

## Załącznik do raportu z konsultacji dla SPPN dzielnicy Ochota.

Lp.	Treść uwagi	Odpowiedź
1	<p>Jako mieszkaniec strefy 4 (ulica Włodarzewska 57A) chciałbym wyrazić swój entuzjazm i aprobatę by całą strefę objąć płatnym parkowaniem. Większość nowych bloków ma miejsca parkingowe dla mieszkańców, ale brakuje ich dla gości. Obecnie miejsca parkingowe są słabo wykorzystane, część zajmują na stałe warsztaty samochodowe jak, pracownicy w okolicznych domach... wprowadzenie opłat zachęci do wykupu miejsc i częstszej ich rotacji.</p> <p>Na łe to jest możliwe, uprzywilejowana cena 30zł powinna być dostępna jedynie dla mieszkańców starych bloków (np. sprzed 1990 roku), kiedy samochody nie były powyższe.</p> <p>Region jest świetnie skomunikowany komunikacją publiczną jak i rozliczną siecią ścieżek rowerowych.</p>	<p>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> <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. Nie planuje się różnicowania stawek w zależności od rodzaju budownictwa.</p>
2	<p>Zwracam się zapytaniem do Państwa w jaki sposób zostaną potraktowane wewnętrzne osiedle uliczki na starej Ochocie. Chodzi mianowicie o takie miejsca jak wewnętrzna droga przy adresie ul. Lelechowska 5A. Sam wynajmuję w tym miejscu garaż i w sytuacji, gdy zostanie on zastawiony Straż Miejska nie podejmuję żadnych interwencji podpierając się przepisem, że teren ten nie należy do miasta. Czy w momencie wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania na okolicznych ulicach, jak Białobrzaska, Lelechowska i Częstochowska, planują Państwo również wydzielić miejsca Strefy Płatnego Parkowania na wewnętrznych ulicach jak ul. Lelechowska 5A? Jeżeli nie, to zakładam, że liczy mieszkańcy w celu uniknięcia opłat będą zastawiać takie miejsca swoimi samochodami. Bardzo proszę o odpowiedź i przedstawienie ewentualnego pomysłu, jak mają sobie w tej sytuacji radzić mieszkańcy domów przy wewnętrznych ulicach nie podlegających pod zarządzanie miasta.</p>	<p>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>
3	<p>UWAGA: Uwaga powtórzyła się 2 x</p> <p>Czy podwórko budynku przy ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. 6 będzie również objęte strefą płatnego parkowania? Osobiście, zależałoby mi, żeby tak właśnie było.</p>	<p>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>
5	<p>Prosiłbym, aby przy okazji zmian w układzie miejsc parkingowych zabezpieczali Państwo miejsca nielegalne, aby ewentualne zmiany w systemie parkingowym na Ochocie nie spowodowały nagłego, masowego rozjeżdżania zieleni oraz chodników.</p>	<p>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, żywoploty, stojaki rowerowe, ławki, itp.</p>
6	<p>Prosiłbym, aby przy okazji wprowadzenia SPPN w strefie 3 Ochoty uporządkowali Państwo parkowanie na ul. Winnickiej, gdyż obecnie samochody często parkują tam w sposób uniemożliwiający przejście obok oraz bezpieczne parkowanie.</p> <p>Może byłoby Państwo w stanie zamienić lokalne uliczki w tej okolicy w ulice jednokierunkowe i wprowadzić parkowanie równoległe na ulicy? Zmiana w ten sposób zatłoczonych ulic ochoty powinna umożliwić mieszkańcom parkowanie, bez konieczności przeciskania się obok zaparkowanych samochodów, uspokoić ruch i bardziej uczynliwować tę okolice.</p>	<p>Uwzględniono. Parkowanie na ul. Winnickiej zostało wyznaczone zgodnie z przepisami, zapewniając pieszym chodnik odpowiedniej szerokości.</p>
7	<p>Ze względu na komfort parkowania oraz pozostawianie miejsca pieszym uprzejmie proszę, aby zmaksymalizowali Państwo ilość równoległych miejsc parkingowych. W takich miejscach parkuje się bardzo komfortowo, bez ryzyka najechania na jakieś dziecko, zostawiając odpowiednią ilość miejsca pieszym, wyjazd jest bardzo szybki - nie blokuje się ruchu.</p> <p>Jedyną wadą w postaci mniejszej ilości miejsc parkingowych równoległych (co też nie jest do końca wadą, bo więcej miejsc prostopadłych powoduje ograniczenia w szerokości chodników oraz ilości zieleni) można rozwiązać zmieniając węższe ulice na jednokierunkowe i wprowadzając parkowanie równoległe po obu stronach.</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.</p>
8	<p>Uprzejmie proszę, aby w związku z tworzeniem SPPN wprowadzili Państwo na możliwie dużej liczbie ulic jednokierunkowych rozwiązanie dla rowerzystów w postaci kontraruchu rowerowego.</p>	<p>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.</p>
9	<p>Mieszkam na Szczęśliwickiej przy przy pięć autobusowej. Jestem za płatnym parkowaniem.</p>	<p>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>
10	<p>Zaplanowana odległość od miejsca zamieszkania 150 m, gdzie należy zadeklarować 8 parkomatów, jest za mała przy ulicy, przy której mam mieszkanie tj. Dorotowska, gdzie znajdują się bloki 7 piętrowe ilość samochodów mieszkańców jest na tyle duża, że w/w przyjęta odległość jest za mała. Ponadto podane przez ZDM argumenty za wprowadzeniem tej strefy akurat w mojej okolicy ani nie zwiększy rotacji parkujących pojazdów, ani nie wpłynie na usprawnienie komunikacji zbiorowej bo nie ma tam komunikacji zbiorowej.</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>
11	<p>W związku z otrzymaniem informacji o planowanym wyznaczeniu strefy płatnego parkowania niestrzeżonego (SPPN) w dzielnicy Ochota, wyrażam sprzeciw przeciwko powstaniu tej strefy i wzywam do zamknięcia jej tworzenia. Poniżej przedstawiam moje argumenty przeciwko powstaniu SPPN.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jako mieszkaniec miasta, zameldowany na jego terenie, uważam istnienie SPPN za niesprawiedliwe i nielogiczne, ponieważ jestem w niej zmuszony do płacenia za parkowanie mojego pojazdu na terenie publicznym, za który już płacę w podatkach. Oznacza to ponoszenie podwójnej opłaty.</li> <li>2. Uważam za nieosłowne nakładanie przez miasto na moich gości obowiązku płacenia za parkowanie ich pojazdów.</li> <li>3. Poprzez tworzenie SPPN, miasto dyskryminuje osoby poruszające się samochodami.</li> <li>4. Zgodnie z ulotką informacyjną, którą dostałem, abonament mieszkańca będzie pozwalał na parkowanie w strefie maksymalnie 8 parkomatów w promieniu do 150 m od domu. Obawiam się, że taki zakres nie pozwoli mi na znalezienie miejsca parkingowego.</li> </ol> <p>Mieszkam przy ul. Opaczewskiej 42. Praktyka pokazuje, że często najbliższe wolne miejsca parkingowe jakie mogę znaleźć znajdują się najwcześniej przy budynku PKP przy ul. Szczęśliwickiej 62, a więc są oddalone od mojego domu o 200-400 m. Inne wolne miejsca parkingowe znajdują się przy parku Szczęśliwickim w okolicy adresu Drawska 23. Są one oddalone od mojego domu o ok. 700 m.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Ulotka informacyjna przekonuje, że jedną z korzyści SPPN jest "częściowe rozwiązanie problemów z parkowaniem dla mieszkańców SPPN". Uważam, że jest odwrotnie. Zgodnie z punktem 4., który podałem wyżej, SPPN spowoduje, że często nie będę mógł znaleźć miejsca do parkowania w strefie objętej abonamentem. Ponadto, doświadczenie z dzielnic już objętych SPPN pokazuje, że samochodów nadal jest tam dużo i trudno jest znaleźć miejsca parkingowe. SPPN nie powoduje zmniejszenia ilości pojazdów.</li> <li>6. Wg ulotki informacyjnej, jednym z podstawowych celów SPPN jest "ograniczenie możliwości wjazdu i pozostawiania samochodów we wskazanych obszarach". Uważam, że jest to cel odwrotny do tego, do którego należy dążyć. Miejsc parkingowych jest za mało, a więc należy tworzyć nowe miejsca w miarę możliwości, a nie ograniczać możliwość parkowania.</li> <li>7. Kwotę abonamentu 1200 zł rocznie za drugi i każdy następny samochód w gospodarstwie domowym uważam za zbyt wysoką i nieuzasadnioną, zwłaszcza w kontekście tego, że abonament nie gwarantuje znalezienia wolnego miejsca parkingowego.</li> <li>8. Powstanie i poszerzenie SPPN uważam za proces niesprawiedliwy, mający na celu jedynie dodatkowe drenowanie kieszeni mieszkańców przez władze miasta.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Taki jest cel wprowadzenia opłat.</li> <li>4. 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.</li> <li>6. 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.</li> <li>7. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</li> </ol>

12	Strefa płatnego parkowania na Ochocie wg mojej opinii jest utrudnieniem finansowym dla mieszkańców. W obecnej sytuacji / pandemia/ warunki finansowe rodzin uległy zdecydowanej zmianie ( pogorszyły się ). Ja i moja rodzina mieszkamy na Ochocie wiele lat, nie zgadzamy się na strefę płatnego parkowania- wg naszej opinii utrudni to nam funkcjonowanie, jak również nie jest to dla nas korzystne finansowo w obecnych czasach!	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.
13	Jestem mieszkańcem Ochoty i wpadał mi w ręce ulotka dotycząca pomysłu rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Posiadam 2 samochody - ja i moja żona. Powieś krotko - jeśli ziści się ten pomysł to już nigdy więcej nie zagłosuję na p. Trzaskowskiego i Platforme Obywatelską. Zamiast dbać o mieszkańców stolicy to w zamian otrzymujemy propozycje kolejnych niekorzystnych dla mieszkańców rozwiązań (po podwyżkach za parkowanie w centrum czy rozwiązania z opłatą za wywóz śmieci). Takie rozwiązania oznaczają przegrane dla Was wybory.	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.
14	Nie wyrażam zgody na podwyżki opłat parkingowych	Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
15	Jesteśmy za rozszerzeniem stref parkowania na Ochocie. Mieszkamy przy ulicy Księcia Trojdena, parkingi są tutaj przy Szpitalu Pediatrycznym, przy PAN, dla mieszkańców SM Rakowiec przy Księcia Trojdena, wszystkie one nie są w pełni wykorzystywane. Na ulicy zaś, poza mieszkańcami, parkują przyjezdni z całej Polski, m. in. udający się do szpitali, do pracy i osoby wynajmujące mieszkania w dzielnicy. Poza tym, ulicą przejeżdża bardzo dużo samochodów, głównie w godzinach szczytu, skracających sobie drogi, omijając ulicę Żwirki i Wigury. Reasumując, ta przez wiele wie lat "cicha" ulica zmienia się dla mieszkańców w koszmar ( hałas, spaliny, niszczenie trawników), doraźne interwencje straży miejskiej nie rozwiązują sprawy. W imieniu mieszkańców bijemy na alarm.	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.
17	Kilka dni temu (w poniedziałek, 26 października 2020 r.) znalazłem w skrzynce pocztowej, w miejscu swojego zamieszkania, ulotkę dotyczącą konsultacji na temat poszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego (SPPN) na Ochocie. Jako, że zwrócono się do mnie w tej sprawie, w niniejszym liście pozwolę sobie na przedstawienie opinii, choć nie wiem, czy ktoś w ogóle zada sobie trud przeczytania, nie mówiąc o wzięciu pod uwagę mojego stanowiska. Konsultację prowadzi Zarząd Dróg Miejskich, czyli instytucja mająca w zakresie swojej odpowiedzialności i kompetencji organizację, nadzór oraz wszelkie działania związane ze Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. A zatem z tymi konsultacjami w sprawie SPPN jest tak, jakby wilki konsultowały z owcami problematykę mięsnego menu w swojej diecie lub Kim Dzong Un konsultował z narodem przestępcanie zasad demokracji w Korei Północnej. I w tym miejscu mógłbym zakończyć swoje opiniowanie, jednak tego nie zrobię, a odnośnie się jeszcze do kilku spraw z przywołanej we wstępie ulotki. „Abonament mieszkańca”. W części ulotki poniżej tego podtytułu jest mowa o: „bezpłatnym parkowaniu w okolicy Twojego miejsca zamieszkania”. Zadaje pytanie – jakie bezpłatne, skoro wcześniej trzeba wykupić „abonament mieszkańca”? W dalszej części jest napisane o „bezpłatnym postoju w rejonie do 8 parkomatów”, na dodatek „w promieniu 150 metrów od miejsca zameldowania oraz 100 metrów od parkomatu SPPN”. Z moich obserwacji wynika, że w rejonach, gdzie już wprowadzono strefy płatnego parkowania nie jest to takie proste – znam wiele miejsc, zwłaszcza w Śródmieściu, gdzie jest to praktycznie NIEMOŻLIWE!!!, a zatem, znajdując miejsce „w rejonie nie znajdującym się w pobliżu 8 parkomatów” i tak trzeba będzie płacić. Dlatego, czy się wykupi abonament czy też nie, płacić trzeba. WNIOSKI: 1. Poszerzenie strefy płatnego parkowania niestrzeżonego nie rozwiązuje problemów z parkowaniem pojazdów mechanicznych. W mojej opinii jest to tylko i wyłącznie kolejny sposób na wyciąganie pieniędzy od posiadaczy pojazdów. 2. Posiadacze pojazdów, poza ponoszeniem wydatków za laskawie umożliwienie (co nie jest równoznaczne z każdorazowym spełnieniem możliwości) zaparkowania samochodu w wybranym miejscu, nie mają z tego tytułu żadnych korzyści. 3. Na co wydawane są pieniądze uzyskiwane przez ZDM z tytułu opłat za parkowanie w SPPN? Na pewno nie na poprawę sytuacji z możliwością parkowania. 4. Dlaczego nie buduje się w Warszawie piętrowych parkingów, które na pewno poprawiłyby możliwości parkowania pojazdów? 5. Wniosek końcowy – oczywiście najlepiej jest kupić posiadaczy pojazdów nie oferując im nic w zamian!!! oraz wyznaczyć bezdurne pseudokonsultacje, po których ZDM i tak poszerzy obszar strefy płatnego parkowania.	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. Ad 1-2: 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. Taki jest cel wprowadzenia opłat. Ad 3: Wpływy z opłat za postów stanowią dochód m.st. Warszawy i są przeznaczane m.in. na utrzymanie i rozwój infrastruktury drogowej. Ad 4: Zaspokojenie potrzeb parkingowych co do zasady jest obowiązkiem właścicieli posesji. Ogólnodostępne publiczne parkingi mogą stanowić jedynie dodatkową możliwość, uzupełniającą pulę miejsc do parkowania.
18	Poniżej przedstawiam moje uwagi: 1. Dlaczego na ulicy Sękocińskiej pomiędzy Białobrzeską a Szczęśliwicką chcą państwo zlikwidować oznakowanie poziome miejsc do parkowania równoległego po południowej stronie ulicy? (jednocześnie pozostawiając 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 Białobrzieszka-Kaliska również). 3. Proponuję ustawienie ograniczników/odbojników parkingowych na miejscach parkingowych skierowanych prostopadłe do jezdni. Takie miejsca są np. na ul. Białobrzeszkiej (odcinek Sękocińska-Al. Jerozolimskie) po stronie zachodniej, a także na samej ul. Sękocińskiej (odcinek Białobrzieszka-Szczęśliwicka). Kierowcy nagminnie dojeżdżają "do krawężnika" mocno ograniczając przestrzeń chodnika dostępny dla pieszych.	Ad 1 Szerokość jezdni nie jest wystarczająca by wyznaczyć pełnowymiarowe miejsca postojowe z zachowaniem jezdni manewrowej. W takiej 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 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 Montaż stojaków nie jest przedmiotem projektu. Zapotrzebowanie na stojaki należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontakt 19115. Ad 3 Ustawienie ograniczników/odbojników parkingowych zostanie poprzedzone obskracją zachowań kierowców.
19	Mieszkam na Ochocie na ulicy Mianowskiego. Jestem przeciwny rozszerzeniu strefy płatnego parkowania niestrzeżonego Dziękuję za przyjęcie mojego głosu aby nie rozszerzać tej strefy. Jest to kosztowne i niepotrzebne.	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.

20	<p>Jestem mieszkanką dzielnicy Ochota, zamieszkałą w strefie nr 5. Wg informacji ze strony <a href="https://zdm.waw.pl/">https://zdm.waw.pl/</a>: "Projekty będą udostępniane na naszej stronie internetowej sukcesywnie począwszy od 26 października lub też dostępne do wglądu od 28 października w 5 miejscach na terenie dzielnicy Ochota" Dla ul. Wiślickiej obszar 5 – Biblioteka „Przy Bałeyka”, ul. Bałeyka 9. Wg informacji ze strony internetowej, do której Państwo przekierowujecie znajduje się informacja: "Z powodu choroby personelu Biblioteka "Baśniowa" (Grójcka 68) od dnia 26.10.2020 (godziny 14.30) będzie nieczynna". Na stronie internetowej biblioteki nie ma żadnych informacji ani dokumentów. Powyższy brak informacji uważam za haniebny i nie dostosowany do obecnej panujących warunków epidemiologicznych. Ponadto wg informacji umieszczonych na <a href="https://zdm.waw.pl/">https://zdm.waw.pl</a> trzeba wskazać parkomaty, które są w promieniu 150 metrów od domu. Biorąc pod uwagę zagęszczenie zamieszkania na ul. Wiślickiej fakt, że promień 150 m nie obejmuje nawet całej ulicy Wiślickiej uważam za pewne, że część mieszkańców z wykupionym abonamentem nie będzie mogła skorzystać z wydzielonej strefy. Jakże jest przewidziane rozwiązanie w takich wypadkach? Nie wyobrażam sobie uiszczania opłaty podwójnej. Odległości, które państwo proponujecie są niedopuszczalne i powinny być, co najmniej pomnożone razy 5. Powyższy komentarz zgłosiłam również za pomocą formularza elektronicznego. Niestety nie dostałam od Państwa systemu potwierdzenia wysłania/otrzymania wiadomości co uważam za rażący błąd w ustawieniach systemu, tym bardziej że formularz zawiera informację dotyczące adresu mailowego.</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>
21	<p>Wysoki abonament od drugiego samochodu jest dyskryminacją rodzin wielodzietnych. Mała rodzina poradzi z jednym. W wielodzietnej drugi to często życiowa konieczność a nie luksus. Podczas rozmowy starannie Państwo omijacie ten temat.</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>
22	<p>UWAGA: Uwagi tej treści powtórzyły się 15 x 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 podatkami a nie opłatą za usługę rynkową. Charakter opłat parkingowych jako daniny publicznej potwierdził Trybunał Konstytucyjny. Danina ta jest pobierana za korzystanie z przestrzeni publicznej analogicznego 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 ideologicznej, skrajnie lewicowej wizji 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 „latwiej 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 parkomatów 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.</p>	<p>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. 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”. 3. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPPN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p>
jw.		<p>4. 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. 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 „drastyczną redukcją miejsc postojowych”. 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. 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 nasłone 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>
36	<p>Mieszkam (stały meldunek) ul. Maszynowa 8 to jest 4 strefa - wedle zaplanowanych na Ochocie do postawienia parkomatów. Głos / opinia: w pełni popieram pomysł rozszerzenia płatnego parkowania. Sytuacja jest trudna - brakuje miejsc dla mieszkańców oraz pilnych przyjazdów (dostawa, pogotowie, straż) wszystkie zatoki są na stałe zajmowane przez pracujących w biurach.</p>	<p>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>
37	<p>Chciałabym zgłosić propozycję strefy płatnej parkowania w ulicy Nielubowicza (przy Szpitalu Pediatrycznym WUM) oraz na ulicy chyba Archiwalnej, na odrodku od Nielubowicza do Pawińskiego. Dochodzi tam do dramatycznych sytuacji zastawiania wszystkich możliwych poboczy, uniemożliwiającej dojazdu karetkom lub strażą pożarnej. Wiem, że część tego terenu należy do Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego, ale może zaproponować władzom uczelni takie rozwiązanie, które na pewno usprawniłoby ruch na tych wąskich uliczkach (kanderz@wum.edu.pl). Drugą propozycją jest ul. Trojdena, cała, od Żwirki i Wigury do Pawińskiego. Samochody stoją tu w różnych konfiguracjach, łącznie z trawnikami. Może trochę usprawniłoby parkowanie przy ulicy. Mieszkańcy wracający z pracy do domów po południu i wieczorem wielokrotnie nie mogą znaleźć miejsca do parkowania, zwłaszcza, że wzdłuż północnej strony ulicy jest kampus Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego z wieloma studentami i odwiedzającymi poruszającymi się autami, którzy zastawiają wszelkie zatoczki i wjazdy pod bloki. Szkoda, że nie można ustawić blokad na wjazd w uliczki boczne, ale to pewnie powinno być w gestii dzierżawcy terenu, WSM Rakowiec. Niestety, jedna uliczka prowadzi do przedszkola i nie można jej zablokować. Pomysł na ustawienie stacji rowerowej prawie przy wjeździe na teren kampusu WUM to jakiś dziwny pomysł. Ulica się tu zwęża i robi się niebezpiecznie, zwłaszcza przy wypinaniu i wpinaniu rowerów, jak również wyjeżdżaniu ze stacji rowerowej.</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu. Stacja rowerowa została ustawiona możliwie blisko wejścia na kampus, aby zapewnić jak najłatwiejszy dostęp do rowerów dla użytkowników kampusu.</p>

39	<p>Z całego serca przyklaskuję inicjatywie poszerzenia strefy płatnego parkowania na Ochocie a w szczególności na Rakowcu. Mieszkańcom przy ul. Sanockiej i zaparkowanie koło domu ( w grę wchodzi też ul. Trojdena ) to istny cud. Przez całą dobę parkują samochody przyjeżdżających z całej Polski. My mieszkańcy mamy znikomą szansę zaparkowania, gdyż niektóre pojazdy stoją tydzień lub dwa. Wynika to z faktu iż obok ( właśnie przy ul. Trojdena ) mamy kampus UM, szpital pediatryczny, basen, a teraz w budowie jest Dom Ronald'a McDonalda. Samochody - obce - parkują dosłownie wszędzie: na wjeździe na parking spółdzielni, na trawnikach, na uliczkach dojazdowych a nawet na wjazdach do garaży. My mieszkańcy placący podatki w stołecznej kasie pokrzywdzeni i zadowoleni z tym problemem. Nawet krótkie zaparkowanie ( aby wyjąć i zanieść do domu zakupy to jest problem. W rezultacie każdy zastawia każdego. Moje zdanie podzielają wszyscy sąsiedzi którzy mają auta. Mam nadzieję, iż w końcu doczekamy się upragnionych parkometrów, czego sobie i innym mieszkańcom bardzo życzę.</p>	<p>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>
40	<p>Podczas spotkania konsultacyjnego dla rejonu 1 wspomniałam o koncepcji "Zielona Grójecka", zaprezentowanej przez Zarząd Zieleni. Link do opracowania: <a href="http://konsultacje.um.warszawa.pl/jaka_zielen_na_grojeckiej_ii_etap">http://konsultacje.um.warszawa.pl/jaka_zielen_na_grojeckiej_ii_etap</a>          Usłyszałam wtedy o prawdopodobnym "rozwiązaniu docelowym", jakie posłużyło projektantom do przygotowania zielonej koncepcji ulicy Grójeckiej. Trudno przejść nad tym stwierdzeniem bez 2 zdań komentarza. Rozwiązania komunikacyjne ujawnione w zielonej koncepcji Grójeckiej są szkodliwe. DDR-y zostały wytyczone kosztem chodników, które na przeważającej długości ulicy Grójeckiej są szerokie, ale nie ZA SZEROKIE. Są wygodne i bezpieczne dla pieszych. Są odpowiednio do dużego ruchu pieszych, jaki ma tu miejsce. Są właściwe jeśli chodzi o "Standardy projektowania i wykonywania infrastruktury dla pieszych". Jak można po prostu dorysować DDR-y i proponować rozwiązanie jako "docelowe"? Dla jakiego natężenia ruchu rowerowego +UTO zaprojektowane zostały DDR-y?          Printscreen - Załącznik 1.          Poza tym "drobiazgiem", to w związku z rosnącą popularnością wykorzystania rowerów do podróży po mieście, a także coraz powszechniejszymi UTO, w "rozwiązaniu docelowym" warto (należy) zaprojektować dobrą, bezpieczną, dwukierunkową infrastrukturę dla rowerów oraz UTO po obydwu stronach Grójeckiej (ale nie kosztem pieszych!). Wtedy możemy mówić o rozwiązaniu docelowym -)          Wracając do obecnych rozbieżności, rejon 1 - 3 konsultacji SPPN na Ochocie. Tylko na mapie 14 (odcinek Kopińska/ Wawelska - do Och Teatru), skasowanych zostało 76 płatnych miejsc postojowych. Bilans miejsc postojowych po korekcie ZZW wynosi 0 (mapa 14, odc. iw). Zatrzymajcie tą rewolucję. Wpracować trzeba dobre rozwiązanie dla pieszych, rowerów &amp; UTO, a potem przekazać ulicę w ręce ogrodników. Rozumiem zielony trend, jednak ulice pełnią przede wszystkim funkcję komunikacyjną. Mają zapewnić sprawne przemieszczanie się pieszym, rowerzystom i pojazdom, w tym pasażerom komunikacji miejskiej, korzystającym z tramwajów i autobusów, rowerzystom i użytkownikom UTO. Cudownie byłoby połączyć sprawne przemieszczanie się osób i pojazdów z piękną, bujną zielenią, ale w starych dzielnicach Warszawy, należałoby w tym celu oddalić od siebie budynki z pionowej linii od ulicy.          Jeśli ogrodnicy rozpylią część (~1/2 szerokości) chodnika, obecnie wykorzystywaną do parkowania samochodów i przeznaczą na drzewa w misach luzem (!), czy całe regularne rabaty, trudniej będzie wygospodarować przestrzeń na DDR po stronie Och Teatru i Hali Banacha. Zamiany zazielenienia Grójeckiej zbiegły się z rewolucją SPPN. Niezadowolone i wątpliwość zmotoryzowanych kierowców są duże, a tu jeszcze Zarząd Zieleni proponuje redukcję miejsc postojowych, na rzecz nowej zieleni przyulicznej. Ambitny acz kontrowersyjny pomysł.          Byłoby bardzo dobrze, gdybyście przed zakończeniem konsultacji dotyczących rozszerzenia SPPN na Ochocie, opublikowali konkretne informacje dotyczące uzgodnień SPPN w kontekście koncepcji "Zielonej Grójeckiej".</p>	<p>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. Koncepcja Zarządu Zieleni prezentuje docelową wizję układu drogowego ul. Grójeckiej. Kluczowym elementem konsultacji są nasadzenia zieleni – natomiast pozostałe elementy (w tym przebudowa ulicy) nie mają obecnie określonej perspektywy czasowej realizacji. Należy je raczej traktować jako koncepcyjny zarzys zmian na Grójeckiej.</p>
41	<p>Bardzo proszę o zmianę sposobu kontrolowania pojazdów (identyfikatorów mieszkańca B-35) w strefach mieszkańca. Wszystkim (zarządzającym SPPN oraz mieszkańcom, którym podobno SPPN ma ułatwić życie), zależy na jak najlepszej organizacji SPPN. Konieczne więc jest dolożenie wszelkich starań do jej sprawnego funkcjonowania. Słabym ogniwem pod względem weryfikacji urańowania do parkowania, wydają się strefy mieszkańca (B-35, B-39). Straż Miejska jest niewydolna pod względem egzekwowania zgłoszeń o nieprawidłowym parkowaniu. Czas reakcji strażników powdłuje, iż kierowcy parkujący nieprawidłowo nawet na kilkugodzinny postój, nie są karani mandatem. Taka sytuacja w dzielnicach objętych SPPN, w strefach mieszkańca, gdzie postój ma odbywać się bezpłatnie, będzie prowokować duże niezadowolenie mieszkańców, którzy nie będą mogli zaparkować auta zgodnie z obowiązującymi regulami.          Kontrolerzy (na początek piesze patrole) SPPN mogłoby reagować również w strefach mieszkańca. Skoro mogą wystawiać "opłaty dodatkowe" za brak biletu, to mogłoby również wystawiać "opłaty dodatkowe" za brak identyfikatora mieszkańca. Zakładam, że kwestia utworzenia cyfrowej ewidencji "identyfikatorów mieszkańca" to tylko kwestia czasu. Wtedy również pojazdy e-kontroli SPPN mogłoby wychwytywać pojazdy bez "identyfikatorów mieszkańca" w strefach mieszkańca.          Sami Państwo doświadczycielcie, iż uruchomienie e-kontroli oraz podniesienie opłaty dodatkowej za parkowanie bez biletu, czyli nieuchronności oraz wysokość kary, bardzo poprawiłyby dzieńne wpływy za postój w SPPN. Uszczelnienie systemu, w tym wypadku weryfikacji w bezpłatnych strefach mieszkańca, powinny być kolejnym krokiem.          Innym rozwiązaniem, może bardziej czasochłonnym (ale zawsze jakimś krokiem), byłoby nałożenie na kontrolerów SPPN obowiązku weryfikacji stref mieszkańca oraz przesyłanie zgłoszeń do procedowania Straży Miejskiej. Po pierwsze wypadaloby to lepiej w oczach mieszkańców, którzy nie czuliby się pozostawieni z problemem. Po drugie "oficjalne" przesyłanie zgłoszeń do SM powinno zmobilizować patrolo do szybszej reakcji. I po trzecie ew. skala niewydolności SM (interwencje dotyczące nieprawidłowego parkowania) wyszłaby na światło dzienne.          Pozostaje też nałożenie na SM obowiązku regularnej (kilka razy w ciągu dnia) weryfikacji stref mieszkańca.          Bardzo proszę abyście Państwo nie wykręcali się od tematu hasłem "nie da się". Jeśli SPPN ma poprawić sytuację mieszkańców, to trzeba dopracowywać rozwiązania, w tym typowe dla Polaków sposoby na unikanie opłat.</p>	<p>Strefę codziennie kontroluje ok. 50 kontrolerów ZDM, którzy sprawdzają uczciwość parkujących. Ich uprawnienia są ściśle określone przepisami prawa i nie obejmują karania wykroczeń, a jedynie kontrole wniesienia opłaty za parkowanie. Strefę Płatnego Parkowania Niestrzeżonego kontrolują też łączone patrole kontrolerów ZDM i Straży Miejskiej. Strażnicy mają uprawnienia do kontroli przestrzegania oznakowania, w tym znaków "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
42	<p>Poniżej rejon ulicy Baśniowa według propozycji projektantów zieleni. Różowa strzałka wskazuje miejsce, gdzie zaproponowane zostało rozwiązanie zmieniające charakter zagospodarowania przestrzeni. W tym przypadku delikatnie przychyliam się na korzyść zielonej koncepcji. Obawy budzi fakt, że na rogu jest sklep ortopedyczny, z artykułami dla osób niepełnosprawnych (ortozy, wózki inwalidzkie, buty, sprzęt rehabilitacyjny, kule) Mam wrażenie, że zatowarowanie sklepu jest możliwe wyłącznie od frontu. Czyli obecny wjazd (który tu zmienia się w piękny trawnik) jest jedynym miejscem dla dostaw. Sklep wypożycza również łóżka dostosowane dla osób unieruchomionych, leżących. Dosłownie kilka wtrzym sklepowych dalej (przy Baśniowej), jest kolejny punkt o podobnym charakterze.          Dlaczego pomimo obaw iw skłaniam się ku propozycji zmian przedstawionych na grafice. Pierwszym powodem jest ochrona pięknych kasztanowców, których korzenie są non stop niszczone przez parkujące samochody. Kolejnym to nieustający overparking na tym małym odcinku. Poza miejscami dla niepełnosprawnych, równocześnie w ciągu dnia i nocy parkuje tam kilka(-naście) innych samochodów. Mam wątpliwość czy rezygnacja z podjazdu dla dostaw oraz wygodnych dla niepełnosprawnych miejsc postojowych, jest właściwym rozwiązaniem, ale aż zał patrzeć na beztrošką i bezrefleksyjną dewastację starych drzew. Gdybyście postawili na utrzymanie podjazdu, to BEZWZGLĘDNIE konieczne jest zabezpieczenie korzeni kasztanowców.          Kilka propozycji wypracowanych zostało podczas konsultacji <a href="http://konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/trawniki">http://konsultacje.um.warszawa.pl/konsultacja/trawniki</a>          Printscreen - Załącznik 2          Całość opracowania "Zielona Grójecka" przygotowanego na zlecenie Zarządu Zieleni jest dostępna pod linkiem <a href="http://konsultacje.um.warszawa.pl/jaka_zielen_na_grojeckiej_ii_etap">http://konsultacje.um.warszawa.pl/jaka_zielen_na_grojeckiej_ii_etap</a>          Opracowanie rejonu 3 SPPN, to zał. 6 i 7 "Zielonej Grójeckiej".          Tak to wygląda na mapie 14 opracowania SPPN.          Printscreen - Załącznik 3</p>	<p>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. Koncepcja Zarządu Zieleni prezentuje docelową wizję układu drogowego ul. Grójeckiej. Kluczowym elementem konsultacji są nasadzenia zieleni – natomiast pozostałe elementy (w tym przebudowa ulicy) nie mają obecnie określonej perspektywy czasowej realizacji. Należy je raczej traktować jako koncepcyjny zarzys zmian na Grójeckiej.</p>

43	<p>To jest moje 150 m SPPN celowo liczone od rogu budynku. Nie znam podstawy naliczania odległości 150m od "adresu". Co jest punktem wyjściowym do obliczeń? Nasz blok ma 6 klatek, co oznacza, że jest dość długi. W każdym razie, to jest hipotetyczne 150 m.</p> <p>Printscreen - Załącznik 4</p> <p>Tu zrobiłam sobie symulację zasięgu 150 m (promień okręgu wyznaczony przez punkty odniesienia jw).</p> <p>Printscreen - Załącznik 5</p> <p>W budynku Rokosowska 1 jest 108 mieszkań + 3 sklepy. Ten sam (porównywalny) zasięg limitu 150 m będzie dla budynku Dorotowska 9. Ile parkometrów mamy w zasięgu? 6 parkometrów (kropki fukcja) Ile miejsc postojowych?</p> <p>Baśniowa: 3+5+10+14+22</p> <p>Dorotowska: 2+3+7+3+1</p> <p>Siewierska: 3+3+kilkadziesiąt w strefie mieszkańca</p> <p>Rokosowska: 38+4+4</p> <p>łącznie: 122 +kilkadziesiąt w strefie mieszkańca.</p> <p>Na 108 mieszkań tylko w budynku Rokosowska 1 + niemalże identyczny okrąg dla Dorotowskiej 9. A przecież budynków w tym kwartale jest znacznie więcej.</p> <p>Mapa nr 22 i fragment 14, a dokładniej przestrzeń ograniczona ulicą Grójecką, BW 1920, Białobrzeską i Częstochowską daje 60 budynków (60 kamienic).</p> <p>Printscreen - Załącznik 6</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>Miejsca postojowych w kwartale jw. jest poniżej 300-u. (297) + kilkadziesiąt w strefie mieszkańca przy Siewierskiej oraz kilkanaście w strefie mieszkańca przy Białobrzeską. Co daje mam ambilne 5 miejsc postojowych na budynek. -:/</p> <p>Większość budynków to 6-cio piętrowe kamienice -:/</p> <p>Ze względów praktycznych (bariery jakimi są szerokie ulice i chodzenie na około przez przejścia dla pieszych) nie ma możliwości parkowania za BW1920 i Grójecką, dalej za Częstochowską w stronę Kopińskiej schemat zabudowy się nie zmienia, to samo za ulicą Białobrzeską.</p> <p>Zaryzykuję ale standardowe rozwiązania z SPPN, nie wyglądają optymistycznie dla tego obszaru. Jakie są Wasze propozycje?</p> <p>Ja dojrzałam kilka lokalizacji, gdzie likwiduję postój. Zgodnie z skrupulatnym podejściem do PRD, ale być może moglibyśmy tutaj skorzystać z uelastycznienia reguł, które pojawiło się w prezentacji dla 1 ocockiego obszaru. Są to miejsca gdzie nie dochodzi do kolizji, miejsca zwyczajowego od dziesięcioleci parkowania.</p> <p>mapa 22 Printscreen - Załącznik 7</p> <p>mapa 22 Printscreen - Załącznik 8</p> <p>mapa 14 Printscreen - Załącznik 9</p> <p>mapa 14 Printscreen - Załącznik 10</p> <p>Nie upieram się przy moich "statystykach", być może gdzieś popełniam błąd. Jeśli jednak nie ma pomyłek, to rozwalimy system liczbą abonamentów w przeliczeniu na miejsca postojowe.</p> <p>Bardzo proszę o uwzględnienie miejsc zwyczajowych, wykorzystywanych od dziesięcioleci i zmianę projektów.</p>	jw.
44	<p>W związku z planem rozszerzenia strefy płatnego parkowania uprzejmie proszę o informację, czy i w jaki sposób osoby wynajmujące mieszkanie długoterminowo będą mogły uzyskać kartę uprawniającą do bezpłatnego parkowania w obrębie swojego miejsca zamieszkania?</p>	<p>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.</p>
45	<p>Chciałam zgłosić swoje zastrzeżenia do wprowadzenia płatnego parkowania w strefie 4 (między Biltwy Warszawskiej 1920r a Łopuszańska).</p> <p>Będę wdzięczna za małą odpowiedź na poniższe kwestie, bo chciałabym odpowiedź rozdystrybuować na grupie mieszkańców mojego bloku.</p> <p>Sugeruję Państwu, że płatne parkowanie w tych strefach miałyby zapobiec przecięciu obłożenia dróg. Raczej są ukierunkowane na zwiększenie przychodów miasta z trzech stron: parkometry + mandaty + karty mieszkańców.</p> <p>Zwłaszcza, że część starszych budynków strefy 3 nie posiada podziemnych garaży, a jedynie parkingi publiczne, więc karta mieszkańca stanowi dodatkowy podatek płacony miastu za posiadanie samochodu.</p> <p>- zwiększenie rotacji samochodów - samo zwiększenie rotacji oznaczałoby zachęte, że możliwe byłoby upolowanie miejsca w tym obszarze, czyli że nie ma przeciwwskazań do wyruszenia w te rejony samochodem, jak zatem zmniejsza to obłożenie dróg (co też wskazują Państwo jako zaletę rozwiązania)? Rotację czyich samochodów chcieli Państwo zwiększyć - Klientów/pracowników/petentów okolicznych biur/zakładów pracy czy mieszkańców?</p> <p>Sytuacja mieszkańców z kartą nie ulega zmianie - nadal mogą zdecydować się na wjazd autem do pracy, a wracają do pracy i zajmują miejsca zwolnione przez pracujących w okolicy.</p> <p>- ograniczenie możliwości wjazdu i pozostawiania samochodów.</p> <p>W jaki sposób chcą Państwo ograniczyć wjazd - szlabanami z biletomatami?</p> <p>Z czym związany jest problem pozostawiania aut - z tym, że ktoś porzuca na zapomnienie, czy że ktoś ma a nie używa (to chyba dobrze? nie zwiększa obłożenia dróg).</p> <p>Kto tu chciałby pozostawiać auto na dłużej? To nie jest Parkuj i Jedź czy jakaś atrakcyjnie skomunikowana lokalacja. Nocą miejsca są zajęte przez mieszkańców, a za dnia część miejsc zajęta przez pracowników.</p> <p>Czy to nie chodzi o to, że na razie jedyną możliwością porażenia sobie z porzuconymi wrakami jest rozszerzenie strefy płatnego parkowania, a wtedy uprzywilejowani są zameldowani mieszkańcy, którzy za koszt 30 zł mogą pozostawić swój samochód żeby zgnil i obrócił w pył (bo to auto absolutnie nie będzie rotować, a władze zainteresują się zgnilcem po kilku latach), ale już nie-mieszkaniec będzie ścigany mandatami.</p> <p>- wprowadzenie preferencji dla komunikacji zbiorowej.</p> <p>Czy zwiększyli już Państwo liczbę tramwajów i autobusów, żeby pasażerowie mogli przestrzegać restrykcji dot. liczby miejsc w pojeździe?</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, poprzez większą dostępność tych samych miejsc postojowych. Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że wprowadzenie opłat skłania kierowców do skrócenia czasu postoju lub rezygnacji z postoju na rzecz innych środków transportu.</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.</p> <p>Strefa płatnego parkowania obejmuje wyłącznie miejsca postojowe na drogach publicznych. 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>
	<p>Czy uruchomił lub zamierza Państwo uruchomić parkingi P+R w okolicach kolejki?</p> <p>Widziałam wczoraj tramwaj nr 9 w stronę centrum ok 16:30 - pelny - mimo że są ograniczenia covidowe. Zapelniona komunikacja miejska (a już zwłaszcza w czasie pandemii) to nie jest polepszenie jakości życia w mieście bez samochodu.</p> <p>Warunki otrzymania karty mieszkańca wykluczają osoby wynajmujące mieszkania - mimo że na równi z mieszkańcami płacą temu miastu i wspierają tu mały warszawski handel i przedsiębiorstwa.</p> <p>Po to wymyślono najem okazjonalny, żeby osoby wynajmujące mieszkania nie borykały się z niechcianymi lokatorami - a już zwłaszcza, żeby ich nie meldować w wynajmowanych mieszkaniach.</p> <p>Wynajmuję już 3 mieszkanie na Ochocie i każdy właściciel odmawiał mi meldunku czasowego na czas umowy.</p> <p>Czy wraz z wprowadzeniem SPPN ruszy kontrola wynajmujących, aby wesprzeć najemców i wymusić meldowanie na czas trwania umowy, żeby umożliwić najemcom korzystanie z praw karty mieszkańca?</p> <p>Chciałabym też zwrócić uwagę na sposób w jaki publiczna ulica jest zawłaszczana przez firmę carsharingową - cała ulica Elizy Orzeszkowej została obłożona samochodami innogy - codziennie odprowadzając dziecko do przedszkola widzę 5-7 samochodów (często tych samych) na odcinku 300m, bo pilotażowo innogy uznaje tę ulicę za swój parking i tak oznajmiają w swojej aplikacji.</p> <p>Zwiększanie floty firm carsharingowych też nie wpisuje się w nurt zmniejszania obłożenia miasta ruchem ulicznym</p>	jw.

47	<p>W związku z planowanymi zmianami w organizacji ruchu chciałbym zaproponować, aby przekształcić Państwo ul. Pasteura na odcinku Winnicka - Banacha w strefę zamieszkania. Obecnie jest to ulica o charakterze stricte „akademickim” - istnieje tam swego rodzaju „kanion”, utworzony przez dwa gmachy - wydziałów Matematyki, Informatyki i Mechaniki oraz Fizyki. Są to wydziały prestożowe, będące swego rodzaju „wizytówką” UW. Z inicjatyw społeczności, w tym dziekana wydziału MIM były zgłaszane do budżetu obywatelskiego inicjatywy lepszego połączenia tych gmachów, z tego powodu chciałbym poprosić, aby rozważył Państwo stworzenie na tym odcinku strefy zamieszkania. Pozwoliłoby to studentom na komfortowe przemieszczanie się pomiędzy wydziałami, oraz uporządkowało parkowanie - obecnie niestety w czasach „bezpiecznych” wielu kierowców parkowało w strefie bez zachowania elementarnych zasad bezpieczeństwa (zasłanianie oraz parkowanie mniej niż 10m od przejścia dla pieszych). Dzięki tej zmianie udałooby się uporządkować parkowanie, lepiej połączyć kampus Ochota UW oraz stworzyć przestrzeń wygodną dla mieszkańców i studentów (którzy często wynajmują mieszkania w okolicy).</p>	<p>Strefa zamieszkania to rodzaj ulicy, która nie posiada wydzielonej jezdni i chodnika. Ul. Pasteura posiada wydzieloną jezdnię, chodnik i zatoki postojowe. Wprowadzenie strefy zamieszkania wymagałoby przebudowy ulicy, co nie mieści się w zakresie niniejszego opracowania.</p>
48	<p>Prosiłabym o wyjaśnienie zapisu: Abonament mieszkańca upoważnia do postoju w pobliżu miejsca zameldowania w rejonie do 8 parkomatów – promień 150 m od domu plus 100 m od każdego parkomatu. To jest niezrozumiałe zapisane – proszę o wyjaśnienie jak to należy interpretować. Mieszkam na osiedlu gdzie od bloku do ulicy mam prawie 100m. Miejsc parkingowych przy ulicy nigdy nie ma wolnych, poza tym jest ich tylko kilka sztuk. W takim przypadku w promieniu 150m od domu nie mam szans zaparkować. Jak zatem interpretuje się ten zapis? Mogę parkować przy 8 parkomatach najbliższych mojemu miejscu zamieszkania?</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 uprawniałoby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
49	<p>Ze względu na to, że nie udośćpełnił Państwo materiałów w wersji elektronicznej do dzisiejszego dnia wnoszę o przełożenie konsultacji obszaru 4 na inny termin umożliwiający zapoznanie się z propozycjami SPP.</p>	<p>Abym 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: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/</a></p>
50	<p>Jestem mieszkańcem Ochoty- ul. Włodarzewskiej. Chciałbym się zwrócić do Państwa z prośbą o rozpatrzenie w projekcie SSP jednej zmiany wpływającej na poprawę warunków parkowania i estetycznych na ul. Włodarzewskiej- chodzi o miejsca parkingowe przy nr. 31-róg ul. Lirowej- załącznik Włodarzeska-1. Obecnie w tym miejscu przed zbudowanym blokiem powstał zielony skwer który jest skutecznie odgródzony i zasłonięty od ul. Włodarzewskiej parkującymi autami. Przeniesienie dwóch miejsc zaznaczonych na zdjęciu Włodarzeska-1 bliżej ulicy Lirowej-zgodnie ze strzałką pozwoliłoby na tym miejscu na powierzchnię biologicznie czynną-np. krzewy, drzewo. Idea zgodna z obecnymi standardami miasta co do zrównoważonego rozwoju. Dodatkowo pomiędzy miejscami parkingowymi znajduje się stary słup energetyczny który docelowo ma zniknąć-załącznik-Włodarzeska-1-pytanie czy zamieni się to miejsce na parking czy pas zieleni? W nowym miejscu obecnie jest szeroki betonowy chodnik-nie potrzebny w takim rozmiarze w tym miejscu. Na zdjęciu Włodarzeska-2 widoczny skwer i parkujące auta. Dodatkowo czy istnieje możliwość aby wszystkie miejsca postojowe w tym miejscu były w poziomie jezdni? W chwili obecnej wszystkie są w poziomie chodnika.</p>	<p>Zmiany będą wprowadzane głównie za pomocą oznakowania – bez przebudowy zatok postojowych. W związku z tym postulat nie może zostać uwzględniony.</p>
51	<p>Podczas konsultacji społecznych spotkałem się z uwagą, żeby zwolnić posiadaczy abonamentu mieszkańca z opłaty np. za pierwszą godzinę postoju, jeżeli jadą oni do sklepu czy do urzędu. Chciałbym zgłosić swoją uwagę do takiego rozwiązania - prosiłbym, aby rozważył Państwo nieuwzględnianie takiego postulatu z kilku powodów: 1) taka polityka zachęcałaby mieszkańców, do załatwiania jak największej ilości spraw samochodem, natomiast nawet opłata 4zł nie jest na tyle wysoka, aby miasto musiało rezygnować z nalożenia jej na mieszkańca, bo jedzie on załatwić jakąś sprawę. Taka decyzja zaszkodziłaby polityce zrównoważonej mobilności Warszawy. 2) taka polityka byłaby wykluczająca dla osób mieszkających „za granicą” strefy - dlatego kierowca mający do sklepu dalej, ale mieszkający w strefie ma nie płacić, a kierowca z sąsiedztwa na płacić za ten sam czas postoju, tylko dlatego, że mieszka poza strefą? - dochodzimy tu do problemu i sprzeczności 3) analogicznie do punktu powyżej - przy dowolnym podziale na „podstrefy” pojawią się osoby poszkodowane, które jednak będą musiały zapłacić za możliwość podjechania na 5 minut do sklepu, dodatków taka „przejazdka” w każdym wypadku będzie generować tylko zanieczyszczenia oraz zwiększy ruch na drogach. Dlaczego np. mieszkaniec Pragi musiałby płacić za podjechanie na godzinę do szpitala na Ochocie, a mieszkaniec Ochoty już nie? Wszak np. szpital akademicki jest na Ochocie i to tam może trafić członek rodziny osoby z dowolnej innej dzielnicy. Idąc więc torem rozumowania, iż ze względu na „krótki czas postoju” kłopotów miałby mieć prawo do darmowego parkowania w strefie dochodzimy do sprzeczności (wszak jak daleko jest dostatecznie daleko, zatem teoretycznie każdy mieszkaniec Warszawy powinien mieć prawo do darmowego parkowania na godzinę pod szpitalami, sklepami itp. co wypaczyłoby ideę strefy płatnego parkowania) W związku z powyższym uprzejmie proszę, aby zrezygnował Państwo z zwalniania kogokolwiek (poza osobami w szczególnie uzasadnionych przypadkach - jak np. osoby niepełnosprawne) z opłat w strefie, poza zakresem obowiązywania abonamentu mieszkańca, pozwalającym na pozostawienie samochodu niedaleko domu.</p>	<p>Nie przewiduje się wprowadzania zwolnień za pierwszą godzinę postoju.</p>
52	<p>W związku z ogłoszonymi konsultacjami społecznymi na Ochocie, zwracam się z uprzejmą prośbą o wprowadzenie następujących zmian w prezentowanych projektach organizacji ruchu: 1. Na ul. Grójeckiej, na odcinku jezdni północno-zachodniej od skrzyżowania z ul. Włodarzewską do skrzyżowania z ul. Harfową, należy wprowadzić parkowanie na jezdni na prawym pasie ruchu. Przebudowywane obecnie skrzyżowanie z ul. Harfową przez ZMID zaprojektowane bowiem zostało w układzie wlotu północnego W+WW+L, tj. w układzie dwóch pasów na wprost i jednego w lewo - nie ma zatem sensu, aby na odcinku dojazdowym do tego skrzyżowania dostępne były trzy pasy. Prowadziłyby to bowiem do niebezpiecznych zachowań związanych z jazdy najszybszych pojazdów lewym pasem do rejonu skrzyżowania a następnie prób wymuszenia pierwszeństwa na pojazdach na pasie środkowym. W załączeniu przedstawiam szkic ideowy możliwego rozwiązania - szczegóły oczywiście wymagają uwzględnienia projektu ZMID (w tym wymaganej długości pasa do skrętu w lewo) oraz ustaleń co do sposobu zakończenia trzeciego pasa za wylotem ze skrzyżowania z ul. Korotyńskiego (lub Włodarzewską) - być może właściwsze byłoby zakończenie pasa lewego niż prawego, jak narysowałem. 2. Na ul. Harfowej zaproponowano jeden kierunek ruchu - od ul. Lutniowej do ul. Włodarzewskiej. Stoi to jednak w sprzeczności z planowaną modernizacją tej ulicy, która wprowadzi nań ruch autobusów w kierunku przeciwnym. W związku z tym, aby uniknąć niepokojów społecznych związanych z likwidacją wyznaczonych na jezdni miejsc, należy odstąpić od tej zmiany organizacji ruchu. Załącznik 11</p>	<p>Ad 1. Zmiana przekroju ul. Grójeckiej nie powinna się odbywać punktowo, ale być poprowadzona kompleksowo i poprzedzona odpowiednią analizą ruchu. 2. Przebudowa ul. Harfowej zostanie zrealizowana według projektu przygotowanego przez Urząd Dzielnicy.</p>
53	<p>W związku z przedstawionym projektem dotyczącym rejonu ulicy Dobosza, który zmniejsza liczbę miejsc z 65 do 35, zwracam się z postawie wniosku o zwiększenie podaż miejsc poprzez umożliwienie postoju przy budynkach Dobosza 5 oraz 10 w ramach wyznaczenia miejsca nieterminatwnych przeznaczonych wyłącznie dla mieszkańców przy pomocy b35. Istniejące miejsca prostopadłe pozwalają na postój przy zachowaniu niezbędnych miejsc dla pieszych. Rozumiem, że wytyczenie normatywnych miejsc jest niemożliwe ze względu na szerokość jezdni manewrowej. Jednak stan faktyczny pokazuje, że w praktyce postój prostopadły jest możliwy i nie narusza przepisów ogólnych i można by było pozostawić te miejsca mieszkańcom.</p>	<p>W docelowym rozwiązaniu na ul. Dobosza wyznaczone miejsca do parkowania skośnego w miejscu poszerzonego chodnika. W miejscach niezgodnych przepisami parkowanie zostało wyeliminowane. Przy posesi nr 5 i 10 zostały wyznaczone miejsca ogólnodostępne, po północnej stronie równoległe, po południowej skośne.</p>
54	<p>Jako mieszkaniec Warszawy i uczestnik konsultacji Zolborz 3, Ochota 4 - nie zgadzam się na wprowadzenie sppn-u w ogóle w tych dzielnicach. Jak pokazują liczby na chwilę obecna sppn sa nikomu niepotrzebne, jedynie zwiekza uciążliwosc kierowcom i dodatkowo obciążają mieszkańców dodatkowymi opłatami. Nie chce juz wspominać obrzydliwych pomalowanych stref na chodniku i asfalcie.</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. Takim jest cel wprowadzenia opłat. Badania w istniejącej strefie pokazują, że spełnia ona ten cel.</p>

55	<p>Chciałbym zgłosić uwagę jak w temacie (Konsultacje SPP - uwagi do rejonu 4). Wydaje mi się, że przedstawione do konsultacji arkusze nr 42, 43, 47 oraz 48 nie uwzględniają stanu faktycznego, jakim jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trwająca przebudowa skrzyżowania ulic Grójecka/Harfowa/Raclawicka, w wyniku której Harfowa na odcinku od Lutniowej do Grójeckiej będzie ulicą jednokierunkową, ale „w” stronę Grójeckiej, a nie „od” Grójeckiej;</li> <li>- realizacja przez UD Ochota zadania pt. „Przebudowa ulic Harfowej, Lutniowej oraz Lirowej”, w wyniku to której przebudowy Lutniowa ma pozostać ulicą dwukierunkową, a znaczny kawałek ulicy Harfowej od ulicy Włodarzewskiej do ulicy Lutniowej będzie jednokierunkową „w” stronę ulicy Grójeckiej. Ponóż link do przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej: <a href="http://www.urzadochota.waw.pl/zamowienie-publiczne/powyzej-30-tys-euro/wykonanie-dokumentacji-projektowej-na-przebudowe-ulic-jezeli-natomiast-wymienione-przez-mnie-arkusze-sa-prawidlowe-i-wyrazaja-chce-dokonania-zmian-w-zakresie-ruchu-po-rozszerzeniu-spp-(tzn-jednokierunkowa-ulica-lutniowa-na-calej-dlugosci-w-kierunku-poludniowym),-chcialbym,-jako-mieszkaniec-bloku-nr-23-przy-ulicy-lutniowej-wyrazic-swoj-stanowczy-sprzeciw,-poniewaz-takie-ukierunkowanie-uniemozliwi-mieszkacom-ulicy-lutniowej-na-odcinku-od-ulicy-harfowej-do-ulicy-lirowej-na-wykorzystywanie-nowo-przebudowanego-skrzyzowania-ulic-grojecka/harfowa/raclawicka-w-celu-„bezbproblemowego”-wyjazdu-w-kierunku-centrum-miasta-czy-na-mokotow.">http://www.urzadochota.waw.pl/zamowienie-publiczne/powyzej-30-tys-euro/wykonanie-dokumentacji-projektowej-na-przebudowe-ulic-jezeli-natomiast-wymienione-przez-mnie-arkusze-sa-prawidlowe-i-wyrazaja-chce-dokonania-zmian-w-zakresie-ruchu-po-rozszerzeniu-spp-(tzn-jednokierunkowa-ulica-lutniowa-na-calej-dlugosci-w-kierunku-poludniowym),-chcialbym,-jako-mieszkaniec-bloku-nr-23-przy-ulicy-lutniowej-wyrazic-swoj-stanowczy-sprzeciw,-poniewaz-takie-ukierunkowanie-uniemozliwi-mieszkacom-ulicy-lutniowej-na-odcinku-od-ulicy-harfowej-do-ulicy-lirowej-na-wykorzystywanie-nowo-przebudowanego-skrzyzowania-ulic-grojecka/harfowa/raclawicka-w-celu-„bezbproblemowego”-wyjazdu-w-kierunku-centrum-miasta-czy-na-mokotow.</a></li> </ul>	<p>1. W chwili wykonywania projektu SPPN projekt skrzyżowania Grójeckiej i Harfowej nie był zatwierdzony. Projekt SPPN nie przewiduje zmian w zakresie inwestycji ZMD. 2. Przebudowa ul. Harfowej zostanie zrealizowana według projektu przygotowanego przez Urząd Dzielnicy.</p>
56	<p>Chciałabym zapytać czy jest możliwość aby mieszkańcy płacący za abonament w danej dzielnicy nie płacili za parkowanie auta odwołując dziecko do szkoły, przedszkola, lekarza w ramach dzielnicy?</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 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 ma planów dalszego poszerzenia zasięgu abonamentu. Byłoby to sprzeczne z celem abonamentu, jakim jest zapewnienie możliwości bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania, a nie w całym mieście.</p>
57	<p>Z przerazaniem obejrzałem mapę strefy 2 (Filtry) pokazującą planowane zmiany na uliczkach Zimorowica, Kromera, Warszawickiego, Górnickiego i Dantyska. Obszar ten jest gęsto zamieszkały, a od samego początku wprowadzenia SPPN w bodajże 2013 r. mieszkańcy codziennie mają ogromne trudności z zaparkowaniem nie tyle w pobliżu domu (co jest nierealne) ale w obszarze, który obejmują wykupione przez nas parkometry. Jednocześnie mimo rozmów i zapewnień rz. Usiadka w początkowej fazie obowiązywania SPPN, że „gorzej nie będzie” i nie planuje już żadnych zmian, ok. rok temu postawiono żółte słupki, które ograniczyły miejsce parkowania na rogach ulic. O ile z tym jestem w stanie się zgodzić, to obecny plan, zakładający usunięcie po 1-2 miejsc z początku każdej z ulic zakrawa już o bzdurę.</p> <p>Czy ktośkolwiek z planujących był kiedyś na tych uliczkach i widział, że obecny stan gwarantuje zarówno bezpieczeństwo uczestników ruchu (w tym pieszych i rowerzystów korzystających z kontraruchu), jak też względnie akceptowalną i realną w tych warunkach ilość miejsc parkingowych? Czy kierują się Państwo próbując zlikwidować kolejne miejsca/osłupkować kolejne fragmenty jezdni? Gorąco proszę o ponowne rozpatrzenie tego planu oraz pozostawienie obecnego stanu rzeczy w obszarze wyznaczonym przez prostokąt Raszyska/Filtrowa/Górnickiego/Dantyska.</p>	<p>Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych, pod warunkiem że parkowanie w tych miejscach jest zgodne 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 postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Eliminowane jest parkowanie niezgodne z przepisami - w odległości mniejszej niż 10 m od przejść dla pieszych i skrzyżowań.</p>
58	<p>Projekt zmniejszy liczbę miejsc parkingowych o ponad 1/2. Istotną wadą projektu jest zamiar wyznaczenia miejsc równoległe do budynków przy Dobosza od nr 5 – do Piotrkowskiej (jest miejsce na parkowanie prostopadłe z zachowaniem obowiązujących przepisów dot. wolnego przejścia chodnikiem).</p> <p>W nocy, np. po godz. 23-ciej nie ma wolnych miejsc, co oznacza, że obecnie brakuje ich dla mieszkańców ul. Dobosza. Analogicznie jest przy ul. sąsiednich, tj.: Piotrkowskiej, Opaczewskiej i Szczeńsiwskiej.</p> <p>Wniosek: założenie, że realizacja projektu będzie „chronić” miejsca dla parkowania przez mieszkańców, JEST FIKCJĄ i istotnie zmniejszy liczbę miejsc parkingowych. Ponadto w pobliżu (rozsądnej odległości) nie ma parkingu nawet płatnego – bez wybudowania parkingu przez U. m.st. Warszawy - wprowadzenie projektu jest bez sensu.</p> <p>„Jeżeli U. m.st. Warszawy oczekuje korzyści materialnych z rozszerzenia stref parkowania, to niewątpliwie osiągnie to jedynie kosztem lokalnych mieszkańców. Ponownie podkreślam, że budowanie parkingów jest jedynym rozsądnym rozwiązaniem.</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. W docelowym rozwiązaniu na ul. Dobosza zaproponowano miejsca do parkowania skośnego w miejscu poszerzonego chodnika. W miejscach niezgodnych z przepisami parkowanie zostało wyeliminowane. Przy posesji nr 5 zostały wyznaczone miejsca ogólnodostępne po północnej stronie równoległe, po południowej skośne.</p>
59	<p>Piszę w sprawie konsultacji społecznych dotyczących SPPN na Ochocie. (Załącznik 12.)</p> <p>Chodzi o fragment znajdujący się w arkuszu 22, a dokładnie teren na tyłach budynku przy ul. Bitwy Warszawskiej 4 / Przemyskiej 9. Na zalazonym zrzucie ekranu zaznaczyłem na czerwono obszar, który w domyśle miał służyć jako skwer/plac dla mieszkańców, natomiast został na dziko zaadaptowany na parking samochodowy. Powoduje to dwa problemy - aby do tego placu dojechać, samochody poruszają się po chodniku dla pieszych, powodując poważne zagrożenie. Ponadto, samochody notorycznie rozjeżdżają teren zielony otaczający ten plac, co zwiastuje w deszczowe dni powoduje zniszczenie zieleni i powoduje, że teren zmienia się w błoto. Czy ten teren jest w gestii zarządu drog miejskich i czy mogą tam być ewentualnie wyznaczone miejsca w ramach SPPN (oczywiście wraz z zapewnieniem bezpiecznego dojazdu)? Badz alternatywnie, czy istnieje możliwość instalacji słupków, które uniemożliwiłyby wjazd na ten teren?</p> <p>Chciałbym także zapytać o status uliczek, które znajdują się na osiedlu (zaznaczyłem je kolorem zielonym) - te uliczki także są notorycznie zastawiane samochodami, ruch efektywnie może odbywać się jednokierunkowo, nieprawidłowo zaparkowane pojazdy utrudniają dojazd np. śmieciarek. W przypadku zaistnienia potrzeby interwencji służb, np. strazy pożarnej, może okazać się, że dojazd będzie właściwie niemożliwy.</p> <p>Czy te uliczki także będą ujęte w SPPN i czy planowane jest tam wprowadzenie ruchu jednokierunkowego?</p>	<p>Zaprojektowano słupki blokujące na końcu ul. Przemyskiej w rejonie posesji nr 9.</p> <p>Tereny zaznaczone na zielono i czerwono są terenami niepublicznymi - wewnętrznymi. 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>
60	<p>Chciałbym zwrócić uwagę na problem wyłączonych z jurysdykcji "dróg wewnętrznych", które, z tego co wiem, nie są objęte strefą opłat. Obawiam się, że rozszerzenie strefy spowoduje, że takie drogi wewnętrzne staną się permanentnym parkingiem dla wrażliw i aut handlarzy, co sprawi że przestrzeń między budynkami zaczną przypominać komisje samochodowe, tym bardziej, że Straż Miejska niestety odmawia interwencji na tych obszarach. Czy są jakies plany uporządkowania tej kwestii i zapobieżenia nieuchronnemu zjawisku zaśmiecenia autami dróg wewnętrznych?</p>	<p>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>
61	<p>Jest duży plac na miejscu dawnego szpitala Gruźliczego Pasteura a Winnicka od lat sama trawa i krzaki kogo to miejsce ? Bo by było super na parking płatny powiedzmy 250zł od 1 samochodu kolejny tył osoby 350zł</p> <p>Osoby zameldowane w Warszawie na Ochocie minimum 25 lat płacili by 150zł na rzecz gminy Ochota. Bo prawda jest taka, że Lublin, Siedlce, Łódź itp najwięcej przyjeżdżnych i dlatego nie ma miejsca parkingowego. Przy budynku Grójecka 59/63 przy zjeździe pod klatki przyjeżdżający śmieciarka ma problem zabraniam śmieci bo stają jak u siebie pod stołota.</p>	<p>Wskazany teren jest własnością prywatną.</p>
62	<p>Chciałbym zgłosić uwagę do projektu zmiany organizacji ruchu drogowego w obrębie rejonu nr 4. Wydaje mi się, że przedstawione do konsultacji arkusze nr 42, 43, 47 oraz 48 nie uwzględniają stanu faktycznego, jakim jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trwająca przebudowa skrzyżowania ulic Grójecka/Harfowa/Raclawicka, w wyniku której Harfowa na odcinku od Lutniowej do Grójeckiej będzie ulicą jednokierunkową, ale „w” stronę Grójeckiej, a nie „od” Grójeckiej;</li> <li>- realizacja przez UD Ochota zadania pt. „Przebudowa ulic Harfowej, Lutniowej oraz Lirowej”, w wyniku to której przebudowy Lutniowa ma pozostać ulicą dwukierunkową, a znaczny kawałek ulicy Harfowej od ulicy Włodarzewskiej do ulicy Lutniowej będzie jednokierunkową „w” stronę ulicy Grójeckiej. Ponóż link do przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej: <a href="http://www.urzadochota.waw.pl/zamowienie-publiczne/powyzej-30-tys-euro/wykonanie-dokumentacji-projektowej-na-przebudowe-ulic-jezeli-natomiast-wymienione-przez-mnie-arkusze-sa-prawidlowe-i-wyrazaja-chce-dokonania-zmian-w-zakresie-ruchu-po-rozszerzeniu-spp-(tzn-jednokierunkowa-ulica-lutniowa-na-calej-dlugosci-w-kierunku-poludniowym),-chcialbym,-jako-mieszkaniec-bloku-nr-25-przy-ulicy-lutniowej-wyrazic-swoj-stanowczy-sprzeciw,-poniewaz-takie-ukierunkowanie-uniemozliwi-mieszkacom-ulicy-lutniowej-na-odcinku-od-ulicy-harfowej-do-ulicy-lirowej-na-wykorzystywanie-nowo-przebudowanego-skrzyzowania-ulic-grojecka/harfowa/raclawicka-w-celu-„bezbproblemowego”-wyjazdu-w-kierunku-centrum-miasta-czy-na-mokotow.">http://www.urzadochota.waw.pl/zamowienie-publiczne/powyzej-30-tys-euro/wykonanie-dokumentacji-projektowej-na-przebudowe-ulic-jezeli-natomiast-wymienione-przez-mnie-arkusze-sa-prawidlowe-i-wyrazaja-chce-dokonania-zmian-w-zakresie-ruchu-po-rozszerzeniu-spp-(tzn-jednokierunkowa-ulica-lutniowa-na-calej-dlugosci-w-kierunku-poludniowym),-chcialbym,-jako-mieszkaniec-bloku-nr-25-przy-ulicy-lutniowej-wyrazic-swoj-stanowczy-sprzeciw,-poniewaz-takie-ukierunkowanie-uniemozliwi-mieszkacom-ulicy-lutniowej-na-odcinku-od-ulicy-harfowej-do-ulicy-lirowej-na-wykorzystywanie-nowo-przebudowanego-skrzyzowania-ulic-grojecka/harfowa/raclawicka-w-celu-„bezbproblemowego”-wyjazdu-w-kierunku-centrum-miasta-czy-na-mokotow.</a></li> </ul>	<p>1. W chwili wykonywania projektu SPPN projekt skrzyżowania Grójeckiej i Harfowej nie był zatwierdzony. Projekt SPPN nie przewiduje zmian w zakresie inwestycji ZMD. 2. Przebudowa ul. Harfowej zostanie zrealizowana według projektu przygotowanego przez Urząd Dzielnicy.</p>

63	<p>w związku z prowadzonymi konsultacjami, przesyłam propozycje do organizacji SPPN na terenie dzielnicy. Proszę o rozważenie rozwiązania umożliwiającego posiadaczom abonamentu mieszkańca czasowe bezpłatne parkowanie pod lokalizacjami takimi jak przedszkole lub szkoła na terenie dzielnicy, w czasie np. do 15 minut. Tak aby działo to również w przypadku parkowania w sąsiedniej strefie pod tego typu placówkami w obrębie dzielnicy Ochota.</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 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 dodatkowych uprawnień do darmowego postoju poza zasięgiem abonamentu.</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. Takim jest cel wprowadzenia opłat.</p>
64	<p>Jesteśmy przeciwni stworzeniu strefy płatnego parkowania na Ochocie. Jedynym celem tego działania jest pewnie próba podreperowania budżetu. Ochota to dzielnica głównie mieszkaniowa. Nie ma tu wielu biur czy zakładów pracy. Dlatego parkują tu głównie mieszkańcy, więc argument o rotacji parkujących pojazdów jest w tej sytuacji mocno niefractionsy. Osoby mieszkające w wielkiej płycie korzystające z transportu zbiorowego nadal muszą pozostawiać samochody pod blokami, a "gość" na Ochotę za wielu nie przyjeżdża, bo nie ma po co. Tu się głównie mieszka. Jedynym pomysłem, który moglibyśmy zaakceptować to wprowadzenie weekendowych stosunkowo wysokich opłat (5 zł/h) za parkowanie wokół Parku Szczyńskiego, bo tylko wtedy na Ochocie jest ruch i więcej "przyjeźdźnych", którzy mogliby skorzystać z komunikacji zbiorowej zamiast zapychać okoliczne uliczki.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Uwzględniono. Projekt zakłada wyznaczenie parkowania w sposób zapewniający min. 2,0 m szerokości chodnika oraz zakazy zatrzymywania się na wjazdach do garaży. Egzekucja zgodnego z przepisami parkowania leży w gestii odpowiednich służ mundurowych tj. Policji i Straży Miejskiej.</li> <li>Umieszczenie słupków we wskazanej lokalizacji zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc. Ponadto, 50 m od wskazanego miejsca znajduje się bezpieczne przejście dla pieszych na progu zwalniającym, po którym zgodnie z obowiązującymi przepisami piesi powinni przekraczać jezdnię ul. Skorochód-Majewskiego. Przekraczanie jezdni we wskazanym przez mieszkańca miejscu jest niezgodne z przepisami.</li> <li>Uwzględniono. Projekt przewiduje we wskazanym miejscu wygrodenie chodnika zapobiegające parkowaniu.</li> </ol>
65	<p>Chciałabym tą drogą przesłać Państwu swoje uwagi do projektu Strefy Płatnego Parkowania a głównie małego jej fragmentu w najbliższej okolicy mojego miejsca zamieszkania. Moje uwagi odnoszą się do projektu z perspektywy osoby pieszej i jej możliwości swobodnego poruszania się. Przede wszystkim bardzo dużo obochodkich chodników zwłaszcza na terenie osiedli przy wąskich ulicach jest pozostawianych samochodami tak, że nie sposób swobodnie przejść a osoba z wózkiem dziecięcym, na wózku inwalidzkim czy z innymi niepełnosprawnościami ograniczającymi jej swobodę przemieszczania się (np osoba starsza z tzw chodzikiem) nie ma takiej możliwości w ogóle. Przyglądałam się prezentowanym na stronie ZDM planom ale dla mnie jako laika są one trochę niezrozumiałe.</p> <p>Przechodząc do szczegółów:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ulica W. Skorochód - Majewskiego na odcinku pomiędzy ul. Korotyńskiego a ul. Dickensa jest miejscami praktycznie niemożliwo do przejścia głównie z powodu tego, że jest poprzecinana garażami, przy których parkują samochody a pieszy musi je ominąć przeskakując się albo pomiędzy garażem a samochodem albo idąc jeźdźnią (zdjęcie par 6 - Załącznik 13). Przy opadach deszczu czy śniegu widok pieszych idących ulicą nie należy do radości. Bardzo często nie można również przejść chodnikiem wzdłuż ulicy na wysokości budynku Korotyńskiego 32 ponieważ samochody parkujące prostopadłe do budynku zajmują cały chodnik.</li> <li>kolejnym miejscem, na które chciałam zwrócić Państwa uwagę jest ciąg chodnika biegnący prostopadłe do ul. Majewskiego od ulicy Grójeckiej aż do ul. Pawińskiego - osoby idące tym chodnikiem (zdjęcie "przejście przy szkole" - widok w kierunku ul. Grójeckiej - Załącznik 14 /zdjęcie przejazd widok w kierunku ul. Pawińskiego - Załącznik 15, z zaparkowanymi ciasno samochodami) bardzo często nie przejdą na drugą stronę ul. Majewskiego przy budynku Majewskiego 38 żeby iść dalej do Pawińskiego wzdłuż Sz.P. nr 264 z powodu ciasno parkujących jeden obok drugiego samochodów - zastanawiam się czy nie można by wygrodzić słupkami miejsca po obu stronach ulicy tak aby można swobodnie przejść na jej drugą stronę i iść dalej chodnikiem - na pierwszym załączonym zdjęciu widać chodnik ale nie ma akurat zaparkowanych samochodów,</li> <li>ostatnia kwestia to wyznaczenie miejsc parkingowych przy ul. Majewskiego od miejsca gdzie kończą się garaże pod adresem Majewskiego 40 wzdłuż krótszego z boków bloku przy ul. Korotyńskiego 34 aż do odgródzonego słupkami chodnika wzdłuż ul. Korotyńskiego. Cały ten kawałek chodnika jest pozostawiany samochodami tak, że nie przejdzie normalnie ani osoba idąca wzdłuż ul. Majewskiego do ul. Korotyńskiego ani ludzie, którzy wychodzą w tą stronę z budynków przy Korotyńskiego 34, Grójeckiej 119, 119 A i Majewskiego 38 (zdjęcia par.5 - Załącznik 16, park1 - Załącznik 17, park11 - Załącznik 18, park12 - Załącznik 19 i park13 - Załącznik 20). Chodnik został zaanektowany na dzień parking a czasami samochody zaparkowane są tak, że od tej strony nie można przejść do bloków, służby oczyszczania miasta nie przejechały pojemników z odpadami, nie wjedzie wóz strażacki ani karetka (zdjęcie 3.06 - Załącznik 21). Mam wrażenie, że na planach uwzględnili to Państwo i planujecie odgródzenie chodnika od miejsc parkingowych słupkami ale tak jak wcześniej pisałam nie jestem pewna czy dobrze czytamy plany. W załączeniu przesyłam zdjęcia ilustrujące opisywany problem. Podsumowując uważam, że SPP jest nam bardzo potrzebna zwłaszcza w sytuacji kiedy jest grupa użytkowników wspólnej przestrzeni, która zwyczajnie lekceważy potrzeby innych.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Uwzględniono. Projekt zakłada wyznaczenie parkowania w sposób zapewniający min. 2,0 m szerokości chodnika oraz zakazy zatrzymywania się na wjazdach do garaży. Egzekucja zgodnego z przepisami parkowania leży w gestii odpowiednich służ mundurowych tj. Policji i Straży Miejskiej.</li> <li>Umieszczenie słupków we wskazanej lokalizacji zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc. Ponadto, 50 m od wskazanego miejsca znajduje się bezpieczne przejście dla pieszych na progu zwalniającym, po którym zgodnie z obowiązującymi przepisami piesi powinni przekraczać jezdnię ul. Skorochód-Majewskiego. Przekraczanie jezdni we wskazanym przez mieszkańca miejscu jest niezgodne z przepisami.</li> <li>Uwzględniono. Projekt przewiduje we wskazanym miejscu wygrodenie chodnika zapobiegające parkowaniu.</li> </ol>
66	<p>Poniżej przesyłam swoje uwagi dotyczące Państwa projektu SPPN na Rakowcu. Taka generalna uwaga: zapraszam na wizję lokalną przed tworzeniem projektów. Myślę, że taka kolejność jest bardziej logiczna, niż w drugą stronę. W tym wypadku niestety wysowane elementy nijk się mają do rzeczywistości na tej dzielnicy i metodyki parkowania, która jest od lat. I nie chodzi mi o łamanie przepisów, po prostu są wąskie uliczki, ale ludzie się przyzwyczaili do tego, że trzeba jakoś się na tych uliczkach pomieścić. Inna sprawa, że jakkolwiek redukcja miejsc parkingowych to klody pod nogi mieszkańców. Skąd ta teoria? A stąd, że problem parkowania zaczyna się po 18, po 20 granicy z cudem zaparkowanie. Także z prostej logiki wynika, że nie chodzi o to, że na Rakowcu w godzinach pracy przyjeżdżają samochody, problem jest. Że mieszkańcy, którzy mieszkają na Rakowcu nie mają gdzie zaparkować. Tym samym redukcja każdego pojedynczego miejsca jest wymierzona w mieszkańców tej dzielnicy. Co jest dość kuriozalne.</p> <p>Poniżej uwagi (do uwag rysunki z zaznaczonymi cyframi w załączniku)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) - Moldawska 5-7 - nowo wybudowany budynek mieszkalny. Przed nim parking nowy. Niedługo był tu również parking, teraz na nowym planie jak widać ma powstać trawnik. Wyleci z 20 miejsc parkingowych. Zaznaczony element w załączniku. (Załącznik 22)</li> <li>2) Baley - wypadła parę miejsc długo przed skrzyżowaniem, czemu tak długo to nie wiem. (Załącznik 23)</li> <li>3) Okręskiego. Stawanie równoległe wzdłuż ulicy, tak od zawsze jest tu parkowanie. Ok jest wąsko, ale uważam, że w mieście tak właśnie jest, taka specyfika. Nikt nie ma problemu żeby wyjechać z miejsca prostopadłego, które jest po drugiej stronie ulicy. Wyleci kolejne 10 jak nie więcej miejsc. (Załącznik 24)</li> <li>4) Okręskiego - parkowanie równoległe. Kogo podusiło żeby wpadła na taki pomysł nie wiem. Z matematyki jak byłem osobicie i przeliczałem miejsca, to przejdzie z prostopadłego/ ukośnego na równoległe powoduje że wypada 40% miejsc. Proszę o wizję lokalną i sprawdzenie, że tam funkcjonuje ta forma parkowania, proszę na się nie zmieniać na równoległą bo to jest abstrakcja. Papier wszystko przyjme jak mówi porzekadło no ale za papierem idą ludzie mieszkańcy którzy chyba zaczynają na drzewach parkować. (Załącznik 25)</li> <li>5) Ulica Gorlicka i jej początek, z podanych cyfr można domniemywać, że będzie przejście z parkowania prostopadłego / ukośnego na równoległe - kolejny raz proszę aby odejść od tego pomysłu. W tym miejscu wyleci kolejne 20 miejsc. Na rysunku 5 zaznaczylem jeden szczególny element, parkowanie równoległe wzdłuż ulicy - nie wiem z czego wynika to, że wylatują te miejsce jest to kolne 3-4 miejsca. (Załącznik 26)</li> </ol> <p>To takie grubsze sprawy. Proszę o wizję lokalną i naniesienie uwag na projekty, bo na rzutach to może wyglądać ok ale w praktyce niektóre rozwiązania są niefractionsy i utrudnią życie mieszkańcom dzielnicy.</p>	<p>Projekt był poprzedzony szczegółową wizją w terenie na każdej z ulic objętych opracowaniem.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 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.</li> <li>2. Uwzględniono. Skrócono zatokę do 4,5 m oraz zaprojektowano znaki "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</li> <li>3. Uwzględniono. Skrócono zatokę do 4,5 m oraz zaprojektowano znaki "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</li> <li>4. We wskazanej lokalizacji wprowadzono "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</li> <li>5. Sposób postoju nie został zmieniony.</li> </ol>
67	<p>Z uwagi na prowadzone konsultacje dotyczące likwidacji miejsc parkingowych chce wyrazić swoją opinię i nie zgadzam się na tego typu rozwiązanie, ponieważ i tak brakuje tu miejsc do parkowania dla lokatorów mieszkających tu z dziada pradziada. Dobrym przykładem jest wprowadzenie rozwiązania jakie zostało zaproponowane na ul Radomskiej ruchu rowerowego pod prąd, gdzie i tak nikt z tego nie korzysta a co dodatkowo na tak wąskiej ulicy jeśli nie możliwe wymieście się samochodami i np. rowerem. Zabranie dodatkowych miejsc na parkowanie jeszcze bardziej utrudni ludziom mieszkającym tutaj już niełatwe życie. Należy szukać rozwiązań innych niż zabieranie jeden grupie społecznej czegoś i jej kosztem dawania innej, bo i tak z tego nikt nie będzie korzystał i zostaną zamontowane środki, zamiast je wykorzystywać na polepszenie systemu parkowania. Przecież można wybudować parking podziemny pod boiskiem szkolnym w szkole przy ul białobrzskiej do os niepełnosprawnych, kilka lub kilkanaście poziomów w dół gruntu pozwoli na zapewnienie miejsca postojowego dla każdego lokatora oraz możliwość zarobienia środków dla gminy wynajmując os niezameldowanych czy wynajmującym miejsca parkingowego.</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> <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 jedni 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>



68	<p>chciałbym podzielić się uwagami na temat SPP na Ochocie. Mieszkać przy ulicy Korotyńskiego i kolejne zmiany i remonty coraz bardziej zawężają możliwość parkowania w okolicy. Teraz kolejne propozycje znowu mają spowodować likwidację miejsc postojowych. Podam przykłady:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ul. Korotyńskiego od Moldawskiej do Jasielskiej ma stać się jednokierunkowa, co ewidentnie poszerza możliwości dla miejsc parkingowych. Ale nie dla warszawskich projektantów. Tu przewidziano przeniesienie miejsc parkingowych z chodnika na jezdnię zamiast dodania ich po drugiej stronie. Należałoby wyznaczyć miejsca częściowo na chodniku zgodnie z linią latarni, które i tak na środku chodnika nie są najlepszym pomysłem. Wtedy byłoby miejsce na dodanie miejsc po drugiej stronie jezdni.</li> <li>2. Na ulicy Moldawskiej przewidziano likwidację kilku miejsc prostopadłych i zamianę ich na trawnik. Jaki jest cel tej operacji?</li> <li>3. Na ulicach Grolickiej, Okręskiego, Jankowskiej i Bałeya jest planowana zmiana miejsca z ukosnych na równoległe. To znowu zabieranie miejsc mieszkańcom. Jaki jest cel tego, skoro od 40 lat jest dokładnie tak i daje to więcej miejsc dla ludzi, a SPP może więcej zarobić dla miasta? Ta okolica w znakomitej większości to stare budynki bez miejsc parkingowych podziemnych lub z ograniczoną ich ilością. W okolicy jest bardzo niewiele biurów, więc niewiele miejsc jest zajmowanych na chwilę, a większość służy mieszkańcom Ochoty, którzy mieszkają tu od wielu lat. Nie zgadzam się żebyśmy byli traktowani jak zło konieczne i żeby na każdym kroku Miasto utrudniało na życie codzienne. Proponuję aby: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wzorem miast zachodnioeuropejskich i światowych zostały wyznaczone miejsca tylko dla mieszkańców z dodatkową naklejką wydaną tylko mieszkańcom danej ulicy.</li> <li>2. Aby nie zrzędniano z pomysłu wydawania abonamentów tylko osobom opłacającym PIT w Warszawie.</li> <li>3. Aby koszt drugiego abonamentu nie był tak wysoki jak planowany, bo jest to naprawianie budżetu kosztem mieszkańców, a okolica nie ma jakiejś super komunikacji, ani nawet planów na budowę metra w najbliższych 50 latach. Wiele rodzin posiada 2 samochody, bo nie ma lepszej alternatywy ze względu na słabą komunikację z innymi dzielnicami niż Centrum. Np. dotarcie do Ursusa czy na Bemowo zajmuje wyraźnie ponad godzinę mimo niewielkiej odległości pokonywanej samochodem w kilkanaście minut</li> </ol> <p>W ostatnim zdaniu chciałbym zaproponować, abyśmy jako mieszkańcy Warszawy, dbający o nasze miasto przeciwstawili się wykorzystywaniu stolicy jako sponsora wszystkich innych miast.</p> <p>Proponuję zlikwidowanie możliwości zakupu biletu okresowego w komunikacji miejskiej osobom opłacającym PIT poza Warszawą, ze względu na to, że Warszawa dokłada kilkadziesiąt milionów do tej usługi, a te osoby stają się w ten sposób sponsorowane przez nas.</p> <p>Chciałbym także aby Prezydent przeciwstawił się placeni gigantycznego Jaroszkowego, które powoduje zaniechanie miasta, a także obciążanie dodatkowymi opłatami mieszkańców Warszawy, którzy sponsorują np remonty czy komunikację miejską w Lublinie czy innym Radomiu.</p> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uwzględniono. Doprojektowano miejsca po północnej stronie ul. Korotyńskiego dzięki poszerzeniu istniejącego chodnika.</li> <li>2. Miejsca postojowe na ul. Moldawskiej są usytuowane na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania z ul. S. Bałeya i w związku z tym możliwość parkowania w tym miejscu musi zostać ograniczona, dokonano powtórnym pomiarów odległości miejsc postojowych od skrzyżowania i skorygowano pierwotne rozwiązanie aby zwiększyć liczbę miejsc postojowych.</li> <li>3. 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 nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierownicy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</li> </ol> <p>Uwagi ogólne:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 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 nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierownicy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</li> <li>2. Abonament mieszkańca jest formą przywileju. Nie ma uzasadnienia by przywilej ten przysługiwał osobom, które nie różniącą podatków w Warszawie.</li> <li>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.</li> </ol>
69	<p>Działając w imieniu własnym, a także Zarządu Wspólnoty Mieszkaniowej Grójceja 79A chciałbym zgłosić uwagę do planowanej strefy płatnego parkowania w obszarze nr 3 na Ochocie, który obejmuje nasz adres.</p> <p>Jak pewnie wszyscy mieszkańcy Ochoty, również i mieszkańcy naszego budynku bardzo narzekają na niewystarczającą ilość miejsc postojowych w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania.</p> <p>Dodatkowo wpływ na to ma bliskie sąsiedztwo pawilonu handlowego przy ul. Grójeckiej 79, szczególnie w ciągu dnia kiedy odbywają się dostawy i parkują klienci punktów gastronomicznych i handlowo-usługowych, a także bliskie sąsiedztwo Osrodku Kultury Ochota, który z kolei przyciąga wieczorami dużą ilość przyjezdnych.</p> <p>Stąd się bierze nasz problem z parkowaniem.</p> <p>Być może strefa płatnego parkowania nieco poprawi naszą sytuację, ale tylko w takim przypadku, kiedy strefa zostanie rozszerzona oprócz miejsc przy pawilonie Grójecka 79 o wszystkie miejsca przy wewnętrznej drodze pomiędzy pawilonem Grójecka 79, a naszym budynkiem Grójecka 79A (zlokalizowanym w drugiej linii od ul. Grójeckiej).</p> <p>W przeciwnym razie wprowadzając SPP tylko od ul. Grójeckiej (jak to jest w Państwa projekcie) spowoduje to, że wszyscy przyjezdni będą starali się zaparkować poza nią na miejscach za pawilonem, co jeszcze pogorszy i tak już trudną, naszą sytuację z parkowaniem.</p> <p>Proszę o uwzględnienie naszego wniosku w projekcie strefy płatnego parkowania w lokalizacji Grójecka 79A.</p>	<p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że rozważenie 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 najmocniej lokalni użytkowników. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zaważenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.</p>
70	<p>W nawiązaniu do poruszonego na ostatnim spotkaniu tematu zajętości miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami, chciałbym zgłosić uwagę do projektu ulicy Okręskiego.</p> <p>W chwili obecnej funkcjonuje na tej ulicy 6 miejsc dla osób z niepełnosprawnościami, z czego 4 z nich zostały utworzone w ciągu ostatnich 12 miesięcy. Na przestrzeni tego okresu jako mieszkańcy osiedla dostrzegliśmy fakt, że nowo wyznaczone miejsca pozostają niewykorzystane przy jednoczesnym braku odpowiedniej ilości miejsc parkingowych dla pozostałych zmotoryzowanych.</p> <p>Opublikowany plan dla SPP (mapa 49) zakłada utrzymanie tych miejsc w obecnej formie.</p> <p>Bardzo proszę o ponowne przeanalizowanie projektu planu dla tego obszaru.</p>	<p>Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Miejsca dla niepełnosprawnych zostały prawdopodobnie utworzone na wniosek mieszkańców, likwidację należy poprzedzić analizą ich wykorzystania.</p>
71	<p>Po naszej rozmowie telefonicznej zachęcony stwierdzeniem, że strefa ma przede wszystkim służyć mieszkańcom przesyłam kilka uwag oraz propozycji, które zgodnie z naszą rozmową są prawnie możliwe.</p> <p>1) ulica Korotyńskiego - odcinek od Jasielskiej do moldawskiej - załącznik nr 1 maila (Załącznik 27)</p> <p>Obecnie miejsca parkingowe przy blokach Korotyńskiego 7 i 9 oraz Moldawska 12 i Jasielska 47 są na chodniku. Chodnik zgodnie z planem na 3 metry szerokości, czyli wg przepisów ruchu drogowego 1,5 metra powinno pozostać dla pieszych.</p> <p>Propozycja nowych miejsc parkingowych zakłada przeniesienie ich na jezdnię i pozostawienie 3 metrów dla pieszych. Wg mnie i wielu sąsiadów jest to złe rozwiązanie, ponieważ jeśli na chodniku zostanie 1,5 metra to zgodnie z przepisami można wyznaczyć miejsca również po drugiej stronie i dzięki temu lokalna społeczność zyska więcej przestrzeni na samochody, a zarówno po jednej jak i po drugiej stronie zostanie przepisowe 1,5 metra chodnika. Po drugiej stronie sytuacja jest o tyle dziwna, że parę lat temu zostały postawione słupki mimo, iż poprzedni remont ulicy Korotyńskiego przewidział nawet dwa kolory kostki, na miejsce postojowej (czerwona) oraz na chodnik (szara). Szara to około 1,5 metra. Uważam w takim razie, że można skasować słupki od adresu Korotyńskiego 10 i wyznaczyć miejsca parkingowe po obu stronach ulicy co niewątpliwie ułatwi życie mieszkańcom.</p> <p>W pliku nr 1 oznaczyłem omawiany rejon na czerwono - nr 1 czerwona kratka (Załącznik 27)</p> <p>Od 1997 w tym miejscu są miejsca postojowe - nie rozumiem dlaczego mają zamienić się w trawnik - są wyznaczone od 1997 roku i oznaczone jako legalne miejsca parkingowe. Jeśli miasto i dzielnica wraz ZDM ma tak pomagać mieszkańcom to ja tego kompletnie nie rozumiem i jako wolelni mieszkańiec okolicy nie zgadzam się na to!</p> <p>2) ulica Bohdanowicza - załącznik nr 2 (Załącznik 28)</p> <p>Proponuję, aby zatoki naprzeciwko bloków mieszkalnych Bohdanowicza 3 i 5 były przeznaczone tylko dla mieszkańców. Obszary te oznaczyłem na czerwono w załączniku nr 2.</p> <p>Generalnie uważam, że w rejonach mieszkaniowych powinna być z góry wyznaczona ilość miejsc tylko dla mieszkańców, a np Rakowiec jest taką okolicą.</p> <p>3) ulica Moldawska - załącznik nr 3 (Załącznik 29)</p> <p>j.w</p> <p>Od wielu w tym miejscu są miejsca postojowe - nie rozumiem dlaczego mają zamienić się w trawnik - są wyznaczone od wielu lat i oznaczone jako legalne miejsca parkingowe. Jeśli miasto i dzielnica wraz ZDM ma tak pomagać mieszkańcom to ja tego kompletnie nie rozumiem i jako wolelni mieszkańiec okolicy nie zgadzam się na to!</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uwzględniono. Doprojektowano miejsca po północnej stronie ul. Korotyńskiego dzięki poszerzeniu istniejącego chodnika. W sytuacji wyznaczenia miejsc postojowych na chodniku obowiązujące przepisy nakazują pozostawienie chodnika o szerokości min. 2,0 m.</li> <li>Zgodnie z przepisami tj. ustawą Prawo o ruchu drogowym zabrania się parkowania na skrzyżowaniu, przejściu dla pieszych i w odległości 10 m od nich. Z tego względu nie jest możliwe pozostawienie parkowania we wskazanym miejscu na ul. Jasielskiej.</li> <li>2. Zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem jest planowane 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 nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierownicy). Wskazane miejsce nie spełnia tych kryteriów.</li> <li>3. Miejsca postojowe na ul. Moldawskiej są usytuowane na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania z ul. S. Bałeya i w związku z tym możliwość parkowania w tym miejscu musi zostać ograniczona, dokonano powtórnym pomiarów odległości miejsc postojowych od skrzyżowania i skorygowano pierwotne rozwiązanie aby zwiększyć liczbę miejsc postojowych.</li> </ol>
	<ol style="list-style-type: none"> <li>4) Ulica Grolicka, Okręskiego, Jankowska, Bałeya</li> </ol> <p>Zmiana miejsc z ukosnych na równoległe to jakiś kompletny skandal. Od wielu lat mieszkańcy parkują ukosnie i tak powinno zostać. Nikomu to nie przeszkadza, a dzięki temu jest dużo więcej miejsc parkingowych.</p> <p>Miejsca te oznaczyłem na czerwono w załącznikach 4 (Załącznik 30), 5 (Załącznik 31), 6 (Załącznik 32) oraz 7 (Załącznik 33).</p> <p>5) Koszt posiadania drugiego pojazdu w strefie. Rejon Rakowiec - raczej mieszkalny.</p> <p>1200 zł za drugi samochód ładnych parę kilometrów od centrum to jest trochę wygórowana kwota. W okolicy nie ma metra, ani nawet planów metra więc część osób potrzebuje samochodu do dojazdu do pracy. Nie wszyscy pracują w centrum, a okolica jest typowo mieszkalna.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Rozwiązanie sprzeczne z prawem - Nie ma wystarczającej ilości miejsca na tych ulicach, aby wyznaczyć parkowanie skośne o wymiarach zgodnych z przepisami tj. rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach) z pozostawieniem wymaganej drogi manewrowej. Wprowadzenie parkowania skośnego wiązałoby się z koniecznością likwidacji parkowania po drugiej stronie tych ulic.</li> <li>5. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</li> </ol>

72	<p>Chciałbym wyrazić sprzeciw przeciwko likwidacji miejsc postojowych na Filtrowej, w szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- za wyłotem Trybunalskiej w kierunku Krzywickiego;</li> <li>- generalnie między Trybunalską, a Krzywickiego;</li> <li>- między Referendarską, a Trybunalską;</li> <li>- między Sędzowską, a Referendarską;</li> <li>- między Al. Niepodległości, a Sędzowską;</li> </ul> <p>oraz na Sędzowskiej między Filtrową, a Nowowiejską.</p> <p>Obok utraty miejsc postojowych na estetykę zabytkowego rejonu negatywnie wpłynie nadmiar szpetnych elementów prefabrykowanych, które już zaburzają wygląd Kolonii Staszica.</p>	Uwzględniono.
73	<p>Osobiście jestem za poszerzeniem strefy ale nie zmianami opłat i wydłużaniem godzin!</p> <p>Moim zdaniem proponowane zmiany nie zmieniają sytuacji bo nagle Ci ludzie, którzy wynajmują mieszkania a nie są zameldowani nie wyprowadzą się ze strefy płatnego parkowania, więc miejsce nie będzie więcej z powodu wzrostu opłat. Nawet jeśli przyjmemy, że te pieniądze pójdą na budowę parkingów to mało to realnie jest bo nie ma na to przestrzeni w zabudowie chociażby Starej Ochoty. A gdzieś to auto trzeba zostawić.... Poza tym nie ukrywamy że ludzie do biurów np. przy jerozolimskich nie będą przyjeżdżać komunikacją miejską. Skończy się na tym że nie będą płacić. Poza tym czasem też mamy czy rodzinę czy bliskich którzy przyjeżdżają i zostawienie auta na 2 dni to są realne koszty.</p> <p>Najgorszym jednak z tych nowych propozycji jest opłata za 2 auto w rodzinie. Serio - mało jest obecnie gospodarstw gdzie jest 1 samochód. Ludzie mają dzieci, czasem auta służbowe, dlatego mają płacić więcej za 2 samochód, który jest im realnie potrzebny. Dużo więcej płacić co ważne - bo 1200 zł to spora kwota, a mówimy o parkowaniu na ulicy, bez monitoringu...</p> <p>Osobiście mam 1 auto i jestem zameldowana na starym Ochocie, ale myślę, że te nowe regulacje są niejaki - szczególnie dla osób które ze względu na pracę lub rodzinę / dzieci muszą przyjeżdżać autem do strefy płatnego parkowania lub posiadać 2 samochody. Moim zdaniem nie spowodują te nowe regulacje też tego co jest oczekiwane - zwiększenia rotacji parkujących pojazdów, ograniczenia możliwości wjazdu i zostawiania auta, rozwiązania problemu z parkowaniem mieszkańców czy wprowadzenia preferencji komunikacji zbiorowej (to uważam za "HIT" jeśli chodzi o sytuację w której jesteśmy czyli szczyt pandemii i właśnie teraz proponowanie ludziom by się przesiadli do komunikacji miejskiej..).</p> <p>Nie zdarza mi się udzielać za bardzo w tego typu konsultacjach ale akurat w tym temacie chciałabym się wypowiedzieć by wyrazić swój sprzeciw wobec proponowanych zmian (większości z nich), co nieniejszym czynię.</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. 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>
74	<p>Zgodnie z prośbą chciałbym uzupełnić propozycje na wprowadzenie takich mikrostraf. Zrzuty, które Państwu przesyłam konsultowałem z 2 mieszkańcami i są wyrazem naszych subiektywnych odczuć. Nie były konfrontowane/nakładane na siatkę planów stref dlatego obarczone są błędami, ale co do zasady starałem się zaznaczyć orientacyjnie czerwoną linią przykładowe granice mikrostraf, a kolorem zielonym bardzo orientacyjnie proponowane miejsca parkingowe czasowego zwolnienia z opłat np. za wcześniej wspomnianą pierwszą godzinę.</p> <p>Jeżeli chodzi o rozwiązanie to oczywiście dodatkową funkcją w dostępnych aplikacjach mobilnych dla nas byłaby wystarczalność. Jednocześnie nie widzimy przeszkód, żeby istniało również rozwiązanie dla osób niekorzystających ze smartfonów w trakcie parkowania, ale naszym zdaniem nie powinno być już chyba traktowane priorytetowo.</p> <p>Przy okazji chciałbym również dołączyć się do głosu ZA możliwością uzyskania abonamentu mieszkańca za pomocą eapu.</p> <p>Poniżej propozycje miejsc, którym naszym zdaniem warto się przyjrzeć obejmujące wybrane urzędy i jednostki publicznej służby zdrowia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strefa Urząd Dzielniczy Ochota - Załącznik 34</li> <li>• Strefa Szpital na Banacha - Załącznik 35</li> <li>• Strefa Lindleya - Załącznik 36</li> <li>• Strefa Barska - Załącznik 37</li> <li>• Strefa Centrum Onkologii - Załącznik 38</li> <li>• Strefa Przychodnia Kopińska/Szczęśliwicka - Załącznik 39</li> <li>• Strefa Przychodnia na Skarżyńskiego - Załącznik 40</li> <li>• Strefa Przychodnia Sanocka - Załącznik 41</li> </ul>	<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. Posiadaczom takich abonamentów przysługiwać będzie również identyfikator B-35, uprawniający do postoju w miejscach oznaczonych znakiem B-35 lub B-39 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Rozwiązanie to ma przede wszystkim ułatwić znalezienie wolnego miejsca postojowego w pobliżu miejsca zamieszkania, a nie promować podróże samochodem do innych części dzielnicy. Nie jest planowane wprowadzanie darmowej pierwszej godziny płatnego parkowania.</p>
75	<p>Dzisiaj odcinek ulicy Białobrzeskiej pomiędzy ulicami Kopińską i Częstochowską ma miejsca do parkowania jedynie po stronie numerów nieparzystych. Możliwość zaparkowania wynika z istniejących obecnie znaków drogowych, szacuję, że na tym odcinku parkować w tej chwili może ok. 20 samochodów. Oprócz mieszkańców istniejących tu budynków, numery 39, 37, 35, 33, 31/33, 29 znajdują się tu także po stronie parzystej: przychodnia zdrowia (Białobrzaska 40) oraz przychodnia weterynaryjna.</p> <p>Wg projektu znaczna część możliwości parkowania jaka jest obecnie ma być zlikwidowana między innymi przez opalokowanie, odcinka ulicy przed budynkiem Białobrzaska 33. Z niezbyt jasnych zapowiedzi będzie możliwość parkowania dla mieszkańców z identyfikatorami.</p> <p>Uważam, że należy utrzymać możliwość wyłączności parkowania dla mieszkańców z identyfikatorami wzdłuż całego odcinka ulicy (tak jak to jest teraz) i nie stawianie na tym odcinku słupków.</p> <p>Uważam, że istniejący w tej chwili znak z lustrem (na przeciwko ulicy Nieborowskiej) jest zbędny.</p> <p>Dla mnie osobiście uniemożliwienie mi parkowania poprzez postawienie słupków przed budynkiem Białobrzeskiej 33, jest szczególnie niesprawiedliwe, a to dlatego, że właścicielem tego terenu przed wojną był mój ojciec Kazimierz Szymański, który przekazał miastu grunt o powierzchni 277m2 pod budowę ulicy Białobrzeskiej (bezpłatnie, akt not. rep 25 z dnia 27.11.1936.) Rozumiem, że z jakimś (dla mnie nie do końca zrozumiałym) względem trzeba wprowadzić strefę płatnego parkowania, ale nie kosztem zmniejszenia możliwości parkowania jaka aktualnie istnieje.</p> <p>Bardzo proszę o uwzględnienie mojego głosu (sądzę z rozmów z mieszkańcami nie tylko mojego) i nie likwidowanie możliwości parkowania (jaka jest obecnie) wzdłuż nieparzystej strony ulicy Białobrzeskiej na CALYM odcinku między ulicami Kopińską a Częstochowską.</p>	<p>Ad 1 Nie uwzględniono likwidacji słupków blokujących i wyznaczenia parkowania w rejonie posesji nr 33, 35, 37, 39 przy ul. Białobrzeskiej.</p> <p>Ad 2 Likwidacja lustra z uwagi na ograniczoną widoczność na skrzyżowaniu nie jest możliwa.</p>
76	<p>Piszę w/s zmian w pomysłu na zwiększenie liczby miejsc postojowych na Ochocie, w ramach aktualnie konsultowanej SPPN o 4%</p> <p>Moja propozycja dotyczy zagospodarowania terenu oznaczonego jako C1.1 MW/U, C1.3 MW/U, C1.4 MW/U, które stanowią własność m.st. Warszawy</p> <p>Obecny plan zagospodarowania przestrzennego:</p> <p>§ 19. 1. Ustalenia szczegółowe dla terenów C1.1 MW/U, C1.3 MW/U, C1.4 MW/U:</p> <p>1) Przeznaczenie terenu:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej lub usług, zgodnie z par. 4 ust. 3;</li> <li>2) Warunki zabudowy i zagospodarowania terenu oraz zasady ochrony i kształtowania</li> </ol> <p>Proponowany plan zagospodarowania przestrzennego :</p> <p>§ 19. 1.</p> <p>....</p> <p>2)</p> <p>....</p>	<p>Wymienione działki nie są zlokalizowane w pasie drogowym i nie mogą być objęte SPPN. Zgodnie z treścią uwagi, obowiązujący plan zagospodarowania nie przewiduje przeznaczenia tego terenu na parking.</p>
76	<p>L) Zapewnienie miejsc postojowych w ramach SPPN w liczbie 100, w ramach parkingów naziemnych lub wielopoziomowych w wybudowanych budynkach</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>-&gt; Rejon ul. Szczeńśliwickiej i Bitwy Warszawskiej 1920 to jeden z najbardziej zatłoczonych przez zaparkowane samochody obszar Ochoty. Istnieje tam 161 miejsc postojowych, których zajętość w godzinach pracy wynosi między 85% a 95%.</p> <p>-&gt; Mająca powstać na Ochocie SPPN nie zmieni tego stanu rzeczy. Jedyne co może pomóc to zwiększenie liczby miejsc postojowych poprzez ich budowę przez prywatnych deweloperów na terenach przeznaczonych pod budynki mieszkalne.</p> <p>-&gt; Moja propozycja pozwoli na stworzenie dodatkowych 100 miejsc postojowych dostępnych dla mieszkańców Ochoty i pracujących na naszej dzielnicy. Oznacza to wzrost liczby miejsc postojowych o 4%.</p> <p>-&gt; Do czasu realizacji budowy budynków mieszkalnych na w/w działkach proponuję objęcie ich SPPN i udostępnienie dla mieszkańców Ochoty lub pracujących w lokalnych firmach</p>	

77	<p>Jaki mieszkaniec Ochoty zgłaszam sprzeciw pomysłom aby miejsca ukośnie zamienić na rownolegle do parkowania. Znacznie mniej samochodów się wtedy zmieści. Taka zmiana na pewno nie byłaby korzystna dla mieszkańców i trudno sobie wyobrazić kto by mógł na tym skorzystać (chyba tylko firma która zarobi na zleceniu przebudowy tych miejsc). Kosztami nie ingerować w miejsca parkowania na Ochocie - ani nie wprowadzać tutaj strefy płatnego parkowania ani nie zmieniać miejsc z ukośnych na rownolegle.</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.</p>
78	<p>Jestem mieszkańcem dzielnicy Ochoty w mieście stołecznym Warszawa. Mieszkam tutaj całe życie. Chciałbym wyrazić swoją negatywną opinię odnośnie zmiany organizacji parkowania, na parkowanie rownoległe w dzielnicy Ochota.</p> <p>Jestem kierowcą, ojcem i głową rodziny, gdzie posiadanie samochodu to nie jest luksus, tylko coraz większe obciążenie ze względu na rosnące opłaty parkingowe itp. Jest to też absolutnie niezbędny środek komunikacji dla mnie oraz całej rodziny. Dlaczego chc Państwo dodatkowo utrudnić mi życie zmieniając organizację parkowania? Uważam, że w/w pomysł najprościej ujmując jest głupi i nieprzemyślany. Na Ochocie notorycznie brakuje miejsc parkingowych. Tylko podczas weekendów, gdy ludzie jadą na łono przyrody, istnieje możliwość zaparkowania, ale nie zawsze. Codziennie gdy wracam z pracy, muszę walczyć o miejsce z innymi kierowcami. Codziennie zatrąwam powietrze, bo robię kilka okrążeń wokół mojego miejsca zamieszkania w poszukiwaniu wolnego miejsca. Chciałbym zaznaczyć, że stałe przybywa samochodów, a za tym nie następuje rozwój miejsc parkingowych. Zmiana organizacji parkowania, spowoduje sytuację dramatyczną. Kierowcy, aby zaparkować, będą rozjeżdżać trawniki, chodniki, place zabaw - kierowcy już są zdesperowani. Kiedy na Ochocie powstaną miejskie parkingi wielopoziomowe z budżetu miasta?</p> <p>W nawiazaniu do planowanej zmiany, proszę o informację, czy autor tego projektu zastanowił się i sprawdził organoleptycznie sytuację na ochocie odnośnie miejsc parkingowych. Czy ma pomysł co zrobić z samochodami, które i tak w tej dramatycznej sytuacji tracą miejsca parkingowe? Proponuję, aby pomysłodawca tego projektu, wyszedł z za biurka i na własne oczy w godzinach 18-7 rano zapoznał się z bardzo ciężką sytuacją parkingową na Ochocie. Oczekuję wycofania się z tego chorego planu, do czasu zakończenia budowy na Ochocie wielopoziomowych parkingów z budżetu miasta Warszawy.</p> <p>Na koniec, pragnę zaznaczyć, że planowana zmiana jest kolejnym gwoździem do decyzji, aby jak najszybciej wprowadzić się z Warszawy i zaprzestać płacić tutaj podatki, ze względu na stale rosnące opłaty oraz koszty życia. Tak stałe podnoszone są opłaty np. za parkowanie, woda, śmieci, a nic za tym nie idzie.</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> <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.</p> <p>Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p>
79	<p>Chciałbym zgłosić uwagi i propozycje do proponowanego projektu SPPN Ochota, Obszar 3, rejon ulic Grójecka od 56/58 do 66, ul.Radomska. W szczególności interesuje mnie Grójecka 56/58 (jestem mieszkańcem tego budynku) i ul. Radomska (arkusz 14 w pliku zip).</p> <p>Proponowane dostawienie słupków przy budynku Grójecka 56/58, w szczycie Grójecka 60 i wzdłuż ul. Grójeckiej przy budynku Grójecka 60, oraz (chyba) trawnik zaraz po skrócie z Grójeckiej w Radomską spowodują, według moich szacunków utratę około 15 miejsc parkingowych w tym rejonie.</p> <p>Tam i tak występuje chroniczny brak miejsc parkingowych i nie raz zdarzało się (przyjeżdżając w środku nocy g. 1.00, 2.00), że nie byłem w stanie znaleźć tam miejsca parkingowego, a swój samochód parkowałem nawet (wielokrotnie) przy ulicy Błtwy Warszawskiej 1920r.</p> <p>Sytuacje w tym rejonie pogarsza fakt, że istniejący Kebab w budynku Grójecka 60 w okresie letnio wiosennym rozstawia wzdłuż ul. Grójeckiej ogródek, zabierając tym trzy dodatkowe miejsca parkingowe.</p> <p>Istniejące przy ul. Radomskiej dwa punkty gastronomiczne też powodują ( na ulicy Radomskiej) zajęcie kilku miejsc parkingowych. Z jednego punktu samochód dostawcy jedzenia zajmuje miejsce do późnych godzin nocnych. Do drugiego ( Burgery Noca) klienci przyjeżdżają (samochodami) nawet w nocy i potrafią zająć kolejne miejsca.</p> <p>Rozumiem, że nowy układ słupków podkutywany jest względami bezpieczeństwa i komfortu pieszych na chodnikach.</p> <p>Jednak przy proponowanym układzie i zasięgu parkowania z abonamentem, 150 m od miejsca zameldowania, dla mnie spowoduje, że i tak będę musiał wielokrotnie płacić dodatkowo (z parkomatów) parkując np w okolicach ul. Błtwy Warszawskiej (co już niejednokrotnie się zdarzało).</p> <p>Proponuję, żeby chociaż zostawić te trzy, cztery miejsca parkingowe na początku ul. Radomskiej (zaraz po skrócie z ul. Grójeckiej) w miejscu planowanego (chyba) trawnika. Jeśli jest to planowana stacja rowerów miejskich to może warto by ją przenieść na róg Grójeckiej i Kopiskiej.</p> <p>Proponuję również zostawić dotychczasowy układ słupków na przeciwko budynku Grójecka 56/58. Tam w tej chwili jest miejsce dla 8 samochodów zaparkowanych ukośnie. Po Państwa zmianach (według projektu) pozostaną dwa miejsca rownoległe do ul. Grójeckiej.</p> <p>Zgłaszam też propozycje zbudowania zatoki parkingowej wzdłuż ul Kopiskiej (od zakończenia przystanku Grzymały-Sokołowskiego 03 do maksymalnie możliwego miejsca przed Grójecką).</p> <p>Myślę, że warto by była to zatoka do parkowania ukośnego. Na pasie jezdni, który sąsiadował by z proponowaną przeze mnie zatoką, nie ma dużego natężenia ruchu, gdyż jest on głównie wykorzystywany do skrętu w ul. Grójecką, rzadziej do skrętu w ul. Ludwika Pasteura po minięciu skrzyżowania z ul. Grójecką.</p> <p>Proszę o poważne potraktowanie moich propozycji, bo w proponowanym przez Państwa układzie cała masa ludzi będzie zmuszona do dodatkowych opłat pomimo posiadanego abonamentu.</p> <p>Prosiłbym też o informację zwrotną co jest proponowane w projekcie na rogu Grójeckiej i Radomskiej (na rysunku zielone kratkowanie, ale nie w takim kolorze jak stacja rowerów miejskich, gdyż nie jestem w stanie domyślić się.)</p>	<p>Parkowanie w odległości mniejszej niż 10 m od przejścia dla pieszych i skrzyżowania jest zabronione. Przeanalizujemy projekt tak, aby zapewnić maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych zgodnych z przepisami.</p> <p>ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów w zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałoby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
80	<p>Temat nowych zasad parkowania na Ochocie i opłat z tym związanych -spodziewany jest od dawna. Rzeczywiście -Ochota, jako miejsce do bezpłatnego parkowania -przyciąga wielu kierowców każdego dnia i nocy! Naturalnie -to pociąga za sobą wielkie problemy z parkowaniem samochodu przez mieszkańców dzielnicy. Ja mieszkam na ul. Baśniowej i niemal zawsze muszę krążyć samochodem (czasem i 20 minut!) zanim uda mi się znaleźć jakieś zwolnione miejsce do zaparkowania! A samochody z "obcymi" rejestracjami stoją wszędzie całymi dniami, a nawet tygodniami!! Popieram więc zmiany i zamiar "ucywilizowania" parkowania na Ochocie, ale muszę przyznać, że "haracz" 1200zł za abonament na drugi samochód -to kwota "wzięta z czapy!!" Przecież to nie tylko "haracz", ale i kara dla ludzi, którzy z różnych powodów mają drugi samochód!</p> <p>Czy ludzie w tym kraju nie potrafią przeprowadzić zmian, wprowadzić nowych zasad -bez łupienia innych ludzi?</p> <p>Czy ta opłata nie mogłaby wynosić -powiedźmy 600zł? Nie wystarczy, za mało????</p> <p>Jeszcze chwila i będziemy się zastanawiać -czy zapłacić za śmieć(następny haracz podniesiony o ok.800%), czy opłacić parkowanie!</p> <p>Gdybym miał jakiś głos w tej sprawie -razem z żoną sprzeciwiamy się takim zmianom (1200zł) i jesteśmy "NA NIE!!).</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>
81	<p>Piszę do Państwa gdyż uważam, że o ile wprowadzenie SPP w rejonie 1,2,3 mogłoby mieć jakieś uzasadnienie to wprowadzenie ich w 4 i 5 jest kompletnie bezasadne.</p> <p>Jestem mieszkańcem strefy 5 i z moich codziennych obserwacji wynika że w 90% parkują tu mieszkańcy dzielnicy a nie przyjeźdźni. W godzinach pracy jest ogromna ilość miejsc wolnych a ich ograniczenie następuje po 17.00 co oznacza, że miejsca zajmują mieszkańcy którzy wracają z pracy.</p> <p>Po drugie patrząc na mapę widzę, że zamiast zwiększyć liczbę miejsc do parkowania liczbą się znacznie zmniejsza. Plan nie zakłada zbudowania żadnego dodatkowego parkingu dla mieszkańców więc niezrozumiałe dla mnie jest to w jaki sposób chce zwiększyć liczbę dostępnych miejsc nie budując takich parkingów. Ogromna ilość samochodów nie jest czymś nadzwyczajnym - tak jest w wielu miastach Europy.Trzeba znaleźć inne rozwiązanie na rozwiązanie płatnych a nie wprowadzanie płatnych stref w dzielnicach, które nie są dzielnicami biurowymi czy przemysłowymi.</p> <p>Rejon Rakowca nie jest rejonem centrum Warszawy. Równie dobrze można w takim razie dyskutować o wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na Wawrze.</p> <p>Reasumując jestem przeciw wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na Ochocie w rejonie numer 5. Proszę uwzględnić mój głos.</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 – wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg. 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>

82	<p>jestem mieszkańcem bloku przy ul. Lutniowej 23 i kierowcą. Chciałbym zgłosić uwagę do projektu zmiany organizacji ruchu w obrębie obszaru nr 4. Przedstawione do konsultacji arkusze 42, 43, 47 i 48 nie uwzględniają stanu faktycznego i trwającej przebudowy skrzyżowania ulic Grójeckiej, Harfowej i Racławickiej. W wyniku tej przebudowy ulica Harfowa będzie jednokierunkowa na odcinku od ul. Lutniowej do Grójeckiej, ale w stronę do Grójeckiej, a nie od Grójeckiej.</p> <p>UD Ochota ma realizować przebudowę ulic Harfowej, Lutniowej i Lirowej, w wyniku której ul. Lutniowa ma pozostać ulicą dwukierunkową, a część ulicy Harfowej od Włodarzewskiej do Lutniowej ma być jednokierunkowa w stronę ulicy Grójeckiej.</p> <p>Jeśli natomiast przedstawione do konsultacji arkusze są prawidłowe i prezentują proponowane zmiany organizacji ruchu związane z rozszerzeniem SPPN i w rezultacie Lutniowa ma stać się ulicą jednokierunkową, to jako mieszkaniec bloku 23 chcę zgłosić stanowczy sprzeciw. Założenie jednego kierunku jazdy uniemożliwi mieszkańcom ulicy Lutniowej normalne korzystanie z aktualnie przebudowywanego skrzyżowania Harfowej z Grójecką dającego możliwość jazdy w stronę Centrum, na którą tak bardzo czekamy. Sugerowany kierunek poruszania się Lutniową spowoduje, że będziemy zmuszeni do jazdy na około, przez ul. Lirową do Włodarzewskiej i Harfową do Grójeckiej mijając Lutniową po długim objeździe. Dodatkowo według mojej wiedzy nawierzchnia na ulicy Lirowej nie jest przewidziana do remontu w pierwszym etapie przebudowy. Proponowana kierunkowość ulic spowoduje wzmożony ruch ulicą Lirową i konieczność ciągłych jej napraw, jak ma to miejsce aktualnie w przypadku ulicy Lutniowej. Ponadto w układzie proponowanym przeze mnie (czyli zachowaniu jednokierunkowości Lutniowej, ale zmianie kierunku jazdy), mieszkańcy Lirowej będą mieli przy wyjeździe w stronę Centrum do wyboru opcje jazdy albo do ulicy Włodarzewskiej i dalej Harfową do Grójeckiej lub w przeciwnym kierunku - do Lutniowej i Lutniową do Harfowej i Grójeckiej.</p> <p>Gościnnie proszę, wraz z innymi mieszkańcami ul. Lutniowej, o rozważenie moich sugestii.</p>	<p>1. W chwili wykonywania projektu SPPN projekt skrzyżowania Grójeckiej i Harfowej nie był zatwierdzony. Projekt SPPN nie przewiduje zmian w zakresie inwestycji ZMID.</p> <p>2. Przebudowa ul. Harfowej zostanie zrealizowana według projektu przygotowanego przez Urząd Dzielnicy.</p>
83	<p>W ramach konsultacji społecznych o wprowadzeniu SPP na Ochocie chciałbym wyrazić jego pełne poparcie - jak najszerzej i jak najdrożej. Także kamery dla mieszkańców - jak najdroższe. Tylko to spowoduje odwrócenie samochodowego trendu oraz uwolni miejsca parkingowe. Aktualnie nierealne jest znalezienie jakiegokolwiek miejsca parkingowego.</p> <p>W Krakowie czy Poznaniu ceny parkowania są wyższe niż te proponowane w Warszawie i się da. Dlatego w Warszawie tym bardziej się da (miasto bogate, stołeczne). Mieszkam na Starej Ochocie, ale jestem zwolennikiem wprowadzenia strefy jak najszerzej i jak najdrożej na całość Ochocie i również w innych dzielnicach.</p>	<p>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>
84	<p>Piszę w sprawie konsultacji społecznych dotyczących wyglądu nowo planowanych stref płatnego parkowania, w tym zmniejszenia liczby miejsc do parkowania na ul. Radomskiej. Jestem mieszkańką tej ulicy i jestem zdecydowanie przeciwna temu pomysłowi. W tej chwili dużą część miejsc zajmują osoby przyjeżdżające do pracy w tej okolicy. Myśleliśmy, że strefa płatnego parkowania to znakomity pomysł, dzięki któremu byłoby więcej miejsc dla samochodów mieszkańców ulicy. Jednak wraz ze zmianą sposobu parkowania zlikwidowane zostanie część miejsc, co oznacza że mieszkańcy wrócą do punktu wyjścia tzn. znowu będą musieli krążyć po okolicy w poszukiwaniu miejsca do parkowania.</p> <p>Poza wprowadzeniem opłat za parkowanie oraz likwidacją miejsc do parkowania miasto nie proponuje zmotoryzowanym mieszkańcom starych dzielnic innych możliwości, co budzi oburzenie.</p> <p>Nie wiem jaki jest cel zmiany sposobu parkowania na ulicy Radomskiej. Jeśli jest to sposób na jej poszerzenie to proponuję pozbyc się wątpliwej urody pasa zieleni znajdującego się po nieparzystej stronie ulicy, ale na to pewnie małośnią drzewek, rowerów i pieszków by się nie zgodzili.</p>	<p>Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.</p>
85	<p>Chciałem podzielić się refleksją na temat SPPN w kontekście własnej ulicy, tj. Kopińskiej (ślepy odcinek z wjazdem od Szczęśliwickiej, prawie dochodzący do Białobrzeskiej).</p> <p>Zapoznałem się z propozycją urzędzenia strefy w jednej z dzielnicowych bibliotek i zauważyłem, że jeśli chodzi o miejsca do parkowania, to zupełnie nie się nie zmienia, tzn. te same obszary co dotychczas będą przeznaczone dla pojazdów. Problem w tym, że już jest strasznie ciasno (także na samej jezdni) i jeśli zostaną jeszcze dodane na chodnikach parkometry, to już nie będzie w ogóle jak przejść (1,5 metra chodnika to tutaj marzenie świętej głowy). Wydaje mi się, że wytyczenie SPPN to dobry moment na "przewietrzenie ulicy" - gdyby zrobić parkowanie tylko po jednej stronie, to stałaby się też bardziej przejezdna, co nie jest bez znaczenia, zwłaszcza w przypadku śmieciarek. Wiem, że to oznacza ograniczenie liczby miejsc, ale nie można mieć wszystkiego.</p> <p>Niestety ulica jest dwukierunkowa (a miejsc tylko 1 samochód), co rodzi dodatkowe problemy - najlepiej byłoby wymusić na niej ruch jednokierunkowy, ale to wymagałoby ruchu okrężnego osiedlową uliczką objęgią kwartał domów bliżej Lelechowskiej - domyślam się więc, że tak szerokie zmiany nie wchodzi w grę.</p> <p>Jeszcze jedna rzecz to kwestia parkowania na samym końcu tego odcinka Kopińskiej (tuż przed Białobrzeską). Nie wiedzieć czemu w planie SPPN jest on wyłączony z parkowania (widnieją tu zakazy - one są i teraz, ale uczciwie trzeba powiedzieć, że nikt ich nie przestrzega) - a akurat tu jest dużo miejsca, na około 10 pojazdów. Jeśli to kwestia zapewnienia miejsca do np. zawracania, to generalnie ono jest przed garażami i tu wszyscy zawracają - nie wiem jak to będzie traktowane w przyszłości, bo ten teren jest poza pasem drogowym. W każdym razie można byłoby się przyrzec organizacji ruchu w tym miejscu, bo obawiam się, że potem te zakazy i tak nie będą przestrzegane lub ludzie będą zajmować przestrzeń poza SPPN i blokować możliwości ruchu.</p>	<p>Ad 1 Ustawienie znaków "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem nie zwalnia kierowców z przestrzegania Ustawy Prawo o ruchu drogowym i pozostawiania przejazdu, czy też chodnika dla pieszych.</p> <p>Ad 2 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 spowodowałyby to brak wymaganego przepięsiami placu manewrowego.</p>
86	<p>Chciałbym wyrazić swój sprzeciw co do likwidacji miejsc parkingowych na ulicy Dorotowskiej.</p> <p>Nie wyrażam zgody na realizację chorej wizji projektantów z ZDM. Jeśli któryś z urzędników był na miejscu nie mógł nie zauważyć że mamy tam spory pas zieleni (trawa i spore krzaki) oddzielający zatoczkę parkingową od Placu Baśniowego. Poza tym Baśniowa, Dorotowska mają obsadzenia upodobniające te okolice do parku. Tylko zupełnie oderwanie od rzeczywistości, nieznaną rzeczywistość, lub lekceważenie potrzeb zmotoryzowanych mieszkańców dzielnicy, mogło komuś podsunąć pomysł likwidacji około 20 miejsc parkingowych i zamienić je na dodatkowy trawnik.</p> <p>Zieleni mamy w tej okolicy w bród, za to brakuje bardzo potrzebnych mieszkańcom oraz osobom przywożącym dzieci do przedszkoli, na zajęcia, klientom sklepu ze sprzętem rehabilitacyjnym miejsc parkingowych więc bardziej oczekujemy od ZDM wyznaczenia tam kilka dodatkowych miejsc bo sytuacja jest katastrofalna.</p> <p>I gdyby ZDM chciało się powołać na wyniki badania „obłożenia” miejsc parkingowych to one do mnie w żaden sposób nie przemawiają ponieważ były wykonywane w okresie wakacji (Ochota) – skróciły się zanim warszawiaci wrócili – więc nie są miarodajne.</p> <p>Jeszcze raz powtarzam - likwidacji miejsc parkingowych poprzez zamianę ich na trawniki lub zmianę sposobu parkowania na równoległy – mówię NIE.</p>	<p>Zgodnie z przepisami parkowanie pojazdów na skrzyżowaniu jest zabronione. Przeanalizujemy możliwość wprowadzenia rozwiązań zachowujących jak największą liczbę miejsc postojowych w rejonie skrzyżowania ul. Dorotowskiej i Baśniowej. 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 przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni, czyli zarówno w ciągu dnia, wieczorem jak i w nocy.</p> <p>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.</p> <p>Wyniki badań mają służyć uzasadnieniu dla wprowadzenia SPPN - nie służą one do oceny czy miejsca postojowe są potrzebne czy nie. 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>
87	<p>W ramach konsultacji chciałbym poprosić o jak zwiększenie liczby parkometrów objętych kartą mieszkańca (zgodnie z projektem) oraz odległości od nich. Parkowanie w obszarze nr 1 (Barska 5, 7/8, Kaliska itd) w godzinach wieczornych (tak 22), gdy nie ma weekendu i wszyscy są w domach nierzaprawdę graniczy z cudem, a zwiększenie odległości od domu mogłoby choć częściowo rozwiązać ten problem - gdzie nie gdzie są objęte kartą.</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>
88	<p>Mam pytanie w sprawie miejsc na Trasie Łazienkowskiej na jezdni w kierunku Wisły, formalnie ul.Wawelskiej na wysokości SKRY i dalej rejonie kładki nad Trasą.</p> <p>1. Czy ten obszar nie mógłby być włączony do strefy Filtrów ?</p> <p>Podobasz ten jako samodzielny nie ma żadnych mieszkańców (SKRA Pola Mokotowskie) Miejsca te stanowią bufor, dla mieszkańców żyjących po drugiej stronie kładki, w rejonie małych uliczek dochodzących do ul.Filtrowej gdzie sytuacja, np. na ulicze Zmorznowa jest tragiczna. (3 razy okrajano tam porządnie miejsca parkingowe w ciągu 15 lat) 2. Czy można w tej podstrefie przy kładce od strony SKRY ,na jej części, zachować np. na ulicze Czubałki miejsca niepłatne- dla ekip budowlanych, obsługujących Starą Ochotę etc,etc.</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>Uwaga została uwzględniona - granice stref zostaną skorygowane.</p>

89	Mam pytanie odnośnie strefy płatnego parkowania, jaka ma być wprowadzona na Ochocie, gdzie jestem zameldowana. Będę najnowacze moje mieszkanie, ale nie chce, by osoba wynajmująca meldowała się w moim mieszkaniu, bo wiąże się z tym pewne dla mnie jako właściciela, niebezpieczeństwa. Jednak chciałabym wynajmującemu umożliwić parkowanie pod moim domem. Czy mogę wykupić roczną kartę i przekazać? Oczywiście wynajem legalny.	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. Osoba ta musi być jednocześnie posiadaczem auta, na które jest wystawiony abonament. Więcej informacji: <a href="https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie/">https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie/</a>
90	Absolutnie nie wyrażam zgody na realizację wizji projektantów z ZDM. Na Placu Baśniowym i ul. Baśniowej są trawniki i jest zieleń. Dodatkowy trawniczek zabierze 20 miejsc postojowych wzdłuż Dorotowskiej. Tylko zupełne oderwanie od rzeczywistości, nieznamość realiów, lub lekceważenie potrzeb zmotoryzowanych mieszkańców dzielnicy, mogło komuś podsunąć takie rozwiązanie. Nie, nie i jeszcze raz NIE!	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.
91	Nie wyrażam zgody na realizację chorej wizji projektantów z ZDM. Na Placu Baśniowym i ul. Baśniowej są trawniki i jest zieleń. Dodatkowy trawniczek zabierze 20 miejsc postojowych wzdłuż Dorotowskiej. Tylko zupełne oderwanie od rzeczywistości, nieznamość realiów, lub lekceważenie potrzeb zmotoryzowanych mieszkańców dzielnicy, mogło komuś podsunąć takie rozwiązanie. Nie, nie i jeszcze raz NIE!	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.
92	Piszę do Państwa z uwagi na trwające konsultacje społeczne względem rozszerzenia SPPN na Ochocie. Zgodnie z projektem przedstawionym przez Państwa, osoba zameldowana w placówce podatki w Warszawie będzie uprawniona do posiadania abonamentu mieszkańca. Jestem właścicielem mieszkania przy ul. Białobrzeskiej 1, znajdującego się w obszarze 4, ale nie jestem zameldowana w tym mieszkaniu i nie placę podatków w Warszawie. Co z takimi osobami? Jakie Państwo proponują rozwiązanie w tym przypadku?	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.
93	Jestem zaniepokojony projektem jaki może powstać na ulicy Dorotowskiej róg Baśniowej. W owym projekcie zamiast parkingu jak jest dotychczas ma powstać trawnik (w załączniku zaznaczone na czerwono). Zostanie zlikwidowane co najmniej 20 miejsc postojowych. Parking ten jest tu od bardzo dawna. Samochody parkujące tam nikomu nie przeszkadzają. Chodnik przy parkingu ma co najmniej 1,5 metra. W tej okolicy zaparkowanie samochodu graniczy z cudem. Bardzo często się zdarza, że aby zaparkować samochód muszę zrobić 4-5 kolek dookoła bloku. Mogłbym zaparkować na trawniku albo w innym nielegalnym miejscu ale jestem daleki od tego. Moje pytanie nasuwa się samo. Po co ktoś zaprojektował tu trawnik?? Zgłaszam swój sprzeciw.	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.
94	1. Podany numer telefonu do konsultacji 509 690 364 przyjmuje tylko pocztę głosową!!!! 2. Parkowanie - tylko i wyłącznie "kusem"!!!!!! Przyponie, że Radomska była parę ładnych lat temu DWUKROTNIE przerabiana. Za każdym razem przez niedouczone inżynierów i takich ze urzędników, za aprobatą burmistrza. To dzięki tej "modernizacji" nie mieszczą się na niej wozy MPO i samochody dostawcze - dewastując krawężniki i odpływ wody deszczowej. Parkowanie równoległe do chodnika - dramat dla mieszkańców!!!!!! 3. Proszę uwzględnić fakt przybywania na Radomskiej osób NIEPELNOSPRAWNYCH oraz interesantów do pobliskich szkół specjalnych, często posiadaczy Karty Parkingowej. W tej chwili wyznaczone są tylko DWA miejsca (koperty) dla całej ulicy. Gdyby niepełnosprawni złożyli wnioski o dodatkowe miejsca do parkowania, dla mieszkańców zdrowych zostałyby ledwie kilkanaście miejsc! 4. Jakż to umysł występuje z wnioskiem parkowania wzdłuż chodnika na ulicy tak obciążonej ilością samochodów i natężeniem ruchu!!!!!!	Ad 1. Telefon był włączony tylko w godzinach dyżurów. Poza tymi godzinami był wyłączony. W sytuacji gdy trwała rozmowa, telefon nie mógł przyjąć kolejnego połączenia - wówczas włączała się poczta głosowa. W miarę możliwości czasowych oddzwaniawo do osób, którym nie udało się nawiązać połączenia. Ad 2 Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego. Ad 3 Uwzględniono. Na ul. Radomskiej wyznaczono 3 miejsca dla posiadaczy karty parkingowej. Ad 4 Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.
95	Chciałam wyrazić swój protest w związku z planowaną likwidacją miejsc parkingowych przy ul. Dorotowskiej ani w żadnym innym miejscu w obszarze 3. Celem zmian - tylko i wyłącznie "kusem"!!!!!! Przyponie, że Radomska była parę ładnych lat temu DWUKROTNIE przerabiana. Za każdym razem przez niedouczone inżynierów i takich ze urzędników, za aprobatą burmistrza. To dzięki tej "modernizacji" nie mieszczą się na niej wozy MPO i samochody dostawcze - dewastując krawężniki i odpływ wody deszczowej. Parkowanie równoległe do chodnika - dramat dla mieszkańców!!!!!! Przy okazji różnych modernizacji drogowych w przeszłości, za każdym razem ubywa kilka miejsc postojowych. Nie ma na to zgody mieszkańców, którzy oczekują od służb publicznych respektowania ich potrzeb. Mam nadzieję że zdm zaproponuje inne rozwiązanie, które będzie służyć mieszkańcom i zwiększy a nie zmniejszy liczbę miejsc parkingowych.	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.
96	Nie wyrażam zgody na realizację chorej wizji projektantów z ZDM. Na Placu Baśniowym i ul. Baśniowej są trawniki i jest zieleń. Dodatkowy trawniczek zabierze 20 miejsc postojowych wzdłuż Dorotowskiej. Tylko zupełne oderwanie od rzeczywistości, nieznamość realiów, lub lekceważenie potrzeb zmotoryzowanych mieszkańców dzielnicy, mogło komuś podsunąć takie rozwiązanie. Nie, nie i jeszcze NIE.	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.
97	Chciałbym wyrazić swój sprzeciw co do budowy strefy płatnego parkowania na ochocie. W planowanej strefie ma zostać zlikwidowana olbrzymia ilość miejsc parkingowych. Dla mieszkańców pogorszy się komfort życia. Wielu ludzi nie stać na opłaty związane ze strefą szczególnie gdy w gospodarstwie są dwa samochody. Niektórzy ludzie naprawdę potrzebują samochodu, a likwidacja miejsc parkingowych utrudnia życie większości mieszkańców. Co z ludźmi co prowadzą działalność gospodarczą i mają kilka samochodów. Mają zamknąć działalność bo nie stać ich na parkowanie? Zdm powinno zająć się poprawą życia mieszkańcom a nie utrudniać im egzystencję. Powinno budować nowe parkingi żeby każdy właściciel samochodu miał miejsce parkingowe a nie objeżdżał całe osiedle po kilka razy aby je znaleźć. Więc jeszcze raz wyrażam swój sprzeciw	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. 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.
98	Chciałbym wyrazić swój sprzeciw co do likwidacji miejsc parkingowych na ulicy Dorotowskiej. Są one bardzo potrzebne mieszkańcom. W okolicy danej ulicy bardzo brakuje miejsc parkingowych może zdm mógłby tam wyznaczyć kilka dodatkowych miejsc bo sytuacja jest katastrofalna. A likwidacja miejsc przy ul Dorotowskiej tylko pogorszy ten stan. Na placu Baśniowym jest już dużo zieleni więc kolejny trawnik nie jest potrzebny w przeciwieństwie do parkingu.	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.
99	Nie wyrażam zgody na zburzenie parkingu mieszkańcom na ul. Dorotowskiej! Gdzie ci mieszkańcy mają parkować swoje samochody? Dzielnice dalej? Zieleni jest dużo a burzenie miejsc parkingowych jest bez sensu co będzie dalej mieszkańcy mają blok i chca pod nim parkować. Nie uprzykrzajcie ludziom życia	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.
100	Nie wyrażam zgody na realizację chorej wizji projektantów z ZDM. Na Placu Baśniowym i ul. Baśniowej są trawniki i jest zieleń. Dodatkowy trawniczek zabierze 20 miejsc postojowych wzdłuż Dorotowskiej. Tylko zupełne oderwanie od rzeczywistości, nieznamość realiów, lub lekceważenie potrzeb zmotoryzowanych mieszkańców dzielnicy, mogło komuś podsunąć takie rozwiązanie. Nie, nie i jeszcze raz NIE Załącznik 42	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.

101	<p>W związku z ewentualnymi zmianami w projektach SPPN uprzejmie proszę, jako osoba zwykle poruszająca się po Ochocie pieszo o utrzymanie minimum 1.8m chodnika we wszystkich zmienianych miejscach (zgodnie z miejskimi standardami ruchu pieszego jest to szerokość rekomendowana) - jest to optymalna szerokość, pozwalająca ominąć się osobom na wózkach czy osobom roslym. Szczególnie zwracam się z prośbą, aby nie „dodawali” Państwo miejsc parkingowych na wąskich ulicach poprzez wprowadzanie parkowania prostopadłego lub skośnego. Jak zapewne Państwo wiecie Straz Miejska w Warszawie nie działa i za wyjątkiem najpoważniejszych wykroczeń (parkowanie przed przejściem dla pieszych itp) - kierowcy są bezkarni. Często spotykam się z sytuacjami, gdy na miejscach do parkowania prostopadłe lub skosem kierowca parkuje „troszkę do przodu” - zmniejszając dostępność do przejścia pieszestw. W związku z powyższym uprzejmie proszę również, aby podczas zmian w dokumentacji projektowej uwzględnili Państwo maksymalizację parkowania równoległego, zamiast prostopadłego i skośnego.</p> <p>Parkowanie równoległe jest również najlepsze dla płynności ruchu (szybko się parkuje i wyjeżdża), oraz kierowca wyjeżdżający z miejsca parkingowego równoległego ma mniejszą szansę na spowodowanie kolizji (wyjeżdżając widzi dokładnie pas ruchu na który będzie się włączając w lusterku). Ze względu zatem na dobro wszystkich uczestników ruchu uprzejmie proszę, aby zmaksymalizowali Państwo taki sposób parkowania podczas wprowadzania SPPN.</p> <p>Dodatkowo uprzejmie proszę, aby w planach SPPN przewidzieli Państwo na tych ulicach, na których jest to możliwe miejsca na drzewa, zacielenia miejsca parkingowe oraz chodniki, gdyż dają one cień i zapobiegają przegrzewaniu się samochodów, oraz dodatkowo - oczyszczają powietrze oraz są oazą dla zwierząt.</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 jedni 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. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p>
102	<p>Jako mieszkaniec Ochoty uważam, że taka strefa nie powinna powstać. Największym skandalem dla mnie jest to, że mając dwa samochody w rodzinie (moja żona i ja) będziemy musieli płacić 1200 zł rocznie czyli jest dla nas to dodatkowy podatek. Jest to dla mnie nieakceptowalne. Jestem stanowczym przeciwnikiem utworzenia takiej strefy w mojej 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>
103	<p>Proszę o uwzględnienie poniższego Obszar 38 (jpg) Proszę o zaprojektowanie i wykonanie chodnika przy ulicy Pawińskiego od ulicy Trojdena do ul Banacha po stronie instytutów naukowych (wsch strona) oraz kampusu WUM. Proszę o zbudowanie wyniesionego przejścia dla pieszych lub montaż spowalniczy przed przejściem na wysokości budynku Trojdena 13 Obszar 44 (jpg) Dlaczego zaprojektowano trawnik na wysokości wlotu ulicy Wiślickiej w Ulicę Pruszkowską? Prośba o rozważenie pozostawienia miejsc lub zrobić mix z drzewa pomiędzy miejscami postojowymi Obszar 49 (jpg) Proszę zaprojektować i wykonać nowy chodnik na odcinku od Korotyńskiego do osiedla Berbersowskie Ogrody – po stronie zachodniej. Dlaczego na ul. Moldawskiej wysokości ulicy Baleyta zaprojektowano trawnik w miejsce miejsc postojowych? Prośba o rozważenie pozostawienia miejsc lub zrobić mix z drzewa pomiędzy miejscami postojowymi. Przy Moldawskiej 5 jest b. duże następczenie</p>	<p>1. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Budowa nowych chodników jest poza zakresem opracowania. 2. Parkowanie na skrzyżowaniu jest zabronione. Z tego względu nie jest możliwe wyznaczenie miejsc postojowych na ul. Pruszkowskiej w rejonie skrzyżowania z ul. Wiślicką. 3. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Budowa nowych chodników jest poza zakresem opracowania. 4. Miejsca postojowe na ul. Moldawskiej są usytuowane na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania z ul. S. Baleyta i w związku z tym możliwość parkowania w tym miejscu musi zostać ograniczona, dokonano powtórnym pomiarów odległości miejsc postojowych od skrzyżowania i skorygowano pierwotne rozwiązanie aby zwiększyć liczbę miejsc postojowych.</p>
104	<p>Mieszkam na ulicy Nowickiego 5. 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). Parkuję samochód na Żwirki, Pruszkowska, Sanocka, Księcia Trojdena, Pawińskiego. Najdalej gdzie udało mi się znaleźć miejsce to było 850 metrów od domu (sprawdziłam to) a i tak byłam zadowolona, że udało mi się znaleźć to miejsce. Zgodnie z zasadami korzystania z 8 parkingów w okolicy proszę o wskazanie mi gdzie będą mogła parkować korzystając z zasady 150 metrów - aby nie ponosić dodatkowych kosztów (jestem zameldowana na stały czas na ochocie, tutaj odprowadzam podatki)</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 uprawniający do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota została podzielona na kilka takich obszarów.</p>
105	<p>W ramach konsultacji społecznych, jako mieszkaniec Ochoty, popieram projekt rozszerzenia strefy SPPN na całą Ochotę, oraz podniesienie abonamentu na drugi i kolejny samochód.</p>	<p>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. 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>
106	<p>Poniżej zapisałem kilka uwag na które warto by było zwrócić uwagę przy wytyczeniu strefy płatnego parkowania w mojej najbliższej okolicy. Skupię się głównie na ulicy Przemyskiej. 1. Po prawej stronie ulicy (patrząc od strony wjazdu) wytyczona jest parkowanie wzdłuż ulicy, aktualnie samochody parkują tam skośnie i w wszystkim to pasuje, miejsca jest wystarczająco. Także dlaczego mamy to zmieniać? 2. Po lewej stronie ulicy wytyczony jest zakaz zatrzymywania się, aktualnie jest tam nawet wytyczona kostka innego koloru sugerująca do jakiego miejsca można się sensownie zatrzymać samochodem. Jestem świadom że owe miejsca są za wąskie aby je prawidłowo wyznaczyć, ale uważam że zakaz parkowania jest zbędny. Zachowaliby zasadę pozostawienia miejsca na chodniku dla pieszych. Na pewno dołoży to kilka miejsc parkingowych na i tak już zdecydowanie zatłoczonej okolicy. 3. Parking przy ulicy wewnętrznej, z której wyjeżdża się w przemyską nie będzie objęty SPPN? Idąc tym tropem nie będzie tam nigdy wolnych miejsc do zaparkowania. Chyba że nie planuje się tam Parkingu.. Wtedy jest to decyzja bardzo zła.</p>	<p>Ad 1. Wyznaczając miejsca postojowe na drodze "bez wlotu" należy zapewnić odpowiednią szerokość przejazdu dla dwóch kierunków ruchu. Ad 2. Zakaz zatrzymywania się został zaprojektowany jedynie w rejonie skrzyżowania i na końcu ulicy w celu zapewnienia drogi manewrowej i zachowania parametrów skrzyżowania. Na pozostałym odcinku proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Ad 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 (wydawanego przez ZDM) lub identyfikatora ZGN dla najmocnych lokali użytkowych. Docelowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników wozów. Do celowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników wozów przyległych budynków.</p>
107	<p>Jako Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej Dorotowska 9 w Warszawie zwracam się z pytaniem: czy dobrze odczytujemy przedstawione mapy, z których wynika, że ul. Dorotowska ma być jednokierunkowa? Naszym zdaniem nie ma ku temu przesłanek. Na ul. Dorotowskiej oraz pobliskich ulicach ruch jest mały, wg naszej wiedzy, nie dochodzi tu do kolizji i stłuczek. Nie rozumiemy tego pomysłu. Zrobienie z ul. Dorotowskiej ulicy jednokierunkowej spowoduje, że wyjeżdżając z garaży od strony wschodniej naszego bloku, czy podwórka bloku Dorotowska 9 (a jest to w sumie kilkadziesiąt samochodów) dojeżdżi do ul. Bielobrzezkiej, która jest główną ulicą naszego osiedla, a co za tym idzie do ul. Błtwy Warszawskiej 1920 r. oraz ul. Kopickiej, będzie praktycznie niemożliwy. Wg tego, co widzimy na mapie będziemy musieli w takiej sytuacji pokonać wielokrotnie dłuższą drogę, w znacznej mierze wewnętrzną drogą równoległą do ul. Grójcekiej. Mamy też zastrzeżenia co do projektowanej ilości miejsc parkingowych pod blokiem Dorotowska 9, a właściwie ich braku. W tej chwili parkuje tu kilkadziesiąt samochodów, na projektach nie ma ani jednego miejsca parkingowego, a dodatkowo projektowane są słupki. Od strony zachodniej chodnik jest szeroki. Jeśli nie da się w tym miejscu wyznaczyć miejsc parkingowych, to prosimy chociaż o wyznaczenie „miejsc możliwego parkowania zgodnego z przepisami, w którym nie ma możliwości wyznaczenia miejsc parkingowych”. Mieszkańcami bloku są w przeważającej ilości osoby starsze, dla których wódrówka po zaparkowaniu samochodu daleko od domu, na pewno będzie wyzwaniem. Poza tym należy pamiętać, że koło naszego bloku znajdują się sklepy rehabilitacyjne na ul. Baśniowej oraz ul. Rokosowskiej, wypożyczalnia strojów teatralnych i karnawałowych Allady, dwa przedszkola. Klienci tych sklepów oraz rodzice dzieci przedszkolnych też parkują pod naszym blokiem. W związku z powyższym zgłaszamy następujące uwagi: • ulica Dorotowska 9 powinna pozostać dwukierunkowa na odcinku pomiędzy ul. Siewierską a ul. Baśniową, • wzdłuż chodnika przy budynku przy ul. Dorotowskiej 9 powinna istnieć możliwość parkowania samochodu.</p>	<p>Priorytetem przy projektowaniu SPPN było wyznaczenie maksymalnej zgodnej z przepisami ilości miejsc postojowych w zlokalizowanych na działkach drogowych pasach dróg publicznych. Dla osiągnięcia tego celu zmieniane były kierunki ruchu na ulicach lub wprowadzano drogi jednokierunkowe. Przy skrzyżowaniu ul. Dorotowskiej (rejon posesji nr 9) i Siewierskiej nie można pozostawić parkowania z uwagi na lokalizację w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania, co jest niezgodne z przepisami. Przy pozostawieniu ruchu dwukierunkowego od Siewierskiej do Baśniowej konieczne będzie zlikwidowanie znacznej części miejsc postojowych, co jest w naszej ocenie nieuzasadnione.</p>
108	<p>Posiadam mieszkanie na Ochocie i dowiedziawszy się o planach wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Ochocie chciałam zgłosić sprzeciw tej inicjatywie. Proszę o pozostawienie tej dzielnicy bez strefy płatnego parkowania, strefa tylko utrudniłaby nam życie (szczególnie osobom z dziećmi, które do sklepu, urzędu, parku czy szkoły muszą podjeżdżać samochodem).</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>

109	<p>Jestem za jak najszybszym rozszerzeniem strefy na całą Ochotę. Mieszkam na granicy Starej Ochoty i Szczęśliwki, codziennie bywam na Rakowcu. Jestem również za wprowadzeniem wyższej opłaty za drugi samochód zarejestrowany w danym mieszkaniu.</p>	<p>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. 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>
110	<p>Chciałabym wyrazić swój sprzeciw co do likwidacji miejsc parkingowych na ulicy Dorotowskiej. Nie wyrażam zgody na realizację chęci wzięcia projektantów z ZDM. Jestli któryś z urzędników był na miejscu nie mógł nie zauważyć że mamy tam spory pas zieleni (trawa i spore krzaki) oddzielający zatoczkę parkingową od placu Basiniowego. Poza tym Basiniowa, Dorotowska mają obsadzenia upodobniające tę okolice do parku. Tylko zupełnie oderwanie od rzeczywistości, nieznamość realiów, lub lekceważenie potrzeb zmotoryzowanych mieszkańców dzielnicy, mogło komuś podsunąć pomysły likwidacji około 20 miejsc parkingowych i zamienić je na dodatkowy trawnik. Zieleni mamy w tej okolicy w bród, za to brakuje bardzo potrzebnych mieszkańcom oraz osobom przywożącym dzieci do przedszkoli, na zajęcia, klientom sklepu ze sprzętem rehabilitacyjnym miejsc parkingowych więc bardziej oczekujemy od ZDM wyznaczenia tam kilka dodatkowych miejsc bo sytuacja jest katastrofalna. I gdyby ZDM chciało się powoływać na wyniki badania „obłożenia” miejsc parkingowych to one do mnie w żaden sposób nie przemawiają ponieważ były wykonywane w okresie wakacji (Ochota) – skończyły się zanim warszawiaczy wrócili – więc nie są miarodajne. Jeszcze raz powtarzam - likwidacji miejsc parkingowych poprzez zamianę ich na trawniki lub zmianę sposobu parkowania na równoległy – mówię NIE.</p>	<p>Zgodnie z przepisami parkowanie pojazdów na skrzyżowaniu jest zabronione. Przeanalizujemy możliwość wprowadzenia rozwiązań zachowujących jak najwięcej miejsc postojowych w rejonie skrzyżowania ul. Dorotowskiej i Basiniowej.</p>
111	<p>UWAGA: Uwagi tej treści powtórzyły się 3 razy Mieszkamy na Ochocie w obszarze nr 3 przy ulicy Wolnej Wszechnicy. Posiadamy jeden samochód. Obejrzeliśmy właśnie na youtube zapis z konsultacji SPPN Ochota - obszar 3. Zapoznaliśmy się również z projektem SPPN naszej najbliższej okolicy. Gorąco i w całości popieramy wprowadzenie SPPN na Ochocie. W naszym najbliższym otoczeniu parkuje bardzo dużo osób przyjeżdżnych - studentów i pracowników pobliskiej uczelni, widzów Och-Teatru, a także odwiedzających pacjentów w szpitalu przy Banacha (oczywiście przed pandemią) - co sprawia, że mieszkańcy nie mają gdzie zaparkować. Dużo osób zostawia auta nielegalnie na trawnikach. Chcielibyśmy, aby SPPN została wprowadzona jak najszybciej. Szczegrze mówiąc marzymy o tym od kilku lat i dziękujemy za ten wspaniały pomysł.</p>	<p>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>
114	<p>W związku z planowanymi zmianami na ul. Radomskiej uprzejmie proszę o wyjaśnienie czym kieruje się pomysłodawca zmiany organizacji parkingu na trudniejszą i mniej pojemną. Parkowanie pojazdów jest koniecznością, a nie zachcianką właścicieli, więc takie działanie uważam za wysoce szkodliwe i pozbawione jakichkolwiek zalet.</p>	<p>Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.</p>
115	<p>Jestem mieszkańcem Ochoty (ul. Dickensa) i uważam, że taka strefa nie powinna być wprowadzona. Dlaczego? Dlatego, że: 1. Projekt realnie zakłada likwidację miejsc A nie powstanie nowych. Nie jest planowane utworzenie żadnego nowego parkingu. 2. W mojej okolicy parkują wyłącznie mieszkańcy więc w czym nam to pomoże? 3. Nie chcę ponosić kosztu abonamentu. Teraz nie nie placimy więc zmiana byłaby na gorzej. 4. Wprowadzenie strefy oznaczałoby, że parkowalibyśmy zazwyczaj dalej od bloku niż teraz. Proponuję, aby wprowadzić darmową komunikację miejską i budowę większej ilości parkingów P&amp;R. To realnie rozwiąże problemy. Proszę więc odnotować mój głos i opinię. Jestem przeciwny temu projektowi.</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. 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. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p>
116	<p>W związku z planowanym wprowadzeniem strefy płatnego parkowania na całej Ochocie jako mieszkaniec ulicy Pawińskiej mam kilka pytań. Jestem pracującą osobą, samotnie wychowującą dziecko, od 5 lat wynajmującą mieszkanie na w/w ulicy. Podatki rożiczam w Trzecim US na Lindleya, posiadam auto i nie ukrywam że pomysły umiarkowanie ale mi się podoba gdyż sam często jeżdżem wokół bloku i okolicach szukając 1 miejsca co jest uciążliwe mając małe dziecko. Chcę również opłacać roczny abonament na parkowanie w pobliżu miejsca parkowania. Problem w tym iż nie jestem zameldowany pod tym adresem gdyż powiedzmy właściciel na to nie wyraża zgody, druga sprawa też że z powodów osobistych nie mogę zmienić meldunku nawet na czasowy. Podobnych osób wynajmujących tutaj ale bez meldunku jest też sporo, którzy chcą opłacać abonament. Co w związku z tym? Czy będziemy otrzymywać mandaty za "nieuprawnione parkowanie"? Jakże Państwo widzą rozwiązanie by wypracować kompromis? Czy będzie brana pod uwagę warunkowo np. umowa najmu mieszkania na Ochocie + rozliczenie PIT w Warszawie by wykupić abonament? Dodam iż w mojej sytuacji było by to korzystne gdyż chcę wykupić ten abonament a wyprowadzki nie planuję.</p>	<p>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 postoiu w pobliżu miejsca zamieszkania przysuguje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.</p>
117	<p>W przypadku wprowadzenia SPPN na Ochocie należy określić obszar do parkowania dla mieszkańców nie w oparciu o parkomaty znajdujące się w okolicy lecz o odległość od konkretnego budynku w którym się zamieszkuje, np. określając ten obszar do okręgu o średnicy 1 km. Przy obecnym zatoczeniu zaparkowanych samochodów mieszkańców już brak jest możliwości parkowania innym mieszkańcom, a między na uwadze, że budowane będą kolejne budynki w których może być podobne zjawisko budowania większej liczby mieszkań niż miejsc parkingowych, co skutkuje zwiększaniem się liczby aut przy już i tak wysokiej niedostępnosci miejsc parkingowych. Jako mieszkaniec Ochoty wnioskuję o wprowadzenie dodatkowych miejsc parkingowych w okolicy budynków Włodarzewska 63, 59 i 58 i umożliwienie parkowania w tych miejscach lokalnym mieszkańcom. Wzdłuż budynku 63 można powiększyć już istniejący pas parkingowy, tak aby zajmował on pełną długość wzdłuż budynku nr 63 i 59. Ponadto niezbędnym jest wprowadzenie tam znaku B-35, tak aby miejsca były dostępne dla mieszkańców. W chwili obecnej zaparkowanie w tej okolicy jest niemożliwe zgodnie z prawem, a nawet niezgodnie z przepisami granicy z cudem. Dlatego też niezbędne jest powiększenie pasu parkingowego wzdłuż budynku nr 63. Wnioskuję również o zwiększenie liczby miejsc parkingowych wzdłuż Parku Szczęśliwickiego wzdłuż ulicy Przy Parku. W wybranych miejscach na ulicy Przy Parku są zatoki parkingowe ale ilość ich jest niewystarczająca. Wnoszę o zwiększenie ich liczby wzdłuż ulicy Przy Parku, ponieważ umożliwi to także parkowanie zgodnie z prawem np. osobom parkujących niezgodnie z przepisami wzdłuż ulicy Drawskiej (taki ostateczny argument, bo warto wspomnieć, że każdy woli parkować zgodnie z przepisami, ale w tej okolicy, parkowanie jakiegokolwiek jest niemożliwe). Warto również rozważyć czy na Ryнку Włodarzy okoliczni mieszkańcy nie mogliby zostawiać aut w godzinach gdy rynek jest nieczynny np. w godzinach 20.00- 8.00 . W chwili obecnej wieczorami miejsca te wieczorami nie są zajęte, a zaparkowanie samochodu w okolicy granicy z cudem.</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 – wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg. Budowa nowych zatok do parkowania nie jest przewidziana.</p>

118	<p>Piszę do Państwa w sprawie ulicy Lutnowej na odcinku Harfowa-Lirowa. Zastanawiam się, w jaki sposób chcą Państwo wprowadzić Strefę Parkowania, jeśli na ulicy nie ma asfaltu/nawierzchni? Załączam zdjęcia z czerwca, lipca i października tego roku. Z informacji, które otrzymałam w Urzędzie Dzielnicy przebudowa ulicy Lutnowej jest w trakcie przetargu i nie ma jeszcze daty realizacji projektu. Jest to okolica bardzo dynamicznie rozwijająca się, samochodów przybywa, a nawierzchnia bez zmian od 20 lat. W takich okolicznościach nie wyobrażam sobie Strefy Parkowania na tej ulicy. Obecnie Lutnowa od strony Włodarzewska-Harfowa jest wyłożona kostką i jeden pas niezmiennie jest zajęty przez zaparkowane samochody, gdyż w okolicy nie ma wystarczającej liczby miejsc do zaparkowania pod budynkiem Triton (Grójecka 194). Nie rozumiem, na jakiej podstawie ustalił Państwo, że na ulicy Lutnowej zajęte jest 103% miejsc postojowych i ich rzeczywista liczba to 56 miejsc? Czy parkowanie na pasie jezdni jest uznawane za miejsce postojowe?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Załącznik 43</li> <li>• Załącznik 44</li> </ul> <p>Brak nawierzchni stałej, chodników etc. dotyczy także ulicy Lirowej (odcinek Włodarzewska-Drygały), jak i wielu ulic odchodzących od Włodarzewskiej w stronę torów kolejowych.</p> <p>Rekomenduję najpierw przygotowanie nawierzchni, odwodnienia dla deszczówki (która nie ma gdzie się wchłaniać) oraz chodników, a następnie wprowadzenia ewentualnych płatności za parkowanie w okolicy.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Załącznik 45 - 48</li> </ul>	<p>Uwzględniono. Miejsca postojowe, z zastosowaniem oznakowania pionowego i poziomego, wyznaczono wszędzie tam, gdzie występuje nawierzchnia utwardzona. W pozostałych przypadkach, tam gdzie warunki terenowe zapewniały minimalne wymagane szerokości jezdni i chodników, zaproponowano miejsca dla mieszkańców (dla pojazdów z odpowiednim identyfikatorem). Przebudowa ul. Lutnowej jest planowana w ramach osobnego zadania przez urząd dzielnicy Ochota.</p>
119	<p>W związku z planowanym poszerzeniem strefy płatnego parkowania o moja dzielnicę, pragnę wyrazić swój kategoriyczny sprzeciw w kwestii zmian organizacji parkowania min przy ulicy Radomskiej. Doszły mnie słuchy że w innych rejonach podobne padają pomysły. Chodzi o zastąpienie parkowania prostopadłego równoległym. Wiązałoby się to utratą ogromnej ilości miejsc parkingowych na co jako mieszkańcy nie zgadzamy się!!! Nie widzimy żadnych korzyści z takiej zmiany, a jedynie pogorszenie i tak fatalnej sytuacji parkingowej w tym rejonie.</p>	<p>Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.</p>
120	<p>Uczestniczyłam we wczorajszym spotkaniu (9.11) dot. obszaru 3. Jestem zszokowana przedstawioną propozycją. Mieszkam na Grójeckiej 81/87. Parkingi na tyłach bloku i na tyłach Grójeckiej 79 nie będą objęte strefą płatnego parkowania, są one własnością prywatną, ale co za tym idzie będą praktycznie całkowicie wykorzystywane na parkowanie osób, które chcą uniknąć opłat za parkometr, ponieważ są otwarte dla wszystkich parkujących. Mi jako mieszkańcy pozostanie 14 mp przy ulicy Grójeckiej 79. Parkowanie na Ochocie jest tak ciężkie, że bardzo często swój samochód muszę pozostawiać na ulicy Wilmowskiej lub Pasteura, co jest około 250-350 m od bloku i przekracza zasadę 8 parkometrów. Gdzie w takim razie mam parkować samochód placąc abonament? 14 miejsc na dwa kilkunastopiętrowe bloki???</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu. 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>
121	<p>Proszę o przyjęcie mojego głosu sprzeciwu dla tego projektu. Jestem wieloletnim mieszkańcem Ochoty. W najczarniejszych myślach nie przypuszczałam że doczekam czasu kiedy ktoś chce wprowadzić tutaj w strefę płatnego parkowania. Założenia z którymi się zapoznałem prowadzą do jednego wniosku że miejsc ubędzie a dodatkowo trzeba będzie uiszczać opłatę. A wprowadzenie 1200 zł za drugi samochód w gospodarstwie domowym to już jest skandal wszechczasów. Stawiam veto dla tego projektu.</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. 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.</p>
122	<p>Jako mieszkanka Ochoty przy ul. Kopińskiej chciałabym zgłosić ogromną potrzebę strefy płatnej przy mojej ulicy. Mieszkam tu od ponad 25 lat i widzę co się dzieje. Mieszkańcy nie są w stanie parkować, bo mamy mnóstwo przyjezdnych, którzy od 6:30 zaczynają wjeżdżać na ulicę i zostawiać samochody na ponad 8h dziennie idąc do pobliskich biurów. Od kilku lat sytuacja jest bardzo napięta (jestemys pierwszą ulicą od obecnej strefy płatnej) i to bardzo obniża jakość życia. Mam nadzieję, że ta sytuacja będzie wkrótce rozwiązana</p>	<p>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>
123	<p>Na stronie dzielnicy Ochota oraz na Państwa stronie www. jest zapis: „Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. W drugiej kolejności ma pozwalać na odpłatne parkowanie dojeżdżającym spoza dzielnicy”. W powyższym duchu przesyłam moje spostrzeżenia i uwagi. Dotyczy skrzyżowania ul. Opaczewskiej i ul. Orzeszkowej (przejazdu przez park). Obecnie parkują tu samochody na chodniku równoległe do osi jezdni. Jeśli dobrze czytam Państwa plany (żółta przerywana linia wzdłuż krawężnika), to nie planują Państwo wprowadzać tu żadnych zmian. Chodniki nie wykorzystywane przez pieszych, którzy korzystają z alejek w parku. Proponuję zrobić na tych chodnikach miejsca parkingowe równoległe do osi jezdni (powinny wyjść 3 na każdym chodniku, czyli razem 6 dodatkowych) albo postawić znaki zakazu zatrzymywania się z tabliczką, że znak nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorami (z wykupionym abonamentem rocznym). Dotyczy placu przy skrzyżowaniu Białobrzeszkiej i Opaczewskiej, w pobliżu kościoła. Rozumiem, że plac kościelny jest do donic z nasadzeniami. Plac pomiędzy nasadzeniami a chodnikiem może być wykorzystany (tak było kiedyś przez ponad 20 lat) jako miejsca dla osób kupujących w sklepach (cukiernia, mięsny i papierniczy – kiedyś pralnia).</p>	<p>1. We wskazanym miejscu między jezdniami Opaczewskiej parkowanie jest zabronione (rejon skrzyżowania). 2. Wskazany plac przy Białobrzeszkiej znajduje się na skrzyżowaniu, gdzie parkowanie jest zabronione.</p>
124	<p>Na stronie dzielnicy Ochota oraz na Państwa stronie www. jest zapis: „Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. W drugiej kolejności ma pozwalać na odpłatne parkowanie dojeżdżającym spoza dzielnicy”. W powyższym duchu przesyłam moje spostrzeżenia i uwagi. Dotyczy ulicy Białobrzeszkiej na odcinku od ul. Dickensa do ul. Opaczewskiej jezdnią wschodnią Po remoncie kilka lat temu zostało skasowane parkowanie na chodniku i został wyznaczony pas parkingowy na jezdni równoległe do chodnika. Proponuję wyznaczenie parkowania skośnego – zwiększy to 3-krotnie ilość miejsc parkingowych. Dotyczy ulicy Białobrzeszkiej na odcinku od ul. Opaczewskiej do ul. Dickensa jezdnią zachodnią, a w zasadzie chodnik, na którym obecnie parkują samochody równoległe do osi jezdni. Jeśli dobrze czytam Państwa plany (żółta przerywana linia na łączeniu chodnika i trawnika), to nie planują Państwo wprowadzać tu żadnych zmian. Chodnik ten bardzo rzadko jest wykorzystywany przez pieszych, którzy korzystają z chodników za trawnikami tuż przy swoich blokach. Proponuję zrobić na tym chodniku miejsca parkingowe równoległe do osi jezdni. Jeśli jednak moja propozycja kłoci się z Państwa wizjami, to proszę o postawienie znaków zakazu zatrzymywania się z tabliczką, że znak nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorami (z wykupionym abonamentem rocznym). Ewentualnie można zasugerować drugą tabliczką parkowanie równoległe na chodniku (znak T-30) – oczywiście dla osób z identyfikatorami.</p>	<p>1. Po wschodniej stronie jezdni nie zmieniamy wyznaczonego postoju na jezdni. Nie ma wystarczającej szerokości chodnika i drogi manewrowej dla wnioskowanego parkowania skośnego. 2. Po zachodniej stronie jezdni proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>



125	<p>Jestem właścicielką mieszkania w kamienicy przy ul. Nowowiejskiej 28. Piszę w związku z planowaną przez ZDM a kompletnie niezrozumiałą dla mnie zmianą zasad parkowania samochodów w rejonie naszej kamienicy. Chodzi dokładnie o likwidację ok 15 miejsc parkingowych przy narożniku budynku-rejon skrzyżowania ulic Nowowiejskiej i Krzywickiego. Miejsca te są niezbędne dla mieszkańców posesji. Ich likwidacja zasadniczo utrudni nam codzienne funkcjonowanie, a ewentualny zysk estetyczny w żaden sposób nie zrekompensuje strat organizacyjnych, które będą następstwem likwidacji tych miejsc. Komfort naszego życia tutaj z pewnością się znacząco pogorszy. Bardzo proszę o nie procedowanie tych zmian, nie ma dla nich żadnego uzasadnienia.</p>	<p>Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postępu pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
126	<p>W związku z prowadzonymi konsultacjami chcę zdecydowanie poprzeć pomysł ograniczenia parkowania na rogu ul Krzywickiego/Nowowiejskiej - przy wjeździe do budynku Nowowiejska 28. Obecnie nie da się tamtędy bezpiecznie przejść pomiędzy zastawiającymi całą przestrzeń samochodami. Część kierowców nie znajdując wolnego miejsca blokuje też "na chwilę" wjazd do bramy co grozi poważnymi konsekwencjami w razie np pożaru. Miejsce zajmowane obecnie przez samochody można wykorzystywać na nasadzenie niewysokich krzewów oraz ustawienie stojaków na rowery</p>	<p>W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postępu pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
127	<p>Piszę w sprawie konsultacji społecznej dotyczącej wprowadzenia systemu opłat za parkowanie w dzielnicy Ochota. Jestem PRZECIWNY temu projektowi i rozwiązaniom w nim proponowanym. Zebrałem informacje zwrotne od osób znających mieszkańców w strefach gdzie niedawno wprowadziliście system płatnego parkowania (Praga, Wola). Ich opini są jednoznaczne - sytuacja z parkowaniem się nie poprawia i za ten brak poprawy należy dodatkowo płacić kwotę abonamentu. Proszę naprawdę uwzględnić głos mieszkańców. Mieszkam na Rakowcu gdzie parkują mieszkańcy a nie żadni przyjeźdni więc nie rozumiem kto jest pomysłodawcą tak bezsensownego projektu. No chyba, że cel jest inny - ograbienie ludzi z pieniędzy poprzez opłaty abonamentowe. Zamiasł tworzyć strefy zbudujcie metro z prawdziwego zdarzenia, zbudujcie parkingi dla ludzi tu mieszkających, wprowadźcie darmową komunikację miejską. W związku z projektem, który działa na szkodę mieszkańców będą zmuszony do bezpośredniego kontaktu z władzami urzędu miasta.</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. Taki jest cel wprowadzenia opłaty.</p>
128	<p>W ramach konsultacji społecznych chciała bym wypowiedzieć swój kategoryczny sprzeciw do koncepcji wprowadzenia płatnego parkowania w dzielnicy Ochota. Ochota jest jedną z dzielnic Warszawy, która zawsze była traktowana jako sypialnia Warszawy, a nie jej Centrum. Jeszcze niedawno były tu pola uprawne i zakłady przemysłowe, a tam gdzie obecnie jest osiedle Marina, biegały bażanty. Wraz z zabudową mieszkalną nie rozwijała się ani infrastruktura komunikacyjna, ani parkingowa. Budynek mieszkalnych przybywa. Zabudowywany jest każdy wolny skrawek koszmarnie zieleni. Wraz z ilością przybywających budynków i mieszkań, nie przybywa miejsc parkingowych czy postojowych dla mieszkańców. Wręcz przeciwnie. Stali mieszkańcy już w obecnej chwili nie mają gdzie parkować samochodów, których przybywa wraz ze wzrostem możliwości. I są to naturalne procesy ekonomiczne, których nie da się zatrzymać. Ograniczenie ilości miejsc parkingowych czy też wprowadzenie opłat za miejsca parkingowe czy postojowe nie spowoduje, że ubędzie samochodów, a spowoduje, że mieszkańcy nie będą mieli gdzie parkować i będą ubożać. To ograniczy rozwój ekonomiczny dzielnicy i znajdujących się tu punktów usługowych, ponieważ przez brak miejsc parkingowych potencjalni usługobiorcy będą unikać miejsc, gdzie nie ma gdzie zaparkować. A czasy z powodu pandemii już teraz utrudniają ludziom życie i bytowanie. Niektórzy tracą z tego powodu dochody. Skąd będą mieli brać pieniądze na opłaty parkingowe jak nie będą mieli za co żyć. Czas wprowadzenia nowej opłaty jest niefortunny. W długim okresie czasu spowoduje to obniżenie wartości tej dzielnicy i odpływ zamieszkałych mieszkańców. Już obecnie duża część mieszkań jest wynajmowana ludności napływowej, co nie sprzyja asymilacji społecznej i współpracy sąsiedzkiej. Z czasem dzielnica będzie się wyludniać, bo młodzi nie będą chcieli tu mieszkać, a starzy pomierają. Czy tego właśnie Państwo chcecie? Już dzisiaj nie można zaparkować przy przychodniach lekarskich, ponieważ nie ma miejsc parkingowych. Mieszkańcy budynków mieszkalnych i pracownicy biurowców, już teraz krążą po osiedlu w poszukiwaniu miejsc postojowego. A co będzie jak tych miejsc jeszcze ubędzie. Tak nie powinno być. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego na jedno mieszkanie w Warszawie powinno przypadać 1,2 miejsca parkingowego, a od 2018 roku obowiązują nowe przepisy dotyczące szerokości miejsc parkingowych.</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. 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 postowaniem 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 postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługują abonament uprawniający do bezpłatnego postępu 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 postępu na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
	<p>Ten przepis nie ma już pokrycia na Ochocie. Znam Państwa podejście/twierdzenie, że ta zasada dotyczy nowo budowanych budynków, ale tak nie powinno być, ponieważ starzy mieszkańcy dzielnicy mają takie same prawa jak mieszkańcy nowo wybudowanych budynków. Stare budynki powinny mieć zapewnioną taką samą dostępność do miejsc parkingowych czyli 1,2 miejsca na lokal. Tymczasem kosztem nowych budynków, starym budynkom zabierane są miejsca parkingowe i postojowe. Przykładem jest nowo wybudowany budynek przy ul. Moldawskiej postawiony w miejsce budynku usługowego. Przy budynku usługowym były miejsca parkingowe dostępne dla mieszkańców starych budynków. Nowo zbudowany budynek mieszkalny zabrał miejsca parkingowe starym budynkom, a część dostępnych miejsc parkingowych zajęli mieszkańcy nowego budynku, którzy nie wykupili miejsc garażowych w garażu podziemnym. Na Osiedlu Ochota zaparkowanie w bliskiej odległości od budynku, w którym się mieszka, często graniczy z cudem. Jest piękny nowo wybudowany basen, tylko co z tego jak nie można do niego dojechać. Jest szpital na Banacha, tylko co z tego, jak w okolicy nie ma bezpłatnych miejsc parkingowych (od dawna parking przy szpitalu jest płatny). W związku z powyższym dla dobra dzielnicy i jej mieszkańców miejsca parkingowe nadal powinny zostać bezpłatne, ponieważ wprowadzenie odpłatności w żaden sposób nie ograniczy ilości samochodów, a spowoduje zubożenie mieszkańców, Ochota nie jest żadnym centrum Warszawy i nigdy nie była. W mojej ocenie budynki mieszkalne stanowią 80% dzielnicy Ochota, a budynki biurowe i usługowe to znikoma część dzielnicy. Dzielnicy jest potrzeba zapewnienia dalszego rozwoju ekonomicznego, a nie jego ograniczenie. Przez wprowadzenie odpłatności miejsc parkingowych ten rozwój zostanie zahamowany. Ponadto w żadnym wypadku nie można zmniejszać ilości miejsc parkingowych, a wręcz przeciwnie, należy dążyć do zwiększenia liczby miejsc parkingowych np. przez budowę parkingów wielopozomowych. Przybywa budynków mieszkalnych i punktów usługowych oraz handlowych, a miejsc parkingowych ubywa. Ten trend powinien zostać odwrócony. Proszę zapewnić 1,2 miejsca parkingowego na każdy lokal mieszkalny w dzielnicy. Jeżeli chodzi o trasy rowerowe, to nie powinny one powstawać w środku osiedla, przy budynkach mieszkalnych i wąskich ulkach wewnętrznych, ponieważ stanowią zagrożenie zarówno dla samych rowerzystów jak i dla osób starszych. Zachowanie rowerzystów jest niebezpieczne. Rozwijają duże szybkości na wąskich ulkach i nie szanują pieszych oraz wymuszają pierwszeństwo i nie przestrzegają przepisów drogowych (np. nie przepuszczają samochodów wyjeżdżających z ulic, które są po ich prawej stronie). Sama była świadkiem sytuacji, w której rowerzysta z dużą prędkością skręcał pod prąd przy budynku administracji na ulicy Gorlickiej prosto w jadący samochód. Tylko dzięki refleksowi kierowcy samochodu nie doszło do wypadku. Nie jestem przeciwniczką rowerzystów, owsem trasy rowerowe mogą powstawać, ale wzdłuż głównych ulic. Trasy rowerowe nie mogą zastępować chodników i jezdni. Ponadto przy ewentualnym wprowadzeniu strefy płatnego parkowania, wszyscy mieszkańcy, którzy płacą podatek PIT w Warszawie, powinni mieć prawo do bezpłatnego parkowania na terenie całej Warszawy z wyjątkiem centrum Warszawy tj. dzielnicy Śródmieście. Tylko wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej dla płacących PIT w Warszawie może nakłonić ludzi aby przesiadli się do autobusów komunikacji miejskiej. Choć w dobie pandemii covid-19 i to może nie wystarczyć.</p>	<p>ju.</p>

<p>129 Jestem mieszkanką Ochoty (ul. Drawska 29 - naprzeciwko Parku Szcześliwickiego - strefa 4). Chciałabym wyrazić swoją opinię na temat planowanego wprowadzenia strefy płatnego parkowania. Jestem przeciwna wprowadzeniu strefy płatnego parkowania. Wprowadzenie opłat nie rozwiązuje problemów z parkowaniem, gdyż nie jest w ten sposób zwiększana liczba miejsc, na których można parkować. Obecnie mieszkając na Drawskiej odwożę syna do szkoły nr 10 na ulicy Jasielskiej (odległość powyżej 8 parkomatów w promieniu 150 m od miejsca zamieszkania), po wprowadzeniu zmian będę musiała dodatkowo płacić za parkowanie odprowadzając i odbierając syna ze szkoły, więc defacto ta zmiana powoduje podwójne opłaty: 1. abonament roczny, 2. opłata za parkowanie przy szkole. Ponadto syn trenuje w lokalnym klubie Rakovia (treningi są na Siemieńskiego), zdarza się, że gdy pogoda jest gorsza odwożę syna na trening autem, wprowadzenie opłat będzie dla mnie jako mieszkanki dodatkową uciążliwością (argumenty jak powyżej w przypadku szkoły). Dodatkowo w opiece nad dzieckiem często pomaga nam babcia, która porusza się swoim samochodem i też miałaby utrudnione parkowanie pod naszym domem i szkołą naszego syna. Powyższa argumentacja dotycząca częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem jest, więc nieadekwatna do rozwiązania. Albo trzeba zmniejszyć liczbę aut - co jest nierealne, albo zwiększyć liczbę miejsc parkingowych. Skoro ma to pomóc mieszkańcom dlaczego mają płacić abonament (szczególnie w wysokości 1200 pln za drugie auto)? Z perspektywy mieszkanki Ochoty w okolicach parku sześliwickiego (gdzie nota bene parkuje dużo aut podczas weekendów i jest częściowo płatny parking) uważam, że ta zmiana nie jest dla mieszkańców dzielnicy korzystna, gdyż utrudnia bezpłatne korzystanie z jej infrastruktury. Jest to również znaczące utrudnienie poruszania się po dzielnicy, będąc tematem zastępczym dla realnego problemu braku miejsc. W centrum pomimo wprowadzenia opłat jest ogromny problem z parkowaniem, co tylko pokazuje, że to nie strefa płatnego parkowania jest rozwiązaniem tego problemu. Osobiście nie narzekam na brak miejsc parkingowych, a wprowadzenie strefy płatnego parkowania będzie dla mnie utrudnieniem, a nie ułatwieniem. Jeśli jednak strefa miałaby być wprowadzona jedynym dopuszczalnym dla mnie rozwiązaniem jest umożliwienie objęcia abonamentem też okolic np szkoły dziecka (fakt uczęszczania dziecka do danej szkoły można łatwo udowodnić okazując legitymację, miasto ma też na pewno dostęp do tych danych) lub wprowadzenie przy szkołach „stref odbioru dzieci” coś w stylu kiss &amp; ride, ale z możliwością wyjścia na kilka minut, gdyż mniejsze dzieci nie mogą same wyjść ze szkoły do samochodu.</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. 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.</p>
<p>130 Jako mieszkankę Ochoty (al.Jerozolimskie 101/40 02-011 Warszawa), chciałabym wyrazić swoje niezadowolone z proponowanych nowych rozwiązań dla mieszkańców. Rozwiązanie które Państwo proponujecie, podnosi opłatę za parkowanie w ramach abonamentu mieszkańca 40 krotnie w skali roku, w bardzo krótkim czasie bo 3-4 miesiące, jeżeli chciałby Państwo podnosić abonament o taką wielokrotność powinno być to wprowadzane stopniowo przez 2-3 lata. Zgadzam się, że obecne ceny abonamentu rocznego są bardzo niskie i podniesienie ich jest uzasadnione, ale nie w tak rażącym stopniu, dodatkowo w jednorazowej podwyżce. Myślę że rozsądnym byłoby np. podniesienie kosztu abonamentu pojedynczego samochodu do 200-300zł, to jest koszt jaki każde gospodarstwo domowe jest w stanie udźwignąć, również w przypadku wprowadzenia opłaty niezależnie od ilości posiadanych pojazdów. W dzisiejszych czasach posiadanie dwóch samochodów w rodzinie z dziećmi jest standardem a nie wyznacznikiem bogactwa. Dlaczego rodziny mieszkające w strefach płatnego parkowania lub niedużo znajdują się w takich strefach, mają ponosić jeszcze wyższe opłaty za mieszkanie np. w Centrum, gdzie opłaty i tak są wyższe względem np. Ursynowa czy Białołęki. Jako argumentacji użyłabym oczywiście panującej pandemii, która uszczupla budżet olbrzymiej liczby mieszkańców Warszawy, niektórych doprowadzając do bankructwa. Do tego należy doliczyć podwyżkę opłat za utylizację odpadów. Jestem w pełni świadoma konieczności podnoszenia opłat za życie w dużym mieście lecz argument jakiego Państwo użyli, czyli że w Warszawie zarabia się więcej i poziom jakości życia wzrasta, więc mieszkańcom można doliczyć kolejne podatki i opłaty, jest całkowicie bezpodstawny i nie sprawiedliwy, wręcz żenujący. Jaki jest w takim razie cel walki o podnoszenie wynagrodzeń, jeżeli automatycznie za tym będą szły podnoszone opłaty, za życie w naszym mieście i kraju. Mam szczerą nadzieję, że pomysł podniesienia cen abonamentów będzie poddany zmianom i zostaną wprowadzone poprawki, które nie zniszczą budżetów gospodarstw domowych i przy okazji nie spowodują odpływu mieszkańców z tych dzielnic, miasta i naszego upadającego kraju.</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>131 Jestem mieszkańcem Ochoty (ul. Drawska 29 - naprzeciwko Parku Szcześliwickiego - strefa 4). Chciałbym wyrazić swoją opinię na temat planowanego wprowadzenia strefy płatnego parkowania. Jestem przeciwny wprowadzeniu strefy płatnego parkowania, gdyż nie rozwiąże ona problemów, które są przedstawione w ulocie jako korzyści (poniżej zacytowane punkty wystawione jako korzyści 1. i 2.). 1. Częściowe rozwiązanie problemów z parkowaniem dla mieszkańców. Wprowadzenie opłat nie rozwiązuje problemów z parkowaniem, gdyż nie jest w ten sposób zwiększana liczba miejsc, na których można parkować. Obecnie mieszkając na Drawskiej odwożę syna do szkoły nr 10 na ulicy Jasielskiej (odległość powyżej 8 parkomatów w promieniu 150 m od miejsca zamieszkania), po wprowadzeniu zmian będę musiał dodatkowo płacić za parkowanie odprowadzając i odbierając syna ze szkoły, więc defacto ta zmiana powoduje podwójne opłaty: 1. abonament roczny, 2. opłata za parkowanie przy szkole. Ponadto syn trenuje w lokalnym klubie Rakovia (treningi są na Siemieńskiego), zdarza się, że gdy pogoda jest gorsza odwożę syna na trening autem, wprowadzenie opłat będzie dla mnie jako mieszkanki dodatkową uciążliwością (argumenty jak powyżej w przypadku szkoły). Powyższa argumentacja dotycząca częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem jest, więc nieadekwatna do rozwiązania. Albo trzeba zmniejszyć liczbę aut - co jest nierealne, albo zwiększyć liczbę miejsc parkingowych. Skoro ma to pomóc mieszkańcom dlaczego mają płacić abonament (szczególnie w wysokości 1200 pln za drugie auto)? 2. Uporządkowanie parkowania i poprawa bezpieczeństwa Nie uważam, że postawienie parkomatu w jakikolwiek zwiększy uporządkowanie parkowania. Miejsca będą w tej samej lokalizacji, z tym że za parkowanie będzie trzeba płacić, co nie ma miejsca teraz. Ta sama uwaga dotyczy podniesienia bezpieczeństwa. Postawienie parkomatu w żaden sposób nie podnosi bezpieczeństwa. Gdyby pojawiły się groźne parkingi z monitoringiem można by mówić o takiej korzyści. Logicznym argumentem jest konieczność uzupełnienia budżetu o pieniądze zarobione na strefie płatnego parkowania, jednak taki argument nie pada. Przedstawiona w ulocie argumentacja nie jest spójna z celami i korzyściami z wprowadzenia strefy? Jaki jest koszt wprowadzenia tej strefy? Wszystkich parkomatów i obsługi? Ważnym pytaniem jest moja wątpliwość dotycząca rentowności strefy jeśli faktycznie uda się ograniczyć liczbę aut. Czy koszty stałe nie spowodują, że jako mieszkańcy będziemy dopłacać do tej strefy?</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. 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.</p>
<p>Z niepokojem odnoszę się do proponowanych zmian, a przedstawioną argumentację uważam za nietrafioną. Dodatkowo wprowadzenie tej zmiany w czasie pandemii, gdzie ograniczenia są możliwości fizycznego uczestnictwa w konsultacjach uważam w tym momencie za niepotrzebne. Uważam, że w momencie pandemii są ważniejsze rzeczy, którymi nasza dzielnica powinna się zajmować. Chyba, że chodzi o ratowanie budżetu uszczuplonego przez pandemię, jednak w tym przypadku brakuję mi jasnej transparentnej komunikacji w tym zakresie. Z perspektywy mieszkanki Ochoty w okolicach parku sześliwickiego (gdzie nota bene parkuje dużo aut podczas weekendów i jest częściowo płatny parking) uważam, że ta zmiana nie jest dla mieszkańców dzielnicy korzystna, gdyż utrudnia bezpłatne korzystanie z jej infrastruktury. Jest to również znaczące utrudnienie poruszania się po dzielnicy, będąc tematem zastępczym dla realnego problemu braku miejsc. W centrum pomimo wprowadzenia opłat jest ogromny problem z parkowaniem, co tylko pokazuje, że to nie strefa płatnego parkowania jest rozwiązaniem tego problemu. Osobiście nie narzekam na brak miejsc parkingowych, a wprowadzenie strefy płatnego parkowania będzie dla mnie utrudnieniem, a nie ułatwieniem. Proszę o odpowiedzi na moje pytania dotyczące kosztów, planowanych zysków oraz odniesienie się do mojej argumentacji.</p>	<p>iw.</p>

132	<p>Jako mieszkaniec Ochoty (al.Jerozolimskie 101/40 02-011 Warszawa), chciałbym wyrazić swoje niezadowolone z proponowanych nowych rozwiązań dla mieszkańców. Rozwiązanie które Państwo proponujecie, podnosi opłatę za parkowanie w ramach abonamentu mieszkańca 40 krotnie w skali roku, w bardzo krótkim czasie bo 3-4 miesięcy. Jeżeli chcieliby Państwo podnosić abonament o taką wielokrotność powinno być to wprowadzane stopniowo przez 2-3 lata. Zgadza się że obecne ceny abonamentu rocznego są bardzo niskie i podniesienie ich jest uzasadnione, ale nie w tak rażącym stopniu, dodatkowo w jednorazowej podwyżce. Myślę że rozsądnym byłoby np. podniesienie kosztu abonamentu pojedynczego samochodu do 200-300zł. To jest koszt jaki każde gospodarstwo domowe jest w stanie udźwignąć, również w przypadku wprowadzenia opłaty niezależnie od ilości posiadanych pojazdów. W dzisiejszych czasach posiadanie dwóch samochodów nie jest wyznacznikiem bogactwa. Dlaczego rodniny mieszkające w strefach płatnego parkowania lub niedługo znajdujących się w takich strefach, mają ponosić jeszcze wyższe opłaty za mieszkanie np. w Centrum, gdzie opłaty iak są wyższe względem np. Ursynowa czy Białołęki.</p> <p>Jako argumentacji użyłbym oczywiście panującej pandemii, która uszczupla budżet olbrzymiej liczby mieszkańców Warszawy, niektórych doprowadzając do bankructwa. Do tego należy doliczyć podwyżkę opłat za utylizację odpadów. Jestem w pełni świadomy konieczności podnoszenia opłat za życie w dużym mieście lecz argument jakiego Państwo użyli, czyli że w Warszawie zarabia się więcej i poziom jakości życia wzrasta, więc mieszkańcom można dolożyć kolejne podatki i opłaty, jest całkowicie bezpodstawny i nie sprawiedliwy, wręcz żenujący. Jaki jest w takim razie cel walki o podnoszenie wynagrodzeń, jeżeli automatycznie za tym będą szły podnoszone opłaty, za życie w naszym mieście i kraju.</p> <p>Mam szczerą nadzieję, że pomysły podniesienia cen abonamentów będzie poddany zmianom i zostaną wprowadzone poprawki, które nie zniszczą budżetów gospodarstw domowych i przy okazji nie spowodują odpływu mieszkańców z tych dzielnic, miasta i naszego upadającego kraju.</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>
133	<p>Proszę przyjąć mój głos przeciwko utworzeniu tej strefy.</p> <p>Ktoś kto to proponuje powinien być pociągnięty do odpowiedzialności za działania na szkodę mieszkańców.</p> <p>Mniej miejsc i mniej jeszcze za to płatne?</p> <p>W najbliższych wyjazdach mieszkańcy Ochoty Wam tego nie zapomną i pierwszą sprawą będzie odwołanie Dyrektora ZDM oraz ustalenie z jakich środków były prowadzone pomiary i badania oraz jaki był udział poszczególnych pracowników ZDM przy pracach nad tym projektem.</p> <p>Bliska Ochota to jeszcze jako tako ale na dalszej chcieć wprowadzić opłaty? Skandal.</p> <p>Proszę przyjąć mój głos na "nie".</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> <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 postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoi 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 postoi na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
134	<p>Przesyłam moje spostrzeżenia dotyczące najbliższej okolicy, w której mieszkam, czyli Obszaru 3, arkusza 14, kwartalu ulic Kopińska - Białołęska - Częstochowska - Grojecka.</p> <p>• Załącznik 49</p>	<p>Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów dotyczących ruchu jednokierunkowego i wynikającego z tego sposobu parkowania na etapie projektowania i uzgodnień. Potwierdzamy, że projekt nie obejmuje wycinki żadnych drzew.</p>
135	<p>Mam kilka uwag dotyczących planowanej SPPN na Ochocie.</p> <p>Z uwag ogólnych:</p> <p>1) W jaki sposób zostaną zabezpieczone podwórka przed nielegalnym parkowaniem? Czy planowane jest objęcie podwojek organizacją ruchu, która umożliwiałaby interwencje straży miejskiej? W tej chwili na drogach wewnętrznych nie ma możliwości wyegzekwowania zakazów parkowania (np. przy przedszkolu nr 404), a problem nadmiaru samochodów na podwórkach i drogach osiedlowych zwiększa się po wprowadzeniu płatnego parkowania. Mam nadzieję, że ten problem zostanie rozwiązany zanim wprowadzona zostanie SPPN</p> <p>2) W jaki sposób weryfikowane będą uprawnienia do uzyskania abonamentu przez osoby wynajmujące mieszkania? Co w sytuacji, gdy ktoś uzyska abonament, a następnie umowa najmu zostanie rozwiązana przed czasem zapisanym w umowie? Moim zdaniem konieczne jest wprowadzenie rozwiązania, które pozwoliłoby właścicielowi mieszkania na unieważnienie abonamentu najemcy na podstawie wypowiedzenia umowy najmu. Brak takich rozwiązań może sprawić, że nowy najemca będzie zmuszony zapłacić za abonament 1200 PLN zamiast 30 zł. Nie wiem, czy ta kwestia jest obecnie uregulowana, bo moje okolice nie są obecnie objęte SPPN, ale jeśli nie, to z pewnością powinna.</p> <p>3) Nie wiem, na ile to możliwe, ale przy znakach zakazu parkowania dobrze byłoby częściej (a najlepiej zawsze) korzystać z tabliczek umożliwiających holowanie pojazdu. Mandaty w obecnej wysokości są śmiesznie niskie, a służby niewydolne, więc tylko możliwość holowania pojazdu może odstrzążyć przed łamaniem prawa.</p>	<p>Ad 1. Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Urząd Dzielnicy zadeklarował, że równocześnie z wprowadzeniem SPPN tereny wewnętrzne którymś zarządca dzielnicy zarrządza 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> <p>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 postoi w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.</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>Ad 3. Dodanie znaku T-24 do zakazu parkowania może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji, w tym celu lokalizacja będzie podlegała obserwacji.</p>
136	<p>W ramach konsultacji społecznych chciała bym wypowiedzieć swój kategoriyczny sprzeciw do koncepcji wprowadzenia płatnego parkowania w dzielnicy Ochota.</p> <p>Na Ochocie mieszkam niemal od urodzenia tj. od 52 lat. Moi rodzice wprowadzili się do nowo wybudowanego budynku przy ul. Jankowskiej 7 w 1968 roku. Wówczas to powstawała zabudowa Ochoty jako obrzeża Warszawy. Tak więc Ochota nie była żadnym centrum Warszawy, zawsze była traktowana jako sypialnia Warszawy. Za nami były pola uprawne i zakłady przemysłowe, po których dzisiaj nie ma już ani śladu. Na moich oczach dzielnica rozwijała się i zabudowywała się. W porównaniu do lat 1970-1990, obecna zabudowa stała się tragedią dla dzielnicy i równocześnie jest to tragedia komunikacyjna. Wraz z zabudową mieszkalną nie rozwijała się ani infrastruktura komunikacyjna, ani parkingowa. Budynków mieszkalnych przybywało, a wraz z ilością przybywających budynków i mieszkań oraz biur i usług, nie przybywało miejsc parkingowych, a wręcz przeciwnie, tych miejsc parkingowych ubywało. I nie chodzi tu tylko o przyjeżdżnych z poza dzielnicy, a chodzi o mieszkańców. Stali mieszkańcy już w obecnej chwili nie mają gdzie parkować samochodów, których przybywa wraz ze wzrostem zamożności. I są to naturalne procesy ekonomiczne, których nie da się zatrzymać. Ograniczenie ilości miejsc parkingowych nie spowoduje, że ubędzie samochodów, a spowoduje że mieszkańcy nie będą mogli gdzie parkować. To ograniczy rozwój ekonomiczny dzielnicy i znajdujących się tu punktów usługowych, ponieważ przy braku miejsc parkingowych potencjalni usługobiorcy będą unikać miejsc, gdzie nie ma gdzie zaparkować. W długim okresie czasu spowoduje to obniżenie wartości tej dzielnicy i odpływ zamożniejszych mieszkańców. Już obecnie duża część mieszkań jest wynajmowana ludności napływowej, co nie sprzyja asymilacji społecznej i współpracy sąsiedzkiej. Z czasem dzielnica będzie się wydłuzać, bo młodzi nie będą chcieli tu mieszkać, a starzy poumierają. Czy tego właśnie Państwo chcecie ?</p> <p>Już dzisiaj nie można zaparkować przy przychodniach lekarskich, ponieważ nie ma miejsc parkingowych. Ilość terenów zielonych systematycznie maleje, ponieważ zajmują je budynki mieszkalne. A tak nie powinno być. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa budowlanego na jedno mieszkanie w Warszawie powinno przypadać 1,2 miejsca parkingowego, a od 2018 roku obowiązują nowe przepisy dotyczące szerokości miejsc parkingowych. Znam Państwa podejście/twierdzenie, że ta zasada dotyczy nowo budowanych budynków, ale tak nie powinno być, ponieważ starzy mieszkańcy dzielnicy mają takie same prawa jak mieszkańcy nowo wybudowanych budynków. Stare budynki powinny mieć zapewnioną taką samą dostępność do miejsc parkingowych czyli 1,2 miejsca na lokal. A jaka jest rzeczywistość ? Ano taka, że kosztem nowych budynków, starym budynkom zabierane są miejsca parkingowe. Przykładem jest nowo wybudowany budynek przy ul. Młodawskiej postawiony w miejsce budynku usługowego. W okóło budynku usługowego były miejsca parkingowe dostępne dla mieszkańców starych budynków. Nowo zbudowany budynek mieszkalny zabrał miejsca parkingowe starym budynkom, a część dostępnych miejsc parkingowych zajęli mieszkańcy nowego budynku, którzy nie wykupili miejsc garażowych w garażu podziemnym. Na Osiedlu Ochota zaparkowanie w bliskiej odległości od budynku, w którym się mieszka, często graniczy z cudem. Jest piękny nowo wybudowany basen, tylko co z tego jak nie można do niego dojechać. Jest szpital na Banacha, tylko co z tego, jak w okóło nie ma bezpłatnych miejsc parkingowych (od dawna parking przy szpitalu jest płatny).</p> <p>A zatem mój wniosek jest taki:</p>	<p>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. Taki jest cel wprowadzenia opłat.</p> <p>Ad 2. 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 postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Ad 3. Wskazane trasy rowerowych nie wchodzi w zakres tego opracowania.</p> <p>Ad 4. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoi 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 postoi na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Wprowadzenie bezpłatnego postoi na terenie całej Warszawy byłoby sprzeczne z celem abonamentu, jakim jest zapewnienie bezpłatnego postoi w pobliżu miejsca zamieszkania.</p>

	jw.
<p>1. miejsca parkingowe nadal powinny zostać bezpłatne, ponieważ wprowadzenie odpłatności w żaden sposób nie ograniczy ilości samochodów, a spowoduje zubożenie mieszkańców, ponieważ dzielnica Ochota jest bliską częścią sypanią Warszawy. Ochota nie jest żadnym centrum Warszawy. W mojej ocenie budynki mieszkalne stanowią 80% dzielnicy Ochota, a budynki biurowe i usługowe to znikoma część dzielnicy. Dzielnicy jest potrzeba zapewnienia dalszego rozwoju ekonomicznego, a nie jego ograniczanie. Przez wprowadzenie odpłatności miejsc parkingowych ten rozwój zostanie zahamowany. Nie oszukujmy się. Żadne centra handlowe tu nie powstaną, ponieważ nie ma na to przestrzeni.</p> <p>2. w żadnym wypadku nie można zmniejszać ilości miejsc parkingowych, a wręcz przeciwnie, należy dążyć do zwiększenia liczby miejsc parkingowych np. przez budowę parkingów wielopoziomowych. Przybywa budynków mieszkalnych i punktów usługowych oraz handlowych, a miejsc parkingowych ubywa. Ten trend powinien zostać odwrócony. Proszę zapewnić 1,2 miejsca parkingowego na każdy lokal mieszkalny w dzielnicy.</p> <p>3. trasy rowerowe nie powinny powstawać przy budynkach mieszkalnych i wąskich uliczkach wewnętrznych, ponieważ stanowią zagrożenie dla osób starszych. Rowerzyści obecnie są niebezpieczni, rozwijają duże szybkości na wąskich ulicach i nie szanują pieszych oraz wymuszają pierwszeństwo i nie przestrzegają przepisów drogowych (np. nie przepuszczają samochodów wyjeżdżających z ulic, które są po ich prawej stronie). Nie jestem przeciwniczką rowerzystów, owszem trasy rowerowe mogą powstawać, ale wzdłuż głównych ulic. Trasy rowerowe nie mogą zastępować chodników i jezdni. Nie oszukujmy się, 90% kierowców nie prześiądzie się na rowery. Trzeba pamiętać, że jazda rowerem nie jest bezpiecznym sportem.</p> <p>4. przy ewentualnym wprowadzeniu strefy płatnego parkowania, wszyscy mieszkańcy, którzy płacą podatek PIT w Warszawie, powinni mieć prawo do bezpłatnego parkowania na terenie całej Warszawy z wyjątkiem centrum Warszawy tj. dzielnicy Śródmieście. Tylko wprowadzenie bezpłatnej komunikacji miejskiej dla placących PIT w Warszawie może nakłonić ludzi aby przesiadli się do autobusów komunikacji miejskiej. Chociaż w dobie pandemii covid-19 i to może nie wystarczyć.</p>	<p>Ad 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.</p> <p>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 postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Ad 3: Uwzględniono. Ostatyczna wersja przedstawionej dokumentacji uwzględni ustawienie fizycznej blokady, uniemożliwiającej wjazd na chodnik.</p> <p>Ad 5: Miejsce to zostanie jeszcze raz przeanalizowane w zakresie możliwości pozostawienia postoju w rejonie skrzyżowania z uwzględnieniem zachowania przepisowych odległości.</p> <p>Ad 4, 6, 7, 8, 9 - Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. Wygrodenia terenów zielonych są w kompetencji Zarządu Zieleni.</p>
<p>137</p> <p>Chciałbym przekazać kilka uwag do projektu zmian w układzie parkowania na terenie SPPN Warszawa-Ochota (Rejon/Obszar 2 ograniczony ul. Raszyńska - Jerozolimskie - Chałubińskiego - Wawelska; gwienie dot. arkusza mapy nr 11) Jestem mieszkańcem bud. przy ul. Nowowiejskiej 28 uprawionym do korzystania z abonamentu mieszkańca strefy SPPN.</p> <p>1. Utrzymanie parkingu na "placyku" przed budynkiem Nowowiejska 28.</p> <p>W obecnym planie parking ma zostać zlikwidowany. Podczas konsultacji była mowa o utrzymaniu w tym miejscu parkowania wyłącznie dla mieszkańców strefy (znak B35/39)</p> <p>2. Modyfikacja wyznaczenia parkometrow dla adresu - ponownie w przypadku Nowowiejskiej 28, długość budynku + przyleganie do obszarów bez możliwości parkowania (Filtry, tereny wojskowe) prowadzi do sytuacji b. ograniczonej liczby parkometrow.</p> <p>Obecnie w okręgu 150m mieszczą się ledwie 4 parkomaty (3 na Krzywickiego + 1 na Nowowiejskiej). Przesunięcie "adresu" na północ pozwoli dodatkowo "złapać" parkomat F170419 - co da nam możliwość parkowania na całej długości ul. Krzywickiego (i utrzymać parkomat na ul. Nowowiejskiej - F170415 - obejmujący miejsca parkingowe do wys. ul. Sedziowskiej).</p> <p>Ta zmiana jest potrzebna już teraz (przy aktualnych przepisach) - mam świadomość, że nowe, proponowane rozwiązania zlikwidują obecny problem.</p> <p>3. Poprawa wygrodenia - chodnik</p> <p>Ponownie placyk przed budynkiem Nowowiejska 28 - przydałby się słupek (doniczka?) uniemożliwiająca wjazd z drogi prowadzącej do kamienicy na chodnik.</p> <p>Ronisz na mapce zaznaczony niebieska kropka.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Załącznik 50</li> </ul> <p>4. Zmiana wygrodenia (słupki) na krzewy + rozbetonowanie fragmentu chodnika (obszar obok bramy wjazdowej na teren Filtrów od str. Krzywickiego - vis-a-vis placyku przed bud. Nowowiejska 28.</p> <p>Obszar zaznaczony niebieska ramka jest osłupowany - byłoby super, gdyby udało się w tym miejscu zasadzić zieleni spełniająca to samo zadanie tj. ograniczająca parkowanie w miejscu niezgodnym z przepisami.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Załącznik 51</li> </ul> <p>5. Dopuszczenie parkowania (lub jeśli nie jest to możliwe - skrzyżowanie "T") to rozbetonowanie chodnika i zamiana słupków na krzewy.</p> <p>W obrębie północnego końca budynku Nowowiejska 28 - wjazd z jednostki wojskowej, wysłupowana jest powierzchnia "na przeciwno" wjazdu + plan przewiduje skosowanie 1 miejsca parkingowego na zach. stronie ul. Krzywickiego.</p> <p>W obszarze zaznaczonym na niebiesko być może można dopuścić parkowanie (nie wpływa ono na bezpieczeństwo ruchu) - a jeśli nie, to zamiast chodnika mogłaby tam być zieleni.</p> <p>Podobna sytuacja ma miejsca na końcu ul. Krzywickiego przy skrzyżowaniu z ul. Koszykowa (strona zach). Tam również są słupki które można byłoby zamienić na zieleni.</p>	jw.
<p>138</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Załącznik 52</li> </ul> <p>6. Zmiana prefabrykowanych wysp (obszar wjazdu do jednostki wojskowej - widoczne na mapce powyżej) na wygrodenia za pomocą krawężników granitowych z zielenią.</p> <p>Podobnie - zmiana granitowego wypełnienia (kostka) - obok przejścia dla pieszych (Nowowiejska 28, przejście przez Krzywickiego, widoczne na plenszej mapce) na zieleni.</p> <p>7. Ochrona drzew - miejsca na ul. Krzywickiego umieszczone są pomiędzy drzewami. Obecne systemy wygroden mis drzew nie spełniają swojej roli - kierownicy wjeżdżają na parkowanie drzew, skutecznie je niszczą.</p> <p>Proponowane rozwiązania:</p> <p>a) wymiana obecnych "luków" na skuteczniejsze (np. drewniane pale w narożnikach mis, pełne ogrodzenie misy drzewa, krawężniki wokół misy drzewa)</p> <p>b) poszerzenie mis drzew o obszary ulicy dla parkowania skosnego (wschodnia strona Krzywickiego) - rozwiązanie podobne do zastosowanego przed szpitalem na ul. Lindleya - dedykowane miejsca + wydrebrniona zieleni</p> <p>Takie rozwiązanie zapobiegnie próbom parkowania na przeciwko drzewa (w misie) + samochod wystający na pas ulicy Krzywickiego.</p> <p>8. Ciąg ul. Filtrowej - spora część wyznaczonych miejsc do parkowania jest nieprzystępnych z pkt. widzenia kierowców (sa zbyt krotkie, ograniczone drzewami, znakami, latarniami).</p> <p>Takie miejsca można przeznaczyć na zieleni - ponownie rozbetonowanie + krzewy.</p> <p>Podobna sytuacja ma miejsce na ul. Koszykowej (odcinek Krzywickiego-Chałubińskiego, strona południowa).</p> <p>9. Obszar przed Ambasadą Izraela (skrzyżowanie Filtrowa / Krzywickiego).</p> <p>a) Nagminne parkowanie (przez samochody Ambasady) w odł 2-3m od skrzyżowania (oznaczonego przy okazji "Agatka").</p> <p>Pomimo obecności na miejscu policji, dochodzi tam do znaczącego ograniczenia widoczności (a skrzyżowanie nie jest łatwe - nieoczywiste pierwszeństwo przejazdu).</p> <p>Proponowane rozwiązanie - np. donice w przestrzeni 10m od przejścia dla pieszych (tak jak wygradzają one miejsce do parkowania przed samym wejściem do ambasady)</p> <p>b) brak wygrodenia misy drzewa (jedynego starego jakie pozostało przed Ambasadą) - codzienne parkowanie na korzeniach</p> <p>Proponowane rozwiązanie - skuteczne wygrodenie misy (np. drewniane pale, pełne ogrodzenie).</p> <p>Jednocześnie chciałem wyrazić swoje uznanie - konsultacje prowadzone były bardzo rzeczowo.</p> <p>Niezwykle miło i konstruktywnie rozmawia się z osobami, które są tak doskonale przygotowane do spotkania.</p>	<p>Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych, pod warunkiem że parkowanie w danym miejscu nie jest sprzeczne z prawem. 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 pojazdów 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>

139	<p>Jestem bardzo zniechęcony pomysłem wprowadzenia stref płatnego parkowania na Ochocie. Jestem mieszkańcem strefy oznaczonej numerem 5. Mieszkam tu przeszło 30 lat, i w Warszawie placę podatki. Teraz dowiaduję się, że ZDM planuje kolejny. Strefa, w której mieszkam to osiedle mieszkaniowe, bez biurów i zakładów pracy. Osiedle powstało w latach 60-tych i nie planowano wtedy parkingów pod budynkami, nie ma też parkingów osiedlowych. Mieszkańcy zmuszeni są parkować swoje samochody na ulicach. Czasem nawet na sąsiedniej ulicy, bo w pobliżu domu nie ma miejsca. Samochodów, które są przyjeżdżać z innych dzielnic jest naprawdę ułamek procenta. Ci którzy dojeżdżają do pracy w szpitalu przy ulicy Banacha parkują na parkingu wewnętrznym. Nawet jeżeli jakiś właściciel osiedlowego sklepietu dojeżdżający z innej części Warszawy lub okolicy będzie musiał płacić za parkowanie, to będzie miało odzwierciedlenie w cenie oferowanych towarów i usług. Tak, że w końcu odczują to mieszkańcy, którzy w większości nie są młodymi, tylko ludźmi w starszym wieku, emerytami, a samochód ułatwia im poruszanie się po mieście. W centrum Warszawy ma to sens, by ograniczyć liczbę samochodów wjeżdżających do tej strefy, tym samym poprawić jakość powietrza. W dzielnicy mieszkaniowej ten argument nie ma sensu, bo samochody parkują mieszkańcy, nikt obcy tu nie przyjeżdża. Podsumowując uważam, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania w osiedlach mieszkaniowych przyniesie więcej szkód dla mieszkańców niż korzyści, których moim zdaniem nie ma w tym wypadku. Jest to drenaż kieszeni podatników, emerytów, którzy i tak ledwo wiążą koniec z końcem. Mam nadzieję, że po wprowadzeniu tych stref, mieszkańcy odpowiednio rozliczą radnych przy następnym wyborach. Ja jestem przeciwny wprowadzeniu stref płatnego parkowania na Ochocie!</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. 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.</p>
140	<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 mojemu 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 pozbawiać mieszkańców udogodnień życia codziennego w postaci parkingów. Czy mamy parkować swoje samochody na parkingu na Okęcu. Do tego chociażby 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 istnieją i taki wystarczy, jest jeszcze całkiem duży plac na Bałsławskiej spory plac z zielenią na Rokosowskiej oraz przedszkole z zielenią, duże trawniki z kasztanami na Bałsławskiej. 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 najwięcej do powiedzenia. Nie może tak być, że urzędnicy i czyjeś chore pomysły stoją nad mieszkańcem płacącym podatki na dzielnicę i za jego pieniądze realizuje się takie durne pomysły. I nadmienię, że mieszkam tu od 60 lat.</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 Bałsławskiej. Ad 2 Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.</p>
141	<p>Brałem udział w spotkaniu internetowych, choć nie zabierałem głosu. Zapoznalem się z istotą zmian proponowanych do wprowadzenia. Zawodowo zajmuję się planowaniem przestrzennym. Poniżej przedstawiam moje uwagi. Jeżeli to możliwe, bardzo proszę o odpowiedź na nie. 1. Mogę przyjąć, że rzeczywiście objechaliscie Państwo wszystkie ulice Ochoty przez 7 dni w tygodniu o różnych porach, jednak NIE JESTEM W STANIE UWIERZYĆ w rzetelność wykonanych badań. Wynika to po prostu z tego że CODZIENNIE rano i wieczorem, po 20, jako mieszkaniec ul. Sękocińskiej 11A staram się znaleźć miejsce do parkowania w ciągach ulic Sękocińska (cała), Joteyki (odcinek Białobrzaska-Kalska), Białobrzaska (odcinek al. Jerozolimskie - Joteyki). Wyniki Państwa badań nie oddają stanu właściwego wykorzystania miejsc postojowych (dalej m.p.). Wiem, bo codziennie, 7 dni w tygodniu w godzinach 8-12 i wieczorem 18-23 jestem czynnym użytkownikiem SPPN. Znalezienie wolnego miejsca w wymiarowym obrębie jest bardzo trudne, a po 21 wręcz niemożliwe. Wielokrotnie parkowałem poza swoją strefą, a następnie o 8 rano kolejnego dnia przedstawiałem samochód. W ciągu ul. Sękocińskiej znalezienie wolnego miejsca jest najtrudniejsze. 2. W ubiegłych latach w tym rejonie przy pomocy słupków zlikwidowano łącznie ponad 20 m.p. w ciągu ul. Białobrzskiej (odcinek Sękocińska - Joteyki), wymalowano 4 koperty jedynie dla samochodów MON (dalej WKU) i jedną dla CD. zlikwidowano parkowanie w rejonie skrzyżowania ul. Białobrzaska - Sękocińska (parkowanie na chodniku), ograniczono parkowanie w związku z wytłuszczeniem "ścieżek rowerowych" w ulicach jednokierunkowych i wykonaniem "śluz rowerowych" przy skrzyżowaniach. Wyznaczono w tym rejonie kilka m.p. dla osób niepełnosprawnych. Całkowita abstrakcja było usunięcie 4 m.p. na ul. Sękocińskiej przed skrzyżowaniem z Białobrzską wyznaczonych w zatlocze parkingowej funkcjonującej w tym miejscu od początku istnienia ulicy. Likwidacja tych miejsc znacząco (zaawansalnie) utrudniła parkowanie. 3. Kilka lat temu, przy okazji doposażenia ruchu rowerowego dwukierunkowego (kontrapas rowerowy na ul. Sękocińskiej), zmieniono zasadę parkowania na ul. Sękocińskiej (odcinek Kalska - Białobrzaska) z ukośnego na równoległy, likwidując kolejne kilkanaście m.p. Od tego czasu samochody tu parkujące stawiane są niezgodnie z organizacją ruchu. Ale jedynie taki sposób działania kierowców umożliwia parkowanie dla wszystkich. Zachowano przy tym istniejące trawniki, a właściwie klepiska wyłuszczyły trawy, która nie jest w stanie wyrosnąć na zaciezionej ziemi, dodatkowo zasłanianej przez drzewa. Auta parkują także na wyznaczonych kopertach dla pojazdów WKU i CD. Jak to możliwe, że z Państwa analiz wynika, że obłożenie m.p. wynosi około 81% po godzinie 18 ?? To jest NIEMOŻLIWE. Jeżdżę tym odcinkiem dosłownie CODZIENNIE i widzę, jak to wygląda od lat, także w czasie pandemii. Jeżeli uwzględnimy, że samochody z rejestracją WU... nie są pojazdami WKU, a po południowej stronie tego odcinka wszyscy parkują nieprzepisowo (codziennie tak jest) to wykorzystanie m.p. tutaj znacząco przekracza 100%. Ta sytuacja jest widoczna codziennie!!! 4. Ze względu na sytuacje opisane w pkt 1, 2, 3 wyrażam swój zdecydowany sprzeciw wobec planów dalszego ograniczania ilości miejsc parkingowych w tym rejonie poprzez: - likwidację kolejnych m.p. poprzez sztuczne usunięcie słupków w miejscach, w których dotychczas ich nie było - ograniczenie parkowania poprzez wskazanie parkowania równoległego zamiast parkowania ukośnego lub prostopadłego - wyznaczanie nowych kopert dla niepełnosprawnych w sytuacji, gdy obecne stoją puste (1 koperta to likwidacja realnie 2 zwykłych m.p. - wprowadzanie zakazów postoju i w Joteyki w miejscach wjazdów do nieistniejących garaży (takie działanie powinno zostać poprzedzone dokładną analizą zasadności utrzymania zjazdów do garaży, które nie pełnią już tej funkcji, a stanowią magazyny lub pomieszczenia gospodarcze).</p>	<p>Ad 1 Badania wykazały, iż zarówno ulica Białobrzaska, ul. Sękocińska oraz Joteyki charakteryzują się bardzo wysokim zapełnieniem, co pokrywa się z odczuciami mieszkańców. Średnie zapełnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrażenie zanizania zapełnienia w godzinach nocnych. Ad 4 Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ad 5, 6, 8, 11, 12, 13, 14. Projekt strefy płatnego parkowania dotyczy przede wszystkim oznakowania miejsc parkingowych. Zmiany będą wprowadzane głównie za pomocą oznakowania – bez przebudowy dróg. Ad 7 Przeanalizujemy możliwość likwidacji koperty. Ad 14. Założeniem SPPN nie jest że "mieszkańcy zrezygnują ze swoich samochodów". Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części przyjeżdżających kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem dla mieszkańców. Uwagi ogólne: 1. 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 istniejące przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg. 2. ZDM przedstawił 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 poddana na kilka takich obszarów. 3. Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.</p>
	<p>5. Wnioskuję o przebudowę istniejących m.p. równoległych na ul. Sękocińskiej (oficjalnie, na odcinku Kalska - Białobrzaska) na miejsca ukośne lub prostopadłe, pomiędzy istniejącymi drzewami, po obu stronach ulicy 6. Wnioskuję o przebudowę istniejących m.p. równoległych na ul. Sękocińskiej (odcinek Białobrzaska - Szczeliwicka) na m.p. ukośne, tak jak ma to miejsce przed budynkiem Sękocińska 11A, w którym mieszkam 7. Wnioskuję o odstąpienie od wyznaczania drugiej koperty dla niepełnosprawnych przed budynkiem Sękocińska 16 (obecna bardzo rzadko jest wykorzystywana). Dodam, że skoro Państwo uważacie, że wykorzystanie obecne m.p. na naszej ulicy wynosi 81%, to każdy może znaleźć wolne miejsce dla siebie. Na czyj wniosek jest wyznaczana ta koperta? Pod budynkiem Sękocińska 10 (dokładnie 100m dalej) są już dwie takie, kolejne są na ul. Białobrzskiej (135m). Specjalnie zwracam na nie uwagę i nie widzę dużego obłożenia. 8. Wnioskuję o wyznaczenie m.p. równoległych na ul. Białobrzskiej (odcinek Sękocińska - Joteyki) poprzez przesunięcie w stronę budynku chodnika i posadzenie żywopłotów oddzielających 9. Przed niektórymi budynkami parkują samochody w bezpośrednim sąsiedztwie okien lokali mieszkalnych, nawet prostopadłe (Sękocińska 7b, 16) a w wielu innych sytuacjach przed oknami jest zielen. Jest to dla mnie zupełnie niezrozumiała sytuacja, a utrzymywanie takiego stanu jest niesprawiedliwe społecznie. Wnioskuję o odrzucenie ewentualnych protestów tych osób, jako działania aspołecznego, kierowanego egoizmem i wygodnictwem osób, które parkują pod oknami innych, a sami mają zielen. 10. Przed budynkiem Sękocińska 11A znajdują się 4 m.p. a nie 6, jak na rysunku - na środku wskazanych miejsc stoje latarnia. 11. Wnioskuję o poszerzenie (przedłużenie) zatoki parkingowej przed budynkiem Sękocińska 10 w kierunku Białobrzskiej o około 3m, aby weszły tam dwa zwykłe m.p., ponieważ resztkowa pozostała obecnie po kopertach WKU i niepełnosprawnych to 1,5 m.p. Opisana tam ilość m.p. dla zwykłych obywateli wynosi 1 szt., a nie 8 m.p. proszę o korektę. 12. Wnioskuję o poszerzenie zatoki parkingowej przed budynkiem Sękocińska 7b o 3m w kierunku ul. Kalskiej, aby dodać tam 1 m.p. Wnioskuję także o przywrócenie min. 2 m.p. w tej zatłocze w kierunku ul. Białobrzskiej, ze względu na to, że ruch odbywa się w kierunku skrzyżowania, a nie odwrotnie, a ruch rowerzystów jest znikomy (około 8-10 rowerzystów na dobę korzystających na dobre korzystających z kontrapasa rowerowego). 13. Wnioskuję o przebudowę zatoki parkingowej równoległej na ukośną przed budynkiem Sękocińska 11 - zamiast 2 m.p. będzie ich 5. 14. Całkowicie błędne jest założenie, że mieszkańcy zrezygnują ze swoich samochodów - czy była robiona inwentaryzacja ilości zarejestrowanych samochodów w poszczególnych kwartałach ulic ?? Bardzo łatwo to zrobić, a wnioski powinny skłaniać do budowy nowych m.p. a nie likwidacji istniejących od 40 lat wyznaczonych miejsc w pasach drogowych ulic miejskich.</p>	<p>iw.</p>

<p>Na koniec moje 2 generalne uwagi do projektu zmian w SPPN Ochota i wszystkich działań związanych z polityką parkingową miasta:</p> <p>1. nie wyznaczyliście Państwo żadnej nowej zatoki parkingowej, a nawet żadnego nowego miejsca parkingowego, gdy tymczasem po 30 latach od zmian ustrojowych ilość samochodów należących do mieszkańców miasta drastycznie wzrosła. Odnośnie wrażenie, że jedną polityką Warszawy wobec kierowców jest LIKWIDACJA miejsc parkingowych, a nie ich budowa. Jedynym widocznym działaniem jest wymiana nawierzchni i podnoszenie opłat (z czym akurat nie dyskutuję). Nie przebudowuje się istniejących miejsc parkingowych, nie usprawnia się infrastruktury parkingowej istniejącej od lat 70, 80-ych, kiedy współczynnik ilości samochodów na 100 mieszkańców był wielokrotnie niższy. Nie powstają zapowiadane od kilku kadencji ogólnodostępne parkingi miejskie. Całkowicie błędne jest założenie, że 60-70% mieszkańców Warszawy zrezygnuje z własnego samochodu i będzie korzystało jedynie z roweru lub komunikacji publicznej.</p> <p>2. jako mieszkaniec Ochoty, posiadający 5 dzieci, jeżdżę po dzielnicy załatwiać różne sprawy (nie zawsze rower jest możliwy). Korzystam z przedszkola, szkół, z basenu na Rokossovskiej, MOK, OKO i inne dla dzieci, poczty na Białobrzzeskiej, przychodni zdrowia na Szczęśliwickiej, Skarżyńskiego i Sanockiej, kilku ochockich bibliotek (nawet na Baleja), sklepów (w tym warzywniak przy Człostochowskiej, Biedronka) i bazaru "Zieleniak". JAKO OSOBA PŁACĄCA PODATKI NA OCHOCIE i RODZIC 5 DZIECI, wnioskuję o wydanie karty parkingowej uprawniającej do darmowego parkowania na obszarze CALEJ DZIELNICY, przynajmniej w rejonach przeze mnie wymienionych. Jako aktywny mieszkaniec Dzielnicy, nie mogę zawsze i wszędzie podróżować jedynie komunikacją publiczną lub rowerem, zwłaszcza z chorym dzieckiem, w zimie lub po duże zakupy dla 7 osobowej rodziny.</p> <p>PS. Szczyt braku sensu wprowadzanych zmian w polityce parkingowej Miasta widać na ul. Radomskiej, którą dobrze znam, choć nie korzystam z parkowania na tej ulicy. Likwidacja prawie 50 m.p. na tak krótkim i nie obciążonym ruchem odcinku osiedlowej uliczki (oczywiście formalnie należącej do miasta) jest skrajną bezczelnością i niczym nie uzasadnionym marnotrawstwem przestrzeni ogólnodostępnej. Mam świadomość, że jest to ulica na skrajnie obecnej SPPN i wiele osób parkuje tu z tego względu, ale jest też szereg wysokich kamienic wzdłuż ul. Kopińskiej, które nie mają innej możliwości parkowania</p>	<p>iw.</p>
<p>142</p> <p>Zdaję sobie sprawę, że kwestia parkowania samochodów jest niezwykle trudna do rozwiązania, wymaga podjęcia decyzji przemysłanych, by nie pogorszyć sytuacji istniejącej. Dziękuję, za możliwość wzięcia udziału w Internetowych konsultacjach w dniu 6 listopada 2020 roku. Po zapoznaniu się z Państwa propozycjami, zdecydowałam się pisemnie przedstawić moje uwagi.</p> <p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania nie rozwiąże problemu parkowania samochodów. Przykładem może być parkowanie w okolicach pl. Narutowicza, gdzie miejsca do parkowania są płatne, a i tak miejsc wolnych do zaparkowania brakuje.</p> <p>Wprowadzenie opłat za parkowanie jest zdecydowanie dodatkowym kosztem i utrudnieniem dla mieszkańców Warszawy. Nawet zapłacenie abonamentu w kwocie 30 PLN, czy za drugi samochód 1200 PLN nie zagwarantuje miejsca do zaparkowania.</p> <p>Podczas Internetowych konsultacji z mieszkańcami Ochoty usłyszałam, że strefy płatnego parkowania SPPN worzy dla mieszkańców, a nie w celu zarabiania pieniędzy. Jednak w dalszej części spotkania została podana informacja, że wpływy do budżetu miasta wyniosły 84 mln PLN z rotujących samochodów. Padło także stwierdzenie, że wprowadzenie płatnej strefy parkowania nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc parkingowych. Co więcej, z przytoczonych liczb wynika, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania zredukuję liczbę miejsc z ok. 10.000 do ok. 9.500, czyli zmniejszenie o ok. 500 miejsc (niestety nie zadytowałam zanotować dokładnych liczb). Powyższe informacje sprawiają, iż mam wrażenie, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania ma na celu zwiększenie wpływów do budżetu, a nie ułatwienie życia mieszkańcom. Jest pewnego rodzaju nowym podatkiem.</p> <p>Zgodnie z zasadami karta parkowania samochodu dla mieszkańca strefy ma być m.in. przypisana do miejsca zamieszkania i uzależniona od strefy płatności podatku. Ja mieszkam w Warszawie, płacę podatki w Warszawie, dlatego chciałabym mieć możliwość swobodnego poruszania się pomimo miejsca. Proponuję, aby każdy mieszkaniec miał możliwość wybrania kilku stref, w których mogłyby parkować opłacając podstawią abonament (np. 30 PLN). Strefy te mogłyby być związane z miejscem zamieszkania, pracy, zamieszkiwania rodziców, dzieci, generalnie rodziny lub opiekunów. Dodatkowo w okolicach sklepów, aptek, przychodni, szpitali, banków, urzędów, bibliotek i innych miejsc użyteczności publicznej proponuję, aby dla mieszkańców Warszawy była możliwość bezpłatnego parkowania przez pierwszą godzinę. Trudno mi pogodzić się z faktem, że mieszkając na Ochocie, jeśli będę chciała odwiedzić członków mojej rodziny, również mieszkających na Ochocie, to będę musiała zapłacić za parkowanie, bo mieszkając po drugiej stronie Radwackiej, po drugiej stronie Korotyńskiego, albo po drugiej stronie Grójeckiej.</p> <p>Z drugiej strony, jeśli poszczególne osiedla pozamykają parkingi należące do spółdzielni, to za szlabanami pojawiają się wolne miejsca, a problem z parkowaniem na ogólnodostępnych miejscach jeszcze się nasili.</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. Taki jest cel wprowadzenia opłaty.</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. 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>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 została podzielona na kilka takich obszarów.</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 manewrowej zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwe 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> <p>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 niemożliwych lokalnie użytkowników. Docelowo, Urząd Dzielnicy zawiąże umowę o wjazd na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.</p> <p>Osobom niepełnosprawnym przysługuje karta N+, która jest bezpłatna i uprawnia do bezpłatnego postoju w całej strefie płatnego parkowania w Warszawie, na wszystkich miejscach postojowych (nie tylko kopertach dla niepełnosprawnych).</p>
<p>Podczas konsultacji Internetowych padło stwierdzenie, że przyjezdni, pracujący na Ochocie zajmują miejsca mieszkańców Ochoty. Zgoda, ale z drugiej strony mieszkańcy Ochoty jadą do innej dzielnicy, gdzie też są przyjezdnymi i też zajmują miejsca. Jest pewna równowaga. W momencie, kiedy będą miejsca przypisane wyłącznie do mieszkańców, to ani mieszkańcy Ochoty jadący do innej dzielnicy nie będą mogli znaleźć miejsca na zaparkowanie, ani mieszkańcy innej dzielnicy przyjeżdżając na Ochotę nie będą mogli zaparkować. Wzrostnie jedynie zamieszczanie śródmieścia, bo wszyscy będą jeździć w kółko czekając, aż jakieś miejsce się zwolni. Wprowadzenie kolorowych stref, mające ograniczyć miejsca parkingowe dla przyjezdnych, to dodatkowe ograniczenie dla tych mieszkańców Ochoty, którzy jeżdżą do pracy do innych dzielnic. Zadowoleni z takiego rozwiązania będą być może emeryci, którzy wykorzystują samochody jedynie w okresie wyjazdów wakacyjnych, a zimą w ogóle z nich nie korzystają. Może warto byłoby osobom sporadycznie korzystającym z samochodów zaproponować za niewielką opłatą strzeżone, zadaszone miejsce parkingowe poza osiedlowymi uliczkami. Może można byłoby wybudować taki parking w ramach budżetu partycypacyjnego?</p> <p>Przed podjęciem ostatecznej decyzji o wprowadzeniu stref płatnego parkowania w kilku dzielnicach Warszawy, proszę zastanowić się, czy celem podejmowanych przez Państwa działań ma być zamiana samochodu, czyli środka transportu w nieruchomości?</p> <p>Czy samochody mają służyć ludziom, ułatwiać im codzienne życie, czy pilnować miejsca parkingowego opłaconego abonamentem?</p> <p>Proponuję: stwórzmy nowe miejsca parkingowe. Ułatwiamy sobie życie. Jeśli gdzieś pojawia się „rozjechany trawnik”, to potraktujmy ten fakt jako potrzebę utworzenia nowego miejsca parkingowego. Z rozjechanego trawnika i tak nie ma żadnego pożytku.</p> <p>Warto przeanalizować obecne ograniczenia w parkowaniu w pobliżu przejść dla pieszych. Jak Państwo wiecie, zgodnie z ustawą obowiązuje zakaz parkowania w odległości mniejszej niż 10 m przed przejściem dla pieszych. Z tym nie należy polemizować, ale czy przypadkiem nie zastosowano zakazu parkowania również za przejściem? Zakaz parkowania za przejściem obowiązuje na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu, a nie na każdej drodze.</p>	<p>iw.</p>

	<p>Wiele firm, szukając miejsc prowadzenia swojej działalności gospodarczej, zwraca uwagę na fakt czy pracownicy i klienci będą mogli zaparkować w pobliżu. Wynajmowanie pomieszczeń, handel oraz usługi także przynoszą dochody do budżetu. Czy chcemy, aby większość działalności przeniosła się do innych miast? Podobnie wydzielenie miejsc parkingowych dla samochodów dostawczych, które podjeżdżają pod punkty handlowe jedynie na kilka minut, wyłączy wiele miejsc parkowania dla klientów na cały dzień. Przypuszczam, że każdy dostawca będzie chciał podjechać jak najbliżej punktu dostawy, więc jeśli miejsce wyznaczone dla samochodów dostawczych nie będzie zlokalizowane bezpośrednio przed punktem dostawy, to i tak na nim nie zaparkuje.</p> <p>Jakie rozwiązanie planujecie Państwo dla samochodów służbowych? Czy firmy płacące podatki w Warszawie będą miały możliwość wykupienia podstawowego abonamentu na parkowanie w różnych strefach płatnego parkowania?</p> <p>Decydując się na wprowadzenie płatnych miejsc parkowania na terenie Warszawy, proszę wziąć pod uwagę osoby z orzeczoną niepełnosprawnością, które korzystają z samochodu, bo poruszanie się środkami komunikacji miejskiej jest dla nich zbyt uciążliwe. Ponieważ nie każdy może przesiąść się na motor, rower czy korzystać z hulajnogi. Często poruszanie się samochodem jest optymalnym rozwiązaniem. Niestety wiele osób pomimo orzeczonej niepełnosprawności nie posiada karty N+, która umożliwia bezpłatne parkowanie. Koszt utrzymania samochodu jest i tak wysoki, ale jest to środek umożliwiający w miarę normalne funkcjonowanie w społeczeństwie. Obciążanie budżetu osób z niepełnosprawnościami, poprzez wprowadzanie dodatkowych opłat za parkowanie, jest kolejnym krokiem w stronę utrudniania im życia. Proszę pamiętać, że osoby z niepełnosprawnościami są często pozbawione możliwości osiągania wysokich zarobków. Proponuję wprowadzenie dodatkowej karty dla osób z niepełnosprawnościami, która nie będzie uprawniała do parkowania na oznaczonych na niebiesko miejscach dla osób z kartą N+, ale będzie uprawniała do bezpłatnego parkowania w strefach płatnego parkowania na terenie Warszawy.</p> <p>Czy konsultacje dotyczące wprowadzenia strefy płatnego parkowania mogą wpłynąć na decyzję o wprowadzeniu takiej strefy? Czy wprowadzenie strefy jest już przesądzone, a jedynie na podstawie konsultacji jest szansa na przekonanie decydentów, żeby nie zmieniali miejsc parkowania skośnego na miejsca parkowania równoległego? Tego nie wiem, ale życzę, aby Państwa Zespół został zapamiętany w historii Warszawy jako ten, który znalazł dobre rozwiązania i przyczynił się do rozwiązania istotnego problemu parkowania samochodów w Warszawie.</p>
<p>W odpowiedzi na apel dotyczący konsultacji SPP na Ochocie, przesyłam swoje uwagi.</p> <p>UWAGA OGÓLNA: moim zdaniem nie powinno się dokonywać zmian na już wyznaczonych obszarach SPP. Działo to w miarę dobrze od wielu lat, a jak wiadomo, "lepsze" potrafi być wrogiem "dobrego".</p> <p>Jeżeli jednak z jakis powodów zmiany miały by mieć miejsce, to sugeruję:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rejon ulic: Akademicka, Uniwersytecka, Mochackiego, Mianowskiego z przyległymi uliczkami - strefa tempo 30. Uzasadnienie: Przy tak wąskich uliczkach, ruchu rowerowym i pieszym, prędkość 50 km/h wydaje się zbyt duża. Ponadto często zdarza się omijanie np. ulicą Akademicką światła na Grojeckiej do skretu w Filtrów, wówczas prędkości pojazdów bywa jeszcze większa co stanowi realne zagrożenie dla pieszych. Strefę ograniczenia prędkości do 30 km/h można by wprowadzić na wszystkich ulicach Starej Ochoty, nie będącymi ulicami tranzytowymi.</li> <li>2. Arkusz 15 - Ulica Uniwersytecka strona Pld-Zach (od strony akademika)       <ul style="list-style-type: none"> <li>- zalegalizowanie parkowania skośnego poprzez ustawienie odpowiedniego znaku. Uzasadnienie: Jak wykazało doświadczenie z paru lat, dużo bardziej istotne jest udostępnienie większej ilości miejsc parkingowych, niż zapewnienie przejeźdźności ulicy w obu kierunkach. Nie jest to ulica przelotowa, a lokalna, ślepa, w dodatku w jej końcowym odcinku też nie możliwe jest mijanie się samochodów.</li> </ul> </li> <li>3. Arkusz 15 - Skrzyżowanie Akademickiej z Uniwersytecką, od strony kamienicy Akademicka 3: Ul. Uniwersytecka, dawny postój taksówek - zamiast likwidować miejsce parkingowe (sic!) należy DODAC jeszcze jedno. Uzasadnienie: z pomiarów wynika, że po dodaniu miejsca parkingowego za drzewem w kierunku Akademickiej, będzie zachowany wymagany przepisami dystans 10m od skrzyżowania. Znak "P" stoi teraz z niewiadomych przyczyn ZA DALEKO od skrzyżowania.</li> <li>4. Arkusz 15 - Skrzyżowanie Akademickiej z Uniwersytecką, od strony Akademika (Klinika Promed) - nie należy usuwać miejsc parkingowych przy samym skrzyżowaniu. Uzasadnienie: Na odcinku od Uniwersyteckiej do Grojeckiej, Akademicka jest ulicą jednokierunkową, co oznacza, że samochody parkujące na Akademickiej przy samym skrzyżowaniu z Uniwersytecką NIE ZASŁANIAJĄ widoku jakimkolwiek poruszającym się zgodnie z przepisami samochodom.</li> <li>5. Arkusz 9 - Skrzyżowanie Akademickiej z Uniwersytecką, od strony Akademickiej i kamienicy Akademicka 3 - nie należy usuwać ostatnich miejsc parkingowych pomiędzy drzewami w kierunku Uniwersyteckiej. Są one zgodne z przepisami o odległości od skrzyżowania.</li> <li>6. Arkusz 15 - ul. Mochackiego na wysokości ul. Pługa: nie należy usuwać miejsc parkingowych. Uzasadnienie: samochody zaparkowane prawidłowo nie utrudniają przejazdu i skretu z Pługa w Mochackiego.</li> <li>7. Ponadto w przypadku wprowadzenia strefy tempo 30 należy tam gdzie to możliwe, dodać miejsca parkingowe zgodnie z sugestią o zakazie parkowania 5 m od skrzyżowania (a nie 10 m).</li> <li>8. Podczas dokonywania analizy istniejącego stanu należy brać pod uwagę jedynie prawidłowo parkujące samochody. Do wyeliminowania nieprawidłowo zaparkowanych samochodów są odpowiednie służby i należy wystrzegać się prób pozbycia się źle zaparkowanych samochodów poprzez zmianę obszaru parkowania dla samochodów prawidłowo parkujących.</li> <li>9. W przypadku skrzyżowania z zaokrąglonymi narożnikami ulic, odległość od skrzyżowania liczmy od linii prostej wyznaczonej przez krawędź jezdni jeszcze przed wystąpieniem łuku. Czyli jako przykład można podać skrzyżowanie Akademickiej z Uniwersytecką, gdzie wysowane na jezdni są linie zatrzymania (skrzyżowanie równorzędne). To one stanowią krawędź jezdni i do nich należy liczyć odległość.</li> </ol>	<p>Zmiany związane z wprowadzeniem SPPN mają na celu uporządkowanie parkowania i eliminację postoju z miejsc niezgodnych z przepisami.</p> <p>Ad 1. Nieuwzględniono - poza zakresem opracowania - kompetencja zarządcy drogi tj. Urzędu Dzielnicy Ochota, lub Zarządu Dróg Miejskich.</p> <p>Ad 2. Wskazane ulice są już objęte strefą Tempo30.</p> <p>Ad 3, 4, 5, 6, 9. Definicja skrzyżowania nie określa jednoznacznie sposobu ustalenia jego granic. Dokładna lokalizacja miejsc postojowych zostanie określona na etapie dalszego projektowania i uzgodnień, z zachowaniem 10 m od skrzyżowania.</p> <p>Ad 7. Parkowanie jest zabronione w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania również w strefie Tempo 30. Wskazane ulice są już objęte taką strefą.</p> <p>Ad 8. W ramach przedkładanej dokumentacji likwidowane są tylko miejsca na których postój odbywał się niezgodnie z obowiązującymi przepisami i w sposób zagrażający bezpieczeństwu ruchu.</p>
<p>143</p> <p>Chciałbym zgłosić także uwagi w odniesieniu do arkuszy 49 i 50. Chodzi mi o ciąg ul. Korotyńskiego, który stanowi połączenie rowerowe między Parkiem Szczyńskim a ul. Żwirki i Wigury, najbardziej ciągle spośród wszystkich na południe od ul. Banacha.</p> <p>W projekcie zaproponowano ruch jednokierunkowy na odcinku od ul. Moldawskiej do ul. Jasielskiej - postuluję o dopuszczenie kontraruchu rowerów na tym odcinku, ponieważ w przeciwnym wypadku rozcięty zostanie wspomniany ciąg rowerowy. Wydaje się, że można rozważyć zastąpienia parkowania przy lewym krawężniku na miejscach wyznaczonych, postojem tylko dla posiadaczy identyfikatora (na zasadzie takiej, jak na odcinku bliżej ul. Żwirki i Wigury), jeśli problemem byłaby szerokość pasa ruchu.</p> <p>144</p> <p>Ponadto pragnę poprosić o przemyślenie rozwiązania placu do zawracania na końcu ulicy. W stanie istniejącym, mimo zakazu zatrzymywania, jest on notorycznie zaparkowany - konieczne jest uzupełnienie oznakowania o tabliczkę umożliwiającą zjeżdżanie holowania T-24. Ponadto prosiłbym o wyznaczenie trajektorii wyjazdu ze ścieżki rowerowej (czy to poprzez znak P-11 w poprzek placu, czy poprzez znaki P-27 wyprowadzające rowerzystów) aby podkreślić możliwość pojawienia się rowerzystów i skanalizować ich ruch.</p> <p>Na zakończenie pragnę podziękować za niedopuszczenie parkowania na chodniku, którego szerokość nie wystarcza na takie rozwiązanie - jest to bardzo ważne, bo umożliwia rodzicom z dziećmi w wózkach lub poniżej 10 lat na rowerach - kontynuację jazdy do parków przy ul. Żwirki i Wigury, po obecnym "zaparkowanym" chodniku niemożliwą. Wydaje się przy tym konieczne, aby zabezpieczyć chodnik przed przywyczajeniami kierowców - czy tymczasowo poprzez zapory ustawione na czas "nauki" czy też na stałe, poprzez słupki.</p>	<p>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.</p> <p>Na końcu ul. Korotyńskiego znajduje się plac manewrowy, na którym parkowanie jest zabronione odpowiednim oznakowaniem. Projekt nie przewiduje w tym zakresie zmian. Egzekucja obowiązujących przepisów leży w kompetencjach odpowiednich służb mundurowych tj. Policji i Straży Miejskiej.</p>

145	<p>Na stronie dzielnicy Ochota oraz na Państwa stronie www. jest zapis: „Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. W drugiej kolejności ma pozwalać na odpłatne parkowanie dojeżdżającym spoza dzielnicy”.</p> <p>W powyższym duchu przesyłam moje spostrzeżenia i uwagi.</p> <p>1) Dotyczy ulicy Opaczewskiej na odcinku od ul. Grójeckiej do Szczerbińskiej obie strony Parkowanie równoległe do osi jezdni drastycznie zmniejszy ilość miejsc parkingowych. Wg. mnie na jednym miejscu „równoległym” jest możliwość zaparkowania 3-ch samochodów skośnie (przednia oś samochodu na chodniku). Proponuję, aby tam, gdzie wg Państwa ceny nie ma możliwości utrzymać parkowania skośnego, nie wyznaczać miejsc parkingowych „równoległych” tylko postawić znaki zakazu zatrzymywania się z tabliczką, że znak nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorami (dla osób zameldowanych przy ulicy Opaczewskiej oraz z wykupionym abonamentem rocznym). Ewentualnie można zasugerować drugą tabliczką parkowanie skośnie (znak T-30e) – oczywiście dla osób z identyfikatorami.</p> <p>W pełni popieram likwidację parkingu policyjnego przy chodniku. Policja ma obecnie 3 parkingi, 1 -ten planowany do likwidacji, 2 - po drugiej stronie jezdni („wcięty” w park) oraz 3 z tyłu budynku z wjazdem od ul. Dunajkiej.</p> <p>Proszę też o rozważenie wykonania nowych miejsc parkingowych wzorem policyjnego („wciętych” w park) z tym, że z parkowanie skośnym (znak T-30e) a nie prostokątnym do osi jezdni.</p> <p>2) Dotyczy ulicy Opaczewskiej 16 W planie jest, utrzymanie parkowanie skośnego od Dunajkiej do miejsca inwalidzkiego przed bramą do posesji Opaczewska 16. Proponuję, aby parkowanie skośnie utrzymać do około 3 metrów za końcem budynku Opaczewska 16, chodnik jest wystarczająco szeroki. A dalej, jak w punkcie 1. (Ewentualnie przesunięcie miejsca dla inwalidów na koniec tuż za budynek – osoby niepełnosprawne będą miały łatwiej się poruszać, gdyż i tak schody do bramy Opaczewska 16 i szerokość drzwi bramy nie pozwalają im na przejazd wózkami inwalidzkimi i muszą jeździć dookoła budynków, tzn. wjeżdżać na podwótko od strony ul. Dunajkiej.)</p>	<p>Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez Biuro Polityki Mobilności i Transportu Zostaną zlikwidowane miejsca dla Policji po północnej stronie ul. Opaczewskiej i w ich miejsce wyznaczone miejsca ogólnodostępne.</p>
146	<p>Zgodnie z informacją na stronie (<a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie</a>) przesyłam moje uwagi/ sugestie jako mieszkańca do proponowanych zmian.</p> <p>Jestem bardzo zaniepokojony faktem, że po pobieżnym przejrzeniu planów zredukowana zostanie liczba miejsc parkingowych o co najmniej połowę - wynika to z faktu, że wiele zmian polega na zmianie układu parkowania z ukośnego ma wzdłużny, co de facto oznacza redukcję dwóch miejsc do jednego.</p> <p>1. Uwagi dot. projektu: Ochota_A0_konsultacje-29.pdf - Załącznik 53 a. P19 - miejsca parkingowe wzdłuż na ul. Opaczewskiej od Bobrowskiego do Skarżynskiego oraz od Grójeckiej do Białobrzkiej Biorąc pod uwagę obecne problemy z miejscami parkingowymi p.k1.2 (poniżej) oraz fakt, że zapewne część miejsc obecnie używanych zostanie zlikwidowana (np. połączalne miejsca na skrzyżowaniu Opaczewskiej / Skarżynskiego, miejsca w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowań) wnioskuję o: - zmianę w planie miejsc parkowania równoległego na parkowanie ukośne (zgodnie z obecnym stanem) lub - przekwalifikowanie miejsc na miejsca umożliwiające mieszkańcom bezpłatny postój „na zasadach ogólnych”.</p> <p>b. miejsca parkingowe wzdłuż ul. Białobrzkiej - od Opaczewskiej do Dickensa - wnioskuję o przywrócenie parkowania po obu stronach ulicy zgodnie z obecnym stanem.</p> <p>146 Po obu stronach ulicy jest obecnie chodnik i likwidacja tych miejsc przyczyni się do jeszcze większych problemów z parkowaniem. c. miejsca parkingowe wzdłuż Opaczewskiej od Białobrzkiej do Szczerbińskiej. Wnioskuję o przywrócenie parkowania po obu stronach ulicy zgodnie z obecnym stanem np. jako miejsca umożliwiające mieszkańcom bezpłatny postój „na zasadach ogólnych” d. miejsca przy Białobrzkiej na odcinku między Opaczewska a Dunajęcką (<a href="https://www.google.pl/maps/@52.2111432,20.9721257,72m/data=!3m1!1e3">https://www.google.pl/maps/@52.2111432,20.9721257,72m/data=!3m1!1e3</a>) Wnioskuję o zachowanie przynajmniej takiej samej ilości miejsc - obecnie łącznie ok. 29 miejsc - w planie 18 (o 11 mniej) d. 2 miejsca dla niepełnosprawnych przy Opaczewska 9 - wnioskuję o redukcję miejsca do 1. Przez 99 % czasu drugie miejsce pozostaje puste - powinno być to widoczne w Państwa pomiarach. Najwyraźniej miejsca zostały utworzone na wniosek jednego lokalu, w którym są dwie niepełnosprawne osoby użytkujące tylko jeden samochód.</p> <p>2. Uwagi do statystyk zapalenia miejsc. (prezentacja <a href="https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/10/Ochota-SPPN-REJON-04.pdf">https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/10/Ochota-SPPN-REJON-04.pdf</a>) a. Wybrane zostały okresy wakacyjne lub przed rozpoczęciem roku akademickiego - z racji tego, że na starej ochocie dużo wynajmujących to osoby przyjezdne, w tym studenci procent badanie zajętości w tych okresach może nie pokazywać rzeczywistej skali zajętości miejsc.</p>	<p>a) Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. b) Uwzględniono. Wskazana lokalizacja została poddana ponownej analizie i w ostatecznej wersji opracowania miejsce na chodniku, na którym obecnie parkują pojazdy, zostanie przeznaczona dla mieszkańców, proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. c) Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. d) Uwaga nieuwzględniona - nie ma możliwości wyznaczenia parkowania zgodnie z przepisami na tym odcinku. d2) Liczba miejsc dla niepełnosprawnych zostanie przeanalizowana. Miejsca powstały prawdopodobnie na wniosek mieszkańców, zatem ich likwidacja powinna być poprzedzona ewakuacją wykorzystania A2: 2. Pomiar 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. Dokonano weryfikacji danych zebranych dla ul. Opaczewskiej, po ponownym przeliczeniu stwierdzono, że zapalenie na ul. Opaczewskiej w godzinach funkcjonowania SPPN wyniosło 114,51%, natomiast poza godzinami funkcjonowania SPPN zapalenie wyniosło 73,58%. Średnie zapalenie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrazenie zanizania zapalenia w godzinach nocnych.</p>
	<p>b. Niezależnie od wybranego okresu z niedowierzaniem przyjąłem uzyskany wynik badania zajętości miejsc dla ul. Opaczewskiej (min. 58% - strona 20 i średni ok. 45% - strona 23) - wynik wydaje się całkowicie nierealny nawet w wybranym okresie - z doświadczenia wiem, że zaparkowanie na ulicy Opaczewskiej graniczy z cudem (o każdej porze - w tym najgorzej jest właśnie w godzinach porannych, wieczornych i nocnych) i niejednokrotnie znalazłem jednego miejsca parkingowego (również tego naruszającego oficjalne przepisy dot. parkowania) zajmujące ok. 15 minut jazdy w kółko ulicami. Nie wiem jaka była metoda badania - czy np. do wolnych miejsc były zaizolowane przewy między samochodami (naturalnie występujące) ale wyniki wydają się całkowicie nierealne - z mojego doświadczenia określilbym zajętość miejsc min na 90%, a w godzinach wieczornych i nocnych na blisko 100% (uwzględniając również miejsca niezgodne z przepisami się niepodające nadmiernych problemów z ruchem - uliczki z wolnym ruchem). Tym bardziej niepokojące jest to, że na bazie tych badań można wysnuć złudne wnioski, że parkowanie na ul. Opaczewskiej jest łatwe i można bez uszczerbku na komfortie mieszkańców zredukować liczbę miejsc. W rzeczywistości jest zupełnie inaczej. W załączeniu przesyłam również plik (Ochota_A0_konsultacje-29 - uwagi.pdf - Załącznik 53) z naniesionymi uwagami w formie komentarzy.</p>	jw.
147	<p>Dziękuję za możliwość wypowiedzenia się na temat nowego projektu SPPN na Ochocie. Nagranie z YT nie odpowiedziało na wszystkie moje wątpliwości zatem przesyłam z prośbą o odpowiedź: - w jaki sposób zostały obliczone wykorzystanie miejsc parkingowych? codziennie wracam do domu przy Błtów warszawskiej/szczerbińska i muszę zrobić 2 rundy by zaparkować, a problem z zaparkowaniem mam nie w czasie 8-18 ale nawet po 21 – wtedy osób dojeżdżających do pracy już dawno nie ma na Ochocie, jak Państwo to wytłumacza? Może po prostu miejsce jest za mało? - co powinniśmy zrobić jeśli w promieniu 150 m nie znajdzie dostępnego miejsca parkingowego? - czy jako mieszkańiec mogę parkować bezpłatnie samochód służbowy? Moja opinia nt projektu: - Dojazd do takiej dzielnicy jak Ochota z każdego miejsca w warszawie nie jest tak prosty jak w przypadku dojazdu do śródmieścia, nie ma również metra, i dopóki nie będzie naprawdę sensownej alternatywy dla samochodu, to działanie w trybie nakazowo-zakazowym nie jest właściwym trybem i aż mi szkoda osób które dojeżdżają tu do pracy np. z Mokotowa (niebłisko a transport publiczny jest bardzo ograniczony) - Nie można traktować mieszkańców jak chłepów parcyzjnych przywiązanych do kawałka ziemi, jestem za udostępnieniem możliwości parkowania w całym mieście dla wszystkich osób mieszkających w warszawie, a w scenariuszu minimum bezpłatne parkowanie dla mieszkańców w obrębie całej dzielnicy przez nich zamieszkiwanej. - jeśli strefa zostanie wprowadzona (czemu jestem przeciwna), to bezpłatne parkowanie nie może być ograniczone do 150m od miejsca zamieszkania. W moim nowym bloku przy Wahadło 2 pierwsze miejsca są dostępne 70m od niego i tylko od strony wschodniej, od wszystkich pozostałych nie ma żadnego wjazdu (przy okazji proszę przekazać wyrazy niepomohowanej złości i zadziwienia nad pomysłowością urzędnikom odpowiedzialnym za przemianowanie adresu Szczerbińska 42 na Wahadło 2).</p>	<p>- Zapalenie danej ulicy liczone było w następujący sposób: Pojazdy parkujące zgodnie z przepisami i obowiązującą organizacją ruchu + Pojazdy parkujące niezgodnie z przepisami i liczba miejsc postojowych, w których parkowanie odbywa się zgodnie z przepisami i obowiązującą organizacją ruchu. Średnie zapalenie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrazenie zanizania zapalenia w godzinach nocnych. - 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. - Abonament mieszkańca przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo i posiadającym samochód (na własność lub na podstawie innego dokumentu, np. powierzenia lub umowy z pracodawcą) - Ochota dysponuje rozbudowaną siecią transportu publicznego. - Wprowadzenie SPPN nie oznacza zakazu poruszania się autem i parkowania na ogólnodostępnych miejscach parkingowych w całym mieście. - 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.</p>



148	<p>Ustosunkowując się do prezentacji planu wprowadzenia parkometrów na Rakowcu z dnia 6 listopada, mam do Państwa kilka uwag. Zaznaczam, że na osiedlu mieszkam od czasu jego powstania – więc narastające problemy z parkowaniem samochodów odczuwam na własnej skórze, tak jak wielu mieszkańców naszej dzielnicy.</p> <p>Obiecywali Państwo, że ilość miejsc parkingowych się nie zmniejszy, jednakże patrząc na przedstawione plany widzę, że po wprowadzeniu SPPN dostępność miejsc parkingowych zmniejszy się w sposób znaczący (wg moich wyliczeń ok. 100 miejsc).</p> <p>1. Przy ulicy Moldawskiej, na wysokości nowego budynku mają powstać zieleńce, trawniki, które zabiorą prawie wszystkie miejsca parkingowe – za wyjątkiem 2, co później pokaże na zdjęciach (minus 22 miejsca parkingowe – ponad 90 % wszystkich miejsc, a wiadomo, że w budynku tym również mieszkają ludzie, którzy też muszą gdzieś parkować, nie każdy ma garaż).</p> <p>2. Przy ulicy Baleya od ulicy Moldawskiej do wysokości bloku nr 14 równolegle na ulicy parkuje 7 aut, według planu nie będzie możliwości parkowania w tym miejscu</p> <p>3. W zatłoczonej między Baleya 12 i 14 ma być zmiana na parkowanie równoległe tylko dla 2 samochodów – co z 8 miejsc zabiera nam aż 6 miejsc parkingowych Czyli 75%</p> <p>4. dalej idąc od pralni na Baleya w kierunku ulicy Żwirki i Wigury zaplanowane 8 miejsc, obecnie zajętych 22 miejsc.</p> <p>5. Podobna sytuacja jest na ulicy Jankowskiej oraz Gorlickiej gdzie różnice między rzeczywistością a planem SPPN różnią się bardzo wyraźnie.</p> <p>6. Podsumowując: w kwadracie - ulica Moldawska od ulicy Ractawickiej, ulica Gorlicka od Moldawskiej w kierunku ulicy Żwirki i Wigury, ulica Jankowska, ulica Baleya, według planów jest wyznaczonych 241 miejsc parkingowych (dotyczy tylko miejsc na ulicach), ilość faktycznie zaparkowanych samochodów z soboty 7 listopada około godziny 22:00 wyniosła 344. Moim zdaniem:</p> <p>1.Wprowadzając parkometry nie zlikwidujemy Państwo problemu z parkowaniem na naszym osiedlu, bo parkometry działają tylko w dni powszednie w godzinach 8:00-18:00, kiedy znaczna część mieszkańców jedzie swoimi autami do pracy. Największy problem dotyczy parkowania w godzinach wieczornych.</p> <p>To wtedy mieszkańcy wracają po ciężkim dniu z pracy i zamiast podjechać pod dom i udać się na spoczynek krążą po osiedlu szukając miejsca do zaparkowania. Coraz częściej jest to kilka okrążeń (czasami trwa to nawet 45 minut!). Mam wrażenie, że decydeni zamiast zadbać o dobro mieszkańców chyba mają nadzieję zarabiać na mandatach – bo ludzie i tak będą zmuszeni stawić gdzieś samochód. Nie zawieszę w miejscach wg planów do tego wyznaczonych.</p> <p>Jak były prowadzone badania, skoro wg moich codziennych obserwacji w ciągu ostatniej dekady zaparkowane na osiedlu nie tylko w dni powszednie w godzinach pracy ale przede wszystkim w godzinach wieczornych granicy z cudem? Mam wrażenie, że osoby które prowadziły badania robily to dlugie weekendy majowe lub w wakacje i to kilka lat temu i że nie chodzi tu wcale o dobro mieszkańców dzielnicy tylko o budżet stolicy.</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 nieurządzający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>1. Miejsca postojowe na ul. Moldawskiej są usytuowane na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania z ul. S. Baleya i w związku z tym możliwość parkowania w tym miejscu musi zostać ograniczona, dokonano powtórných pomiarów odległości miejsc postojowych od skrzyżowania i skorygowano pierwotne rozwiązanie aby zwiększyć liczbę miejsc postojowych.</p> <p>2. Uwzględniono - skrócono zatokę do 4.5 m oraz wprowadzono "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>3. Na wskazanym odcinku ul. Baleya nie ma możliwości wyznaczenia parkowania skośnego z zachowaniem wymaganej przepisami drogi manewrowej (5,0m) dla parkowania prostopadłego jakie odbywa się w zatoce po drugiej stronie ulicy. Sposób parkowania w zatoce nie będzie określony znakami.</p> <p>4. Na wskazanym odcinku ul. Baleya nie ma możliwości wyznaczenia parkowania skośnego (długość miejsc postojowych 5,0 m) lub prostopadłego (długość miejsc postojowych min. 4,5 m) z zachowaniem minimalnej szerokości jezdni dla ruchu dwukierunkowego tj. 4,5 m. Sposób parkowania w zatoce nie będzie określony znakami.</p> <p>5. Nie ma wystarczającej ilości miejsca na ul. Gorlickiej i Jankowskiej, aby wyznaczyć parkowanie skośne o wymiarach zgodnych z przepisami z przepisanymi wymaganymi drogami manewrowymi. Wprowadzenie parkowania skośnego wiązałoby się z koniecznością likwidacji parkowania po drugiej stronie ulicy. Sposób parkowania w zatoce nie będzie określony znakami.</p>
	<p>Zmiany które Państwo proponujecie wg mnie są nie do przyjęcia. Nie można wprowadzać strefy parkowania i jednocześnie likwidować miejsc parkingowych. Samochodów nie ubędzie. Wręcz przeciwnie. Osiedle należy do jednych z starszych w Warszawie i w związku z tym następuje tu wymiana pokoleniowa. Zmienia się struktura wiekowa mieszkańców osiedla, coraz częściej mieszkają przejmowane są po rodzicach, dziadkach, którzy nie mieli wcześniej samochodów. Młodzi ludzie na ogół dysponują przynajmniej jednym samochodem na gospodarstwo domowe. Takie teraz są czasy i powinniście to Państwo rozumieć. Ponadto spora mieszkań jest wynajmowanych osobom spoza Warszawy, które przyjechały do stolicy do pracy. Osoby te nie są zameldowane i pewnie nigdy się nie zameldują na osiedlu ale swój samochód będą i tak tu parkować, zwłaszcza po pracy – więc będą zajmować miejsca parkingowe dla osób zameldowanych na osiedlu. Czy tak trudno to zrozumieć? A przez lata, na dynamicznie przysrost ilości samochodów jedną odpowiedzialną miastą jest coraz częściej zabieranie kolejnych miejsc parkingowych bez żadnego sensownego uzasadnienia, stawianie kolejnych słupków i trawniczek zamiast dostosowywania okolicy do zmieniających się warunków i czasów poprzez tworzenie i zapewnienie każdemu mieszkańcowi dostępu do miejsca parkingowego.</p> <p>Opisałam tylko okolicę, w której na ogół parkuję ale jak napisałam „na ogół”. Często samochód zostawiam w zasadzie gdzie popadnie – Gorlicka, Okińskiego, Jankowska, a nawet Sąchocka, zabierając miejsca parkingowe dla mieszkańców tychże ulic. Parkowanie w obecnych czasach przypominam mi „walkę o ogień” lub zabawę „kto pierwszy ten lepszy”.</p> <p>Tak więc stawiam stanowczo WETO pomysłowi likwidacji miejsc parkingowych i nie jestem w tym odosobniona bo jest to problem większości mieszkańców, wracających do domu w godzinach wieczornych.</p> <p>Jak pozyskali Państwo dane o parkujących samochodach w godzinach 20:00-6:00? I kto z Państwa wymyślił, że część osób urządza sobie tutaj Parking „PARKUJ I JEDZ”? Z moich obserwacji – a to był Państwa główny argument, takich samochodów jest bardzo mało o ile rzeczywiście takie są. Jak pisałam wyżej, sporo osób mieszkających tutaj jest spoza Warszawy i to ich samochody stoją na miejscach parkingowych.</p> <p>Mam wrażenie, że cały ten przedstawiony przez Państwa plan wprowadzenia parkometrów nie ma na celu ułatwienia życia mieszkańcom osiedla ale zarobienie kasy na parkometrach i mandatach za złe parkowanie. Dotyczy to również parkowania poza strefą, kiedy może okazać się, że w obrębie moich ulic nie znajdę miejsca i będę musiała np. zaparkować poza obszarem mojej „opłaconej” strefy.</p>	<p>6. Projekt zakłada wyznaczenie maksymalnej ilości miejsc postojowych możliwych do wyznaczenia zgodnie z obowiązującymi przepisami w granicach pasów drogowych dróg publicznych bez zmiany ich geometrii. Cały rejon zostanie objęty strefą B-39 "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem - dzięki czemu uda się dopuścić postój maksymalnej możliwej liczby aut.</p> <p>Pomiary były wykonywane w sierpniu oraz we wrześniu przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni w tygodniu. Na ul. Baleya zapalenie przez zdecydowaną część nocy przekracza 90%, co koresponduje z opinią mieszkańca, że nocą wolnych było zaledwie kilka miejsc. Mieszkaniec wymieni również ulicę Gorlicką i Jankowską, na których zapalenie w nocy przekracza 100%. Średnie zapalenie po godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrażenie załapania zapalenia w godzinach nocnych.</p>
	<p>W związku z tym mam kilka pytań do Państwa.</p> <p>Ile z tych 344 samochodów według prowadzonych przez Państwa miesięcznych obserwacji należy do mieszkańców, a ile do osób przyjezdnych, ponieważ mogę zapewnić, w godzinach 19:00 – 06:00 sytuacja w okolicy nie ulega poprawie i zaparkowanie samochodu poza incydentalnymi przypadkami jest praktycznie nierealne?</p> <p>Proszę podać rozwiązanie problemu dla około 100 kierowców, którzy po wprowadzeniu SPPN stracą możliwość zaparkowania swojego auta. Zaznaczam, że dotyczy to tylko w/w obszaru, relatywnie niewielkiego, gdzie podobne problemy dotyczyć będą także pozostałych części naszej dzielnicy. Uzasadniając, proszę odnieść się do tezy, którą próbują Państwo nam „sprzedać” za wszelką cenę, że wprowadzenie SPPN przede wszystkim ma na celu ułatwić mieszkańcom dzielnicy parkowanie samochodów blisko miejsca swojego zamieszkania.</p> <p>Mówicie Państwo, że wprowadzenie SPPN nie ma na celu zarabiania na mieszkańcach dzielnicy. Dodatkowe dochody z tytułu mandatów za parkowanie samochodu w niedozwolonym miejscu zdarzają się już teraz. Wynika to czasami z desperacji ludzi, którzy gdzieś swoje auto muszą zaparkować. Czy uważają Państwo, że po wprowadzeniu SPPN sytuacja się poprawi? Jeśli tak proszę to uzasadnić.</p> <p>W swojej prezentacji pokazują Państwo średnią zajętość miejsc parkingowych dla poszczególnych obszarów. Czy są w stanie Państwo podać jakimi kryteriami się posługiwali wyciszając te procentowe dane. Czy odnoszą się one do przygotowanych planów czy obecnej sytuacji. Skąd wyczyli Państwo tyle miejsc parkingowych dla ulic z mojej okolicy (Baleya, Jankowska, Moldawska, Gorlicka). Dlaczego podają państwo dane uśrednione, kiedy dni robocze oraz dni weekendowe różnią się od siebie znacząco. Zaburza to dość wyraźnie rzeczywistość. Zaznaczę, że pokazana procentowość nijak się ma do stanu faktycznego.</p> <p>Aby jednak pomóc Państwu rozwiązać ten problem mam kilka propozycji:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. jeśli chcecie wprowadzić parkometry to je wprowadźcie ale bez innych zmian (bez zabierania miejsc parkingowych a wręcz przeciwnie – stwórzcie dodatkowe miejsca parkingowe, gdzie tylko się da.</li> <li>2. namalujcie pasy na parkingach aby ludzi wiedzieli pod jakim kątem i jak mają parkować aby nie było samochodów stojących na 2 miejscach i żeby na miejscach parkingowych zmieściło się jak najwięcej samochodów,</li> <li>3. zostawcie na ulicach parkowanie równoległe przy krawężniku – jeśli obawiacie wypadków – wprowadźcie dodatkowe „zwalnicze” na jezdni.</li> <li>4. można też stworzyć kolejne miejsca parkingowe między blokami przy ulicy Baleya, a także ogólnodostępne parkingi dla wszystkich np. od strony ul. Ractawickiej czy Bohdanowicza/rog Sąchockiej.</li> <li>5. I jeszcze jedna uwaga - wprowadźcie zakaz parkowania tyłem do chodnika – aby smród z rur wydechowych nie leciał na spacerujące mamy z dziećmi ani mieszkańcom do domów.</li> </ol> <p>Poniżej zdjęcia wraz z opisami – zdjęcia zrobione w sobotę (zaznaczam w SOBOTE, czego chyba nie trzeba tłumaczyć – prawie wszystkie możliwe miejsca do parkowania zajęte) między godziną 21:40-22:17 w dniu 7.11.2020 r.</p> <p>* Załączniki 54 - 78</p>	jw.
149	<p>Urząd miasta chce zlikwidować nieduży, brukowany parking przy kamienicy na ulicy Nowowiejskiej 28 na Ochocie. Niedawno zapłaciłam za możliwość parkowanie w okolicy mojego miejsca zamieszkania. Ubiegłego roku miałam możliwość parkowania na 8 wyznaczonych miejscach w okolicy, obecnie tylko na 4. Jeśli jeszcze nie sie nam odebrać ten nieduży parking to nie bedziemy sie mogli wszyscy zaparkować jak w roku ubiegłym. Nie rozumiem dlaczego ten parking ma byc zlikwidowany, komu on przeszkadza? Samochodów w kamienicy jest stosunkowo niedużo i ludzie maja tylko jeden. Zabranie 4 miejsc i tego parkingu stworzyloby sytuacje niezwykle trudna dla nas, bo miasto parkingu zbiorowego na Ochocie nam nie proponuje, nie mowiac juz o garazach.</p>	<p>Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postoiu pojazdów jest kluczowy dla mieszkańców, proponowane jest objęcie parkingu znakiem "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>

<p>Zapoznałem się z planem zmian dla rejonu nr 1 na Ochocie. (pl Narutowicza, Niemcewicz). Według badań przeprowadzonych przez gminę, zajętość miejsc parkingowych w ciągu tygodnia wynosi np na Niemcewicza ponad 100%. W dodatku większość stanowią osoby spoza grona mieszkańców. Na Grójeckiej od pl Narutowicza do pl Zawiszy znajduje się około 6 restauracji, co nie pomaga w parkowaniu, bo miejsca zajęte są przez osoby odwiedzające te lokale. Ludzie na Niemcewicz parkują na chodniku w drugim rzędzie, bo nie mają gdzie. Sama czasem jeżdżę 20 minut w poszukiwaniu miejsca, chociaż jestem mieszkańcem i mam abonament.</p> <p>Osiągnięcie kolejnych chodników i usunięcie miejsc parkingowych zaowocuje tym, że w tygodniu zaparkowanie już zupełnie będzie graniczyło z cudem.</p> <p>Liczyłam na to, że zmiany zostaną zrobione tak, by zapewnić mieszkańcom większy dostęp do miejsc parkingowych. Jestem zdecydowanie przeciwna osłupkowaniu chodnika na Niemcewicz od Grójeckiej do Raszyńskiej, oraz usunięciu na tym odcinku miejsc parkingowych.</p> <p>Jestem również przeciwna usunięciu 2 miejsc parkingowych z drugiej strony Grójeckiej ma skrzyżowaniu z Niemcewicza. Miejsca są dość oddalone od przejścia dla pieszych i nie stanowią zagrożenia. Dokładnie to samo dotyczy usunięcia jednego miejsca parkingowego wzdłuż Niemcewicza zaraz przy świetłach z Grójecką.</p> <p>Zasadniczo byłabym za usunięciem również części słupków przy ul. Grójeckiej od pl. Narutowicza do Niemcewicza po stronie numerów nieparzystych. Tu znajduje się 9 miejsc parkingowych na 4 kamienice o 4-5 piętrach. Jakim cudem ta ilość ma wystarczyć na średnio 80-100 lokali mieszkańców, którzy zamieszkują te kamienice? Można dodać co najmniej 2-3 miejsca za miejscami parkingowymi a przed pasami.</p> <p>Zdecydowanie jestem przeciwna również zmniejszeniu ilości parkometrów w abonamencie. Skoro miejsc parkingowych będzie jeszcze mniej, powinno ich być nawet więcej a nie mniej.</p> <p>Zupełnie nie rozumiem tego. Miałoby to sens tylko przy zakazie parkowania w tym rejonie dla osób spoza grona mieszkańców.</p>	<p>Nie jest możliwe wyznaczenie miejsc postojowych na ul. Niemcewicz w miejscach, w których projekt zakłada ustawienie słupków. Podobna sytuacja jest w przypadku opisywanego miejsca na ul. Grójeckiej przy skrzyżowaniu z ul. Niemcewicz. Projekt nie zakłada umieszczenia dodatkowych słupków na ul. Grójeckiej na odcinku od pl. Narutowicza do ul. Niemcewicz. Zgodnie z przepisami zabrania się parkowania na przejściu dla pieszych i w odległości 10 m od niego. Z tego względu nie jest możliwe wyznaczenie miejsc postojowych we wskazanej lokalizacji na ul. Grójeckiej.</p> <p>ZDM przedstawił 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 została podzielona na kilka takich obszarów.</p>
<p>Proszę o uwzględnienie moich uwag dotyczących nowych stref płatnego parkowania.</p> <p>- Szczegółowe uwagi znajdują się poniżej i dotyczą strefy 1.</p> <p>- Uwaga ogólna: nie rozumiem po co przy rozszerzaniu strefy płatnego parkowania wprowadzane są jakiegokolwiek inne zmiany. W strefie 1 jest ogromny tłok na parkingach a Państwo chce jeszcze tych miejsc ująć i w zamian ustawić jakieś donice. Po co? Jaki to ma sens? Tylko utrudnicie Państwo życie osobom mieszkającym w tej okolicy – w tym mi.</p> <p>Uwagi szczegółowe:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Rejon Ulic: Akademicka, Uniwersytecka, Mochneckiego, Przemysłowego z przyległymi uliczkami - strefa tempo 30. Uzasadnienie: Przy tak wąskich uliczkach, ruchu rowerowym i pieszym, prędkość 50 km/h wydaje się zbyt duża. Ponadto często zdarza się omijanie np. ulicą Akademicką światła na Grójeckiej do skrzyżowania z Filtrówą, wówczas prędkość pojazdów bywa jeszcze większa co stanowi realne zagrożenie dla pieszych.</li><li>2. Arkusz 15 - Ulica Uniwersytecka strona Płd-Zach (od strony akademika) - zalegalizowanie parkowania skośnego poprzez ustawienie odpowiedniego znaku. Uzasadnienie: Jak wykazało doświadczenie z paru lat, dużo bardziej istotne jest udostępnienie większej ilości miejsc parkingowych, niż zapewnienie przejeźdźności ulicy w obu kierunkach. Nie jest to ulica przelotowa, a lokalna, ślepa, w dodatku w jej końcowym odcinku też nie możliwe jest mijanie się samochodów.</li><li>3. Arkusz 15 - Skrzyżowanie Akademickiej z Uniwersytecką, od strony kamienicy Akademicka 3: Ul. Uniwersytecka, dawny postój taksówek - zamiast likwidować miejsce parkingowe (sic!) należy DODAC jeszcze jedno. Uzasadnienie: z pomiarów wynika, że po dodaniu miejsca parkingowego za drzewem w kierunku Akademickiej, będzie zachowany wymagany przepisami dystans 10m od skrzyżowania. Znak "P" stoi teraz z niewiadomym przyczyn ZA DALEKO od skrzyżowania.</li><li>4. Arkusz 15 - Skrzyżowanie Akademickiej z Uniwersytecką, od strony Akademika (Klinika Promed) - nie należy usuwać miejsc parkingowych przy samym skrzyżowaniu. Uzasadnienie: Na odcinku od Uniwersyteckiej do Grójeckiej, Akademicka jest ulicą jednokierunkową, co oznacza, że samochody parkujące na Akademickiej przy samym skrzyżowaniu z Uniwersytecką NIE ZASLANIAJĄ widoku jakimkolwiek poruszającym się zgodnie z przepisami samochodom.</li><li>5. Arkusz 9 - Skrzyżowanie Akademickiej z Uniwersytecką, od strony kamienicy Akademicka 3 - nie należy usuwać ostatnich miejsc parkingowych pomiędzy drzewami w kierunku Uniwersyteckiej. Są one zgodne z przepisami o odległości od skrzyżowania.</li><li>6. Arkusz 15 - ul. Mochneckiego na wysokości ul. Pługa: nie należy usuwać miejsc parkingowych. Uzasadnienie: samochody zaparkowane prawidłowo nie utrudniają przejazdu i skrzyżowania z Pługą w Mochneckiego.</li><li>7. Ponadto w przypadku wprowadzenia strefy tempo 30 należy tam gdzie to możliwe, dodać miejsca parkingowe zgodnie z przepisem o zakazie parkowania 5 m od skrzyżowania (a nie 10 m).</li></ol>	<p>Zmiany związane z wprowadzeniem SPPN mają na celu uporządkowanie parkowania i eliminację postojów z miejsc niezgodnych z przepisami.</p> <p>Ad 1. Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.</p> <p>Ad 2. Wskazane ulice są już objęte strefą Tempo30.</p> <p>Ad 3, 4, 5, 6, 9. Definicja skrzyżowania nie określa jednoznacznie sposobu ustalenia jego granic. Dokładna lokalizacja miejsc postojowych zostanie określona na etapie dalszego projektowania i uzgodnień, z zachowaniem 10 m od skrzyżowania.</p> <p>Ad 7. Parkowanie jest zabronione w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania również w strefie Tempo 30. Wskazane ulice są już objęte taką strefą.</p> <p>Ad 8. W ramach przedkładanej dokumentacji likwidowane są tylko miejsca na których postój odbywał się niezgodnie z obowiązującymi przepisami i w sposób zagrażający bezpieczeństwu ruchu.</p>
<p>8. Podczas dokonywania analizy istniejącego stanu należy brać pod uwagę jedynie prawidłowo parkujące samochody. Do wyeliminowania nieprawidłowo zaparkowanych samochodów są odpowiednie służby i należy wystrzec się prób pozbycia się zle zaparkowanych samochodów poprzez zmianę obszaru parkowania dla samochodów prawidłowo parkujących.</p> <p>9. W przypadku skrzyżowania z zaokrąglonymi narożnikami ulic, odległość od skrzyżowania liczy się od linii prostej wyznaczonej przez krawędź jezdni jeszcze przed wystąpieniem łuku. Czyli jako przykład można podać skrzyżowanie Akademickiej z Uniwersytecką, gdzie rysowane na jezdni są linie zatrzymania (skrzyżowanie równorzędne). To one stanowią krawędź jezdni i do nich należy liczyć odległości.</p>	<p>iw.</p>
<p>W imieniu Spółdzielni Budowlano-Mieszaniowej Mochneckiego 17 wyrażam stanowczy sprzeciw wobec planowanych zmian w strefie płatnego parkowania na Starej Ochocie, zwłaszcza w bezpośrednich okolicach ulic Mochneckiego, Uniwersyteckiej, Mianowskiego i innych po płd. - wsch. stronie pl. Narutowicza.</p> <p>Już wprowadzenie obecnie istniejącej strefy spowodowało znaczące i uciążliwe zmniejszenie liczby miejsc parkingowych. Obecnie proponowane zmiany idą jeszcze dalej i są niedopuszczalne dla mieszkańców okolicy. Spodowują one znaczące pogorszenie warunków życia większości z nas. Przeprowadzone i przywoływane przez Państwa badania wykazują zapewnienie obecnych okolicznych miejsc przekraczające 100%. To wyniki jasno mówiące o tym, że zmniejszenie liczby miejsc parkingowych bez zapewnienia rozsądnej alternatywy PRZED zmianami jest działaniem na szkodę większości mieszkańców.</p> <p>Prosimy o opracowanie rzetelnej i realnej alternatywy parkingowej dla mieszkańców, zanim wprowadzone zostaną tak daleko idące zmiany. Wymaga tego elementarne poszanowanie dla mieszkańców Warszawy.</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.</p> <p>Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p>
<p>Jestem właścicielem mieszkania na Ochocie, zameldowany czasowo. Posiadam gospodarstwo rolne poza Warszawą, placę KRUS. Zgodnie z ustawą nie płacę podatku dochodowego jako rolnik. Nie spełniam tym samym jednego z warunków potrzebnych do uzyskania abonamentu parkingowego dla mieszkańców. Jak będzie to rozwiązane? Pragnę nadmienić że w rozmowach z sąsiadami większość jest przeciwna rozszerzeniu SPPN na Ochocie.</p>	<p>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 PIT za ubiegły rok.</p>
<p>Dzień dobry mam pytanie czy na ulicy Skorochód Majewskiego od strony ulicy Korotyńskiego planowane jest parkowanie wzdłuż ulicy a nie jak obecnie po skosie?</p> <p>Jesli wprowadzi się tutaj parkowanie wzdłuż ulicy to wiele samochodów się nie pomieści i będzie ogromny problem. 100% samochodów to parkujących to samochody mieszkańców więc proszę uwzględnić moją opinię bo jak nastąpi zmiana na niekorzyść to będziemy naprawdę wkurzeni.</p> <p>Tak naprawdę to strefa płatnego parkowania nie jest tu potrzebna i nie wiem kto wpadł na taki "genialny" pomysł.</p>	<p>Na ulicy Skorochód-Majewskiego projekt zakłada wyznaczenie parkowania równoległego na całej długości ulicy, w tym w rejonie skrzyżowania z ul. Korotyńskiego. Nie ma wystarczającej przestrzeni, aby zgodnie z przepisami wyznaczyć w tej lokalizacji miejsca postojowe skośne z zachowaniem drogi manewrowej. Wyznaczenie parkowania skośnego spowodowałoby konieczność likwidacji miejsc postojowych po drugiej stronie ulicy, co skutkowałoby zmniejszeniem liczby miejsc postojowych.</p>

155	<p>Jestem mieszkańcem Ochoty z ulicy Mochackiego. Dowiedziałam się, że zamierza Państwo zmniejszyć i tak już za małą liczbę miejsc parkingowych w mojej okolicy. Jak wynika z Waszych badań, akurat ta okolica jest średnio zapelniona dobrze ponad 100%. Znalazienie miejsca wieczorem do zaparkowania samochodu, graniczy z cudem. Nie raz byłam zmuszona parkować bardzo daleko od domu, gdzie jeszcze nie było miejsc objętych płatnym parkowaniem. Mieszkam tu od ponad 60 lat i co pewien czas widzę w mojej okolicy tylko działania na niekorzyść mieszkańców między innymi mających samochody. Na przykład: postawiono barierki przy drzewach, ok rozumiem to, ale można je było ustawić pod skosem a nie prostopadle do ulicy. Tym sposobem zlikwidowano pomiędzy drzewami, automatycznie na całej długości ulicy Mochackiego i okolicznych ulic, wiele miejsc parkingowych. Bardzo proszę w imieniu swoim i sąsiadów o ponowne przemyślenie tej decyzji i nie zmniejszanie nam ilości miejsc parkingowych.</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>
156	<p>SPPN Rejon 5, <a href="https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/10/Ochota-SPPN-REJON-05.pdf">https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/10/Ochota-SPPN-REJON-05.pdf</a>: Pragnę Państwu zwrócić uwagę na następujące "zalety". Po pierwsze w miejscach gdzie jest mało miejsc postojowych wahania procentowe ZAWSZE będą duże więc przy analizie nie warto ich brać pod uwagę lub trzeba łączyć z przyległymi miejscami i dopiero wtedy liczyć procenty (a w zasadzie najpierw liczby a potem liczyć procenty!). Są miejsca gdzie jest dużo miejsc parkingowych a średnie zapewnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN jest znacznie mniejsze np. Trojdena... Wyjaśnieniem jest okolica basenu, szpitala i innych. Tam faktycznie SPPN może odnieść swój pozytywny skutek skłaniając potencjalnie do skorzystania z oferty parkingu basenu/szpitala (tylko skoro cena będzie ta sama lub wyższa to po co??) lub większą rotację. Zatem warto podjąć działania aby tamte parkingi były używane. Na ulicach takich jak Gorlicka, Jankowska, Bohdanowicza i wiele innych zmiany obłożenia są niewielkie w okolicach 100% i jakiegokolwiek ograniczenie liczby miejsc parkingowych spowoduje "przerzucenie" się na mniej oblegane. Warto to wziąć pod uwagę. Zasymluować co się stanie. Inne uwagi: Moje doświadczenia dotyczą miejsc parkingowych przy ul. Trojdena i okolicznych z poprzednich lat: - w miesiącach październik-maj jest sporo przyjezdnych (pewnie studenci) parkujących całą dobę, wyjeżdżają na weekendy, dłuższe przerwy; w wakacje czerwiec-wrzesień jest mniej i warto wziąć to pod uwagę interpretując pomiary przeprowadzone w miesiącach sierpień-wrzesień; - teraz w ciągu tygodnia, późnym wieczorem zajętych jest "na oko" z 80% miejsc, 57% to jest optymistyczny wynik w weekend. - w tygodniu rano i późnym popołudniem spore jest obłożenie związana z basenem/szpitałem, czasem w soboty jak są zawody, wtedy parkowanie jest gehenna - są samochody które parkują "stałe" np. teraz od kilku miesięcy są dwa czerwone pickupy, ale są też inne korzystające z darmowego parkingu w pobliżu centrum lub Okęcia Moim zdaniem aby zapewnić komfort funkcjonowania mieszkańców należy zobowiązać duże spółdzielnie mieszkaniowe (w rejonie 5 jest to m.in. WSM Rakowiec) aby zapewniła wyłączność korzystania z ulic wewnętrznych dla mieszkańców. Inaczej te ulice wewnętrzne będą wykorzystywane do unikania opłat parkingowych i stratę dla miasta, a dla mnie stratę "pewnego" miejsca do parkowania. Z pewnością tak się stanie w okolicy ulicy Trojdena/Sanocka. Na koniec powiem że nie jestem przeciwny SPPN aczkolwiek uważam że za poszerzeniem strefy powinny iść wcześniej konkretne, mierzalne działania: - poprawiające infrastrukturę rowerową, komunikację zbiorową między dzielnicami - budowanie parkingów wielopoziomowych na osiedlach (dla mieszkańców) i na obrzeżu strefy (dla przyjezdnych) - ułatwienia dla rodzin z dziećmi posiadających pojazdy Bez tego typu działań zawsze ktoś będzie miał ciężko na granicy strefy, sporo mieszkańców będzie wybierało samochód. Ostatni punkt jest w moim czysto egotystycznym interesie. Mam świadomość że niektóre z tych punktów nie są gestii ZDM jednocześnie wpływają faktycznie na wybory mieszkańców i przyjezdnych co do sposobu komunikacji w mieście.</p>	<p>Tereny spółdzielni mieszkaniowych leżą poza pasem drogi publicznej i w związku z tym nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Określenie zasad parkowania oraz organizacji ruchu na terenach wewnętrznych leży w gestii zarządców tych terenów.</p>
157	<p>Mieszkam w pobliżu skrzyżowania Grójeckiej i Niemcewicza. Rejon 1. Mieszkańcy, w tym ja, mają ogromną, coraz większą trudność w znalezieniu miejsca parkingowego. Popieram przyznanie stref zamiast konkretnych parkometrów. Jeśli będzie można zaparkować w całej strefie, wówczas znalezienie miejsca powinno być prostsze. Uważam jednak z własnego doświadczenia, że miejsca parkingowe tam gdzie mamy ponad 100% zajętości powinny być objęte strefą parkowania tylko i wyłącznie dla mieszkańców. Mowa np o ul. Niemcewicza od Raszyńskiej do Grójeckiej, ul. Tarczyńska, 9 miejsc parkingowych na Grójeckiej między pl. Narutowicza, a Niemcewicza. (mowa o akurat mnie najbardziej interesujących miejscach). Nie uważam, by umożliwienie tam postoju za darmo na godzinę dla ekipy remontowej czy weterynarza o czym była mowa w prezentacji, było dobrym pomysłem. Obawiam się że będzie to mocno nadużywane i nagle się okaże, że na uprzywilejowanych miejscach mamy 2 samochody dostawcze, 2 ekipy remontowe, 2 lekarzy i Bóg wie co jeszcze. Ponad to sprawdzanie czy samochód stoi godzinę, dwie czy 5 będzie w praktyce utrudnione. Finalnie mieszkańcy nadal nie będą mieli gdzie parkować. Mam też mieszane uczucia co do słupków na Niemcewicza między Raszyńską a Grójecką. Ich brak umożliwi mieszkańcom parkowanie z drugiej strony miejsc parkingowych na chodniku. Tam naprawdę nie ma gdzie parkować a piesi mają wystarczającą ilość miejsca.</p>	<p>Zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem jest proponowane wyłączenie 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 nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy). Nie jest możliwe wyznaczenie miejsc postojowych na ul. Niemcewicza w rejonie skrzyżowania z ul. Tarczyńską. Parkujące pojazdy w drugim rzędzie, na chodniku parkują niezgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym i nie ma możliwości zalegalizowania takiego parkowania.</p>
158	<p>Chciałbym sprzeciwić się wprowadzaniu obszarowego abonamentu mieszkańca na Ochocie. Taki abonament uderzy w mieszkańców mieszkających w blokach zabudowy mieszanej oraz zachęci do załatwiania wszystkich spraw samochodem (brak argumentu fiskalnego faworyzuje samochód zamiast roweru czy transportu publicznego), co jest sprzeczne z warszawską polityką mobilności, która nakazuje ograniczanie ruchu samochodowego w obszarze dzielnic centralnych (a Ochota niewątpliwie jest taką dzielnicą). Ponadto poprzez wprowadzenie tak dużego obszaru jak mówięm - mieszkańcy będą zachęcani do załatwiania wszystkich spraw samochodem (bo jak nie muszą płacić, to wybiorę egzystujący samochód, zakasłat roweru), a co za tym idzie miejsca parkingowe przy punktach usługowych będą pozbawione rotacji (bo jak nie płacę to nie muszę się przeparkować), zatem mieszkańcy z okolicy będą zmuszeni szukać miejsc parkingowych dalej (co znowu generuje dodatkowy ruch samochodów). W związku z powyższym uprzejmie proszę, aby zmniejszyli Państwo zakres abonamentu, jeśli nie do pierwotnego, to przynajmniej do max 3 przecznic od miejsca zamieszkania.</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. Taka propozycja wynika m.in. z powtarzających się uwag mieszkańców dotyczących zasięgu abonamentu.</p>
159	<p>Proszę o powtórne przeanalizowanie ilości miejsc. Po dokładnym przeanalizowaniu tych wartości zdecydowanie stwierdzam, że nie powinni Państwo zmniejszać ilości miejsc. W tym rejonie (nieodprecyzowany rejon - aut.) wieczorem znalezienie miejsca parkingowego graniczy z cudem. Widzę, że ograniczenie ilości miejsc planują Państwo w kilku obszarach. Zmiana układu z obecnego na wzdłuż ulicy spowoduje bardzo duże utrudnienia dla mieszkańców. Proszę o powtórne przeanalizowanie planu pod tym kątem.</p>	<p>Nie przewiduję 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>
160	<p>Z tego co zrozumiałam z informacji o abonamencie tylko osoby zameldowane, posiadające samochód i rozliczające się w Warszawie mogą wykupić abonament. A co z osobami, które nie mają możliwości meldunku w Warszawie, a płacą czynsz, rozliczają się z podatków od wielu lat w stolicy i korzystają z samochodu? Dlaczego takie osoby nie mają prawa wykupić abonamentu za 30 zł? Chciałabym zgłosić rozważenie takiej opcji i nie karać brakiem możliwości wykupienia abonamentu osób, które uczciwie pracują, rozliczają się i płacą rachunki.</p>	<p>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.</p>

161	<p>Szanowni Państwo, wkrótce rozpocznie się rozszerzanie strefy płatnego parkowania na Ochocie, czemu tylko należy przyklasnąć, gdyż tuż przed SPP wiele osób parkowało swe samochody i przesiadało się do transportu miejskiego a dla mieszkańców nie było miejsca. Niestety w planach jest zmiana dotychczasowego parkowania z ukośnego na równoległe. Tym samym planujący chcą popełnić ten sam błąd, który popełnili kilka lat temu w obrębie ulic: Wawelska-pl.Narutowicza-Filtrowa-Krzyckiego. Po pewnym czasie władze i tak musiały się wycofać ze swojej decyzji albo przemaslowując nowe znaki poziome, albo pozwalając na ich nieprzeustrzeżenie.</p> <p>Muszę dodać, że nie jestem fanatycznym zwolennikiem tego, że każdy ma prawo parkować pod swoim oknem. Zrozumiałe jest, że w prawie-centrum często trzeba zaparkować dalej. Jednak Ochota jest najgęściej zaludnioną dzielnicą Warszawy (co łatwo sprawdzić) i często wolnego miejsca parkingowego nie ma w promieniu kilku kilometrów. Uszczuplenie dotychczasowej liczby miejsc parkingowych, przy jednoczesnym niebudowaniu parkingów podziemnych (miał taki byc pl. Narutowicza) będzie skutkowało zwiększeniem ruchu pojazdów poszukujących choćby jednego wolnego miejsca.</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.</p>
162	<p>Dzień dobry, czy rozważacie Państwo również objęcie projektem sppn ulicy Instalatorów i Równoległej? Są to przyległe ulice do Rakowca i Szczęśliwic, więc pominięcie ich w całym projekcie może spowodować przeniesienie parkujących aut właśnie tam, a problem z parkowaniem i tak jest ogromny (brak miejsc z powodu bliskości pkp rakowiec i zakładów produkcyjnych, samochody parkowane niezgodnie z przepisami, blokowanie chodnika, ograniczanie widoczności, wieloetapowe inwestycje deweloperów, a zajęcie się chodnikiem / miejscami parkingowymi dopiero po zakończonym ostatecznym etapie).</p> <p>Ponadto jest jeszcze ulica szybka, której połowa leży w terenie Ochoty, a druga połowa na terenie Włoch, co jest kolejnym argumentem, żeby ten fragment włoch włączyć do całego projektu.</p>	<p>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.</p>
163	<p>Czy w ramach wprowadzenia SPPN na Ochocie w obszarze 5 zostanie również uregulowana kwestia parkingów „zarządzanych społecznie” w prostokątne ulic Pawńskiego, Korotyńskiego, Pruszkowska, Moldawska? W tym obszarze między blokami znajduje się kilka parkingów ogrodzonych starymi, prowizorycznymi ogrodzeniami, dostęp do bram tych parkingów mają tylko nieliczni mieszkańcy, administracja WSM Rakowiec przykryka na to oko, a część samozwańczych nadzorców parkingów pobiera nielegalne opłaty za parkowanie i ustala regulaminy parkowania we własnym zakresie bez konsultacji z innymi mieszkańcami. Stan tych parkingów pozostawia wiele do życzenia (nierówna nawierzchnia, niezadbana zieleń w pobliżu, błędnie namalowane linie wyznaczające miejsca parkingowe). Do kogo należy ten teren i kto odpowiada za jego zarządzanie? Czy po wprowadzeniu SPPN te zaniedbane parkingi zostaną w jakiś sposób uporządkowane i nadzorowane przez ZDM np. poprzez wprowadzenie stref dla mieszkańców ze znakami B-35?</p>	<p>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. Zasady parkowania na pozostałych takich terenach ustala zarządca terenu.</p>
164	<p>Jeśli mogłabym jako 100%owa mieszkanka Ochoty (oczywiście rozliczająca się w Warszawie) wypowiedzieć się na temat strefy płatnego parkowania to chętnie doruczę swoje kilka groszy.</p> <p>- po pierwsze 150 metrów od parkomatów to stanowczo za mało. Np moja mama od katki do najbliższej ulicy musi przejść przez podwórkę więc już 50 metrów "w płycy"</p> <p>myślę, że ta odległość powinna zostać wydłużona do 300m.</p> <p>- druga myśl jaka się nasuwa to drogi wewnętrzne, które nie będą objęte tą strefą (i całe szczęście) i już wyobrażam sobie wszystkich okolicznych kierowców wjeżdżających na moje podwórkę bo oni tylko na chwilę do weterynarza, do fryzjera czy sklepu ... a miejsce nam - mieszkańcom zajmują. -trzecia... 1200 zł za drugi samochód? to połowa wynagrodzenia. Mam z mężem (4 osobowa rodzina) dwa samochody. Co jeśli tym drugim nie znajdę miejsca na podwórku? bankrutuje na opłatach i proszę mi nie mówić, że 1200 zł to niedużo bo tylko 100zł miesięcznie, dla nas to jest bardzo dużo. Uważam, że wszyscy mieszkańcy rozliczający się w Warszawie nie powinni ponosić kosztów związanych z płatnym parkowaniem. Przyjezdni, tzw "słoi" którzy podatki zostawiają w swoich "Pcimiach Dolnych" powinni takie opłaty uiszczać a nie my. Jestem zdecydowanie przeciwna poszerzeniu strefy.</p>	<p>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 postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>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> <p>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.</p>
165	<p>Bardzo proszę o pozostawienie miejsc do parkowania na ul. Karola Dickensa między Geodetów a Urbanistów albo zaznaczenie tego obszaru dla mieszkańców, dodatkowo wyznaczenia miejsca dla kurierów, dostawców do istniejących sklepów oraz restauracji (rys. 37). Likwidacja obejmowała by około 20 miejsc.</p> <p>1. Dodatkowo zabierane są miejscówki na ul. Architektów przy budynkach Urbanistów 1 oraz Dickensa 19 docelowo teraz na tym parkingi parkuje 30 samochodów a planowane tylko 19 miejsc, słupki wygrodzeniowe w tym miejscu są zupełnie nie konieczne.</p> <p>2. W godzinach wieczornych bardzo proszę o pozwolenie znakami parkowania wzdłuż ul. Architektów obok garaży.</p> <p>3. Bardzo proszę o wystawienie karty do parkowania na cały obszar nie tak jak jest to obecnie w odległości 150 m.</p> <p>Wprowadzenie zmian spowoduje likwidację miejsc gdzie w godzinach wieczornych bardzo ciężko jest zaparkować. Dlatego też warto zastanowić się nad znakiem dla mieszkańców. Niestety zaplanowane zmiany zakładają utratę około 60 miejsc postojowych.</p>	<p>Szerokość chodnika na ul. Dickensa nie pozwala na wyznaczenie pełnowymiarowych miejsc postojowych. Dlatego proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem, co umożliwi zachowanie parkowania - zostanie przeanalizowana możliwość wyznaczenia stanowisk dla dostaw.</p> <p>Ad 1 i 2: Przeanalizujemy możliwość pozostawiania jak największej liczby miejsc na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.</p> <p>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.</p>
166	<p>Jako mieszkaniec ulicy Korotyńskiego pragnę wyrazić swoją opinię na temat planowanych miejsc do parkowania w mojej najbliższej okolicy. Poniżej są dwie uwagi do projektowanej strefy płatnego parkowanie w rejonie nr 5, nr arkusza mapy 44.</p> <p>1. ul. Pruszkowska: jej południowa strona na odcinku od Pawińskiego do Moldawskiej, proszę nie likwidować parkowania ukośnego, w szczególności w zatoce pod pawilonem handlowym na ul. Pruszkowskiej 19/21. Te miejsca są wykorzystywane przez mieszkańców np. czterech bloków Korotyńskiego od 18 do 24. To są jedne z niewielu miejsc dostępnych dla mieszkańców tych bloków. Mimo wąskiego chodnika można w tym miejscu wyznaczyć miejsca do parkowania skośnego do ulicy. To będzie rozwiązanie oczekiwane przez mieszkańców.</p> <p>2. ul. Korotyńskiego: proszę umożliwić parkowanie skośne w zatoce parkingowej na przeciwko bloku Korotyńskiego 18, czyli po południowej stronie ulicy, od strony parku. W tym miejscu jest wyjątkowo szeroki chodnik, a więc jest wystarczająco dużo miejsca do swobodnego poruszania się dla pieszych. Parkowanie ukośne w niczym nie przeszkadza pieszym.</p> <p>Parkowanie ukośne obowiązywało w tym miejscu pierwotnie, dopiero po wyznaczeniu pasów rowerowych mieszkańcy zostali pobawieni wielu miejsc parkingowych. Proszę zwrócić uwagę, że większość rowerzystów na tym odcinku Korotyńskiego wybiera jazdę chodnikiem, a nie pasami rowerowymi. Na pasach rzadko pojawiają się rowerzyści, więc parkowanie skośne nie będzie dla nich utrudnieniem.</p> <p>Bardzo proszę o uwzględnienie moich uwag, dlatego że po likwidacji ww. miejsc, mieszkańcy czterech bloków przy ul. Korotyńskiego 18-24 będą mieli duże problemy ze znalezieniem miejsc do parkowania.</p>	<p>1. We wskazanym miejscu na ul. Pruszkowskiej nie ma wystarczającej przestrzeni aby wyznaczyć zgodnie z przepisami parkowanie skośne przy zachowaniu wymaganego chodnika o szerokości 2,0m.</p> <p>2. Obecnie we wskazanej lokalizacji wyznaczone jest parkowanie równoległe na chodniku i projekt nie przewiduje zmian w tym zakresie ponieważ nie ma wystarczającej przestrzeni aby wyznaczyć zgodnie z przepisami parkowanie skośne.</p>
167	<p>Jestem mieszkańcem Rakowca. W związku z planowanym wdrożeniem strefy płatnego parkowania na tej dzielnicy, chciałbym zapytać co z mieszkańcami (a jest ich wielu), którzy wynajmują lokale mieszkalne? Nie są tutaj zameldowani a mieszkają od wielu lat z rodziną, płacą podatki w tej dzielnicy a nie będą mogli wykupić abonamentu.</p> <p>Czy jest szansa aby na podstawie umowy wynajmu móc nabyć roczny abonament mieszkańca ?</p>	<p>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.</p>

168	<p>Jestem mieszkańcem Ochoty - obszaru 3. według podziału rozszerzenia SPPN na Ochotę. Po przeanalizowaniu planów i serii spotkań - zarówno z przedstawicielami ZDM w ramach konsultacji, jak i sąsiadami - jestem stanowczo przeciwny rozszerzeniu SPPN. W szczególności w proponowanej formie.</p> <p>Ochota jest najgęściej zaludnioną dzielnicą Warszawy, w znacznej części składającą się ze starych osiedli, które nie są przystosowane do postępującego, jak obecnie, ilości samochodów. Proponowany plan tej sytuacji pogarsza poprzez znaczącą redukcję miejsc parkingowych w głębi tych osiedli. Uliczka to przede wszystkim w mieszkaniach - już dziś mających duże problemy z parkowaniem - w szczególności w godzinach wieczornych, gdy SPPN już by nie obowiązywała (vide: uwaga 3.). Nie przewidziano też dla nas żadnej alternatywy.</p> <p>Moje pozostałe uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wątpliwa miarodajność konsultacji ze względu na brak informacji o nich oraz epidemię, która spowodowała ograniczenie ich wyłącznie do formy cyfrowej na komercyjnych platformach.</li> <li>2. Redukcja liczby miejsc parkingowych stoi w sprzeczności z planem zagospodarowania przestrzennego. (Uchwała nr LXVI/2058/2009 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 5 listopada 2009 r.w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Ochota Centrum (część obszaru III Ochockiego SPPN) (<a href="http://www.architektura.um.warszawa.pl/plany_uchwalone_ochota">http://www.architektura.um.warszawa.pl/plany_uchwalone_ochota</a>), w rozdziale 11 „Zasady kształtowania systemów komunikacji i organizacji parkowania”, § 14, ust. 2, usiłują wskazać parkingowe na poziomie, m.in.: dla budynków mieszkaniowych wielorodzinnych i pomieszczeń mieszkalnych – nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na mieszkanie.)</li> <li>3. Nie ma konieczności podniesienia w ten sposób poziomu bezpieczeństwa. Przyłączająca większość wypadków w rejonie Białobrzeka/Rokosowska ma miejsce na dużych skrzyżowaniach. W głębi osiedlowych ulic praktycznie nie występują. (<a href="http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/">http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/</a>)</li> <li>4. Wątpliwa wiarygodność pomiarów wykorzystania miejsc parkingowych – począwszy od okresu ich przeprowadzenia, przez metodologię i obszary ich prowadzenia, po całkowitą sprzeczność z codziennym doświadczeniem mieszkańców. Możliwość parkowania mogą być dodatkowo ograniczone poprzez zasięg obowiązywania abonamentu.</li> <li>5. Nieuwzględnienie w planach wpływu SPPN na podwórka i drogi niepubliczne – już obecnie zatłoczone przez zaparkowane pojazdy, np. Rokosowska 1, Rokosowska 2, Przemyska, ulica wzdłuż pierwszego szeregu zabudowy od ul. Grójeckiej).</li> <li>6. Potencjalny spadek wartości nieruchomości po wprowadzeniu SPPN – utrudnienia i koszty związane z parkowaniem po wprowadzeniu opłat i zmniejszeniu liczby dostępnych miejsc zapewne spowoduje obniżenie atrakcyjności nieruchomości w tej okolicy w oczach nabywców i kupujących. W tej sytuacji dyskusję dotyczącą szczegółowych rozwiązań na planie (np. trawnik bezpośrednio przed bramą wjazdową zakładu wulkanizatorskiego) uważam za przedwczesną.</li> </ol>	<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 nieurudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ad 1 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 świadczą o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/</a></p> <p>Ad 2 Przywoływane uchwały dotyczą zabudowy kubaturowej a nie wyznaczania miejsc ogólnodostępnych na ulicach publicznych.</p> <p>Ad 3 Parkowanie w rejonie skrzyżowań i przejść dla pieszych jest zabronione przepisami prawa.</p> <p>Ad 4 Pomiarzy 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.</p> <p>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. 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 postój na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
jw.		<p>Ad 5 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 zawiązanie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków. Trawnik został zaprojektowany w istniejącej zatłoczonej przed przejściem dla pieszych. W terenie nie ma wytyczonego zjazdu do posesji nr 8 przy ul. Rokosowskiej. Zjazd na posesję odbywa się nielegalnie w poprzek chodnika.</p>
169	<p>W sprawie organizacji ruchu na Ochocie, w imieniu mieszkańców wspólnoty mieszkaniowej na Dickensa 17 nie zgadzamy się na zmniejszenie liczby miejsc parkingowych wokół naszego bloku.</p> <p>W obecnej sytuacji bardzo ciężko jest zaparkować a po zmniejszeniu tak drastycznym sytuacja stanie się nerwna. Proponujemy żeby spróbować wykorzystanie istniejących miejsc postojowych o godzinie 21, lub 22 w dniu powszednim, a nie w sobotę lub wakacje kiedy spora część ludzi wyjeżdża.</p> <p>Z obecnych planów wynika że tylko w naszej okolicy zniknie ~50 miejsc parkingowych poniżej mapka z zaznaczonymi miejscami skasowano miejsca parkingowe: 12 miejsc na Geodetów 18 miejsc na Architektów ~10 miejsc na Dickensa pozostałe pokazałem na mapce - Załącznik 79.</p> <p>Dodatkowo ulica Architektów straci możliwość przejazdu do ulicy Urbanistów powodując że cały ruch z parkingu, garaży oraz służb oczyszczania miasta będzie skierowany w ulicę Powstańców Wielkopolskich, która biegnie wzdłuż szkoły, zwiększając Państwo w ten sposób prawdopodobieństwo potencjalnych wypadków.</p> <p>Proszę o przeanalizowanie ponowne tego obszaru, z góry dziękuję.</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 nieurudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie dalszego projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.</p>
170	<p>Razem z mężem na stałe mieszkamy i pracujemy na Ochocie przy ul. Białobrzskiej. Obszar ten jest pod nr 4, arkusz 29 planowanej strefy płatnego parkowania.</p> <p>Czy jest jakiś powód dla którego cała przeciwna strona ul. Białobrzskiej nie jest objęta płatnym parkowaniem? W załączniku (Załącznik 80) na wyzniku z obszaru zaznaczyłam że część na żółto oraz zdjęcie poglądowe ulicy (Załącznik 81).</p> <p>Jest to jedyny w okolicy tak długi obszar bez oznaczonej strefy, gdzie obłożenie samochodami jest prawie 100% 24/h. Obecnie jest duży problem ze znalezieniem miejsca postojowego, a przy planowanym założeniu może być jeszcze większy ze względu na parkowanie samochodów z dalszej okolicy korzystających z bezpłatnej opcji.</p> <p>Czy jest możliwość włączenia tego odcinka do strefy płatnej? W ostatnim półroczu został tam dobudowany drugi chodnik wzdłuż bloków.</p>	<p>Uwzględniono. Wskazany rejon poddano dodatkowym analizom, w wyniku których proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
171	<p>Na prośbę mieszkańców nieruchomości przy ulicy Dickensa 19 proszę o ponowną weryfikację proponowanych zmian w ilości miejsc parkingowych pomiędzy budynkami Urbanistów - Dickens - Geodetów.</p> <p>Zważywszy na fakt, że pomiary "należenia ruchu" były wykonywane pomiędzy 27.08 a 25.09.2020 (czyli nadal trwający okres wakacyjny, który nawet w dobie pandemii był wykorzystywany przez mieszkańców np. na pobyt na działkach), uważamy, że nie zbadano prawdziwej ilości codziennie zajmowanych miejsc postojowych na tym obszarze. Poniżej przekazuję uwagi mieszkańców. Proszę brać pod uwagę również ilość mieszkań w poszczególnych blokach. Każdy z okolicznych budynków posiada powyżej 100 lokali i w przeważającej części lokatorzy posiadają samochody.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prosimy o pozostawienie miejsc parkingowych na ulicy K.Dickensa pomiędzy ulicą Geodetów i Urbanistów. Dodatkowo wyznaczeniu miejsc dla kurierów, dostawców, służb miejskich (np. obsługa ulicy, wywóz odpadów). Redukcja pozabawi mieszkańców ok. 20 miejsc postojowych (widoczne na rysunku nr 37).</li> <li>2. Prosimy o nie likwidowanie miejsc postojowych na ul. Architektów przy budynku Urbanistów i Dickens 19. planowane 19 miejsc postojowych oraz skłupi wygenerowane nie pokrywają potrzeb parkingowych mieszkańców. Obecnie parking w tym rejonie ok. 30 lokatorów.</li> <li>3. Prosimy o wyznaczenie strefy parkowania wzdłuż garaży na ul. Architektów w godzinach 20 - 06.</li> <li>4. Prosimy o wystawianie kart do parkowania dla mieszkańców na cały obszar strefy, a nie wyłącznie w odległości 150 metrów. Nawet teraz (gdy poszczególne miejsca parkingowe nie zostały jeszcze zlikwidowane) niektórzy mają problem ze znalezieniem wolnego miejsca w odległości 150 metrów od swojego mieszkania.</li> </ol>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Pomiary nie służyły uzasadnieniu dla ograniczenia liczby miejsc. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p> <p>Ad 1 Szerokość chodnika na ul. Dickens nie pozwala na wyznaczenie pełnowymiarowych miejsc postojowych. Dlatego proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem, co umożliwi zachowanie parkowania, zostanie przeanalizowana możliwość wyznaczenia stanowisk dla dostaw.</p> <p>Ad 2 i 3: Przeanalizujemy możliwość pozostawienia jak największej liczby miejsc na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.</p> <p>Ad 4: 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 postój na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>

172	<p>W związku z opublikowanymi przez ZDM planami reorganizacji miejsc postojowych na placu u zbiegu ulic Nowowiejskiej i Krzywickiego na Ochocie (rejon Filtry), jako mieszkańiec budynku, do którego ów placik przylega, pragnę wyrazić zdecydowany sprzeciw.</p> <p>Plan (czytając zamieszczoną przez ZDM w internecie mapę) zakłada pozabawienie nas - bo to głównie mieszkańcy tam parkują - 14 z 17 miejsc bezpośrednio przed wejściem na dziedzińiec budynku. W połączeniu z ograniczeniem zasięgu dostępnych w ramach abonamentu mieszkańca miejsc postojowych do 150 m od miejsca zamieszkania, chcąc nam Państwo zgolować parkingowy armageddon; 150 m w kierunku zachodnim odpada, bo jest to teren Filtrów Warszawskich. W północnym i wschodnim również - są to tereny zajmowane przez CBA oraz Wojsko Polskie. Pozostaje nam tylko ten mały placik na 17 miejsc i niewiele więcej miejsc wzdłuż budynku przy ul. Krzywickiego.</p> <p>W naszej kamienicy w ok. 100 lokalach mieszka ok. 250 osób. Większość z nich korzysta z samochodu, który parkują pod budynkiem. Poza tym, często parkują tu również osoby odwiedzające OSiR oraz okolice szkoły - Liceum im. Staszica oraz prywatną SP. Poza tym, w okolicy mieści się kilka miejsc pracy, gdzie niektórzy również - choćby na chwilę - podjeżdżają swoimi samochodami.</p> <p>Na placu pod budynkiem o numerze Nowowiejska 28 nie było nigdy problemów ani wypadków - radzimy sobie z parkowaniem, jak i przemieszczeniem się pieszo tam - proszę w imieniu swoim oraz współmieszkańców o pozostawienie możliwości parkowania na placu w formie obecnej.</p>	<p>Uwzględniono. W związku z licznymi zgłoszeniami dotyczącymi wskazanego obszaru, który pod względem postojów 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>
173	<p>Przeglądając ostatnie pliki zebrań w sprawie płatnego parkowania OCHOTA-SPISKA rejon 1, proszę o informację w jaki sposób zostaje wyliczane średnie dobowe wykorzystanie miejsc postojowych, jakiej formuły używają Państwo do tych obliczeń?</p> <p>69% poza godzinami SPPN jest nie realne, chyba że brane są pierwsze minuty po godz. 18.00.</p> <p>Zgodnie z prawem do konsultacji społecznych wyrażam sprzeciw na zmniejszenie miejsc parkingowych na naszej ulicy. Wracając z pracy o godz. 23:00 NIE ma żadnego miejsca do zaparkowania, więc średnia wyliczona przez Państwo odbiega od stanu faktycznego.</p>	<p>Ad 1. Zapelnienie danej ulicy liczone bylo w następujący sposób: Pojazdy parkujące zgodnie z przepisami i obowiązującą organizacją ruchu + pojazdy parkujące niezgodnie z przepisami / liczbą miejsc postojowych, w których parkowanie odbywa się zgodnie z przepisami i obowiązującą organizacją ruchu. Do obliczenia średniej wykorzystywana jest formuła ŚREDNIA z godzin obowiązywania SPPN oraz formuła ŚREDNIA z godzin, w których SPPN nie obowiązuje.</p> <p>Średnie zapelnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrażenie zanizania zapelnienia w godzinach nocnych.</p> <p>Ad 2. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p>
174	<p>W nawiązaniu do konsultacji z dnia 09.11.2020 w sprawie SPPN Ochota - rejon 3 - drogi wewnętrzne i podwórka, w imieniu Zarządu Wspólnoty Chtomowska 3 -zwracam się z prośbą o uwzględnienie ul. Chtomowskiej - droga wewnętrzna wraz podwórkami, w programie odpowiedniego oznakowania i wydania mieszkańcom identyfikatorów, umożliwiających parkowanie mieszkańcom w strefie SPPN na Ochocie.</p>	<p>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. Dopełnowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.</p>
175	<p>Stanowcze nie dla okrojenia miejsc parkingowych na ul Spiskiej.</p> <p>Wg Zdm zajętość miejsc parkingowych w strefie działania parkomatów i poza nią jest nieprawdziwe, zwłaszcza po godzinie 18 zaparkowanie na całej ulicy granicy z cudem. Zwracam się o przywrócenie skośnego parkowania po lewej stronie ul Spiskiej , samo wprowadzenie parkowania równoległego zmniejszyło liczbę miejsc o połowę.</p>	<p>Projekt zakłada wyznaczenie maksymalnej ilości miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych 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 skośne o wymiarach zgodnych z przepisami i zapewniających wymaganą drogę manewrową dla takich miejsc.</p>
176	<p>Poniżej przesyłam w ramach konsultacji społecznych moje uwagi dotyczące wprowadzenia SPPN na terenie Ochoty. Jak, że jest ich większa liczba pozwalam sobie przesłać je mailem, a nie przez formularz ze względów logistycznych. Uzupełniając mój stopień związania z dzielnicą mieszkam na terenie dzielnicy i mam stały meldunek.</p> <p>Uwagi dotyczące konkretnej lokalizacji:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Arkusz 28 – lokalizacja – ul. Skarżyńskiego 17. Wg planu miejsce parkingowe dla osób niepełnosprawnych znajdujące się przy tym budynku ma zostać usunięte, a w zamian za nie w pobliżu nie powstanie żadne inne. Jest to sytuacja w której zarówno mieszkańcy bloków w rejonie między ul. Dickensa a ul. Opaczewska (zarówno mieszkańcy bloków po zachodniej części Grójeckiej – sześć budynków, Skarżyńskiego – cztery oraz części Opaczewskiej), rodzice uczniów odwożących ich do pobliskiego Liceum Integracyjnego nr 69 – ul. Skarżyńskiego 8 (również osoby z niepełnosprawnością), osoby korzystające z zajęć w miejscowym PKPS – ul. Grójecka 120 oraz klienci pobliskich lokali gastronomicznych – ul. Grójecka 120 i 122 w promieniu kilkuset metrów nie dysponują żadnym miejscem parkingowym dla osób niepełnosprawnych.</li> <li>2. Arkusz 28 – lokalizacja – ul. Bohaterów Września odcinek od ul. Drawskiej do ronda Aroniszdzkiego zlikwidowane mają być wszystkie (cztery) miejsca dla osób niepełnosprawnych. Na całym tym odcinku osoby niepełnosprawne nie będą mogły skorzystać z przysługujących im miejsc.</li> <li>3. Arkusz 29 – lokalizacja – zachodnia storna ulicy Białobrzeszkiej pomiędzy ul. Dickensa i ul. Opaczewską; obszar ten nie przewiduje miejsc parkingowych po zachodniej stronie ulicy. Przez kilkadziesiąt lat była możliwość na tym odcinku parkowania między 45-50 samochodów. Obszar ten tylko po zachodniej stronie obejmuje sześć czteropiętrowych budynków (ponad 350 mieszkań), których mieszkańcy do tej pory parkowali na tym obszarze parkowali swoje pojazdy. Zapewne dotychczasowe miejsca parkingowe nie zostały przewidziane w tym miejscu ze względu na zamysł zachowania w tym miejscu chodnika. Jednak miejsce to mogłoby służyć wyłącznie jako miejsca postojowe, ponieważ drugi chodnik na całym odcinku od ul. Dickensa, aż do ul. Opaczewskiej biegnie równoległe za pasem zieleni zaledwie w odległości ok. 6 metrów. Zatem ciąg pieszy mógłby zostać zachowany przy jednoczesnym utworzeniu miejsc parkingowych na całym odcinku zachodniej części ul. Białobrzeszkiej.</li> <li>4. Arkusz 29 – lokalizacja – zatoka przy ul. Białobrzeszkiej 5. Droga wewnętrzna przy wskazanym budynku tworzy zatokę w której parkują samochody. Pozostawienie części z nich zaparkowanych w zatoce parkujących równoległe do ul. Białobrzeszkiej przy zachowaniu wytycznych umożliwilyby prawidłowe parkowanie czterem samochodom osobowym (to i tak znaczna redukcja z dwunastu miejsc, które funkcjonują obecnie).</li> <li>5. Arkusz 29 – lokalizacja – droga wewnętrzna pomiędzy budynkiem przy ul. Białobrzeszkiej 6A, a ul. Białobrzeską 4A biegnąca do ul. Bobrowskiego. Wzdłuż tej ulicy znajduje się zatoka do parkowania równoległego. Nie została ona w ogóle uwzględniona w planie, a stwarza możliwość parkowania co najmniej pięciu – sześciu samochodów osobowych.</li> <li>6. Arkusz 29 – lokalizacja – ul. Białobrzeska 2. Na planie jest usunięte miejsce parkingowe dla osób niepełnosprawnych. Powoduje to sytuację, że na całym obszarze od ul. Dickensa do Opaczewskiej mieszkańcy dysponować będą jedynie jednym miejscem parkingowym przeznaczonym dla osób niepełnosprawnych. Oddalenie tego miejsca od budynku przy ul. Białobrzeszkiej 2 to ok. 300 metrów. Co stanowi dużą niedogodność dla osób niepełnosprawnych.</li> </ol>	<p>Ad 1, 2, 6, 13: Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych we wskazanych lokalizacjach.</p> <p>Ad 3: Uwzględniono. Wskazany chodnik na odcinku ul. Białobrzeszkiej proponuje się oznaczyć znakiem "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Ad 4, 5, 7, 8: Wskazane lokalizacje znajdują się na drogach wewnętrznych i nie są objęte opracowaniem.</p> <p>Ad 9: Przenalizujemy możliwość uwzględnienia postulowanych zmian.</p> <p>Ad 10: Miejsce postojowe dla osób niepełnosprawnych nie jest wjazdem na plac przed kościołem - teren ten zgodnie z zagospodarowaniem jest chodnikiem.</p> <p>Ad 11: Uwzględniono. W granicach działki drogowej, we wskazanej lokalizacji wyznaczono ogólnodostępne miejsca postojowe.</p> <p>Ad 12: Szerokość chodnika na ul. Dickensa nie pozwala na wyznaczenie pełnowymiarowych miejsc postojowych. Dlatego proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem, co umożliwi zachowanie parkowania. zostanie przeanalizowana możliwość wyznaczenia stanowisk dla dostaw.</p>

<p>7. Arkusz 29 – lokalizacja – ul. Białobrzaska 6. Na planie nie widnieje miejsce parkingowe dla osób niepełnosprawnych znajdujące się bezpośrednio przy wejściu do budynku. Jednocześnie nie ma oznaczenia, że ma zostać ono zlikwidowane.</p> <p>8. Arkusz 29 – lokalizacja – miejsca postojowe przy zachodniej fasadzie budynku przy ul. Białobrzskiej 8. W lokalizacji tej znajdują się miejsca parkingowe (skośne) dla sześciu samochodów osobowych. Korzystają z nich zarówno mieszkańcy pobliskiego bloku, jak i klienci sąsiadującej obok Stacji Kontroli Pojazdów. Jeżeli na tym terenie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc parkingowych, to obszar ten mógłby być wyznaczony jako miejsca możliwe do parkowania zgodnie z przepisami.</p> <p>9. Arkusz 29 – lokalizacja – zatoka przy kościele NMP Królowej Świata, ul. Opaczewska 20. Przesunięcie miejsca parkingowego dla osób niepełnosprawnych w kierunku zachodnim oraz redukcja krótkoczasowego miejsca dla osób niepełnosprawnych powoduje, że w zatocie pozostają jedynie dwa miejsca parkingowe. Miejsca te są o tyle ważne, że służą one głównie mieszkańcom, którzy uczestniczą w Mszy świętej i innych nabożeństwach zarówno w niedzielę, jak i pozostałe dni tygodnia. Kolejna redukcja miejsca w tym obszarze jest najbardziej problematyczna dla osób starszych i z problemami ruchowymi. Zmiana sposobu parkowania z równoległego na parkowanie skośne byłoby rozwiązaniem umożliwiającym wygospodarowanie dwóch lub trzech dodatkowych miejsc (wzrost o 50-75% do planowanej). Jednocześnie ze względu na plac przy kościele, który jest otwartą przestrzenią zachowany byłby ciąg pieszy w tym miejscu.</p> <p>10. Arkusz 29 – lokalizacja – zatoka przy kościele NMP Królowej Świata, ul. Opaczewska 20. Na planie w miejsce dotychczasowego miejsca dla osób niepełnosprawnych wyznaczone jest utworzenie trawnika. Rozwiązanie to spowoduje brak możliwości wjazdu na plac przykościelny. Efektem tego będzie to, że w przypadku uroczystości pogrzebowych lub służby karawan/samochód nie będzie mógł podejść pod wejście do kościoła. W efekcie może dojść na przykład do sytuacji, że karawan będzie musiał zaparkować w którejś z bocznych uliczek i pracownicy zakładu pogrzebowego będą musieli nieść trumnę po podwórkach i osiedlowych uliczkach. W miejsce trawniku powinien znajdować się wjazd na plac.</p> <p>11. Arkusz 30 – lokalizacja – miejsca parkingowe przy ul. Opaczewskiej 8. W planie nie ujęte są miejsca znajdujące się bezpośrednio przy północnym krańcu skweru Dobrego Maharadzy. Nie ma informacji, czy pozostają one w dyspozycji miejscowej komendy policji, czy nie są w ogóle brane pod uwagę przy planie.</p> <p>12. Arkusz 37 – lokalizacja – ul. Dickensa (strona nieparzysta) na odcinku od ul. Urbanistów do ul. Geodetów. W tym miejscu mają zostać całkowicie zlikwidowane miejsca parkingowe. Do tej pory na obszarze tym mogły parkować ok. 30-32 samochody. Przy szerokości chodnika wynoszącym 3,5 m oraz likwidacji znajdującego się w tym miejscu kontrpassa dla rowerów na tym odcinku byłoby możliwe zgodnie z przepisami parkowanie częściowo na chodniku częściowo na jezdni przy zachowaniu wszystkich przepisów. Ulica Dickensa jest tak samo dostępna dla kierowców, jak i rowerzystów. Obie grupy są równoprawnymi uczestnikami ruchu drogowego. W związku z wprowadzeniem SPPN na tym obszarze sytuacja wymaga kompromisów, które dotyczą różnych grup korzystających z miejskiej infrastruktury. Likwidacja kontrpassa dla rowerów w tym miejscu jest jednym rozwiązaniem umożliwiającym zachowanie miejsc parkingowych w tym obszarze.</p> <p>13. Arkusz 43 – lokalizacja miejsca parkingowe na wprost budynku Grójcka 128A – likwidacji mają ulec dwa miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych. Powoduje to, że zarówno mieszkańcy pobliskich bloków, jak i studenci pobliskiej uczelni prywatnej dotknęci niepełnosprawnością nie mają możliwości parkowania w najbliższej okolicy, co powoduje, że znacznie utrudnia to funkcjonowanie osobom niepełnosprawnym.</p>	<p>14. Uwagi ogólne dotyczące projektu strefy płatnego parkowania na Ochocie oraz konkretnych lokalizacji:</p> <p>1. Dane przedstawione przez ZDM (<a href="https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/10/Ochota-SPPN-RE-JON-04.pdf">https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/10/Ochota-SPPN-RE-JON-04.pdf</a>) nie zawierają zróżnicowania średniego zapewnienia poza godzinami funkcjonowania SPPN z podziałem dni powszednie i weekend. Dane te są z oczywistych powodów zróżnicowane ze względu na funkcjonowanie społeczności lokalnej.</p> <p>2. Dane przedstawione przez ZDM (<a href="https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/10/Ochota-SPPN-RE-JON-04.pdf">https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/10/Ochota-SPPN-RE-JON-04.pdf</a>) informują o liczbie rzeczywistych miejsc parkingowych w liczbie 63 na ul. Białobrzskiej. Jednocześnie wykazując, że średnie zapewnienie w godzinach funkcjonowania SPPN wynosi 71%, zaś średnie zapewnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN wynosi 35%. Świadczy to o tym, że na ulicy Białobrzskiej, kolejno 44 samochody i 22 samochody. Już same te dane świadczą o tym, że badania w tym miejscu nie zostały w ogóle wykonane lub ktoś wykonał je w sposób całkowicie błędny. Na całej długości ulicy znajduje się bardzo nie duża liczba punktów handlowych i usługowych. Dużo większe zapewnienie miejsc parkingowych jest po godzinach funkcjonowania SPPN (osoby wracające z pracy, szkół, etc). Statystyki są nieprawdziwe, a swoją opinie opieram o kilkadziesiątletnią obserwację. Wystarczy zresztą spytać mieszkańców. Ponadto tylko w ramach porównania liczbę wyznaczonych w planie przez ZDM na 63 w portowaniu z liczbą miejsc z których do tej pory korzystali mieszkańcy (m.in. cała zachodnia strona ulicy na odcinku między ulicą Dickensa i Opaczewską) łącznie ujęte ok. 130-140 miejsc.</p> <p>3. Dane przedstawione przez ZDM (<a href="https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/10/Ochota-SPPN-RE-JON-04.pdf">https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/10/Ochota-SPPN-RE-JON-04.pdf</a>) informują o liczbie rzeczywistych miejsc parkingowych w liczbie 89 na ul. Skarżyskiego, podczas gdy na planie (arkusz 29, 30, 37) oznaczone są łącznie 82 miejsca.</p> <p>4. Abonament mieszkańca upowiadający do postępu w pobliżu miejsca zameldowania w rejonie do 8 parkomatów – promień 150 m od domu plus 100 m od każdego parkomatu w zasadzie doprowadzi do sytuacji, w której mieszkańiec posiadający abonament będzie musiał parkować samochód poza tym obszarem ze względu na zmniejszoną i niewystarczającą liczbę miejsc i uiszczać opłatę pomimo posiadania abonamentu.</p> <p>5. Kwestia wprowadzenia abonamentu 30 zł na pierwszy samochód oraz 1200 zł na drugi i każdy następny samochód w rodzinie prowadzi do dyskryminacji chociażby rodzin wielopokoleniowych.</p> <p>6. Nie znana jest kwestia w jaki sposób naliczany będzie abonament na poszczególnych mieszkańców gospodarstwo domowe. Co będzie decydować o tym, który samochód będzie uznawany jako pierwszy?</p> <p>7. Według danych przedstawionych przez ZDM (<a href="https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/10/Ochota-SPPN-RE-JON-04.pdf">https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2020/10/Ochota-SPPN-RE-JON-04.pdf</a>) Największa zajętość miejsc postojowych obserwowana jest pomiędzy godziną 07:00 a 14:00 – zupełnie innego zdania są mieszkańcy, największy problem z zaparkowaniem jest od godziny 17:00-18:00, kiedy to mieszkańcy wracają z pracy.</p> <p>8. Wraz ze znacznym obniżeniem miejsc parkingowych zostanie zlikwidowanych wiele miejsc przeznaczonych dla osób niepełnosprawnych. Powinny one stanowić 4% ogólnej liczby miejsc. Już po likwidacji ich w kilku obszarach osoby niepełnosprawne będą zmuszone do przebycia znacznej odległości by móc skorzystać z przeznaczonego dla siebie miejsca.</p>
<p>177. Jako przedstawicielka WM Spiska 10, wyrażam zdecydowany sprzeciw w sprawie planowanego ograniczenia miejsc parkingowych na ul. Spiskiej. Niestety przeprowadzone badania i statystyki nie oddają realnej sytuacji i trudności jaką mają mieszkańcy oraz przyjeżdżający w odwiedziny osoby (często do osób starszych i wymagających opieki) ze znalezieniem wolnego miejsca parkingowego. Notorycznie blokowany jest wjazd do bramy posesji Spiska 12, przez nadmierne zagęszczenie parkujących pojazdów na ul. Spiskiej. Samochody dla których brakuje miejsc parkingowych na ul. Spiskiej blokują także wjazd na drogę wewnętrzną usytuowaną na terenie Wojtkowej Spółdzielni Mieszkaniowej, będącą drogą dojazdową do śmietników pięciu posesji przy ul. Spiskiej. Samochody MPO nie mają możliwości przejazdu do tych śmietników i odbioru śmieci. Śmietniki toną w śmieciach zagrażając zdrowiu mieszkańców, bezpośrednią przyczyną tego stanu jest właśnie brak miejsc do parkowania na ul. Spiskiej. Kierowcy parkują na wjazdach (np. także do szkoły) w bardzo dużym zagęszczeniu, ryzykując niejednokrotnie uszkodzenie własnych pojazdów jak i powodując kolizje i straty. Uniemożliwiają przejazd różnym służbom. Przypomnę również iż w okresie normalnego funkcjonowania Szkoły Podstawowej Nr 97 a także prowadzonych dodatkowo zajęć dla dorosłych, w wv szkole zapotrzebowanie na miejsca parkingowe wzrasta a trudności w znalezieniu wolnego miejsca są przyczyną częstych konfliktów i sporów, nie wspominając już o stracie czasu i stresie. Duża część mieszkańców zmuszona jest do wielokrotnych przejazdów przez Spiską w poszukiwaniu wolnego miejsca a nie znajdując go muszą parkować daleko od swoich domów, np. na ul. Niemcewicz lub w Al. Jerolimskich. Z naszego punktu widzenia wskazane by było przywrócenie skośnego parkowania pojazdów po lewej stronie ul. Spiskiej aby pomieścić więcej samochodów a nie likwidowanie istniejących miejsc parkingowych.</p>	<p>Uwagi ogólne</p> <p>Ad 1: Dane zostały zgeneralizowane na potrzeby prezentacji. ZDM dysponuje dokładnymi danymi dla każdej z ulic.</p> <p>Ad 2: Ul. Białobrzaska została podzielona na kilka odcinków, zgodnie z granicami poszczególnych rejonów konsultacji społecznych. W rejonie 4 omawiany był odcinek od ul. Bławy Warszawskiej do ul. Dickensa, na którym zaobserwowano następującą zależność: w godzinach pracy zapewnienie ulicy były stosunkowo duże, dochodziło nawet do 90% natomiast popołudniami zapewnienie spadało. Pomiar był wykonywany przez 24 godziny, 7 dni w tygodniu metodą wideorejestacji, wobec czego dokładność a co za tym idzie rzetelność danych była na wysokim poziomie. Średnie zapewnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrażenie zanizania zapewnienia w godzinach nocnych.</p> <p>Ad 3: Różnica w przedstawionej liczbie miejsc postojowych wynika z przyjętych normatywnych wymiarów pojedynczego miejsca postojowego. W praktyce zazwyczaj kierowcy są w stanie zaparkować więcej pojazdów niż wynikałoby to z norm zawartych w dzienniku ustaw.</p> <p>Ad 4: 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>Ad 5-6: Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>Ad 7: M.in. właśnie dlatego wydłużone zostały godziny obowiązywania SPPN do 20.00.</p> <p>Ad 8: Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Bilans miejsc dla niepełnosprawnych dla całej dzielnicy będzie wynosił 4%.</p>
<p>177. 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 skośne o wymiarach zgodnych z przepisami i zapewniających wymaganą drogę manewrową dla takich miejsc. Kwestia niezgodnego z przepisami parkowania w bramach i na wjazdach w drogi wewnętrzne leży w gestii odpowiednich służb mundurowych tj. Straży Miejskiej i Policji.</p>	<p>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 skośne o wymiarach zgodnych z przepisami i zapewniających wymaganą drogę manewrową dla takich miejsc. Kwestia niezgodnego z przepisami parkowania w bramach i na wjazdach w drogi wewnętrzne leży w gestii odpowiednich służb mundurowych tj. Straży Miejskiej i Policji.</p>

178	<p>W imieniu Okręgu KORWIN-Warszawa w załączniku (Załącznik 82) przesyłam stanowisko, które jednocześnie zawiera uwagi do planu rozszerzenia SPPN na Ochocie i Żoliborzu.</p> <p>Sprzeciwiamy się tej propozycji, podkreślając, że stoi ona w sprzeczności do opinii większości mieszkańców biorących udział w konsultacjach społecznych. Ponadto utrudnianie poruszania samochodem, jako najbezpieczniejszym środkiem komunikacji, w sytuacji epidemii SARS-CoV-2 jest dalece nieodpowiedzialne. Po podwyżkach miesięczny koszt parkowania w SPPN to 1000 zł, co musi przyczynić się do zwiększonego obciążenia komunikacji zbiorowej.</p>	<p>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.</p> <p>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 postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Projekując 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 postoiu” 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>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.</p> <p>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>
179	<p>W załączniku (Załącznik 83) przesyłam stanowisko Klubu Konfederacji Warszawa w sprawie rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na terenie dzielnic Ochota i Żoliborz.</p> <p>Stanowisko przesłane w załączniku jest jednocześnie zestawem uwag, jakie Klub Konfederacji Warszawa zgłasza w ramach kończących się konsultacji społecznych.</p> <p>Klub Konfederacji Warszawa apeluje o wysłuchanie woli mieszkańców Warszawy, którzy w zdecydowanej większości fundamentalnie sprzeciwiają się poszerzeniu Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, co było wyraźnie widoczne podczas spotkań online prowadzonych w ramach tychże konsultacji.</p> <p>Apelujemy także do radnych m.st. Warszawy o odrzucenie wszelkich projektów rozszerzenia strefy, gdy te trafią pod obrady Rady m.st. Warszawy.</p>	<p>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.</p> <p>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 postoiu na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Projekując 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 postoiu” 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>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.</p> <p>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>
180	<p>Bardzo proszę o przyjęcie mojego głosu w sprawie strefy parkowania na ul. Spiskiej:</p> <p>1. NIE JEST w żadnym zakresie PRAWDZIWE wyliczenie procentowego zajęcia miejsc parkingowych w tej strefie !!! Z moich codziennych obserwacji, jako mieszkańca i użytkownika samochodu wynika, że:</p> <p>- w dzień na całej ulicy może są wolne najwyżej 2- 4 miejsca parkingowe – zależnie od dnia natomiast</p> <p>- wieczorem i przez noc zajęte są nie tylko miejsca w strefie parkowania ale również miejsca „nie parkingowe” na chodnikach i więc procentowe zajęcie miejsc MUSI przekraczać znacznie 100% !!!</p> <p>2. W żaden sposób nie znajduje uzasadnienia, w tej sytuacji, projekt likwidacji kilku miejsc parkingowych na początku ulicy – od strony wjazdu z Grojeckiej.</p> <p>3. Sytuację ZNACZNIE pogorszyło zlikwidowanie możliwości parkowania „skośnego” po lewej stronie na całej długości ogrodzenia szkoły – czemu to miało służyć ...nie wiadomo bo przejście chodnikiem dla pieszych było dostatecznie szerokie, zlikwidowano ponad 30 sensownych miejsc parkingowych a rowerzyści i tak jeżdżą „pod prąd” ulicą i to wbrew znakom od końca ogrodzenia szkoły gdzie jest znak nakazu skrętu w prawo a jeżdżą dalej do Grojeckiej. Oby nie było z tego tragedii bo na rysunkach tzw. „inżynierów ruchu” pięknie to wygląda ale jest KOMPLETNIIE nie praktyczne i utrudnia życie mieszkańcom.</p>	<p>1. Dokonano weryfikacji danych zebranych dla rejonu 1 (w którym mieści się ul. Spiska). Procentowa zajętość miejsc postojowych w skali całego rejonu 1 dla całej doby (również w nocy) przekracza 100% - co jest tożsame z obserwacjami mieszkańca.</p> <p>2. 3. 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 skośne o wymiarach zgodnych z przepisami i zapewniających wymaganą drogę manewrową dla takich miejsc.</p>



181	<p>Jako mieszkanka Ochoty bardzo popieram rozszerzenie SPPN na całą dzielnicę, z preferencjami dla stałych mieszkańców. Koncepcję odcinków z miejscami do parkowania tylko dla mieszkańców znam z Anglii (Norwich) i to rozwiązanie sprawdza się tam bardzo dobrze. Pozwala uniknąć nieekologicznego i uciążliwego krążenia po okolicy w poszukiwaniu wolnych miejsc, a zatem jednoznacznie będzie służyć w interesie tutejszych mieszkańców.</p> <p>Inne rozwiązanie z Anglii, o wprowadzeniu którego w Warszawie marzę, są miejsca do parkowania na okres do pół godziny, godziny lub do dwóch godzin. W ten sposób dostawcy będą mieli możliwość zaparkowania i rozładowania w cywilizowany sposób, nie wprowadzając zagrożenia dla pieszych, zaś zmotoryzowani klienci sklepów mieli ułatwioną możliwość zaparkowania pod sklepem na czas zakupów. To by się sprawdziło szczególnie pod pawilonami przy Grójeckiej 128. Natomiast zczytałabym sobie, by miejsca z możliwością parkowania do 30 min. tylko dla dostawców były pod każdym sklepem (niekoniecznie jedno miejsce na sklep, ale np. jedno czy dwa na grupę sklepów w pobliżu).</p> <p>Zyczytałabym sobie również zakazu parkowania (i zatrzymywania się) pod szkołami. Uważam, że możliwość podjazdu samochodem bezpośrednio pod bramę szkoły powinna być ograniczona tylko dla osób niepełnosprawnych.</p> <p>Kolejnym rozwiązaniem, które mi się podoba, jest poluzowanie ograniczenia parkowania do 25m od domu i zniesienie ograniczenia 8 parkometrów. Mam nadzieję, że przy tworzeniu strefy połaczą się obszary mniej i bardziej zaludnione. Tak będzie sprawiedliwiej niż żeby mieszkańcy jednego obszaru zawsze mieli trudno, a inni zawsze łatwo z parkowaniem.</p> <p>Bardzo się cieszę, że możliwość taniego parkowania zostanie ograniczona do jednego samochodu na rodzinę. Jednocześnie chciałabym zasugerować żeby ta możliwość przysługiwała tylko stałym mieszkańcom dzielnicy, a nie czasowym mieszkańcom hoteli, hosteli czy akademików, którzy z reguły mieszkają u nas tylko przez część roku i którzy często używają samochodów tylko okazjonalnie.</p> <p>Jako piesza również bardzo popieram wprowadzenie ograniczenia prędkości do 30 km/h na mniejszych ulicach, bo zależy mi na tym, by było u nas ciszej i bezpieczniej. Uważam również, że na mniejszych uliczkach można by zrezygnować z przejść dla pieszych i zezwolić na przechodzenie przez ulice w dowolnym miejscu. Dzięki temu można by nawet wygospodarować więcej miejsc parkingowych.</p> <p>Kontynuując temat bezpieczeństwa, chciałabym zaapelować o promowanie takich rozwiązań, które pozostawia chodniki pieszym. Obecnie jest pląga parkowanie długich samochodów tak, że dla pieszych nie pozostaje nie tylko 1,50m, ale czasem nawet pół metra. Stworzenie miejsc parkingowych na jezdni ograniczyły te patologie.</p> <p>Często poruszam się po dzielnicy rowerem. Moje życie zostało ułatwione w momencie dopuszczenia rowerowego kontraruchu na pierwszych, a potem kolejnych ulicach jednokierunkowych. Zyczytałabym sobie, żeby kontraruch został wprowadzony na wszystkich odcinkach ulic jednokierunkowych. Ostatnią moją sugestią jest żeby SPPN dotyczyła całości dzielnicy, z uwzględnieniem terenów wewnętrznych jak np. podwórka. Te powinny być dostępne do parkowania dla mieszkańców i powinny być chronione przed cwaniaczkami szukających darmowego parkingu.</p>	<p>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> <p>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.</p>
182	<p>W imieniu Wspólnoty Mieszkaniowej Spiska 8, niniejszym składamy stanowczy protest przeciw jakiegokolwiek przebudowie naszej ulicy, w wyniku której zostanie zmniejszona po raz kolejny liczba miejsc parkingowych.</p> <p>Powyższe wynika z faktu, iż już obecnie miejsc postojowych jest tu dużo mniej niż potrzeb. Mieszkańcy naszej tylko klatki posiadają obecnie 13 aut, które na stałe chcieliby parkować przed budynkiem, niestety po obu stronach jezdni na linii naszej nieruchomości jest maksymalnie 8 stanowisk. Prawie codziennie trzeba po 3-4 razy jeździć wokół szkoły szukając wolnej przestrzeni do zaparkowania. Jeszcze 2 lata temu przez ponad 30 lat parkowaliśmy na stanowiskach od szkoły skośnie co było bardzo dobrym rozwiązaniem ponieważ podwajało to ilość stanowisk i z niczym nie kolidowało. Niestety ktoś postanowił zrobić nam na złość i zmienić ten fakt rzeczy zupełnie bez żadnego powodu drastycznie zmniejszyć komfort zamieszkania w tym rejonie co wiąże się również z obniżeniem wartości naszych nieruchomości.</p> <p>Dodatkowo wielu mieszkańców naszej ulicy to ludzie starsi i chorzy więc dojście do auta czy noszenie choćby niewielkich zakupów kilkadziesiąt metrów jest dla nich ogromnym wysiłkiem.</p> <p>Ponadto chcielibyśmy zwrócić jeszcze Państwa uwagę na fakt, iż przy naszej ulicy jest szkoła, do której wielu rodziców właśnie autami dowozi i odbiera swoje dzieci, a także na Spiskiej parkuje wiele pojazdów mieszkańców z ulicy Grójeckiej oraz pracowników okolicznych biur i klientów sklepów oraz restauracji.</p> <p>Poniżej przesyłam Państwu zdjęcie z dnia wczorajszego z godz. 16.00. Jak widać po obu stronach jezdni wolnych miejsc postojowych brak i tak jest codziennie.</p> <p>Mając nadzieję, że dobro mieszkańców naszej okolicy jest dla Państwa priorytetem prosimy o zachowanie wszystkich obecnych miejsc postojowych oraz o przywrócenie parkowania skośnego od strony szkoły.</p>	<p>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 wymagającą drogę manewrową dla takich miejsc.</p>
183	<p>Wprowadzenie SPPN na Ochocie i Żoliborzu 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, dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50 zł (ponad 1000 zł miesięcznie).</p> <p>Stratni będą także mieszkańcy samej strefy, za drugi i kolejny samochód będą płacić 1200 zł rocznie, niezależnie od kosztów samej opłaty parkingowej jeśli tylko pojedą samochodem w inny obszar obowiązywania strefy.</p> <p>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, a nie mniejsza ich liczba zniknie na Żoliborzu. Tymczasem od władz Warszawy należy wymagać zwiększenia, a nie zmniejszenia liczby dostępnych miejsc parkingowych.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>W związku z powyższym chcielibyśmy wnieść stanowczy sprzeciw wobec rozszerzeniu Strefy Płatnego Parkowania.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>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 została 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 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.</p>
jw.		<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>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 nasłone niż obecnie.</p> <p>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>

184	<p>Przesyłam kilka uwag i komentarzy dotyczącej strefy płatnego parkowania na Ochocie. Jestem mieszkańcem budynku przy ul. Jasielskiej 50. Wg. mojej oceny przedstawione w prezentacji wnioski dotyczące zajęcia miejsc w godzinach nocnych jest błędne, gdyż z mojego doświadczenia wynika iż dużo łatwiej zaparkować w godzinach 8-21 niż np. o godzinie 24. Wątpię aby udział osób pracujących na nocną zmianę i pozostawiających pojazdy w okolicy był aż tak znaczący.</p> <p>1) Chciałem zwrócić uwagę na zmianę ilości i rozmieszczenia miejsc dla niepełnosprawnych w rejonie ul. Jasielskiej i Korotyńskiego (ślepy odcinek za Jasielską), względem przedstawionego projektu. Na Korotyńskiego pozostało 1 miejsce, na jednokierunkowym odcinku Jasielskiej przywrócono dawniej istniejące miejsce.</p> <p>2) Na ulicy Korotyńskiego nie uwzględniono wjazdu na drogę przeciwpożarową (budynek przy ul. Korotyńskiego 9)</p> <p>3) Czy jest możliwe objęcie parkingów za lokalami usługowymi (Pruszkowska 5 i 4D) w porozumieniu z zarządcą terenu, strefą oznaczoną znakiem B-39?</p> <p>4) Zakres objęcia strefą płatnego parkowania w przedstawionym zakresie obszarowym wydaje mi się słuszny. Jestem zdecydowanie przeciwny wyłączeniu obszaru 5 ze strefy w przypadku objęcia SPPN pozostałej części dzielnicy.</p> <p>5) Dobrym pomysłem są abonamenty obszarowe i ich podział. Aczkolwiek dla osób mieszkających np. przy rogu ul. Bitwy Warszawskiej z Grójecką wskazane byłoby umożliwienie parkowania również w strefie "po drugiej stronie ulicy".</p>	<p>Tendencja wskazana przez autora uwagi została również zaobserwowana w przeprowadzonych badaniach. Od godziny 17:00 po chwilowym spadku zapelnienie znowu rośnie, aby o godzinie 20:00 osiągnąć 91%. Przykład ulicy Jasielskiej oraz Korotyńskiego pokazuje, że w nocy wolnych jest niewiele miejsc. Średnie zapelnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN obejmowało również weekendy, stąd wrażenie zanizania zapelnienia w godzinach nocnych.</p> <p>1. Uwzględniono zmianę lokalizacji miejsca dla niepełnosprawnych.</p> <p>2. Uwzględniono zjazd przeciwpożarowy.</p> <p>3. Teren ten leży poza granicą pasa drogowego zaś projekt dotyczy wyłącznie dórg publicznych. Decyzja dotycząca organizacji ruchu na drogach wewnętrznych leży w gestii zarządcy danego terenu.</p> <p>4. Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalekuje 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> <p>5. 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. Ulice stanowiące granice takich obszarów będą dostępne dla mieszkańców obu obszarów.</p>
185	<p>Przeprowadziłem się z Mokołowa na Ochotę ponad 30 lat temu, pod blokiem parkowały 2 – 3 samochody w tym jeden mój. Parkowanie opłacałem placąc „Oplatę z tytułu podatku drogowego” później „Podatek od środków transportowych”, który pod koniec lat 90-tych został wliczony w cenę benzyny.</p> <p>Nadal kupując paliwo zapewne ponoszę koszty tego podatku – nie slyszalem (nie mam wiedzy), żeby ten podatek został zlikwidowany, zapewne zmieniła się tylko jego nazwa.</p> <p>Dlatego też niezrozumiałe jest dla mnie, dlaczego mam dodatkowo płacić za abonament parkingowy w miejscu zamieszkania. Ale OK. 30 zł rocznie ostatecznie mogę to „przełknąć”.</p> <p>Nie mogę jednak pojąć, dlaczego za drugi samochód mam płacić 1200 zł – to SKANDAL i ZDZIERSTWO niczym nieuzasadnione. To ma być kara za to, że ponad 40 lat płacę podatki w Warszawie nie uciekając za granicę po „łatwy chleb” i po tych 40 latach dorobiłem się 2-ch samochodów. Zmuszacie Państwo ludzi do brania rozwodów, aby nie płacić tak skandalicznie wysokiego abonamentu za parkowanie drugiego samochodu... Słupki i "szykany"</p> <p>Szkoda pieniędzy podatników na szpęcanie okolicę słupki, sztuczne wysepki itp. w miejscach, gdzie wg. Państwa parkowanie jest zabronione.</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. Taki jest cel wprowadzenia opłaty.</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>
186	<p>Dotyczy obszaru w obrębie ulic: Szczęśliwicka, Bitwy Warszawskiej 1920 roku, Grójecka, Dickensa Na całym ww. obszarze wnoszę o ustawienie znaków zakazu parkowania dla samochodów ciężarowych oraz osobowych powyżej 2,5 tony DMC.</p>	<p>Uwaga znajduje się poza zakresem opracowania SPPN.</p>
187	<p>Chciałabym wyrazić swój stanowczy sprzeciw co do pomysłu likwidacji przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu Jasielska-Korotyńskiego, zaraz przy salonie OPTIGEM.</p> <p>O tym pomysle dowiedziałam się z wpisu pana Cezarego Króla na facebooku.</p> <p>Jako mieszkanka bloku przy tym przejściu jestem w stanie stwierdzić z całkowitą pewnością że jest ono często używane. Przede wszystkim przez rodziców odprawiających dzieci do przedszkola znajdującego się nieopodal. Myślę również że skrzyżowanie to jest bardzo ważne jeśli chodzi o bezpieczeństwo dzieci, ponieważ oprócz przedszkola, po drugiej stronie znajduje się też szkoła. Więc ostatnią rzeczą jaką powinni Państwo brać pod uwagę jest likwidacja jakichkolwiek przejść dla pieszych na tym skrzyżowaniu!</p>	<p>Uwzględniono. Projekt nie przewiduje likwidacji opisanego przejścia.</p>
188	<p>W załączniku przesyłam tytułowy sprzeciw. (Załącznik 84)</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> <p>1. Pomiaru 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.</p> <p>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. Pomiary nie były wykorzystywane do określania ile miejsc postojowych jest potrzebnych na danej ulicy, zatem zarzuty o ich nierzetelność są chybione.</p> <p>Podział na mieszkańców i przyjezdnych został dokonany na podstawie częstości i czasu postoju. W listocie mieszkańcy to osoby które parkują w pobliżu miejsca zamieszkania – w przypadku gdy te osoby przemieszczają się do innej części miasta, są klasyfikowane jako przyjezdni.</p> <p>2. Zarzut formalny jest bezpodstawny, jako że to nie Rada Dzielnicy zainicjowała konsultacje. Konsultacje zostały zainicjowane zgodnie z § 4. Uchwały nr LXI/1691/2013 Rady m.st. Warszawy z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami m.st. Warszawy, zgodnie z którym konsultacje przeprowadza się m.in. z inicjatywą Prezydenta m.st. Warszawy.</p> <p>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.</p> <p>W związku z tym, po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalekuje 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>

jw.		<p>3. 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. Oprócz spotkań on-line, odbyły się również dyżury telefoniczne. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi (większa niż w analogicznych konsultacjach na Pradze i Woli, przeprowadzonych w trybie stacjonarnym) świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/</a></p> <p>4. Konsultacje społeczne zostały wydłużone do 20 listopada 2020 r. aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag.</p> <p>5. Uwaga niezrozumiała. Wprowadzenie SPPN nie oznacza zakazu posiadania samochodu. 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> <p>6. 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. Wprowadzenie wymogu rozliczania PIT w celu uzyskania abonamentu jest wynikiem licznych postulatów samych mieszkańców, wskazujących na szereg osób korzystających z tego przywileju mimo braku wkładu podatkowego do budżetu miasta.</p>
189	W Załączniku przesyłam mój sprzeciw wobec rozszerzenia SPPN na Ochocie. (Załącznik 85)	<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>1. Pomiaru 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. Pomiar dwa razy w ciągu godziny oznacza, że pojazd pomiarowy w pętli trwającej 30 min objeżdżał wskazaną ulicę lub ciąg ulic. Oznacza to że sytuacja, w której pomiędzy pomiarami upływa 5 minut jest sytuacją niemożliwą.</p> <p>Pojazd pomiarowy wyposażony był w aparaturę wideo umożliwiającą nagrywanie pojazdów parkujących po obu stronach ulicy.</p> <p>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. Pomiaru nie były wykorzystywane do określania ile miejsc postojowych jest potrzebnych na danej ulicy, zatem zarzuty o ich nierzetelność są chybione.</p> <p>Podział na mieszkańców i przyjezdnych został dokonany na podstawie częstotliwości i czasu postoju. Przyjęto, że „mieszkańcami” są pojazdy odnotowane w grupach w godz. 20-23, 22-6, 5-8 występujących jednocześnie z powtarzalnością min. 80%, a „przyjezdny” są pojazdy odnotowane w grupach w godz. (7-10, 9-14, 12-16), (9-14, 12-16, 14-18), (12-16, 14-18, 16-20), (14-18, 16-20, 18-22). W istocie mieszkańcy to osoby które parkują w pobliżu miejsca zamieszkania – w przypadku gdy te osoby przemieszczają się do innej części miasta, są klasyfikowane jako przyjezdni.</p>
jw.		<p>2. Zarzut formalny jest bezpodstawny, jako że to nie Rada Dzielnicy zainicjowała konsultacje. Konsultacje zostały zainicjowane zgodnie z § 4. Uchwały nr LXI/1691/2013 Rady m.st. Warszawy z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami m.st. Warszawy, zgodnie z którym konsultacje przeprowadza się m.in. z inicjatywą Prezydenta m.st. Warszawy.</p> <p>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.</p> <p>W związku z tym, 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> <p>3. 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. Oprócz spotkań on-line, odbyły się również dyżury telefoniczne. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi (większa niż w analogicznych konsultacjach na Pradze i Woli, przeprowadzonych w trybie stacjonarnym) świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/</a></p> <p>4. Konsultacje społeczne zostały wydłużone do 20 listopada 2020 r. aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag.</p> <p>5. Uwaga niezrozumiała. Wprowadzenie SPPN nie oznacza zakazu posiadania samochodu. 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> <p>6. 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. Wprowadzenie wymogu rozliczania PIT w celu uzyskania abonamentu jest wynikiem licznych postulatów samych mieszkańców, wskazujących na szereg osób korzystających z tego przywileju mimo braku wkładu podatkowego do budżetu miasta.</p>

190	W załączeniu przesyłam swój sprzeciw wobec rozszerzenia Strefy Platnego Parkowania Niestrzeżonego w dzielnicy Ochota (Załącznik 86)	<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>1. Pomiaru 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. Pomiar dwa razy w ciągu godziny oznacza, że pojazd pomiarowy w pętli trwającej 30 min objeżdżał wskazaną ulicę lub ciąg ulic. Oznacza to że sytuacja, w której pomiędzy pomiarami upływa 5 minut jest sytuacją niemożliwą.</p> <p>Pojazd pomiarowy wyposażony był w aparaturę wideo umożliwiającą nagrywanie pojazdów parkujących po obu stronach ulicy.</p> <p>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. Pomiary nie były wykorzystywane do określania ile miejsc postojowych jest potrzebnych na danej ulicy, zatem zarzuty o ich niezrzetelność są chybione.</p> <p>Podział na mieszkańców i przyjezdnych został dokonany na podstawie częstości i czasu postoju. Przyjęto, że „mieszkańcami” są pojazdy odnotowane w grupach w godz. 20-23, 22-6, 5-8 występujących jednocześnie z powtarzalnością min. 80%, a „przyjezdnymi” są pojazdy odnotowane w grupach w godz. (7-10, 9-14, 12-16), (9-14, 12-16, 14-18), (12-16, 14-18, 16-20), (14-18, 16-20, 18-22). W istocie mieszkańcy to osoby które parkują w pobliżu miejsca zamieszkania – w przypadku gdy te osoby przemieszczają się do innej części miasta, są klasyfikowane jako przyjezdni.</p>
jw.		<p>2. Zarzut formalny jest bezpodstawny, jako że to nie Rada Dzielnicy zainicjowała konsultacje. Konsultacje zostały zainicjowane zgodnie z § 4. Uchwały nr LXI/1691/2013 Rady m.st. Warszawy z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami m.st. Warszawy, zgodnie z którym konsultacje przeprowadza się m.in. z inicjatywy Prezydenta m.st. Warszawy.</p> <p>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.</p> <p>W związku z tym, 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> <p>3. 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. Oprócz spotkań on-line, odbyły się również dyżury telefoniczne. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi (większa niż w analogicznych konsultacjach na Pradze i Woli, przeprowadzonych w trybie stacjonarnym) świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/</a></p> <p>4. Konsultacje społeczne zostały wydłużone do 20 listopada 2020 r. aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag.</p> <p>5. Uwaga niezrozumiała. Wprowadzenie SPPN nie oznacza zakazu posiadania samochodu. 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.</p> <p>6. 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.</p> <p>Wprowadzenie wymogu rozliczania PIT w celu uzyskania abonamentu jest wynikiem licznych postulatów samych mieszkańców, wskazujących na szereg osób korzystających z tego przywileju mimo braku wkładu podatkowego do budżetu miasta.</p>
191	W załączeniu przesyłam swój sprzeciw wobec rozszerzenia SPPNw dzielnicy Ochota (Załącznik 87)	<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>1. Pomiaru 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. Pomiar dwa razy w ciągu godziny oznacza, że pojazd pomiarowy w pętli trwającej 30 min objeżdżał wskazaną ulicę lub ciąg ulic. Oznacza to że sytuacja, w której pomiędzy pomiarami upływa 5 minut jest sytuacją niemożliwą.</p> <p>Pojazd pomiarowy wyposażony był w aparaturę wideo umożliwiającą nagrywanie pojazdów parkujących po obu stronach ulicy.</p> <p>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. Pomiary nie były wykorzystywane do określania ile miejsc postojowych jest potrzebnych na danej ulicy, zatem zarzuty o ich niezrzetelność są chybione.</p> <p>Podział na mieszkańców i przyjezdnych został dokonany na podstawie częstości i czasu postoju. Przyjęto, że „mieszkańcami” są pojazdy odnotowane w grupach w godz. 20-23, 22-6, 5-8 występujących jednocześnie z powtarzalnością min. 80%, a „przyjezdnymi” są pojazdy odnotowane w grupach w godz. (7-10, 9-14, 12-16), (9-14, 12-16, 14-18), (12-16, 14-18, 16-20), (14-18, 16-20, 18-22). W istocie mieszkańcy to osoby które parkują w pobliżu miejsca zamieszkania – w przypadku gdy te osoby przemieszczają się do innej części miasta, są klasyfikowane jako przyjezdni.</p>

jw.		<p>2. Zarzut formalny jest bezpodstawny, jako że to nie Rada Dzielnicy zainicjowała konsultacje. Konsultacje zostały zainicjowane zgodnie z § 4. Uchwały nr LXI/1691/2013 Rady m.st. Warszawy z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami m.st. Warszawy, zgodnie z którym konsultacje przeprowadza się m.in. z inicjatywą Prezydenta m.st. Warszawy.</p> <p>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, decyzją dotyczącą ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>W związku z tym, po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoły strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</p> <p>3. 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. Oprócz spotkań on-line, odbyły się również dyżury telefoniczne. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi (większa niż w analogicznych konsultacjach na Pradze i Woli, przeprowadzonych w trybie stacjonarnym) świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-ochocie/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-ochocie/</a></p> <p>4. Konsultacje społeczne zostały wydłużone do 20 listopada 2020 r. aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag.</p> <p>5. Uwaga niezrozumiała. Wprowadzenie SPPN nie oznacza zakazu posiadania samochodu. 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> <p>6. 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. Wprowadzenie wymogu rozliczania PIT w celu uzyskania abonamentu jest wynikiem licznych postulatów samych mieszkańców, wskazujących na szereg osób korzystających z tego przywileju mimo braku wkładu podatkowego do budżetu miasta.</p>
192	<p>Zmniejszenie liczby miejsc parkingowych przy ulicy Spiskiej jest dużym nieporozumieniem. Czasem rano są pojedyncze miejsca do parkowania, po południu i wieczorem trzeba mieć dużo szczęścia, żeby zaparkować na Spiskiej. Dodatkowym uciążliwym jest parkowanie po lewej stronie ulicy wzdłuż. Przy parkowaniu skośnym było by więcej miejsc do parkowania. W Szkole wynajmowane są trzy sale gimnastyczne na zajęcia sportowe dla dorosłych, parking w szkole jest zamknięty wszyscy parkują na ulicy. Mieszkam tu 25lat, chciałabym mieć samochód pod domem. Strefa płatnego parkowania powstała kilka lat później.</p>	<p>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 skośne o wymiarach zgodnych z przepisami i zapewniających wymaganą drogę manewrową dla takich miejsc.</p>
193	<p>jak najbardziej popieram rozszerzenie SSPN, natomiast chciałbym zwrócić uwagę na kilka problemów: przede wszystkim wyznaczenie miejsc parkingowych nie powinno odbywać się kosztem pieszych. Miejsca parkingowe powinny być wyznaczone bezpośrednio na ulicach, a nie na chodnikach! Zwężanie chodników jest niedopuszczalne. Jeśli gdzieś nie da się zorganizować miejsc parkingowych bez zwężania chodnika, to oznacza to po prostu, że w danym miejscu nie powinno się parkować. Przy okazji zmiany organizacji ulic można (i moim zdaniem: należy!) wprowadzać strefy z ograniczeniem prędkości dla samochodów, a także kontraruch rowerowy. Zamiast słupków postuluje montowanie stojaków na rowery, tak jak w czasie remontu al. JP2 (<a href="https://www.facebook.com/PełnomocnikRowerowyWarszawa/posts/3444515972283843">https://www.facebook.com/PełnomocnikRowerowyWarszawa/posts/3444515972283843</a>). Natomiast w miejscach gdzie jeźdźnia zostanie wyłączona z użytku można ustawiać donice z kwiatami.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoły strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</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.</p>
194	<p>Uwagi do projektu zmian na ulicy:  - nie likwidowanie miejsc parkingowych na początku ulicy Spiskiej  - zmiana sposobu parkowania po lewej stronie spiskiej z równoległego na skośne - kosztem nieużywanego chodnika wzdłuż ogrodzenia szkoły  - rozszerzenie zasięgu działania strefy mieszkańca (pomysł rejonów jest ok)  - na ulicy Niemcewicza przy skrzyżowaniu z Grojecką (po tej stronie co Spiska) zamiast likwidacji 1 miejsca przed sygnalizacją przesunięcie w to miejsce terenu zielonego a w jego miejscu utworzenie 3 miejsca parkingowo)  - w zatoczce szkoły likwidacja parkowania - zatoczka wyłącznie do wjazdu zaopatrzenia i wysadzenia dzieci - a w tym miejscu utworzenie 4 miejsc parkingowych skośnych bezpośrednio od strony ulicy Niemcewicza</p>	<p>1, 2. 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 skośne o wymiarach zgodnych z przepisami i zapewniających wymaganą drogę manewrową dla takich miejsc.</p> <p>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.</p> <p>4/5. Projekt SPPN wyznaczony jest w odniesieniu do istniejącej geometrii drogi, przebudowa leży poza zakresem opracowania SPPN.</p>
195	<p>Jestem ojcem dwojga dzieci w wieku przedszkolnym i mieszkam przy ul. Jasielska 47. Przejście, które jest tematem likwidacji, obecnie należy do najbardziej potrzebnych i koniecznych DLA BEZPIECZEŃSTWA NASZYCH DZIECI. Stanowczo protestuję i zgłaszam sprzeciw jego likwidacji. Ogromna prośba o wzięcie pod uwagę naszej petycji - zakładam, że duża część rodziców, nauczycieli oraz mieszkańców okolicy będzie składało na p.ństwa ręce taki sprzeciw. Nie zapominajmy również o szkole, która jest obok. JEŚLI NASZE PROŚBY NIE ZOSTANĄ WYSŁUCHANE, PODEJMIEMY WSZELKIE ŚRODKI PRAWNE ORAZ BEZPOŚREDNIE, ABY ZABLOKOWAĆ JEGO BUDOWĘ. NIE DOPUŚCIMY DO REALIZACJI TAK GŁUPIEGO I PŁYTKIEGO PLANU KOSZTEM BEZPIECZEŃSTWA NASZYCH DZIECI!!! ZANIM PODEJMIĄ PAŃSTWO OSTATECZNĄ DECYZJĘ, PROSZĘ 10 RAZY POMYSLEĆ, NIM DOJDZIE DO TRAGEDII. COKOLWIEK SIĘ STANIE, PAŃSTWO BĘDĄ ZA TO ODPOWIEDZIALNIE. JAK SIĘ OKAZUJE TO NIE JEDYNY PROBLEM. WIELE RAZY WZYWANA JEST POLICAJA ORAZ STRAŻ MIEJSKA NA ŁAMANIE PRZEPISÓW PRAWA RUCHU DROGOWEGO PRZEZ KIERUJĄCYCH POJAZDAMI W GODZINĄ SZCZYTU JADĄCYCH NA TKZ. MORDOR DO PRACY). NARUSZENIA DOTYCZA PRZEKROCZENIA PRĘDKOŚCI, WYMUSZANIA PIERWSZENSTWA, AGRESYWNEGO ZACHOWANIA. SZERZE, NAWET NA O'YM PRZEJŚCIU NALEŻY ZACHOWAĆ UWAGĘ, ABY NIC ZŁEGO SIĘ NIE STAŁO. KTOŚ KTO WPADŁ NA TAK GŁUPI POMYSŁ, NIE MA WYOBRAŹNI!!! STANOWCZO PROTESTUJEMY I SPRZECIWIAMY SIĘ LIKWIDACJI PRZEJŚCIA !!!</p>	<p>Uwzględniono. Projekt nie przewiduje likwidacji opisanego przejścia.</p>

196	<p>Zwracam się z prośbą o weryfikację planu miejsc postojowych przy ulicy Częstochowskiej - odcinek między ul. Szczęśliwicką a Białobrzeską. Wg Arkusza 13 planują Państwo zmianę - po prawej stronie ulicy (zgodnie z kierunkiem jazdy) zaplanowali Państwo 4 miejsca postojowe. Zamiast ukośnych miejsc planują Państwo równoległe do ulicy, dziś parkuje średnio tam 12-13 samochodów - redukują je Państwo do 4.</p> <p>Bardzo proszę o weryfikację planu - miejsce do parkowania jest na tyle obszerne, że zupełnie nie wkracza na obszar jezdni, a parkujące samochody nie wystają na jezdnię. Decyzja jest zupełnie niezrozumiała.</p> <p>Redukując miejsca parkingowe do 4 pozbawia Państwo trzykrotnie większą grupę mieszkańców możliwości parkowania.</p> <p>Zakładam, że nie są Państwo mieszkańcami ulicy Częstochowskiej na tym odcinku i nie próbują Państwo zaparkować na tej ulicy pod swoim domem. Już dziś jest to bardzo trudne.</p> <p>Pozbawiając nas kolejnych przyczynia się Państwo do dewastacji okolicy - samochody będą parkowane gdziekolwiek, na trawnikach etc (obserwuje już dziś wiele obcych samochodów stawianych na trawnikach) i problemów zakładam również naszym sąsiadom z innych ulic, ponieważ każdy będzie parkował na najbliższych ulicach.</p> <p>W prezentacji, którą Państwo umieścili znalazłam zapis o tym, że 107% miejsc ul. Częstochowskiej jest zajętych zarówno w godzinach jak i poza godzinami planowanego płatnego parkowania. Tym bardziej decyzja o redukcji miejsc w miejscu, które absolutnie nie stwarza problemów komunikacyjnych jest niezrozumiała.</p> <p>Wierzę, że plan nie jest Państwa złą wolą, proszę o zmianę decyzji i pozostawienie ukośnych miejsc parkingowych.</p>	<p>Na ulicy Częstochowskiej planowane jest wykluczenie możliwości parkowania na skrzyżowaniach, przejściach dla pieszych i w odległości 10 m od skrzyżowań i przejść, gdzie jest to zabronione. Na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami, gdzie nie można było wyznaczyć miejsc zgodnych z przepisami (wymiany stanowisk i szerokości dróg manewrowych) zaproponowano "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
197	<p>Jestem mieszkańcem bloku przy ulicy Żwirki i Wigury 33. Na co dzień parkuję na ulicy Jankowskiej, Baley a lub Raclawickiej. Jestem przeciwny powstawaniu strefy gdyż w żadnym stopniu nie pomoże mieszkańcom:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Z mojego doświadczenia największy problem z zaparkowaniem jest wieczorem. Potwierdzają to też badania - ulice Jankowska i Raclawicka po godzinach strefy mają obłożenie ponad 100% a Baley a w 89% (z czym nie mogę się zgodzić z moich doświadczeń).</li> <li>Dodatkowo strefa doprowadzi do likwidacji miejsc parkingowych. Z projektów wynika na przykład na ulicy Moldawskiej tam gdzie obecnie parkują samochody będzie trawnik(!) a na wielu ulicach prakowanie skośnie zostanie zamienione na równoległe.</li> <li>- Absurdem jest opłata 1200 złotych za drugi samochód w dzielnicach oddalonych od centrum. Może i miałyby to sens np w śródmieściu ale na Rakowcu gdzie faktycznie jest dość daleko od centrum to jest absurd.</li> </ul> <p>Jeśli strefa jednak powstanie to bardzo zależało by mi żebyśmy mogli parkować na całym Rakowcu tak jak zakłada obecny projekt, gdyż mój błąk jest daleko od istniejących miejsc parkingowych. Postawienie znaku Postój tylko dla mieszkańców na ulicy Jankowskiej za skrzyżowaniem z Moldowska również mogę określić jako "szczęście z nieszczęściem"</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 postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</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>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 postój na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
198	<p>W załączeniu (Załącznik 88) przesyłamy nasz raport zawierający wnioski i uwagi w odniesieniu do przedstawionego przez Państwa projektu Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Ochocie</p>	<p>Uwagi ogólne:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Uwzględniono. 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 postój na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</li> <li>2. 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 nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</li> <li>3. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postój w pobliżu miejsc zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN. Nie ma możliwości ograniczenia tej zasady dla określonych grup obiektów.</li> <li>4. Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień.</li> <li>5. 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. Docełowo, Urząd Dzielnicy dopuszcza zawężenie uprawnień do wjazdu na dany teren tylko dla mieszkańców i użytkowników przyległych budynków.</li> <li>6. Nie uwzględniono. Proponowane jest co najmniej 5 obszarów.</li> </ol> <p>Uwagi szczegółowe:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1, 2. Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.</li> <li>3, 4, 5, 7. Uwzględniono</li> <li>6. Uwaga nie dotyczy zakresu projektu SPPN i może być wprowadzona przez urząd dzielnicy.</li> <li>8, 9. Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.</li> </ol>
199	<p>Wprowadzenie SPPN na Ochocie i Żoliborzu wywołuje fundamentalny sprzeciw, nie tylko co do kwestii warunków technicznych, ale co do samej idei. SPPN nie jest opłata za usługę, a paropodatkim, który stanowi ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych, dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50 zł (ponad 1000 zł miesięcznie).</p> <p>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 obowiązywania 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, a nie mniejsza ich liczba zniknie na Żoliborzu. Tymczasem od władz Warszawy należy wymagać zwiększenia, a nie zmniejszenia liczby dostępnych miejsc parkingowych.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Podstawę 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).</p> <p>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 postój 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 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. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „likwidacją znacznej liczby miejsc postojowych” i nie stało się tak ani na Pradze ani na Woli.</p>

jw.		<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>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.</p> <p>Dłatego 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>
200	<p>Jestem mieszkanką ulicy Spiskiej i pisze do Państwa, żeby wyrazić swój sprzeciw wobec ograniczania liczby miejsc parkingowych na mojej ulicy, Spiskiej. Nie wiem, w jaki sposób zbierają Państwo dane, ale empirycznie wygląda to tak, że często WSZYSTKIE miejsca parkingowe są zajęte, zwłaszcza wieczorem. Wnoszę również o przywrócenie parkowania skośnego po lewej stronie Spiskiej.</p>	<p>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 skośne o wymiarach zgodnych z przepisami i zapewniających wymaganą drogę manewrową dla takich miejsc.</p>
201	<p>Wprowadzenie SPPN na Ochocie i Żoliborzu wywołuje fundamentalny sprzeciw, nie tylko co do kwestii warunków technicznych, ale co do samej idei. SPPN nie jest opłatą za usługę, a parapodatkami, który stanowi ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych, dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50 zł (ponad 1000 zł miesięcznie).</p> <p>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 obowiązującej 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). Tymczasem od władz Warszawy należy oczekiwać zwiększenia, a nie zmniejszenia liczby dostępnych miejsc parkingowych.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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 wprowadzania preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Aby przychylić się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnicy 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.</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 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.</p>
jw.		<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>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.</p> <p>Dłatego 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>
202	<p>Jako uzupełnienie moich uwag chciałabym dopisać, że problem parkowania w sposób nie pozostawiający nawet 30 cm pieszym dotyczy w szczególności pawilonów między Ośrodkiem Kultury Ochota a przystankiem autobusowym na rogu z Banacha. Kierowcy lubia tak podejżdżać pod podwyższenie, że nie przeświśnie się nawet pieszy. Sprawny pieszy wskoczy na podwyższenie, ale osobie z wózkiem lub kulawej nie pozostaje nic jak cofnąć się i szukać obejścia.</p> <p>Będę wdzięczna za pochylenie się nad patologią w tym miejscu, bo sytuacja opisana powyżej zdarza się tam nągminnie.</p>	<p>Uwzględniono. Wprowadzono parkowanie równoległe zapewniające odpowiednią przestrzeń dla pieszych.</p>
203	<p>Mieszkam na Ochocie i jestem przeciw płatnemu parkowaniu. To mniej klientów dla mojej firmy, bo ludzie wolą jechać tam, gdzie jest za darmo. zamiast rozszerzać strefę na Ochocie, należy w ogóle całosc Ochoty z jej wyłączyć.</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>
204	<p>Chcę wyrazić swój sprzeciw wobec rozszerzenia strefy płatnego parkowania na kolejne dzielnice mojego ukochanego miasta.</p> <p>Wprowadzenie SPPN na Ochocie i Żoliborzu wywołuje ogromne obawy, nie tylko co do kwestii warunków technicznych, ale co do samej idei. SPPN nie jest opłatą za usługę, a parapodatkami, który stanowi ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych, dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50 zł (ponad 1000 zł miesięcznie).</p> <p>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 obowiązującej 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, a nie mniejsza ich liczba zniknie na Żoliborzu. Tymczasem od władz Warszawy należy wymagać zwiększenia, a nie zmniejszenia liczby dostępnych miejsc parkingowych.</p> <p>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.</p> <p>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.</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> <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>

205	Czy na Opaczewskiej 14 i okolo bedzie SPPN ? Jesli tak to od kiedy rusza i od kiedy mozna zalatwic sobie abonament?	Po zakonczeniu konsultacji spolecznych, ZDM zarekomenduje wladzom 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. Abonamenty mieszkańca będzie można wyrobić najwcześniej na miesiąc przed wdrożeniem SPPN.
206	<p>Popieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania na całą Ochotę. Ograniczanie jej do mniejszego obszaru spowoduje, że strefa graniczna będzie obłożona samochodami osób przyjezdnych. Zaś w przypadku objęcia całej dzielnicy istnieje naturalna granica jaką są tory kolejowe.</p> <p>Poza proszę o uwzględnienie kilku uwag szczegółowych:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Objęcie ulic w zarządzie ZGN oraz publicznych podwojek strefa parkowania tylko dla mieszkańców (z identyfikatorem).</li> <li>2) W przypadku zmiany ulic na jednokierunkowe nie należy pogarszać warunków ruchu rowerowego. Takie ulice często umożliwiają objazd wielkich arterii, które nie mają infrastruktury rowerowej. Dlatego niezbędne jest objęcie takich ulic kontraruchem.</li> <li>3) Parkowanie nie może odbywać się bez uwzględnienia przepisów gwarantujących chodniki o szerokości minimum 1,5 metra szerokości. Dlatego konieczne jest, żeby projekty organizacji ruchu zapewniały takie warunki na ul. Radomskiej, Kopińskiej (m.in. przed APS samochody wjeżdżają zbyt głęboko, niezbędne jest zabezpieczenie chodnika w tym miejscu), Siewierskiej (niezbędne jest uwzględnienie miejsc gdzie misy drzew zważają chodnik), Białobrzzeskiej, Rokosowskiej (brakuje słupków lub separatorów uniemożliwiających pojazdom wjeżdżanie zbyt głęboko). Obecnie nie jest to uwzględnione.</li> <li>4) Na ulicy Opaczewskiej, z moich pomiarów, wynika, że można w wielu miejscach umożliwić parkowanie równoległe po obu stronach (tj. jeden pas od strony skweru, drugi na chodniku od strony budynków). Zapewni to większą liczbę miejsc do parkowania, a jednocześnie zagwarantuje pieszym chodniki o szerokości 1,5-2 metrów szerokości.</li> <li>5) Na przeciwko budynku Szczesliwicka 54 jest obecnie zatoka, służąca jako parking. Niezbędne jest żeby nowa organizacja ruchu zapewniała jednak dojeżdżenie do przystanku (np. przy pomocy słupków i prefabrykatów), który się tam znajduje. Obecnie nie da się do niego dojeść legalnie. Warto też pozostawić tam parkowanie skośne, gdyż nikomu ono nie przeszkadza.</li> </ol>	<p>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.</p> <p>Ad 2: 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.</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 i 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 4/5 - Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.</p>
207	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wątpliwa miarodajność konsultacji ze względu braku informacji o nich oraz epidemii, która spowodowała wykluczenie osób bez cyfrowego backupu, których na Ochocie jest dużo.</li> <li>2. Redukcja liczby miejsc parkingowych stoi w sprzeczności z planem zagospodarowania przestrzennego. (Uchwała nr LXVI/2058/2009 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 5 listopada 2009 r.w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Ochota Centrum (część obszaru III Ochockiego SPPN) (<a href="http://www.architektura.um.warszawa.pl/plany_uchwalone_ochota">http://www.architektura.um.warszawa.pl/plany_uchwalone_ochota</a>), w rozdziale 11 „Zasady kształtowania systemów komunikacji i organizacji parkowania”, § 14, ust. 2. ustala wskaźniki parkingowe na poziomie, m.in.: dla budynków mieszkaniowych wielorodzinnych i pomieszczeń mieszkalnych – nie mniej niż 1 miejsce parkingowe na mieszkanie.)</li> <li>3. Nie jest prawdziwe powoływanie się na podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Przytaczająca większość wypadków w rejonie Białobrzaska/Rokosowska ma miejsce na dużych skrzyżowaniach. W głębi osiedlowych ulic praktycznie nie występują. (<a href="http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/">http://www.obserwatoriumbrd.pl/pl/</a>)</li> <li>4. Wątpliwa wiarygodność pomiarów wykorzystania miejsc parkingowych – począwszy od okresu ich przeprowadzenia, przez metodologię i obszary ich prowadzenia, po całkowitą sprzeczność z codziennym doświadczeniem mieszkańców. W tym brak pomiarów nocą, kiedy to bez wątplenia parkują wyłącznie mieszkańcy. I prawidłowo można ocenić liczbę aut przypisywanych mieszkańcom. W przeciwieństwie do godzin popołudniowych czy weekendów, kiedy nie wszyscy zdążyli wrócić z pracy. Bądź korzystają z dni wolnych i często przebywają poza miejscem zamieszkania.</li> <li>5. Nieuwzględnienie w planach wyciwy SPPN na podwórka i drogi niepubliczne – już obecnie zatłoczone przez zaparkowane pojazdy, np. Rokosowska 1, Rokosowska 2, Przemyska, ulica wzdłuż pierwszego szeregu zabudowy od ul. Grójeckiej).</li> <li>6. Potencjalny spadek wartości nieruchomości po wprowadzeniu SPPN – utrudnienia i koszty związane z parkowaniem po wprowadzeniu opłat i zmniejszeniu liczby dostępnych miejsc zapewne spowoduje obniżenie atrakcyjności nieruchomości w tej okolicy w oczach kupujących. Dlatego uważam, że konieczny jest kolejny etap konsultacji, w szerszej formule. Spotkania on line + ... informacje o konsultacjach udostępnione w przestrzeni dzielnic. Ze stałymi punktami konsultacyjnymi (zgodnym z obostrzeniami narzuconymi przez pandemię). Niezbędne jest wprowadzenie wszystkich korekt na projektach OR i ponowne podanie, zaliczenie danych statystycznych. Powinny zostać również uzgodnione projekty Zarządu Zieleni "Zielona Grójecka" w kontekście SPPN. Ogólne hasło "projekt docelowy", nie wyczerpuje tematu. Tym bardziej, że w wielu miejscach Zarząd Zieleni planuje wydzielić przestrzeń na zieleni na chodnikach, w miejscu gdzie obecnie parkowanie są pojazdy. Zazielenienie Grójeckiej nie jest więc podporządkowane zważeniu ulicy. Ogrodniccy mogą rozpocząć od przekształcenia obecnych miejsc postojowych (chodników). Jak długo będzie utrzymana obecnie proponowana w projektach SPPN, liczbą miejsc postojowych przy Grójeckiej? Rok? Dwa? 10 lat?</li> </ol> <p>Proszę o podział rejonu 3 osia ulicy Grójeckiej na 2 rejonu. Spowoduje to lepsze odzwierciedlenie sytuacji w statystykach i ujawni ew. dysproporcje. Zysku z utrzymania obecnie proponowanego podziału nie ma.</p> <p>Proszę o rezygnację z ograniczenia parkowania w odległości 150 m. w odniesieniu do uprawnień abonamentowych.</p>	<p>Ad 1 Aby jak najlepiej poinformować mieszkańców o konsultacjach, ZDM przekazał Poczcie Polskiej ulotki do dystrybucji do skrzynek pocztowych na terenie całej dzielnicy. Konsultacje społeczne zostały wyłączone 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: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/</a></p> <p>Ad 2 Przywoływane uchwały dotyczy zabudowy kubaturowej a nie wyznaczania miejsc ogólnodostępnych na ulicach publicznych.</p> <p>Ad 3 Parkowanie w rejonie skrzyżowań i przejść dla pieszych jest zabronione przepisami prawa.</p> <p>Ad 4 Pomiary zostały wykonane w jednym możliwym terminie. Ze względu na pandemię wirusa SARS-CoV-2, wdrożenie 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ad 5 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>
jw.		<p>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.</p> <p>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. Koncepcja Zarządu Zieleni prezentuje docelową wizję układu drogowego ul. Grójeckiej. Kluczowym elementem konsultacji są nasadzenia zieleni – natomiast pozostałe elementy (w tym przebudowa ulicy) nie mają obecnie określonej perspektywy czasowej realizacji. Należy je raczej traktować jako koncepcyjne zarys zmian na Grójeckiej.</p>
208	<p>Mieszkamy na ulicy Wolnej Wszehcnicy i nie widzimy powodu włączenia naszego terenu do strefy płatnego parkowania. Wieczorami i w ciągu nocy parkują tu mieszkańcy, w ciągu dnia na opuszczone przez nas miejsca wjeżdżają studenci Uw, studenci UM, lekarze rezydenci, rodziny odwiedzające bliskich w szpitalu, rodzice przywożący dzieci na badania, czasem z odległych krańców Polski. Nie widzę problemu, by wszystkie te osoby korzystały z naszych miejsc parkingowych i nie uważam, że koniecznością jest, by za to parkowanie płaciли. Zwłaszcza, że ich pensje i stypendia nie należą do dużych. Nasza okolica jest typowym miejscem sypialnianym - akademickim, bez większej rotacji miejsc. Wprowadzenie płatnego parkowania tej rotacji nie zwiększy, więc nie polepszy dostępności miejsc, która wcale nie jest zła.</p> <p>Przyglądając się planom rozłożenia miejsc parkingowych zauważyliśmy także, że planujecie Państwo zmienić sposób parkowania na ulicy Wolnej Wszehcnicy. Na odcinku od Banacha do Winińskiej - wzdłuż budynków wejściowych planowany jest powrót do parkowania równoległego do ulicy. Nie jest to dobry pomysł. Poza kilkoma miejscami chodnik jest na tyle szeroki, że bez problemu można zostawić szerokie przejście nie zastawiając ulicy. Zwłaszcza, że po tej stronie ulicy na chodniku ruch jest znikomy. Dawniej parkowano tu równoległe do ulicy, ale od 10 lat mieszkańcy parkują "skośnie" co znacznie powiększyło liczbę miejsc, a przede wszystkim ułatwiło manewrowanie przy parkowaniu. Dawniej długie wjeżdżanie w "kopertę" blokowało przejazd na ulicy.</p> <p>Będziemy wdzięczni za uwzględnienie naszych uwag. Wynikają z prawie dwudziestoletniego mieszkania na tej ulicy. Poruszania się po niej z wózkiem, z dziećmi, na rowerze oraz samochodem. Staramy się więc spojrzeć na sprawę z różnych punktów widzenia.</p>	<p>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>Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.</p>



209	<p>Zebrane uwagi przekraczają liczbę znaków możliwą do zamieszczenia w tabeli, zostały więc zamieszczone w Załączniku 89</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca, aby 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.</li> <li>2. Zastosowanie znaku B-35 lub B-39 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem proponowane jest 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 nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy).</li> <li>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.</li> <li>4. Podział na obszary zostanie ustalony przez ZDM na podstawie analiz i uwag z konsultacji społecznych. Preferowaną opcją jest pozostawienie większych obszarów abonamentowych i wprowadzenie mniejszych rejonów dla obywateli z identyfikatorem B-35/B-39.</li> <li>5. Nie ma formalnej możliwości wprowadzenia takiego rozróżnienia uprawnień.</li> <li>6. 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. Znaczna część Ochoty już obecnie jest objęta strefą Tempo-30.</li> <li>7. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych. Propozycja zawarta w uwadze wiązała się ze znacznym ograniczeniem ich liczby, bez osiągnięcia dodatkowych korzyści dla mieszkańców.</li> <li>8. Projekt nie ingeruje w istniejące elementy uspokojenia ruchu.</li> <li>9. 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.</li> <li>10. Za znakiem B-35 i B-39 dopuszczony jest wyłącznie 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).</li> <li>11. Uwzględnienie uwagi zależne od konkretnych lokalizacji.</li> <li>12. Nie ma potrzeby ustawiania dodatkowego oznakowania w miejscach, gdzie zakaz zatrzymywania się wynika z przepisów ogólnych.</li> </ol>
jw.		<ol style="list-style-type: none"> <li>13. Definicja skrzyżowania nie określa jednoznacznie sposobu ustalenia jego granic. Dokładna lokalizacja miejsc postojowych zostanie określona na etapie dalszego projektowania i uzgodnień, z zachowaniem 10 m od skrzyżowania.</li> <li>14. Co do zasady parkowanie na skrzyżowaniu jest zabronione. Wszystkie takie lokalizacje zostaną przeanalizowane pod kątem możliwości pozostawienia maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych.</li> <li>15. Uwaga zostanie uwzględniona.</li> <li>16. Sposób zabezpieczenia przejść dla pieszych rozstrzygnie zarządca ruchu przy zatwierdzeniu projektów.</li> <li>17. Dodatkowe zabezpieczenie zieleni jest w kompetencji zarządcy zieleni.</li> <li>18. Sposób zabezpieczenia miejsc wyłączonych z parkowania rozstrzygnie zarządca ruchu przy zatwierdzeniu projektów. Zwracamy uwagę że rozebranie nawierzchni i utworzenie zieleni jest procesem wymagającym dłuższego projektowania i dodatkowych uzgodnień, co może być niemożliwe do wprowadzenia wraz z SPPN.</li> <li>19. 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.</li> <li>20. Propozycja zostanie przeanalizowana pod kątem możliwości jej wprowadzenia i wyegzekwowania.</li> <li>21. 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.</li> </ol> <p>Uwagę szczegółową (od nr 22 do nr 155) zostały przekazane projektantom do analizy. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Uwzględnione zostaną wszystkie te, które są zgodne z przepisami, założeniami projektu (utrzymanie możliwie największej liczby miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami) oraz zostaną zatwierdzone przez zarządcę ruchu. Zmiany związane z infrastrukturą rowerową, przebudową przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p>
210	<p>Pogieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania na obszarze całej dzielnicy Ochota. Jako mieszkańka niezmotywowana proszę o takie wyznaczenie parkowania, by bezpieczni byli piesi i rowerzyści. Piesi potrzebują szeroki (minimum 2 metry) chodników wolnych od parkowania. Rowerzyści potrzebują ulic, po których samochody nie jada zbyt szybko więc warto rozszerzyć ograniczenia prędkości do 30 km/h na wszystkie ulice Ochoty, może z wyjątkiem tych wielopasmówek. Irytuje mnie hałas samochodów pędzących 60-80 km/h pod moimi oknami, a i wariaci przekraczający 100 km/h zdarzają się wiele razy w ciągu dnia. No ale tu już powinniście męczyć policję. Powalczcie też znielegalnym parkowaniem słupkami, np. zastawiającym "mój" przystanek autobusowy Plac Narutowicza 01. Pamiętajcie, że ponad połowa mieszkań Ochoty nie ma samochodu, a zdecydowana większość mieszkańców nie korzysta z samochodów codziennie do dojazdów do pracy. My też chcemy być traktowani z szacunkiem!</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 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.</p>

211	<p>Zgłaszam sprzeciw wobec sppn na Ochocie.</p> <p>Uwagi ogólne dotyczące procesu (pseudokonsultacji strefy płatnego parkowania na Ochocie</p> <p>Brak jakiegokolwiek ogólnodostępnej informacji na temat konsultacji i uniemożliwienie Mieszkańcom czynnego w nich udziału (szczegółowo w załączniku).</p> <p>Brak jakiegokolwiek wiarygodności i rzetelności wykonywanych pomiarów metodą objazdową. Zarówno czas pomiaru (data, dzień, koniec wakuacji) jak i uwarunkowania zewnętrzne (sytuacja związana z covid) uniemożliwiają zaakceptowanie wyników pomiarów jako miarodajnych dla sytuacji normalnej.</p> <p>Pomiary takie powinny być wykonywane tylko w warunkach docelowego kształtu sppn na Ochocie (po usunięciu/zablokowaniu wszystkich miejsc postojowych niegodnych z prawem) z uwzględnieniem docelowego funkcjonowania parkingów położonych na terenach wewnątrzosiedlowych należących do Skarbu Państwa, Dzielnicy, Spółdzielni Mieszkańców. Przesłanka - brak gwarancji dalszego funkcjonowania (w jakiegokolwiek postaci, jakiej?) parkingów „społecznych” na około 250-350 pojazdów.</p> <p>Uwagi ogólne dotyczące projektu strefy płatnego parkowania na Ochocie</p> <p>Brak celowości (podane przykłady służą jedynie potwierdzeniu tej tezy) wyrażenia jakichkolwiek uwag merytorycznych co do zaprezentowanej dokumentacji schematów organizacji ruchu. Przedstawioną dokumentację należy traktować jako urzędniczy gniot za 956 448,00 zł. Na każdym z arkuszy bez szczególnego ich analizowania można znaleźć błędy wynikające z braku znajomości przepisów, braku logiki czy wręcz totalnej niekompetencji pracowników ZDM. Ilość (nie liczba) błędów dyskwalifikuje te dokumentacje jako dokument do konsultacji. Brak jakiegokolwiek informacji na temat przyczyn likwidacji LEGALNYCH, WYZNACZONYCH I DZIAŁAJĄCYCH ZGODNIE Z PRAWEM MIEJSC POSTOJOWYCH.</p> <p>Przykład: Miejsca postojowe równoległe na ul. Baley 14, ul. Okrńskiego 6-8. Co było przyczyną ich likwidacji? Ie jeszcze jest takich miejsc i ile miejsc postojowych zostało w ten sposób usuniętych?</p> <p>Szczególnym przypadkiem jest wspomniana ul. Okrńskiego. Na wlocie przy Moldawskiej szerokość jezdni 3,25m (miejsca postojowe po obu stronach jezdni, w jakim celu wyznaczono 1 miejsce na jezdni po stronie południowej jest dla mnie zagadką), na wlocie przy Sączockiej szerokość jezdni 3,9m (miejsca postojowe po obu stronach jezdni) a w środku dalek szerokość jezdni wynosi od 6,1-6,2m likwiduje się miejsca postojowe równoległe (minimalna szerokość pasa postojowego 2m, po jego wyznaczeniu szerokość jezdni 4,1m czyli większa niż na początku i końcu ulicy). Co było przyczyną likwidacji tych miejsc?</p> <p>Przykład: Miejsca postojowe w zatokach postojowych. Na spotkaniu online dotyczącym obszaru 5 Michał Lejk został poinformowany o dwóch faktach. O możliwości parkowania w zadanym miejscu postojowego nie decydują bezpośrednio przepisy a przyjęta organizacja ruchu (art. 5.1 upodr), która w szczególnych sytuacjach z przepisami może być sprzeczna i o tym, że o wyznaczeniu/istnieniu zatoki postojowej nie ma rozporządzenie o drogach publicznych. Problem polega na tym, że w przedstawionej dokumentacji zlikwidowane zostały miejsca postojowe/zatoki postojowe na ul. Moldawskiej (na wlocie Baley), na ul. Raclawickiej/Bohdanowicza (na wlocie Sączockiej, po stronie budynku Raclawicka 150 – uwaga – zatoki po stronie południowej zostały zlikwidowane zasadnie, zaparkowane w nich samochody ograniczają widoczność).</p>	<p>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>1. 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.</p> <p>Może 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. Pomiary nie były wykorzystywane do określania ile miejsc postojowych jest potrzebnych na danej ulicy, zatem zarzuty o ich nierzetelność są chybotne.</p> <p>2. Projekt SPPN nie dotyka w żaden sposób kwestii parkingów społecznych. Ich funkcjonowanie lub likwidacja jest zupełnie niezależna od wprowadzenia SPPN.</p> <p>3. Przy projektowaniu 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 DMG oraz w sposób nieurządzający 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>Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Podana w załączniku informacja o rzekomej likwidacji 530 miejsc nieprawdziwa i wynika z błędu metodologicznego popełnionego przez autora uwagi, który porównuje liczbę zinventaryzowanych pojazdów z liczbą pełnowymiarowych miejsc postojowych (większych niż przeciętny pojazd).</p> <p>4. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania 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 zostałyby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
	<p>2 lata temu w ramach realizacji projektu w ramach budżetu partycypacyjnego polegającego na wyniesieniu pdp na Bohdanowicza 4, Raclawickiej 150 (polecam opis zasad brd wg WIR Ochota i dającego pdp przy Sączockiej zostało zlikwidowane i Raclawickiej 154/6 dokonano (bez konsultacji z autorką projektu) likwidacji około 20mp w zatokach sąsiadujących z tymi pdp.</p> <p>O ile można się zgodzić na 10m wolnych przed pdp od strony najazdu (dla danej strony jezdni) o tyle trudno jest zrozumieć dlaczego zlikwidowano mp na 10m za tymi pdp (wcześniej było tam około 4m przed i za pdp, przejścia w poziomie jezdni, po wyniesieniu przejeżdż oślpukowano po obu stronach 10m). W prezentowanej dokumentacji nikt nawet nie zastanowił się nad sensownością (jej brakiem) obecnie istniejącego rozwiązania. Nikt nie zadał sobie trudu aby przeanalizować możliwość/konieczność wprowadzenia zmian (np. kopia rozwiązania z ul. Szaserów przy WIM) mających na celu ograniczenie możliwości dojazdu samochodów kołami do krawężnika (ograniczenie szerokości czynnej chodnika dla pieszych po stronie południowej Bohdanowicza 4 do Raclawicka 156). Uwaga: W tym tygodniu odbyła się wizja lokalna z udziałem Radnego Dzielnicy Ochota i przedstawicieli ZDM. We wpisie na fb Radny poinformował min. o 6 dodatkowych miejscach na ulicy Korotyńskiego na odinku Jasielska Moldawska Michał Lejk z informacją tą zapoznał się i ją potwierdził. Późniejsza analiza dokumentacji wskazuje, że nie tylko nie będzie 6 nowych miejsc, ale docelowo ubędą 3 miejsca (-5 w zatocze ze względu na zmianę parkowania ze skośnego na równoległe wysp P-19, pod warunkiem zmiany położenia słupków dla zapewnienia minimalnej szerokości pasa postojowego 2m +2 po południowej stronie Korotyńskiego przy Jasielskiej). Co więcej po południowej stronie Korotyńskiego dopuszczono parkowanie pojazdów na drodze dojazdowej/drozdzie pożarowej do budynków Korotyńskiego 7 i 9 (kolejne -2 mp, miejsca niezgodne z dokumentacją). Priorytetem przy wyznaczaniu kierunku ruchu na Korotyńskiego powinno być zapewnienie najszybszego dojazdu SPOż. do DPS Chemik i drogi pożarowej Korotyńskiego 7/9 (jest to jedyna możliwość dojazdu do tych dwóch budynków). Wystarczy kilka samochodów wyjeżdżających z Korotyńskiego na Moldawską aby zablokować możliwość wjazdu straży pożarnej nawet na sygnale i „pod prąd”, z drugiej strony dojazd od Jasielskiej będzie niemożliwy ze względu na planowaną wyspę ze słupkiem U-5a na skrzyżowaniu (wóz bojowy się nie słońzy się w zakręcie bez skasowania słupka). Pytanie dodatkowe do tego fragmentu czy ZDM konsultował proponowane zmiany organizacji ruchu ze Strażą Pożarną? Wizja lokalna odbyła się na ul. Okrńskiego i ul. Jankowskiej.</p> <p><a href="http://orkaz.sejm.gov.pl/INT3.nsf/ikucz/323A0944%24FILE/00098-c1.pdf">http://orkaz.sejm.gov.pl/INT3.nsf/ikucz/323A0944%24FILE/00098-c1.pdf</a></p> <p>*przy uwzględnieniu przywołanych wyżej przepisów oraz warunków bezpieczeństwa ruchu, należy wskazać, że minimalna szerokość jezdni jednokierunkowej umożliwiająca dopuszczenie ruchu dwukierunkowego rowerów lub wózków rowerowych na tej jezdni, bez wyznaczania pasa ruchu dla tych pojazdów, w odniesieniu do jednopasowej drogi klasy technicznej D, powinna wynosić 3,75 m (2,25 m + 1,5 m). Jeśli dodatkowo wzdłuż krawędzi jezdni wyznaczony jest znakiem poziomym P-19 pas postojowy, to szerokość ta powinna być powiększona o min. 2,0 m. "</p>	jw.
	<p>Uprzejmie proszę o wyjaśnienie prawne tej kwestii odnośnie Jankowskiej, Okrńskiego, Lelechowskiej, Grójeckiej 128 (Projekt został zrealizowany i oddany do eksploatacji w październiku 2017 r. W ramach projektu ruch rowerowy z chodnika przeniesiono na jezdnię dojazdową, a szerokość jezdni wynosi 3,4m przy minimalnej dopuszczalnej prawem (dla kontraruchu rowerowego) 3,75m b) rowerzysta jadący w kierunku Korotyńskiego -&gt; Dickensa wjeżdżając na jezdnię wjeżdża "pod prąd" Kierunek ruchu (jedyny dopuszczalny prawem – w kierunku Korotyńskiego do ulicy Grójeckiej) na tym fragmencie jezdni, na który wjeżdża rowerzysta, określają dwa znaki B-2 Zakaz wjazdu (jeden umieszczony przy połączeniu z ulicą Grójecką i drugi, z tabliczką nie dotyczy rowerów, umieszczony przy drzewie za jezdnią (zgodnie z kierunkiem ruchu rowerzysty). Dopiero za znakiem B-2, z tabliczką nie dotyczy rowerów, rowerzysta mógłby poruszać się po jezdni. Mógłby nie oznacza może, c) do przełomu grudzień 2017/styczeń 2018 na wlocie jezdni (od strony Grójeckiej) nie było żadnego oznakowania informującego o zmianie organizacji ruchu na tej jezdni (zdjęto istniejące znaki pozostawiając pustą sztycę). W styczniu postawiono totem: D-3 droga jednokierunkowa + tabliczka nie dotyczy rowerów + B-36 zakaz zatrzymywania się. Na totemie zabrakło najważniejszego znaku, tj B-33 ograniczenie prędkości do 30 km/h ponieważ:</p> <p>Przepisy pkt 7.11.1 załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. Nr 220, poz.2181, późn. zm.) stanowią, że dopuszcza się ruch dwukierunkowy rowerów lub wózków rowerowych na jezdni drogi jednokierunkowej, bez wyznaczania pasa ruchu dla tych pojazdów, jeżeli:</p> <p>– dopuszczalna prędkość nie jest większa niż 30 km/h.</p> <p>Na tej jezdni obowiązuje ograniczenie prędkości do 50km/h (obszar zabudowany, brak innych regulatorów prędkości D-40,B-33/30,B-43/30, prędkości projektowe drogi nie mają znaczenia) zatem ruch dwukierunkowy (w obecnej postaci – brak linii poziomych) na tej jezdni nie jest dopuszczony. Jaki sens mają konsultacje tak przygotowanej dokumentacji? Jaki sens mają dodatkowe spacery z wybranymi osobami skoro i tak nie jest możliwe wyeliminowanie błędów w dokumentacji, a po spotkaniach (relacji z nich) tworzą się kolejne uzasadnione wątpliwości.</p> <p>Jedynym rozwiązaniem jest unieważnienie tych (pseudokonsultacji i, następnie skierowanie całej dokumentacji do ponownej weryfikacji, (po covid) przeprowadzenie prawdziwych, rzetelnych, uczciwych, kompleksowych i przede wszystkim ogólnodostępnych konsultacji z Mieszkańcami na temat... zmian w organizacji ruchu PRZED EWENTUALNYM wprowadzeniem sppn wraz z likwidacją wszystkich "kontrowersyjnych" miejsc postojowych i przedstawianiem regulaminu SPPN który będzie aktualny i obowiązujący. Potem sprawdzenie jak to działa po zmianach i dopiero wtedy głosowanie RM i EWENTUALNE wprowadzenie sppn.</p> <p>Proszę o ustosunkowanie się również do kwestii poruszonych w załączniku (Załącznik 90)</p> <p>Poproszę również o przedstawienie dokumentów (forma wyłonienia wykonawcy, koszt itd.) dotyczące druku 30000 ulotek dla Ochoty (żadna z tych ulotek nie trafiła na Rakowiec Południowy) i informację kto w ZDM był/jest odpowiedzialny za doprowadzenie do unieważnienia postępowania DOSTAWA ORAZ PEŁNIENIE FUNKCJI OPERATORA 250 SZT. PARKOMATÓW DLA DZIELNIC WOLA I PRAGA – PÓLNOĆ M.ST. WARSZAWY - ZDM/UM/DZP/59/NBO/1/20 (wyrok KIO 1808/20) Proszę również o informację ile parkomatów w związku unieważnienia tego postępowania musiało zostać przeniesionych ze swoich lokalizacji na teren sppn na Woli i Pradze oraz jakie były koszty takiej operacji.</p>	jw.

212	<p>Chciałbym wyrazić swoją opinię na temat planowanych zmian w zakresie parkowania w dzielnicy Ochota. Patrząc na projekt, w kilku miejscach można zauważyć redukcję ilości miejsc parkingowych o połowę a czasem nawet w większym stopniu. Jako przykład można wskazać zatokę za przystankiem Szczesliwicka 04 - obecnie parkuje tam 26-27 aut a według projektu ma tam być wyznaczonych jedynie 9 miejsc! Moim zdaniem projekt zakładający tak znaczną redukcję bez określenia racjonalnej alternatywy czyli wyznaczenia w zmian nowych miejsc parkingowych w miejscach gdzie do tej pory ich nie było - jest to rodzaj złośliwości. Już teraz, przy obecnej ilości miejsc parkingowych, wracając późnym wieczorem (23-24) zdarza mi się krążyć po najbliższej okolicy (Szczesliwicka, Rokosowska, Człesochowska, Białobrzaska) przez 20-25 minut w poszukiwaniu dostojnie ostatniego miejsca, gdzie mogłbym zostawić auto. Często nie mam wyboru i zostawiam je w miejscu oddalonym od mieszkania o 600-700m.</p> <p>Planowane zmiany spowodują moim zdaniem ogromną złość mieszkańców i przeniesienie problemu z ulic jak Szczesliwicka, Rokosowska itp. na wewnątrzsiedlowe uliczki gdzie już teraz obłożenie istniejących miejsc do parkowania jest stu procentowe.</p> <p>Skoro obłożenie w porze nocnej wynosi obecnie powyżej 100% (z powodu niedostatecznej ilości miejsc nagminnie widać auta co noc parkujące w miejscach niedozwolonych) to znaczy że miejsce do parkowania dla mieszkańców jest zbyt mało czyli kierunek zmian powinien być zupełnie odwrotny. Mam nadzieję, że plany zmian zostaną stosownie skorygowane.</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 jedni 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.</p> <p>Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia zmian w projekcie na etapie dalszego projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.</p>
213	<p>Cała moja Rodzina od lat mieszka na Ochocie (kilka pokoleń). Ja mieszkam w okolicach Hali Banacha. Chciałabym bez opłat odwiedzać moich Rodziców i Dziadków, którzy mieszkają w różnych częściach Ochoty (na Rakowcu - nad torami, przy forcie Twierdzy Warszawa, na Szczesliwickach). Proszę rozważyć np. Abonament podstawowy w kwocie 30zł obejmujący najbliższe ulice oraz abonament rozszerzony w kwocie 50 zł obejmujący całą dzielnicę Ochoty.</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>
214	<p>Chodzi o brak, zakładany też w SPP, 10 miejsc postojowych (dzisiaj policzyłem) na końcu ulicy Kopirńskiej, gdzie rok temu postawiono znaki zakazu zatrzymywania. Mieszkam od 12 lat w ostatniej klatce budynku bezpośrednio przy tych miejscach i przez 11 lat nikomu nie przeszkadzało tu parkowanie (nie było też ww. znaków). Kopirńska jak wyznika z Parfisa 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 jej 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?!!</p>	<p>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 spowodowałyby to brak wymaganego przepisami placu manewrowego.</p>
215	<p>Chciałbym zgłosić następujące uwagi w konsultacjach strefy płatnego parkowania na Ochocie:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Popieram rozszerzenie SPN na cały obszar Ochoty.</li> <li>2. Warto zmienić przypisanie do listy parkomatów na większe strefy parkowania.</li> <li>3. Proponuję obejmowanie całych obszarów strefami Tempo30. Również ul. Z, jeżeli nie kursują po nich autobusy miejskie (np. Filtrowa, Krzywickiego).</li> <li>4. Wszystkie ulice jednokierunkowe powinny mieć wprowadzony kontratruch rowerowy jednocześnie ze zmianą organizacją ruchu zw. z wprowadzeniem strefy (w tempo30 bez dodatkowych zabezpieczeń, wyłącznie oznakowaniem).</li> <li>5. Duże obszary P-21 oraz martwe części chodników powinny być zryflowywane i zamieniane na zieleni.</li> <li>6. Parkowanie powinno się odbywać głównie na jezdnii (parkowanie równoległe). W obszarach większego ruchu pieszego należy dążyć do fizycznego uniemożliwienia parkowania ukosnego oraz osłonięcia (np. ulica Filtrowa między Krzywickiego a Gornickiego) z zapewnieniem min. 2 metrów dla pieszych. Można to próbować osiągnąć stojakami rowerowymi lub donicami.</li> <li>7. Obszary P-21 przed skrzyżowaniami powinny być zabezpieczone stojakami rowerowymi U zamiast nieskutecznymi separatorami na jezdni i/lub słupkami. Zapewni to dodatkowe miejsca postojowe dla rowerów bez większych kosztów oraz dobrą widoczność na skrzyżowaniach (rozwiązanie z powodzeniem stosowane w Krakowie).</li> <li>8. Ulice ślepe lub o znikomym ruchu można zamieniać na strefę zamieszkania w miarę możliwości. Obecnie chodniki są tam bardzo często zastawione, piesi i tak poruszają się jezdnią, więc warto im przyznać pierwszeństwo.</li> </ol>	<p>Ad 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.</p> <p>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 postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Ad 3, 4, 5: 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 SPN.</p> <p>Ad 6: 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 jedni 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.</p> <p>Ad 7: Montaż stojaków rowerowych nie jest przewidziany w ramach niniejszego projektu.</p> <p>Ad 8: Przebudowa ulic na strefy zamieszkania nie jest planowana w ramach niniejszego projektu.</p>
216	<p>Zdecydowanie sprzeciwiam się likwidacji miejsc parkingowych na ul. Spiskiej. Jednocześnie składam wniosek o przywrócenie skośnego parkowania wzdłuż szkoły. W chwili obecnej tych miejsc w godzinach popołudniowych jest zdecydowanie za mało. Na odinku od początku ulicy do numeru 16 jest tylko jedno miejsce dla niepełnosprawnych to też nie jest zgodne z obowiązującymi przepisami, gdzie na samym końcu ulicy są aż cztery miejsca. Czy niepełnosprawni mieszkający na początku ulicy mają chodzić na jej koniec.</p>	<p>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 skośne o wymiarach zgodnych z przepisami i zapewniających wymagającą drogę manewrową dla takich miejsc.</p> <p>Na początkowym odinku ul. Spiskiej nie ma możliwości wyznaczenia miejsc dla niepełnosprawnych o wymiarach zgodnych z obowiązującymi przepisami. Po konsultacji z zarządcą drogi oraz po wnioskach mieszkańców z konsultacji społecznych zdecydowano o zmniejszeniu liczby miejsc dla niepełnosprawnych na ul. Spiskiej o dwa.</p>
217	<p>Od prawie 10 lat mieszkam na Ochocie dokładnie Białobrzaska 6a i jestem zaskoczona propozycją SPP w pobliżu mojego bloku. Bloki znajdujące się przy Białobrzskiej dokładnie ponumerowane 1,2,3,5,6a,7,8,9, 10 i 11 są blokami 3 i 4 piętrowy gdzie w każdym bloku jest minimum 39 mieszkań, a pozostawienie możliwości parkowania po stronie numerów parzystych mocno narusza możliwość parkowania. W załączniku przesyłam zdjęcia z różnych dni i godzin jak wygląda parkowanie na ulicy Białobrzskiej i jak widać parkowanie jest o obydwu stronach i było od lat 60. Parkowanie po stronie nieparzystej nie zakłada możliwości poruszania się pieszych ponieważ jest tam podwójnych chodnik jeden od strony zaparkowanych samochodów drugi oddalony ok 5 metry wydzielony. Osobiście nie posiadam samochodu, ale jestem bardzo sceptyczna wobec propozycji wygląda to jak projekt pisany na kolanie bez analizy jak wygląda sytuacja. Nawet na street View jest dokładnie tak samo jak na moich zdjęciach (Załącznik 91-94), zapewniam, że są to w większości samochody osób przyjeżdżających ponieważ ulica Białobrzaska jest zabudowana blokami mieszkalnymi gdzie w znikomej części są usługi na parterze.</p>	<p>Uwzględniono. Po stronie budynków o numerach nieparzystych proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postojów" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
218	<p>Jako mieszkańiec ulicy Radomskiej nie zgadzam się na likwidację miejsc parkingowych, mam również nadzieję, że na naszej ulicy nie ulegnie zmianie skośny sposób parkowania na równoległy. Dodatkowo chciałbym powiedzieć, że bardzo często szczególnie wieczorami zmuszeni jesteśmy parkować nawet na ulicy Baśniowej, więc moim zdaniem mieszkańcy powinni mieć swobodny dostęp do wszystkich wewnętrznych stref co najmniej w kwadracie Grójcka-Radomska-Baśniowa-Białobrzaska.</p>	<p>Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.</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>

219	<p>Chciałbym zgłosić jedną uwagę do projektu strefy płatnego parkowania w pobliżu mojego miejsca zamieszkania. Uwaga dotyczy nie oznakowanego przejścia dla pieszych na ul. Rokosowskiej pomiędzy Białobrzeską a Szczęśliwicką (Załącznik 95). W projekcie zaplanowano 15 miejsc postojowych przy wjeździe od Białobrzeskiej. Moim zdaniem powinno być zastawione wolne miejsce dla pieszych, których jest więcej niż na drugim oznakowanym przejściu. Są to głównie dzieci idące do szkoły nr 61.</p> <p>Najlepiej jeśli byłoby to przejście oznakowane znakami poziomymi.</p> <p>W tej chwili samochody nie mogą zaparkować ponieważ są słupki.</p> <p>Jeśli nie będzie miejsca na przejście może to doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji, gdyż ograniczona będzie widoczność tak dla pieszych jak i kierowców.</p>	<p>W opisywanym miejscu nie ma przejścia dla pieszych a zgodnie z przepisami przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 100 m. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu. W związku z tym został wyznaczony ciąg miejsc do parkowania skośnego częściowo na jezdni i chodniku. Przechodnie obsługiwani są do korzystania z najbliższego przejścia przy ul. Białobrzeskiej. Postulat likwidacji części miejsc postojowych może być wprowadzony osobnym opracowaniem przez urząd dzielnicy Ochota.</p>
220	<p>W załączeniu 2 zdjęcia (Załącznik 96 i 97), które obrazują permanentny stan aktualny (Siewierska 18). Niestety kierowcy toczą wojnę ze starymi drzewami. Dlatego proszę o zabezpieczenie korzeni drzew (Załącznik 98)</p> <p>Oraz zamianę 2 miejsc postojowych między drzewami w pas zieleni. Najlepiej wzbogacony o nasadzenie 1, 2 drzew. Trudno, propozycja radykalna, ale kierowcy za bardzo się rozpychają, a ciągle manewry po korzeniach nie są obojętne dla drzew. Dodanie zieleni poprawi ich warunki bytowe, dostępność wody i znacząco wpłynie na poprawę estetyki tego miejsca.</p> <p>Dodatkowo na tym odcinku pominięliśmy wjazd do garażu podziemnego (Siewierska 18), pełniącego również funkcję niewielkiego wjazdu "podręcznego" (czerwone oznakowanie). Bardzo proszę o usunięcie tego typu błędów, ponieważ potem będziemy się spierać, ile to pojazdów może zaparkować w strefie dla mieszkańców przy Siewierskiej. A tymczasem to błąd w projekcie (Załącznik 99)</p> <p>To samo dotyczy linii (strefa dla mieszkańców) przeciągniętej po korzeniach drzew. Kilka takich przeciągnięć sztucznie poszerzy wirtualną, projektową przestrzeń do parkowania.</p> <p>Podczas spotkania on line dla rejonu 3, padła propozycja usunięcia już istniejących słupków przy budynku Białobrzaska 26. Proszę o ich pozostawienie, ze względu na bliskość mis drzew. Drzewa się przyjęły, pięknie rosną, a udośćpienie miejsca dla kierowców powoduje niezręczne manewry po korzeniach drzew, na które kierowcy w ogóle nie zwracają uwagi. To kontrproduktywne niszczenie zieleni. Z czy 3 miejsca więcej nie uratują rejonu, a zniszczą drzewa.</p> <p>Potrzeby parkingowe są bardzo duże i konieczne jest przywrócenie dużych odcinków, gdzie parkowanie będzie dozwolone.</p>	<p>Ad 1 Nie uwzględniono – dokonanie nasadzeń poza zakresem opracowania – kompetencja Zarządu Zieleni m.st Warszawy.</p> <p>Ad 2 Uwzględniono. W projekcie docelowym nie będzie wykazana fioletowa linia (linia pomocnicza, graficznie pokazująca rejonu postoiu mieszkańców).</p> <p>Ad 3 Uwzględniono, nie jest planowane usunięcie słupków blokujących z rejonu posesji nr 26 przy ul. Białobrzeskiej.</p>
221	<p>Protestuję przeciwko tworzeniu nowych stref płatnego parkowania i żądam zniesienia dotychczasowych!</p> <p>Przedstawiony na stronie internetowej projekt nie zawiera żadnego uzasadnienia dla tworzenia jakichkolwiek nowych stref!</p> <p>A jest rzeczą oczywistą, że podnoszą one koszty życia w mieście i utrudniają normalne funkcjonowanie mieszkańcom.</p> <p>Protestuję przeciwko likwidacji miejsc postojowych! Gmina jest w tym zakresie monopolistą i doprowadza do sytuacji, kiedy zaparkowanie staje się niemożliwe i wymusza zupełnie zbytekny ruch pojazdów. Dotychczas jako uzasadnienie stref płatnego parkowania wskazywano wymuszenie rotacji samochodów, tymczasem jest to sprzeczne z dążeniem ekologów ale i rządów do ograniczenia ruchu samochodowego. Powinny być wprowadzone zachęty, w szczególności utratienia w parkowaniu samochodów, tak by one jak najwięcej stały, a nie jeździły, także w kółko w poszukiwaniu wolnych miejsc!</p> <p>Uzasadnienie, że strefy płatnego parkowania spowodują, że wszyscy przeniosą się do komunikacji miejskiej, jest nieprawdziwe - gdyby tak się stało, komunikacja miejska zbankrutuje. Wystarczy zresztą porównać, jak jest nieefektywna w zestawieniu z prywatnymi przedsiębiorstwami transportowymi. Ponadto likwidacja samochodów osobowych w skali kraju oznaczałaby dla tego kraju gigantyczną recesję.</p> <p>Komunikacja miejska w znaczący sposób przyczynia się do transmisji koronawirusa, w przeciwieństwie do samochodów osobowych. A zdaje się, że koronawirus zostanie na dłużej...</p> <p>Mogłoby się wydawać, że gmina walczy z samochodami, ale samochody nie są wrogiem gminy, a są narzędziem do przemieszczania się mieszkańców, tak więc w istocie gmina walczy z mieszkańcami.</p> <p>A skńczy się to martwym miastem, takim, jak jest obecnie śródmieście Krakowa.</p>	<p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcanie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.</p> <p>Wprowadzenie SPPN nie oznacza "likwidacji samochodów osobowych" ani zakazu ich używania.</p> <p>Nie ma żadnych badań potwierdzających że komunikacja miejska jest miejscem transmisji koronawirusa.</p>
222	<p>Chciałabym zgłosić następujące uwagi do projektu strefy 2 (Filtry) na Ochocie. Niepokoją mnie, jako mieszkańca, następujące propozycje zmian:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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 współdnicie na preferencyjnych warunkach.</li> <li>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 wjeździe 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.</li> <li>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.Michałowi 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 przydzielania 8 parkomatów do lokalizacji.</li> </ol> <p>Liczymy na zrozumienie dla tych propozycji i pozytywne rozpatrzenie tych wniosków. Mamy nadzieję, że obrona naszych interesów jako mieszkańców Ochoty jest priorytetem dla wprowadzanych zmian a powyższe zmiany mają to właśnie na celu.</p>	<p>Ad 1/3: 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 postoiu na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Ad. 2: Uwzględniono.</p>
223	<p>Mieszkam przy Gorlickiej i uważam, że my jako mieszkańcy borykamy się z coraz większym problemem parkowania nadmiernej ilości samochodów w naszym rejonie. Pracownicy pobliskich biurów, przychodni i innych lokali usługowych dosłownie "zalewają" nasze parkingi i uliczki swoimi samochodami, chcąc zaoszczędzić na parkingach podziemnych. Ilość samochodów powoli przeszkadza w normalnym użytkowaniu wspólnej przestrzeni. Trudno wyjść na spacer z psem, ponieważ chodniki są zajęte przez samochody. Nie wspominając o tym, że nigdy nie mam miejsca do zaparkowania własnym samochodem.</p> <p>W związku z powyższym bardzo proszę o zmianę decyzji i objęcie płatnym parkingiem całą Ochotę - włącznie z Rakowcem. Inaczej, wszyscy pracownicy szpitala i innych biurów będą chcieli zaparkować w mojej okolicy co stanie się już nie do zniesienia. Brak miejsc parkingowych może również zmniejszyć zainteresowanie sklepami i bazarkiem przy ul. Moldawskiej, ponieważ zwyczajnie nie ma gdzie zostawić samochodu.</p> <p>Bardzo proszę jeszcze raz o przemyślenie decyzji.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje wadzom m.st. Warszawy objęcie całej 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>Podczas 1 spotkania konsultacyjnego on line, prowadzący wspomnieli o unikaniu oznakowania "strefa zamieszkania". Niejasna była za to motywacja dla takich "uników". I tak oto na Ochocie w rejonie 3 od lat funkcjonuje teoretyczne oznakowanie "strefa zamieszkania" w zaznaczonym rejonie (Załącznik 100)</p> <p>Ze świecą szukać tam wyznaczonych (oznakowanych) miejsc do parkowania. Jeśli zdarzają się POJEDYNCZE sztuki, to są to miejsca dla niepełnosprawnych. A mimo to strefa funkcjonuje i mandaty się nie syją (straż miejska ma siedzibę w bezpośrednim sąsiedztwie krop). Tak ma się więc teoria do praktyki.</p> <p>Śląd też moja propozycja rozwiązania kwestii brakujących przejść dla pieszych, czy całkiem często pojawiających się progów spowalniających i ujednolicenia oznakowania dla całego rejonu.</p> <p>W miejscach oznakowanych proponuję ustawienie znaków "strefa zamieszkania" D-40 i odpowiednio D-41. (Załącznik 101)</p> <p>Praktycznie całą Ochotę można potraktować analogicznie. Ponieważ dzielnica ma raczej spójny typ zabudowy. Taka zmiana jest zgodna z polityką miasta, powinna poprawić bezpieczeństwo, przez spójne ograniczenie do minimum prędkości pojazdów. Ograniczona zostanie liczba znaków, np o wszystkie zakazy parkowania czy odcinkowe ograniczenia prędkości z powodu progów spowalniających. Usankcjonowane zostanie pierwszeństwo i swoboda w poruszaniu się pieszych. Ze względu na późną porę nie załączę więcej przykładów. Niemniej jednak poprawne oko wychwyty powtarzający się schemat OR.</p> <p>Projekt OR przedstawiony do konsultacji społecznych jest silnie (zbyt silnie) oparty na ślepych i restrykcyjnych przepisach PRD. Oznakowanie znacznych przestrzeni D-40 powinno zmieścić podejście do parkowania przy (na) wewnętrznych skrzyżowaniach na T, jakich mamy mnóstwo.</p> <p>Chodzi wyłącznie o oznaczoną poniżej krawędź drogi (Załącznik 102)</p> <p>Z drugiej strony, skoro tak bardzo ograniczyliśmy przestrzeń do parkowania, to zmiana optyki widzenia na "strefe zamieszkania", nie powinna pogorszyć sytuacji. W "Strefie zamieszkania" wyznaczenie, przez oznakowanie poziome pojedynczych miejsc, nie jest obowiązkowe. Wystarczające są linie i znaki pionowe, dokładnie jak na projekcie przedłożonym do konsultacji.</p> <p>Dodatkowo zmieniając charakterystykę nazewnictwa wjazdów i zjazdów na T (obecnie widzianych jako skrzyżowania) z ulicą Białobrzeską (Szczęśliwicką etc). Zamiast skrzyżowań, włączali byśmy się do ruchu.</p>	<p>Zgodnie z przepisami, postój w strefie zamieszkania jest dozwolony wyłącznie na wyznaczonych miejscach postojowych. W sytuacji gdy takiego miejsca nie można wyznaczyć, postój jest zabroniony. Zatem wprowadzenie stref zamieszkania wiązałoby się z drastycznym ograniczeniem liczby miejsc do parkowania na Ochocie.</p> <p>Definicja skrzyżowania wynika z przepisów prawa o ruchu drogowym. Nie można zmieniać tej definicji inaczej, niż w trybie zmiany ustawy. Parkowanie na skrzyżowaniu oraz w odległości 10 m od niego jest zabronione.</p>
	<p>Wszystko to z powodu protestu przeciwko ograniczaniu parkowania przy (na) skrzyżowaniach typu T.</p> <p>Białobrzaska - Radomska Białobrzaska - Nieborowska Białobrzaska - Siewierska Białobrzaska - Przemyska</p> <p>A także skrzyżowaniach na T, które trafiłyby do "strefy zamieszkania"</p> <p>Dorowska - Bałtowa Dorowska - Czesłochowska Dorowska - Rokosowska.</p> <p>Proszę o wzięcie pod uwagę takiego rozwiązania i przygotowanie dla Ochoty rozwiązań SPPN adekwatnych dla lokalnych uwarunkowań. Siatka wąskich, osiedlowych uliczek narzuca pewne dodatkowe wymagania projektantom.</p>	jw.
225	<p>Chciałbym serdecznie poprosić o rozważenie i jak najszybsze wdrożenie Strefy Płatnego Parkowania na cały teren Ochoty, a nie jedynie do ul. Banacha bez objęcia terenu Rakowca.</p> <p>Moja Babcia mieszka przy ul. Gorlickiej 4A na Rakowcu/Ochocie i uważam, że bardzo ważnym jest objęcie całej Ochoty strefą płatnego parkowania, a nie jedynie do ul. Banacha, ponieważ takie rozwiązanie zostawia Rakowiec na granicy SPP, a co za tym idzie doprowadzi do dramatu mieszkańców tej dzielnicy - w tym mojej Babcji. Zachęci to przyjeżdżających do pracy w tej okolicy do parkowania przy granicy aktualnie proponowanej SPP - tj. na wąskich uliczkach osiedlowych Rakowca. Spowoduje to brak miejsc dla mieszkańców oraz problem z poruszaniem się takich osób jak moja Babcia, która tam mieszka. Osiedle to już teraz boryka się z problemem miejsc parkingowych dla jego mieszkańców, a po wdrożeniu SPP w tak ograniczonym zakresie to będzie prawdziwy dramat.</p> <p>Znacznie lepszym rozwiązaniem jest zachęcanie okolicznych pracowników do korzystania z komunikacji miejskiej (m.in. autobusy, tramwaje i SKM) oraz korzystania z rowerów, poprzez objęcie SPP terenu całej Ochoty do jej naturalnych granic - tj. tory kolejowe i Pola Mokotowskie.</p> <p>Mam nadzieję na wzięcie pod uwagę mojego wniosku o rozszerzenie SPP oraz zachęcanie do korzystania z komunikacji miejskiej/rowerów przy jednoczesnym wzięciu pod uwagę potrzeb mieszkańców osiedli na Ochocie - w szczególności dużej grupy mieszkających tam seniorów, w tym mojej Babcji.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca wdrożenie w Warszawie objęcia całej Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</p>
226	<p>Jako Warszawian i patriotą gospodarzcy nie zgadzam się na dalsze łupienie mieszkańców i wyciąganie pieniędzy od ich gości poprzez jeszcze większe rozszerzenie strefy płatnego parkowania.</p> <p>Obecny jej rozmiar już przekracza granice absurdu.</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>
227	<p>Zbrane uwagi przekraczają liczbę znaków możliwą do zamieszczenia w tabeli, zostały więc zamieszczone w Załączniku 103</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca wdrożenie w Warszawie objęcia Ochoty strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</li> <li>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. Jest to w pełni zgodne ze strategią transportową miasta. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych - ale przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdnii manewrowych zgodnych z przepisami - wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg. Jest to kompromis pomiędzy sprzecznymi wobec siebie oczekiwaniami różnych grup użytkowników.</li> <li>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, np. w ramach przebudowy ul. Grójeckiej, projektowanej jako osobna inwestycja.</li> <li>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.</li> <li>Projekt nie przewiduje kompleksowej przebudowy wszystkich miejsc postojowych.</li> <li>Ślupki są ustawiane z zachowaniem skrajnej drogowej 50 cm.</li> <li>Montaż stojaków dla rowerów nie jest przedmiotem niniejszego opracowania. Stojaki powinny być montowane w miejscach, gdzie są potrzebne, nie zaś w równomiernych odstępach na wszystkich drogach publicznych. W większości przypadków w zabudowie mieszkaniowej rowery są trzymane na terenie posesji lub podwórek.</li> <li>Uwzględniono.</li> <li>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.</li> <li>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. Znaczna część ulic została już objęta strefą Tempo 30.</li> </ol>

jw.		<p>11. Projekt nie przewiduje budowy lub przebudowy progów zwalniających.</p> <p>12. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p> <p>13. Projekt nie przewiduje zastępowania drzew miejscami parkingowymi.</p> <p>14. 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>11. Zabezpieczenie trawnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp.</p> <p>15. Rodzaj zabezpieczeń jest w gestii zarządcy zieleni.</p> <p>Uwagi szczegółowe (w sumie 213 uwag) zostały przekazane projektantom do analizy. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Uwzględnione zostaną wszystkie te, które są zgodne z przepisami, założeniami projektu (utrzymanie możliwie największej liczby miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami) oraz zostaną zatwierdzone przez zarządcę ruchu. Zmiany związane z infrastrukturą rowerową, przebudową przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p>
228	<p>Niniejszym zgłaszam sprzeciw wobec planom rozszerzenia SPPN na Ochocie.</p> <p>Tyle było już podnoszonych głosów przeciw - podczas tych konsultacji, że trudno się powtarzać, więc przytoczę, chociażby jeden wycinek dotyczący ul. Radomskiej:</p> <p>"Na Radomskiej proponuje się wprowadzenie parkowania równoległe, co daje na całej długości ulicy 39 ( w tym 3 dla niepełnosprawnych) miejsc parkingowych. Obecnie na tej ulicy parkuje ukośnie około 65 samochodów. Pozostaje stary sposób, czyli szukanie miejsca na wjeździe od strony Grojeckiej lub na Białobrzzeskiej przy wyjeździe z Radomskiej. Jednak nie, drodzy mieszkańcy! Tam nasi dzielnie ujeżdżają wbiłą słupki i tyle. Policzyłem dokładnie. Stracimy w rejonie Radomskiej 46 miejsc do parkowania."</p> <p>Pomijam, że w tych niby "konsultacjach" uczestniczyło ok. 50 osób, co nie jest nawet kroplą reprezentatywną mieszkańców Ochoty, a masa ludzi nawet nie wie, jaki los Państwo im szykujecie z tą SPPN.</p> <p>Proszę o odwołanie mojego głosu sprzeciwu! Brak parkingów, zabieranie dotychczasowych miejsc postojowych pod płaszczykiem ich niby nielegalności, zważanie jezdni to kreowanie przez Was (władających tym miastem) problemów, aby je niby potem "rozwiązywać", tylko one będą już do nie do rozwiązania!</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> <p>Abym 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 (blisko 2000 wyświetleń na YouTube) i zgłaszających uwagi (ponad 500) świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochocie/</a></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 postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego.</p>
229	<p>Wprowadzenie SPPN na Ochocie i Żoliborzu wywołuje fundamentalny sprzeciw, nie tylko co do kwestii warunków technicznych, ale co do samej idei. SPPN nie jest opłatą za usługę, a parapatkiem, który stanowi ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych, dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50 zł (ponad 1000 zł miesięcznie).</p> <p>Stratni będą także mieszkańcy samej strefy: za drugi i kolejny samochód będą płacić 1200 zł rocznie, niezależnie od kosztów samej opłaty parkingowej jeśli tylko pojedą samochodem w inny obszar obowiązywania strefy.</p> <p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania wiąże się z likwidacją znacznej liczby miejsc parkingowych, czego dowodzi doświadczenie z wprowadzaniem jej w poprzednich dzielnicach (Praga, Wola). Tymczasem od władz Warszawy należy oczekiwać zwiększenia, a nie zmniejszenia liczby dostępnych miejsc parkingowych.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Abym 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 postoiu 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 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. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „likwidacją znacznej liczby miejsc postojowych” i nie stało się tak ani na Pradze ani na Woli.</p>
jw.		<p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednokrotny.</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 oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dłatego 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>

230	<p>przesyłam uwagi do do rejonu 4. Na ul. Kukielki przewidziane jest wprowadzenie zakazu zatrzymywania się. 1. Proszę o odpowiedź gdzie i na jakiej podstawie będzie mogła zatrzymać się zgodnie z przepisami np. taksówka, bądź dostawca (dowózka jedzenie, paczkę albo meble)? 2. Proszę o odpowiedź na podstawie którego przepisu kodeksu drogowego będzie legalne zatrzymanie samochodu przez mieszkańca posesji znajdującej się przy ulicy Kukielki w oczekiwaniu np. na otwarcie bramy garażowej? 3. Obecnie na ulicy Kukielki ma miejsce parkowanie na jednej połowie jezdni, ruch odbywa się niejako wahadłowo (samochody jadące z kierunku jezdni zajętej przez parkujące samochody jada pod prąd drugą połowę jezdni). Kto będzie egzekwował przestrzeganie zakazu zatrzymywania się na ulicach Kukielki i Filipinki po wprowadzeniu spnn na okolicznych ulicach? Proszę nie pisać, że Straż Miejska, gdyż będzie to fikcja (już teraz czas reakcji na zgłoszenie o złe zaparkowanych samochodach to kilka-kilkanaście godzin) W ten sposób nasze ulice będą traktowane jak darmowe miejsce do kilkugodzinnego zaparkowania samochodu. 4. Proszę o ustawienie znaku drogowego na ulicy Kurhan (z kierunku od ulicy Opaczewskiej) przy skrzyżowaniu z ulicą Kukielki informującego o skrzyżowaniu równorzędnym, bądź o pierwszeństwie jadących ulicą Kukielki. Obecnie kierowcy jadący ulicą Kurhan od strony ulicy Opaczewskiej nagminnie wymuszają pierwszeństwo na tym skrzyżowaniu.</p>	<p>Ad. 1: Wymieniona grupa pojazdów będzie mogła dokonać zatrzymania zgodnego z przepisami na najbliższym miejscu postojowym. Ad. 2: Oczekwanie na otwarcie bramy garażowej jest zgodne z przepisami na podstawie definicji zatrzymania, zawartej w prawie o ruchu drogowym: "zatrzymanie pojazdu - unieruchomienie pojazdu niewynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego, trwające nie dłużej niż 1 minutę, oraz każde unieruchomienie pojazdu wynikające z tych warunków lub przepisów". Ad. 3: Egzekwowanie przepisów dotyczących zatrzymywania i postojów pojazdów należy do obowiązków służb mundurowych. Ad. 4: Uwaga poza zakresem opracowania SPPN.</p>
231	<p>Chciałbym zgłosić następujące uwagi do projektu strefy 2 (Filtry) na Ochocie. Jestem mieszkańcem kamienicy przy ul. Nowowiejskiej 28 i podobnie jak inni mieszkańcy jestem zaniepokojony następującymi propozycjami zmian: 1. 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 wydzielenie tego miejsca wspólnie na preferencyjnych warunkach. 2. 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 stojące przy wyjeździe z uliczki, bezpośrednie sąsiedztwo skrzyżowania zostało już wcześniej osłupkowane i wygrodzone, 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. 3. 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.Michałowi Lejk podczas spotkania roboczego przed naszą kamienicą w tej i powyższych sprawach w dniu 16.11.2020. Mapa w załączniku (Załącznik 104). Takie rozwiązanie pozwolił 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 przydzielania 8 parkomatów do lokalizacji. Liczymy na zrozumienie dla tych propozycji i pozytywne rozpatrzenie tych wniosków. Mamy nadzieję, że obrona naszych interesów jako mieszkańców Ochoty jest priorytetem dla wprowadzanych zmian a powyższe zmiany mają to właśnie na celu.</p>	<p>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 postoju na większym obszarze: dzielnica Ochota zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Ad. 2: Uwzględniono. 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.</p>
232	<p>Kategorycznie protestujemy przeciwko niekorzystnym zmianom i ograniczaniu miejsc parkingowych przy ul. Radomskiej. Parkowanie wzdłuż ulicy jest jakimś chorym pomysłem. Już dziś są duże problemy z zaparkowaniem samochodu. Proponowane zmiany spowodują, że w ogóle nie da się zaparkować samochodu na swojej ulicy. Czy chcecie Państwo na siłę zmuszać nas do pozbywania się samochodów. Nie rozumiemy tylko dlaczego. Żenujące. Płatny parking i możliwość wykupienia tylko jednego abonamentu po niższej cenie też uważamy za chory pomysł. Protestujemy!!!</p>	<p>Ad 1 Na ul. Radomskiej nie przewiduje się zmiany sposobu parkowania w stosunku do istniejącego. Ad 2 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>
233	<p>widziałem plany dotyczące zmiany w strefie parkowania na ulicy Spiskiej. Niestety według mnie oraz kilku innych mieszkańców jest to pomysł zupełnie nie trafiony. W ciągu dnia większość miejsc jest zajętych, także już wstępnie ciężko zaparkować. W momencie, gdy wracam z pracy około godziny 17 zaparkowanie na ulicy, a co dopiero pod blokiem graniczy z cudem. Zdarzają się dni kiedy jeżdżę 10 minut w poszukiwaniu miejsca i finalnie samochód muszę zostawić na ulicy Niemcewicza. Taki sam problem ma wielu mieszkańców. Zdarza się, że znajomi lub rodzina, którzy do nas przyjeżdżają nie mają gdzie parkować. Uważam, że słusznym rozwiązaniem będzie przywrócenie parkowania skośnego po lewej stronie ulicy Spiskiej. Nie wyobrażam sobie codziennej walki o miejsce parkingowe. Jest to bardzo uciążliwe. Jak uda mi się już znaleźć miejsce, które mi odpowiada, a muszę pojechać na zakupy to ponownie zaparkowanie jest niemożliwe, a spacer z kilkoma siatkami i zgrzewką wody jest dość męczący. Proszę o rozważenie tego pomysłu czy aby na pewno jest dobry.</p>	<p>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 skośne o wymiarach zgodnych z przepisami i zapewniających wymaganą drogę manewrową dla takich miejsc.</p>
234	<p>Bardzo proszę o uwzględnienie uwag do projektów mieszkańców budynku przy ulicy Opaczewskiej 11. W każdej reorganizacji powinno brać się pod uwagę interes mieszkańców, a w przypadku proponowanych zmian np. w sposobie parkowania, niestety dojeżdże tylko do utrudnień. Proponowane zmiany (rys. 29, 30): 1.Mieszkańcy wnoszący o likwidację jednego z trzech miejsc dla inwalidów, ponieważ dwa stoją ZAWSZE puste. To bliżej narożnika jest kompletnie niepotrzebne, bo za rogiem są kolejne przy ośrodku zdrowia. 2. Miejsce dla karetek przy ośrodku powinno być tylko w godzinach pracy przychodni. 3. Mieszkańcy wnoszący o przywrócenie miejsc na rogu Bobrowskiego i Opaczewskiej (obszar, gdzie postawiono znak zakaz zatrzymywania się i postoju). Jest to droga jednokierunkowa, więc nikomu nie zmniejszają widoczności auta stojące na szerokim chodniku na ulicy Opaczewskiej. Nie wiadomo dlaczego po drugiej stronie ulicy postawiono pachotki... 4. Mieszkańcy wnoszą też o zakaz parkowania wzdłuż całego odcinka między Bobrowskiego a Skarżyńskiego w godzinach od np 18-tej do 8-mej rano, który nie dotyczyłby mieszkańców, gdyż strefa płatnego parkowania jest od 8:00 do 18:00 zatem poza godzinami płatnymi mieszkańcy powinni mieć pierwszeństwo. 5. Niemożliwe jest parkowanie równoległe lub prostopadłe do chodnika. Przy parkowaniu równoległym zostanie zabranych kilkanaście miejsc, a parkowanie prostopadłe będzie generowało otarcia auta.</p>	<p>Ad 1: Przeanalizujemy możliwość wprowadzenia zmian. Miejsca dla niepełnosprawnych zapewne zostały wyznaczone na wniosek mieszkańców, ich likwidacja powinna być poprzedzona analizą ich wykorzystania. Ad 2: Przeanalizujemy możliwość zmian zasad rezerwacji miejsca postojowe. Ad 3: Parkowanie na skrzyżowaniu i w odległości 10 m od niego jest zabronione. Ad 4: Nie przewiduje się wprowadzania zakazu postoju poza godzinami funkcjonowania SPPN. Pomiary wykazują, że w godzinach nocnych miejsca parkingowe są zajęte głównie przez mieszkańców. Ad 5: 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.</p>
235	<p>Jesteśmy przeciwni wprowadzeniu SPPN na Ochocie. Jest to ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50zł, czyli ok. 1000zł miesięcznie. Przy czym jakość miejskiej infrastruktury drogowej i parkingowej nie jest warta tych pieniędzy. Stracą też mieszkańcy strefy. Za drugi i kolejny samochód będą płacić 1200zł rocznie, przy czym jeśli pojedą samochodem w inny obszar obowiązująca strefa, będą i tak musieli ekstra zapłacić. Pod pozorem wprowadzenia strefy płatnego parkowania ma dość do likwidacji znacznej liczby miejsc parkingowych, tak jak odbyło się to na Pradze i na Woli. Na Ochocie zlikwidowanych ma być 530 miejsc parkingowych. Rozwój miasta, m.in. wskutek decyzji budowlanych władz, wymusza raczej zwiększanie liczby dostępnych miejsc parkingowych. SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki wobec zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Jest to wymuszanie korzystania z określonego środka transportu w imię nieczytelne ideologii. Konsultacje powinny dotyczyć preferencji mieszkańców co do wyboru środka komunikacji, tak żeby rozwój miasta podporządkować potrzebom warszawiaków.</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 znacznej 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 i 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. 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>

236	<p>Uwagi przekazane w formie załącznika (Załącznik 105)</p>	<p>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>1. Pomiaru 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. Pomiar dwa razy w ciągu godziny oznacza, że pojazdy pomiarowy w pełni trwającej 30 min objeżdżał wskazaną ulicę lub ciąg ulic. Oznacza to że sytuacja, w której pomiędzy pomiarami upływa 5 minut jest sytuacją niemożliwą.</p> <p>Pojazd pomiarowy wyposażony był w aparaturę wideo umożliwiającą nagrywanie pojazdów parkujących po obu stronach ulicy.</p> <p>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. Pomiary nie były wykorzystywane do określania ile miejsc postojowych jest potrzebnych na danej ulicy, zatem zarzuty o ich niezetelność są chybione.</p> <p>Podział na mieszkańców i przyjezdnych został dokonany na podstawie częstotliwości i czasu postoju. Przyjęto, że „mieszkańcami” są pojazdy odnotowane w grupach w godz. 20-23, 22-6, 5-8 występujących jednocześnie z powtarzalnością min. 80%, a „przyjezdny” są pojazdy odnotowane w grupach w godz. (7-10, 9-14, 12-16), (9-14, 12-16, 14-18), (12-16, 14-18, 16-20), (14-18, 16-20, 18-22). W istocie mieszkańcy to osoby które parkują w pobliżu miejsca zamieszkania – w przypadku gdy te osoby przemieszczają się do innej części miasta, są klasyfikowane jako przyjezdni.</p>
jw.		<p>2. Zarzut formalny jest bezpodstawny, jako że to nie Rada Dzielnicy zainicjowała konsultacje. Konsultacje zostały zainicjowane zgodnie z § 4. Uchwały nr LXI/1691/2013 Rady m.st. Warszawy z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami m.st. Warszawy, zgodnie z którym konsultacje przeprowadza się m.in. z inicjatywą Prezydenta m.st. Warszawy.</p> <p>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.</p> <p>W związku z tym, po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Ochoły strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</p> <p>3. 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. Oprócz spotkań on-line, odbyły się również dziny telefoniczne. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi (większa niż w analogicznych konsultacjach na Pradze i Woli, przeprowadzonych w trybie stacjonarnym) świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochole/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-ochole/</a></p> <p>4. Konsultacje społeczne zostały wydłużone do 20 listopada 2020 r. aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag.</p> <p>5. Uwaga niezrozumiała. Wprowadzenie SPPN nie oznacza zakazu posiadania samochodu. 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> <p>6. 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.</p> <p>Wprowadzenie wymogu rozliczania PIT w celu uzyskania abonamentu jest wynikiem licznych postulatów samych mieszkańców, wskazujących na szereg osób korzystających z tego przywileju mimo braku wkładu podatkowego do budżetu miasta.</p>
237	<p>Jestem przeciwny wprowadzeniu SPPN na Ochole. Jest to ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50zł, czyli ok. 1000zł miesięcznie. Przy czym jakość miejskiej infrastruktury drogowej i parkingowej nie jest warta tych pieniędzy.</p> <p>Stracą też mieszkańcy strefy. Za drugi i kolejny samochód będą płacić 1200zł rocznie, przy czym jeśli pojedą samochodem w inny obszar obowiązywania strefy, będą i tak musieli ekstra zapłacić.</p> <p>Pod pozorem wprowadzenia strefy płatnego parkowania ma dość do likwidacji znacznej liczby miejsc parkingowych, tak jak odbyło się to na Pradze i na Woli. Na Ochole zlikwidowanych ma być 530 miejsc parkingowych. Rozwój miasta, m.in. wskutek decyzji budowlanych władz, wymusza raczej zwiększanie liczby dostępnych miejsc parkingowych.</p> <p>SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki wobec zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Jest to wymuszanie korzystania z określonego środka transportu w imię nieczytelnej ideologii.</p> <p>Konsultacje powinny dotyczyć preferencji mieszkańców co do wyboru środka komunikacji, tak żeby rozwój miasta podporządkować potrzebom warszawiaków.</p>	<p>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>Nie przewiduje się „likwidacji znacznej 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.</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>
238	<p>1. Parkowanie skośne na Grójeckiej przed Spiską na całym odcinku kosztem pasa do skrótu 2. Na końcu Spiskiej likwidacja 2 miejsc „niepełnosprawnych” i przeniesienie ich na nowy Parking (pozostawiamy 2 miejsca)</p>	<p>1. Zmiana przekroju ul. Grójeckiej nie powinna się odbywać punktowo, ale być poprowadzona kompleksowo i poprzedzona odpowiednią analizą ruchu. Jest to planowane w ramach odrębnego opracowania.</p> <p>2. Liczba wyznaczonych miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych wynika z ustawy o drogach publicznych (Art. 12a). Ponieważ na ul. Spiskiej wyznaczono 55 miejsc postojowych, należy na niej wyznaczyć min. 3 miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych. Z tego względu zlikwidowano jedno z istniejących miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych.</p>



239	<p>Mam głównie uwagi ogólne:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jestem za SPPN na terenie CAŁEJ Ochoty.</li> <li>2. Wprowadzenie i reorganizacja Strefy powinna dawać zyski wszystkim mieszkańcom, nie tylko tym zmotoryzowanym. Proszę, by Strefa również ograniczała liczbę miejsc parkingowych, tak by znalazło się miejsce na wygodne chodniki, nową zieleni, stojaki rowerowe.</li> </ol> <p>Żądam sprawdzenia, gdzie można usunąć parkowanie z chodników. Powinno to być priorytet przy wyznaczaniu miejsc parkingowych, NAWET gdy chodnik jest bardzo szeroki.</p> <p>"Za szeroki" chodnik można rozpylić pod nowe nasadzenia.</p> <p>Proszę wykorzystać stojaki rowerowe, do zablockowania możliwości parkowania w pobliżu skrzyżowań i przejść dla pieszych.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Proszę wykorzystać wprowadzenie strefy do działań poprawiających bezpieczeństwo i wygodę pieszych. Należy przeprojektować skrzyżowania tak, by przejścia dla pieszych były bezpieczniejsze. Na większych ulicach proszę stosować tzw. "uszki myszki miki", czyli poszerzenia chodników na narożnikach skrzyżowań, skracające drogę pieszych przez jezdnie i utrudniające szybką jazdę skręcającym samochodom. Na wlotach/wylotach mniejszych ulic na ulice główne należy zapewnić ciągłość chodników i robić coś w stylu przejądu przez chodnik. To jasno wyznacza strefę, gdzie pierwszeństwo ma pieszy.</li> <li>4. Proszę wykorzystać wprowadzenie strefy do działań poprawiających bezpieczeństwo i wygodę rowerzystów. Należy rozszerzyć strefę tempo 30 na całą Ochotę, z wyłączeniem ulic dwujezdniowych.</li> <li>5. Postuluję wyznaczenie parkingów buforowych, na których parkowanie samochodów mieszkańców byłoby preferowane względem parkowania "pod domem". Takie parkingi dla Starej Ochoty (tu mieszka) można wyznaczyć na Skrzę (wreszcie uprzątnięto tamtejsze krakowisko), czy w miejscu brakującej jezdni Alei Jerolimskich, między Spiską a placem Zawiszy. Preferencja względem parkowania "pod domem" powinna polegać na odpowiednim zróżnicowaniu kosztu parkowania, choć przy stawce abonamentu 30 złotych, trudno o niższy abonament na parking buforowy.</li> <li>6. Proszę spróbować dogadać się z właścicielami parkingów prywatnych (np. przy centrach handlowych), żeby sprawdzić, czy mogą udostępniać mieszkańcom swoje miejsca parkingowe w godzinach, gdy zajętość ich parkingów jest niewielka.</li> <li>7. Postuluję bonus finansowy dla tych gospodarstw, które nie zdecydowały się na abonament parkingowy. Skoro nie macie jay by podnieść cenę abonamentu powyżej 30 złotych, to dajcie pieniądze tym, którzy nie zajmują miejsc parkingowych. Niech to będzie 100+ w postaci rocznej zniżki 100 złotych na długookresowy bilet ZTM, albo na podatek od nieruchomości.</li> </ol> <p>W kwestii uwag szczegółowych popieram stanowiska Ochocianie i Stowarzyszenia Zielone Mazowsze.</p>	<p>Ad 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.</p> <p>Ad 2-4: 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>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.</p> <p>Ad 5: 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>Ad 6: Kwestia poza zakresem niniejszego opracowania, do rozpatrzenia niezależnie od ewentualnego wprowadzenia SPPN.</p> <p>Ad 7: Decyzja o stawce opłaty abonamentowej należy do Rady m.st. Warszawy.</p>
240	<p>w związku z planowanym zmniejszeniem liczby miejsc parkingowych - likwidacji części parkowania na początku i na końcu ulicy Spiskiej w imieniu swoim jak i wszystkich mieszkańców kategorycznie odradzam podejmowanie takich działań. Ulica Spiska jest ulicą małą, jednokierunkową mimo wszystko zabudowaną dookoła blokami. Ponadto w pobliżu znajduje się wiele firm m.in. Warta, z których to pracownicy nie mający możliwości zaparkowania na parkingu pracowniczym (gdź takowego nie posiadają) parkują na miejscach przeznaczonych dla mieszkańców. Również rodzice przywożący dzieci do szkoły podstawowej nr 97 nie mają gdzie nawet na sekundę zaparkować samochodu, aby móc zaprowadzić dziecko do szkoły. Większość z mieszkańców posiada więcej niż jeden samochód, a nawet busy pracownicze, które zajmują więcej niż jedno miejsce parkingowe. Na dzień dzisiejszy wracając z pracy po godzinie 17:00 jest brak miejsc parkingowych. W celu zobrazowania sytuacji zapraszamy na robienie statystyk po godzinie 17:00. Jako mieszkańcy jesteśmy zmuszeni parkować nawet kilka ulic dalej mimo przysługujących nam miejsc parkingowych. Dodatkowo zmniejszenie dotychczasowego parkowania skośnego po lewej stronie ulicy Spiskiej jest sytuacją absurdalną w stosunku do ilości parkowanych samochodów. Nasza propozycja jest przywrócenie skośnego parkowania po lewej stronie ulicy i zdecydowanie powiększenie miejsc parkingowych o "bezpański" plac przy Al. Jerolimskich, na przeciwko firmy Warta.</p> <p>Pragnę też poinformować, iż wielokrotnie zgłaszaliśmy do ZDM fakt porzuconych samochodów zajmujących miejsca parkingowe - są to zarówno samochody prywatne jak i tzw. "dostawczaki". Myślę, że warto zainteresować się tymi wrakami zajmującymi zupełnie bez sensu miejsca np. matce z dzieckiem. Pokonujemy hektary w celu dotarcia do domu często z siatami zakupów i dziećmi pod pachą.</p> <p>Bardzo proszę o rozważne podejście do tematu i podjęcie słusznej decyzji.</p>	<p>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.</p> <p>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 skośne o wymiarach zgodnych z przepisami i zapewniających wymaganą drogę manewrową dla takich miejsc.</p> <p>Porzucone auta należy zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontaktu 19115. Jeżeli porzucone auto wypełnia przesłanki art. 50a prawa o ruchu drogowym, zostanie usunięte z drogi.</p>