie, proszę mnie nie zmuszać "batem" finansowym do korzystania z komunikacji miejskiej pełnej wirusów i bezdomnych.	brak lokalizacji	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 dla mieszkańców.
277	Zgłaszam zdecydowany sprzeciw przeciwko wprowadzaniu strefy płatnego parkowania na Ochocie. W obecnie planowanym rozmiarze dochodzi ona aż do torów kolejowych na Rakowcu. Jest to teren zdecydowanie oddalony od centrum, dochodzący aż do dzielnicy Włochy. Tworzenie SPPN w takim oddaleniu od centrum nie ma żadnego uzasadnienia. Nawet jeśli w zamyśle ma chronić miejsca parkingowe dla okolicznych mieszkańców to ewentualne problemy jedynie przesunie na Włochy. Poza tym, w ciągu dnia nie ma tu większych problemów z parkowaniem, takowe pojawiają się ewentualnie wieczorem, gdy mieszkańcy wracają do domu, co potwierdza jedynie, że miejsca parkingowe są potrzebne dla mieszkańców. Zamiast wprowadzać SPPN, należy więc budować nowe dodatkowe miejsca parkingowe. SPPN zaś tę liczbę dla mieszkańców jedynie ograniczy.	Zgłaszam zdecydowany sprzeciw przeciwko wprowadzaniu strefy płatnego parkowania na Ochocie. W obecnie planowanym rozmiarze dochodzi ona aż do torów kolejowych na Rakowcu. Jest to teren zdecydowanie oddalony od centrum, dochodzący aż do dzielnicy Włochy. Tworzenie SPPN w takim oddaleniu od centrum nie ma żadnego uzasadnienia. Nawet jeśli w zamyśle ma chronić miejsca parkingowe dla okolicznych mieszkańców to ewentualne problemy jedynie przesunie na Włochy. Poza tym, w ciągu dnia nie ma tu większych problemów z parkowaniem, takowe pojawiają się ewentualnie wieczorem, gdy mieszkańcy wracają do domu, co potwierdza jedynie, że miejsca parkingowe są potrzebne dla mieszkańców. Zamiast wprowadzać SPPN, należy więc budować nowe dodatkowe miejsca parkingowe. SPPN zaś tę liczbę dla mieszkańców jedynie ograniczy.	https://www.ark	Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
278	Na planach, zachodni chodnik wzdłuż ulicy Białobrzeszkiej nie jest ani zaznaczony jako miejsca parkowania, ani nie jest ogrodzony słupkami, czy oznacza że można będzie tak parkować po wprowadzeniu stref SPPN czy nie? Obecnie na tym chodniku, wzdłuż Białobrzeszkiej od Opaczewskiej do Dickensa parkują samochody (wieczorami również jest cały zajęty). Jeśli będzie można nadal tam parkować to dobrze. Jeśli nie, to liczba dostępnych dla mieszkańców miejsc parkingowych w tej okolicy zmniejszy się o 52. Około tyle samochodów parkuje wieczorem po tej stronie Białobrzeszkiej na odcinku między Opaczewską a Dickensa. Jeśli niemożliwe jest zostawienie miejsc parkingowych na chodniku, to proszę rozważyć zrobienie z Białobrzeszkiej drogi jednokierunkowej, z wydzielonymi miejscami parkingowymi na jezdni, po jej zachodniej stronie. Może w takim wypadku uda się zmieścić również ścieżkę rowerową. Wolę żeby Białobrzieszka była jednokierunkowa, ale zachowała miejsca parkingowe, niż żeby była dwukierunkowa ale bez obecnych miejsc parkingowych.		https://www.ark	Uwzględniono. Omawiane miejsce poddano ponownej analizie i w ostatecznej wersji opracowania miejsce na chodniku, na którym obecnie parkują pojazdy, zostanie przeznaczone dla mieszkańców (proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem).
279		Jestem przeciwny wprowadzeniu SPPN na Ochocie. Największy problem z parkingami dla mieszkańców jest w nocy, kiedy wszyscy mieszkańcy są w domu. Gdy każdy mieszkaniec dostanie abonament samochodów będzie tyle samo, natomiast liczba miejsc parkingowych się zmniejszy (ogólna liczba miejsc a nie tych wyznaczonych). Wprowadzenie SPPN utrudni ponadto odwiedzić gości w ciągu dnia, czy przyjmowanie usług. Przykładowo, gdy do córki przyjedzie ktoś na lekcję angielskiego, czy fachowiec do naprawy jakiegoś wyposażenia domu, będziemy musieli dołożyć koszt parkingu do cen za usługi, gdyż zapewne ceny zostaną podniesione (dostaliśmy już takie informacje). Nie wspominając już o tym, że goście nie będą chcieli przyjeżdżać i płacić za parking. Większość osób u nas w bloku myśli podobnie. Moim zdaniem wprowadzenie SPPN ma na celu podreperowanie budżetu miasta.	brak lokalizacji	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. Oplata za godzinę postoju wynosi 3,9 zł. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. ZDM przedstawi Radzie m. st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota została by podzielona na kilka takich obszarów. Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
280		Jeśli pomimo obecnych panów uda się zachować parkowanie jednośmia na ulicy Opaczewskiej, to ze względów bezpieczeństwa wnoszę o ustanowieniu na obu jej jezdniach ograniczenia prędkości do 30 km/h. W sytuacji gdy po jednej stronie jezdni jest park (w nocy dość ciemny) a po drugiej są zaparkowane samochody, to i tak nie da się jechać szybciej.	https://www.ark	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
281		Bardzo dobra zmiana. Tylko tam często parkują samochody z Typu Volkswagen Transporter lub inne samochody o wymiarach nieco większych niż zwykłe samochody osobowe. Czy takie samochody zmieszczą się na planowanym parkingu przed Zieleniakiem?	https://www.ark	Uwzględniono. Projekt przewiduje wprowadzenie parkowania równoległego na jezdni serwisowej. Szerokość pasa postojowego wynosi 2,0 m zaś szerokość samochodu VW Transporter ok. 1,9 m w związku z tym samochód taki zmieści się na wyznaczonym pasie do parkowania.
282		Proszę o rozważanie skrócenia wysepek (elementy prefabrykowane ze słupkami) za przejściem w kierunku Białobrzeszkiej (na wysokości Apteki) oraz pozostawieniu w tym miejscu miejsc parkingowych.	https://www.ark	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.

283		Proszę o przeanalizowanie obszaru reprezentowanego na arkuszu 29 (generalnie obszaru kwartalu Bławy Warszawskiej, Szczęśliwicka, Dickensa, Grójecka), a zwłaszcza ulic Białobrzeskiej i Opaczewskiej, pod względem projektowanych miejsc parkingowych. Według moich szacunków, wzdłuż tych dwóch ulic może zniknąć nawet 50% miejsc parkingowych. Już obecnie ciężko jest zaparkować w tej okolicy wieczorem (miejsca legalne, jak i te, gdzie samochody parkują zwyczajowo - choć niezgodnie z przepisami - są pozajmowane). Po zmniejszeniu liczby miejsc parkingowych w tym rejonie, parkowanie będzie dramatem. Już obecnie wielu mieszkańców wieczorami musi parkować niezgodnie z przepisami, bo miejsc parkingowych zgodnych z przepisami jest za mało.	brak lokalizacji	Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postojów" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami.
284		Chodzi o planowane dwa miejsca parkingowe równoległe, między wyjazdem z posesji Opaczewska 22 a przystankiem autobusowym. Obecnie parkują tam trzy samochody równoległe. Proszę o zwiększenie planowanych miejsc postojowych równoległych do trzech (tak jak to wygląda obecnie w praktyce), lub rozważenie wprowadzenia w tym miejscu kilku (ale więcej niż dwóch), miejsc parkingowych ukośnych.	https://www.ark	Wskazana w opracowaniu liczba miejsc odnosi się do wymiaru (1 miejsce - 6m) stąd podana informacja. Nie określa to rzeczywistej liczby samochodów, która jest zależna od ich długości.
285		Jako mieszkaniec jestem przeciwny strefie SPPN na Ochocie.	brak lokalizacji	Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
286		Parking przy ulicy Grzeszczyka 6 powstał w końcówce lat 70 w ramach czynu społecznego. Wykonywali go mieszkańcy bloku Grzeszczyka 6 (również mój teść) który w tym bloku wówczas mieszkał. Proponuję żeby miejsca na tym parkingu były wyznaczone i przypisane do lokali z bloku Grzeszczyka 6. Teraz znalezienie miejsca dla mieszkańca bloku Grzeszczyka 6 niejednokrotnie graniczy z cudem. Można zauważyć że mieszkańcy którzy się znają i wiedzą którymi samochodami się poruszają, wieczorami zastawiają się nawzajem żeby tylko móc zaparkować samochód. Samochodów przyjeżdżających jest bardzo dużo na naszym parking, widać to bardzo dobrze w piątek po godzinie 17 parking pustoszeje, żeby zapelnic się znowu w poniedziałek. Bardzo proszę o rozpatrzenie mojej uwagi dotyczącej parkingu przy ulicy Grzeszczyka 6.	https://www.ark	Miejsca postojowe na ul. Grzeszczyka położone są w pasie drogi publicznej i w związku z tym są ogólnodostępne. Dodatkowo, projekt zakłada, że mieszkańcy z identyfikatorami będą mogli parkować na odcinke ok. 100 m po południowej stronie ul. Grzeszczyka od końca zatok do placu manewrowego.
287		Ograniczenie ruchu na uliczkach osiedlowych Rakowca oraz możliwości parkowania przyjeżdżającym do pracy – zamienić samochody na rowery lub komunikacje miejską – Ochota jest bardzo dobrze skomunikowana.	https://www.ark	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
288		Stanowczo sprzeciwiam się wprowadzaniu SPPN na coraz większym obszarze. Mieszkańcy terenów objętych strefą tracą wiele miejsc parkingowych. Nieprawdą jest, że wraz z wprowadzeniem SPPN miejsc przybywa. SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Konsultacje nie powinny więc dotyczyć poszerzenia SPPN - którego mieszkańcy nie chcą - a zamiast tego, jej zmniejszenia i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców.	brak lokalizacji	Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postojów" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
289		Rakowiec stał się bezpłatnym parkingiem dla przyjeżdżających do pracy, którzy nie parkują na płatnym parkingu pod biurowcem, dla wylatujących na wakacje z Okęcia, dla wynajmujących mieszkania, którzy korzystają na co dzień z komunikacji miejskiej, a samochodem jeżdżą w weekendy, w rodzinne strony lub mieszkających w parę osób i każda z nich ma swój samochód.	https://www.ark	Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
290		Chodzi o brak, zakładany też w SPP, 10 miejsc postojowych (dzisiaj policzyłem) na końcu ulicy Kopińskiej, gdzie rok temu postawiono znaki zakazu zatrzymywania. Mieszkam od 12 lat w ostatniej klatce tego budynku bezpośrednio przy tych miejscach i przez 11 lat nikomu nie przeszkadzało tu parkowanie (nie było też ww. znaków). Kopińska jak wynika z Państwa badań jest jedną z najbardziej zaparkowanych ulic w dzielnicy, a brak tych miejsc pogłębił tylko istniejący dla mieszkańców problem z parkowaniem po wprowadzeniu SPP. Dodam, że przez 11 lat nie zauważyłem by ktoś miał problem z zawracaniem na tej ulicy w tym miejscu przy notorycznie zaparkowanych samochodach. Problemem jest natomiast zastawianie samochodami zlokalizowanych w pobliżu garaży, które ogranicza istotnie przejazd (a nie zaparkowane na ww. miejscach samochody). To też jedyne miejsce na ulicy gdzie można zaparkować prostopadłe do chodnika unikając jakiegokolwiek jego blokady. Dotychczas nie reagowałem, bo zakaz zatrzymywania nie był egzekwowany do 10.2020 od mieszkańców. Dlatego też wnoszę o uwzględnienie tych miejsc w SPP, a już absolutnym minimum jest jakieś przynajmniej czasowe ograniczenie zakazu zatrzymywania się dla mieszkańców celem np. wypakowania zakupów. Pragnę zauważyć, że zmiana organizacji ruchu nastąpiła w tym miejscu dopiero w ostatnim roku i pozbawia mieszkańców możliwości dotychczasowego w moim przypadku 11 letniego użytkowania ww. miejsc. Ciekawe jak decydenci by zareagowali gdyby pod ich domem ktoś nagle postawił znak zakazu zatrzymywania, którego wcześniej przez 10 lat nie było?!!!!	https://www.ark	Wskazany obszar jest placem manewrowym, na którym zgodnie z istniejącym w terenie oznakowaniem parkowanie jest zabronione. Nie ma możliwości wyznaczenia w tej lokalizacji miejsc postojowych, ponieważ spowodowałoby to brak wymaganego przepisami placu manewrowego.
291		Znikają miejsca wzdłuż ulicy Sączockiej na wysokości Przedszkola, szerokość jest identyczna jak na Gorlickiej – można je tam wyznaczyć, dziś parkują tam samochody	https://www.ark	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r. Wyznaczenie miejsc parkingowych na ul. Sączockiej po stronie wschodniej na odcinke od ul. Okińskiego do ul. Gorlickiej sprawłoby, że nie byłaby pozostawiona droga manewrowa o długości wymaganej przepisami. Proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postojów" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.

292		<p>Postuluje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przeniesienie parkowania z chodników na jezdnię, - rezygnację z rozwiązań prezentowanego przez przedstawiciela ZDM jako "status quo +" polegającego na utrzymaniu dotychczasowych zasad parkowania na zasadach ogólnych w obrębie SPPN. Jak utrzymanie takiej samej lub bardzo podobnej liczby miejsc parkingowych w obrębie nowej SPPN ma się do celów i założeń Strategii #Warszawa2030, a zwłaszcza celu 3 oraz 3.3? - zamiast plastikowych nakładek i słupków wykorzystywanych w miejscach wyłączonych z ruchu na niską zieleni (np. ogrody deszczowe), analogicznie jak na ul. Francuskiej lub stojaki na rowery, - wprowadzenie parkowania naprzemiennego, raz po jednej, raz po drugiej stronie ulicy aby uspokoić ruch, - wprowadzenie stref zamieszkania na lokalnych ulicach, przy których znajdują się szkoły, przedszkola, żłobki, ogród jordanowski (wszędzie tam, gdzie znajdują się dzieci). 	brak lokalizacji	<p>Ad 1. Uwzględniono. Założeniem projektu było pozostawienie min. 2,0 m szerokości chodników dla pieszych i tam gdzie była taka potrzeba projekt zakłada przeniesienie parkowania na jezdnię lub w większej części na jezdnię i poszerzenie przestrzeni dla pieszych.</p> <p>Ad 2 i 4. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Ad 3. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to ławki, żywopłoty, stojaki rowerowe, ławki, itp.</p> <p>Ad 5. Postulowane rozwiązanie nie ma związku z przedmiotem opracowania, jakim jest wprowadzenie SPPN. Takie zmiany mogą być wprowadzane w ramach osobnego opracowania.</p>
293	Przywrócenie parkowania skośnego, zamiast równoległego na ślepych pasie Alej Jerozolimskich i przeniesienie drogi dla rowerów jako kontrapasu na drodze dojazdowej w ciągu Alej Jerozolimskich obok budynku Niemcewicza 26.	-	https://www.ark	Parkowanie skośne wymaga min 3,50 m szerokości jezdni manewrowej i min. 4,80 m szerokości na pas postoju, co łącznie wynosi 8,30. Szerokość wskazanej jezdni serwisowej nie przekracza zaś 7,50 m.
294	Jestem mieszkańcem kamienicy przy ulicy Nowowiejskiej 28 i stanowczo protestuję przeciwko likwidacji parkingu przed bramą naszej kamienicy. Koncepcja takiej zmiany powstała najwyraźniej w oderwaniu od wielkości i i realiów życia w naszej kamienicy, gdzie jest 100 mieszkań i ponad 250 mieszkańców. Parking jest niezbędny rodzinom z dziećmi, wypakowującym zakupy, opiekującymi się wiekowymi i schorowanymi rodzicami, których mamy tu całkiem sporo. Odebranie tego parkingu to likwidacja 15-17 miejsc parkingowych mieszkańcom co przy aktualnym jednoczesnym ograniczeniu odległości od parkometrów do 150 m skąże nas na parkowanie płatne poza naszą kamienicą. Zabrana liczba miejsc to będzie dokładnie tyle ile mieści się miejsc parkingowych od strony Krzywickiego gdzie zatem ma się podzielić reszta gdy już teraz wieczorami wypełnienie odcinka pod CBA/Krzywickiego sięga 60 -70% miejsc? Przy ostatnim odnowieniu abonamentu mieszkańca okazało się, iż z 8 parkometrów mam do dyspozycji jedynie 4 i nie mogę parkować już nawet do końca Krzywickiego bo się nie łapie... Należy zaznaczyć, iż analiza przeprowadzona koniec sierpnia /wrzesień jest dla naszej kamienicy obciążona poważnym błędem ze względu na sąsiedztwo Szkoły Biznesu P.W., gdyż każdy weekend przed pandemią od października do czerwca to zawsze warka o miejsca ze studentami i nie ma tu mowy o swobodzie parkowania w weekendy. Wnioskuje o: 1.Pozostawienie parkingu przed bramą kamienicy + montaż lustra ułatwiającego bezpieczny wyjazd z niego. 2. Zmiana oznaczenia punktu centralnego kamienicy aby można było dodać jeden parkomat i parkować do końca Krzywickiego lub wyjątkowo powiększenie dla kamienicy odległości ze względu na sąsiedztwo Filtrów bo tam nie zaparkujemy niestety... jest to odległość bezużyteczna dla nas licząc to po przyjętym promieniu. 3. Analizie notorycznych przekroczeń szybkości na odcinku od skrzyżowania Krzywickiego w kierunku Koszykowej i zamontowanie elementów technicznych zwalniających prędkość.	-	https://www.ark	<p>Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postoju pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z uspokojeniem ruchu będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p>