

Załącznik do raportu z konsultacji dla SPPN dzielnicy Żoliborz.

LP	Uwaga dotycząca zaznaczonej na mapie lokalizacji	Uwaga ogólna dotycząca projektu strefy płatnego parkowania na Żoliborzu	link do lokalizacji na mapie, otwieranie za pomocą przeglądarki	Odpowiedź
1		nie zgadzam się	brak lokalizacji do	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.
2	Nie mam możliwości aby zaparkować w okolicy własnego domu. Od poniedziałku do piątku, wszystkie miejsca są zajęte przez samochody osób pracujących w okolicy oraz słuchaczy Wyższej Szkoły Poznańskiej, wystarczy popatrzyć na numery rejestracyjne z całej Polski. Na wąskiej ulicy parkują po obydwu stronach jezdni, co uniemożliwia wielokrotnie przejazd. Sąsiedztwo Przychodni Zdrowia przy ul. Szajnochy powoduje również zwiększoną ilość osób parkujących. Parkują również mieszkańcy z ul. Słowackiego i innych przyległych ulic.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono. W końcowej wersji projektu dla funkcjonowania SPPN na Żoliborzu, zostanie zaproponowany jeden kierunek ruchu wzdłuż pl. Lelewela, oraz zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem po południowej stronie drogi.
3	Strefa płatnego parkowania nie jest potrzebna w tej lokalizacji oraz jej okolicach.		https://www.arcgis.com	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.
4	Nie są potrzebne parkomaty		https://www.arcgis.com	Parkomaty wraz z wyznaczonymi miejscami postojowymi stanowią całość dla funkcjonowania Strefy Płatnego Parkowania Niezatrzymanego. Konieczność wnoszenia opłat zapewnia rotację pojazdów parkujących i eliminuje pozostawianie na dłuższy czas samochodów, które blokują miejsca postojowe potrzebne dla mieszkańców strefy.
5	Proszę zwrócić uwagę, że zbieg ulic Słowackiego róg H.Czaki w zakresie 150 m to obszar dla parkowania niewielkiej ilości samochodów - ok. 45 miejsc na conajmniej 400 potrzebujących. Przyjęcie strefy abonamentu sięgającego 150m spowoduje, że mieszkając w tym miejscu będę musiała płacić za parkowanie. W tym wypadku projekt SPPN jest dla mnie ze szkodą i przede wszystkim ogromnym obciążeniem domowego budżetu.	Obszar 150 m to za mały odcinek przy obecnym stosunku możliwych miejsc do parkowania względem parkowania	https://www.arcgis.com	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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
6	Ulica Marii Kazimieri oparkowany cały chodnik wzdłuż jezdni często równie w okolicy przejścia dla pieszych co stwarza groźne sytuacje gdy jadący kierowca nie widzi wyskakujących pieszych z pomiędzy stojących aut, następnie parkingi dla lokatorów w okolicy budynku 18-26 zawsze oparkowany przez przyjeżdżających jak również prywatne firmy w tym karetki, cały ten teren powinien być dostępny tylko dla mieszkańców a przy wieszce powinien stanąć szlaban		https://www.arcgis.com	Uwzględniono. Rejon przejścia dla pieszych przy budynku Marii Kazimieri 18 po obydwu stronach jezdni zostanie w projekcie uzupełniony o słupki blokujące U12c, a na pozostałym odcinku zastosowany zostanie znak "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem po południowej stronie drogi. Nie ma możliwości ustawienia szlabanu na drodze publicznej ogólnodostępnej.
7	"Dziki parking" w blocie, który obsługuje pawilon handlowy, szkołę, przedszkole i budynki mieszkalne po nieparzystej Broniewskiego wymaga wybudowania miejsc parkingowych.		https://www.arcgis.com	Cały obszar w pasie drogowym ul. Broniewskiego został objęty strefą SPPN. Miejsca postojowe zostały zaprojektowane tak, by przy zachowaniu wszystkich wtycznych prawa oraz zasad bezpieczeństwa, wprowadzić w terenie maksymalną ich liczbę. Zakres projektu nie obejmuje utwardzenia oraz przygotowania terenu pod nowe miejsca postojowe.
8	Ulica Broniewskiego na odcinku plac Grunwaldzki - Elbląska jest w większości tak szeroka, że niewielkim kosztem można wzdłuż niej wyznaczyć równoległe miejsca parkingowe.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono. Zakres projektu uwzględni zmiany w przekroju jezdni ul. Broniewskiego aby wyznaczyć równoległe miejsca parkingowe.
9		Jestem za strefą płatnego parkowania na całym Żoliborzu.	brak lokalizacji do	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca radzie m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
10	0 Uwaga dotycząca opłaty za drugi i każdy kolejny samochód w gospodarstwie domowym. Proponowana opłata 1200 zł rocznie jest nieodraczalna. Kto małby wnieść opłatę za pierwszy samochód w rodzinie a kto wysoka opłatę za drugi? Czy wszyscy nie jesteśmy równi wobec prawa? Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. Jednak za 1200zł/rok wyglądałoby raczej na zamach na lokalną społeczność niż na plan pomocy. Co dostają mieszkańcy za tą kwotę? Nic, ponad to co dotychczas. Jeśli ktoś ma na myśli to, że wprowadzony projekt pomoże mieszkańcom łatwiej znaleźć wolne miejsce parkingowe pod domem to jednak kwota jest wielokrotnie za wysoka. Dlaczego ta kwota jest tak wysoka? Czy projekt ma pomóc mieszkańcom, czy ZDM po prostu chce na tym znieść majątek. Osobiście jako mieszkaniec Żoliborza "bardzo dziękuję za taką pomoc". Jak ja parkuję poza swoją strefą zamieszkania to rozumiem, że opłata za parking może się pojawić. Jednym mieszkańcy powinni być bezwzględnie zwolnieni z opłaty.		brak lokalizacji do	Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
11		Nareszcie. Pomyśl bardzo dobry ale 150 metrów od miejsca zamieszkania to za mało. Często brakuje miejsc i trzeba zatrzymać się kawałek dalej. Sugeruję zwiększenie do 1500 metrów. Względnie 2 km.	brak lokalizacji do	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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
12	Mieszkamy na granicy stref 3 i 4, mieszkanie wynajmujemy od spółdzielni - czyli nie jesteśmy zameldowani w miejscu zamieszkania. Jak działa SPPN w takim przypadku, czy w każdej strefie obowiązują po 8 parkometrów? Bardzo często parkujemy auta od ul. Słowackiego ponieważ ul. Urzędnicza, Szczepanowskiego i Siemiradzkiego są pełne.	Żoliborz od momentu kiedy mieszkam w tej dzielnicy jest pełny je=JEZELI chodzi o parkowanie, ale nie było nigdy sytuacji, że musiałem parkować dalej niż w obrębie swojego miejsca zamieszkania. Uważam, że SPPN na Żoliborzu jest kompletnie bezzasadna. Rozsądniejszym rozwiązaniem byłoby zbudowanie parkingów P+R. Bzdura jest również kryterium meldunku, bo nawet do rozliczania podatku wystarczy wskazać tylko miejsce zamieszkania.	https://www.arcgis.com	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. Wszystkie informacje na temat abonamentu oraz meldunku znajdują się pod wskazanym adresem - https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie/abonament-mieszkanca/
13	Zmiana organizacji ruchu na ruch jednokierunkowy w stronę Braci Żaluskich, na odcinku od ul. St. Tolwińskiego, do wjazdu do parkingu podziemnego budynku Gógawczyńskiej 17. Wytczenie równoległych miejsc do parkowania wzdłuż południowej krawędzi jezdni na tym odcinku.		https://www.arcgis.com	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Sady Żoliborskie nie pozwoli na zwiększenie liczby miejsc postojowych. Obecnie, wzdłuż tej ulicy występują załatki postojowe prostopadłe (zapewniające ogółem ok 100 miejsc postojowych), które wymagają minimum 5,0 m jezdni manewrowej.
14		Moim zdaniem nie potrzeby powiększenia strefy na Żoliborz. Chodzi tylko o pieniądze dla miasta!!!!!! Dopłacenie do kasy!!!!!! Dzielnica jest daleko od centrum i nie jest zastawiona autami jak Wola czy Żoliborz. Byłoby to wielkie nadużycie jeśli dzielnica zostałaby strefą płatnego parkowania. To poprostu skandal. Jeśli do tego już odjęcie to zameldowani mieszkańcy posiadający auta abonament muszą!!!!!! mieć gratis!!!!!!Czynsze i ceny opłat są już wystarczająco wysokie i zdzierstwem będzie wyciąganie od zameldowanych osób pieniędzy. Wszelkiego rodzaju podatki paliwowe akcyzowe są już wystarczająco wysokie. Mam nadzieję że nikt nie wprowadzi tego absurdałnego pomysłu w życie.	brak lokalizacji do	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.

15	<p>w ramach konsultacji społecznych dotyczących wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Żoliborzu chciałabym zdecydowanie sprzeciwić się zmianom zaproponowanym na ulicy Jelinka, a zwłaszcza jej częścią od ulicy Dembińskiego do samego jej - ślepego - końca.</p> <p>Jest to ulica ślepa, obecnie borykająca się z problemem dzikiego parkowania przez ludzi z okolicznych firm i instytucji państwowych, w tym z dzielnicy. Ulica obecnie jest ciężko przejezdna, nie ma szans by wymyślić się dwa samochody nie wjeżdżając przy tym na chodnik, śmieciarki mają problem z "przećnięciem się" między zaparkowanymi autami, a także samochody odśnieżające ulicę (Urząd Dzielnicy nie wywiązuje się przez to ze swoich obowiązków i naszej ulicy nie odśnieża).</p> <p>Państwo zaś zaproponowali "usankcjonowanie" tego stanu - poprzez wyznaczenie po jednej stronie miejsc do parkowania! Likwidując tym samym pas ruchu i czyniąc z tej ulicy de facto ulicę jednokierunkową i ślepa. Samochodom nie pozostanie nic innego jak przedziskać się między nimi, rozjeżdżając przy okazji pieszych. Chyba nie na tym ma polegać bezpieczeństwo na drodze oraz poprawienie sytuacji związanej z dzielnym parkowaniem.</p> <p>Jednocześnie nie zgadzamy się na wprowadzenie zakazu zatrzymywania się pod posesjami mieszkańców. Uniemożliwiają Państwo parkowanie samochodów przez właścicieli posesji pod ich własnymi domami, na ich własnych chodnikach.</p> <p>Żądamy wprowadzenia całkowitego zakazu parkowania na całej ulicy z wyjątkiem miejsc pod posesjami przeznaczonymi tylko i wyłącznie dla mieszkańców (tychże posesji).</p> <p>Jeśli plan miałby pozostać taki jaki jest, to nie zgadzamy się na jego wdrożenie.</p>		https://www.arcgis.com	Uwzględniono. Na ul. Jelinka w projekcie przewidziano znak B-39 "zakaz postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
16	<p>Prośba o osłupkowanie skrzyżowania Karpińskiego – Tucholska.</p> <p>Obecnie mimo braku wyznaczonych miejsc parkują tam na chodniku samochody znacznie ograniczając widoczność i bezpieczeństwo skrzyżowania – dla pieszych i kierowców. Ze względu na bliskość zielonego skweru jest tam wzmożony ruch pieszych.</p>		https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
17	<p>Proszę osłupkowanie Karpińskiego na odcinku Krasieńskiego – Tucholska.</p> <p>Obecnie mimo zakazu parkowania nie oznaczono tam samochody znacznie utrudniając wyjazd z legalnych miejsc parkingowych. Regularnie wzywam Straż Miejską - jednak kolejne nowe samochody wykorzystują ten skrawek chodnika</p>		https://www.arcgis.com	Na wskazanym odcinku ul. Karpińskiego obowiązuje znak B-36 "zakaz zatrzymywania się", w związku z czym odpowiednie służby mundurowe mogą podejmować interwencje w stosunku do kierowców łamiących ww. zakaz. Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp.
18	<p>Okolice placu Henkła są terenem bardzo trudnym pod względem parkowania, kolejne ograniczenia spowodują całkowite uniemożliwienie parkowania dla mieszkańcu bloku przy Wyspiańskiego 7. Już w obecnej sytuacji czasami miejsce parkingowe można znaleźć dopiero w okolicy kościoła św. Stanisława Kostki oraz placu Wilsona.</p> <p>Przy placu Henkła mamy 2 budynki mieszkalne w których mamy po 60 mieszkań w każdym budynku, w okolicy nie ma żadnych parkingów na którym można zostawić samochód.</p>		https://www.arcgis.com	W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.
19	<p>Jestem właścicielem domu na rogu Marii Kazimierzy i Lutosławskiego. Nie zgadzamy się na zakaz postępu na ulicy Lutosławskiego, chyba, że będzie adnotacja, że nie dotyczy on mieszkańców. Poza tym na ulicy Marii Kazimierzy nie jest zaznaczony wyjazd z garażu, który się tam znajduje, bardzo zatem proszę o uaktualnienie danych.</p>		https://www.arcgis.com	Po przesanalizowaniu nagrania z inwentaryzacji rejonu ul. Marii Kazimierzy/Lutosławskiego nie odnaleziono brakującegojazdu. Na ul. Marii Kazimierzy na całej jej długości proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Sposób parkowania naprzemienny po obydwu stronach ulicy, tak aby zapewnić możliwość omijania stojących pojazdów.
20	<p>Prośba o 3 miejsca do parkowania dla Rodziców dowożących dzieci do Przedszkola nr 130 im. Marii Kownackiej znajdującego się przy ulicy Pawa Sułzaka 4.</p> <p>Przedszkole od lat powojennych jest zlokalizowane w tej pięknej okolicy, ale boryka się z trudnościami związanymi z miejscami parkingowymi dla rodziców dowożących dzieci do placówek oraz pracowników przyjeżdżających własnym transportem i nie mających gdzie zostawić auta. Nadmieniam, iż nie dysponujemy żadnym placem parkingowym na terenie przedszkola. Przedszkole nr 130 jest najemcą lokalu na usługi oświatowe od WSM "ZC".</p>		https://www.arcgis.com	<p>Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie przedszkola ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestazonego.</p> <p>Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod przedszkolem na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą try podstawowe problemy.</p> <p>Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinie 17 nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny 7 rano dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyficzną pracę przedszkola w środku dnia w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do przedszkola i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych.</p> <p>Po drugie, wizyta rodzica w przedszkolu ma inną charakterystykę niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż para osób odwożących dzieci.</p> <p>Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce.</p> <p>Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla przedszkola może skutkować wzburzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowiezienia w ten sposób dzieci. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod przedszkolem może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek przedszkola może się odbyć negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsługa dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.</p>
21	<p>Szanowni Państwo</p> <p>Piszę do Was jako Prezes Wspólnoty Mieszkaniowej Wyspiańskiego 6/8 i jako właściciel samochodu. Przedstawione rozwiązanie zupełnie nie uwzględnia postulatów mieszkańców naszego bloku jak i bloku Wyspiańskiego 5. Od dawna występowaaliśmy o zwiększenie miejsc na parkowanie przed naszymi blokami. A doczekaliśmy się słupków zmniejszających liczbę miejsc do parkowania. Występowaaliśmy o cofnięcie o ok. metr plotu otaczającego miejsce do zabawy dla dzieci, a wygospodarowane miejsce przeznaczyć po skosie na parkowanie na ułożonych asfaltowych płytach. Uzyskalibyśmy ok. 10 miejsc parkingowych z obu stron. Obecniejszy wiceburmistrz zarządu Witold Siewiewicz odrzucił nasze rozwiązanie. Nie może być tak, że mieszkańcy naszych bloków będą się bić o zaparkowanie na jedynych 2-óch małych parkingach a możliwość zaparkowania wzdłuż ulicy Wyspiańskiego od strony placu zabaw będą mieli nie tylko mieszkańcy naszych bloków lecz w zasadzie mieszkańcy całej Polski. Potrzebna ilość miejsc parkingowych to jeśli założymy po 1-dnym samochodzie na mieszkanie to dla Wyspiańskiego 6/8 potrzeba 120 miejsc i dla bloku Wyspiańskiego 5 też 120 miejsc to razem 240 miejsc. Jak się wydaje konsultacje są lipne, bo nie dostaliśmy żadnych zawiadomień do skrynek pocztowych ani plakatów na oficjalnych miejscach o mających się odbyć konsultacjach społecznych.</p> <p>Reasumując to zdecydowanie protestujemy przeciwko tym przewidywanym rozwiązaniom szczególnie zmniejszeniu miejsc parkingowych.</p> <p>Przeses Wspólnoty Mieszkaniowej Wyspiańskiego 6/8</p>		https://www.arcgis.com	<p>Uwzględniono. W projekcie organizacji ruchu liczba miejsc postojowych na wysokości posesji Wyspiańskiego 5 i 6/8 zostanie zwiększona. Przy budynku nr 5 zostaną zaprojektowane miejsca równoległe na jezdni, zaś po stronie budynku nr 6/8 proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>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 zapoznania 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: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-zoliborzu/</p>

22	Miejsca parkingowe na tym półkolu powinny być zarezerwowane chociażby w połowie dla miejscowych mieszkańców. W większości są zajęte w ciągu dnia przez użytkowników metra a wieczorem przez gości restauracji znajdujących się na Placu Inwalidów i nie ma szans na znalezienia miejsca po powrocie z pracy.		https://www.arcgis.com	Miejsca postojowe w strefie SPPN projektowane są jako ogólnodostępne, z koniecznością uiszczania opłat dla osób spoza strefy, nieposiadających abonamentu mieszkańca.
23	W tej lokalizacji jest za mało miejsc Parkingowych.	Wprowadzenie zakazu parkowania przy ulicy Wyspiańskiego i na placu Henka jest absurdem, ponieważ jeśli zostawimy tylko dwa małe parkingi które tu się znajdują, to gdzie ma być parkowana cała reszta samochodów mieszkańców. Jeśli zakaz zostanie wprowadzony to w tym miejscu NIE MA SZANS na znalezienie miejsca parkingowego w promieniu 150m od miejsca zamieszkania. Mam wrażenie że Państwa celem jest zmuszenie mieszkańców do wyprowadzenia się z tej lokalizacji. A jeśli faktycznie zamierzają Państwo wprowadzić zakaz parkowania, to jestem ciekawy gdzie zapewnicie nam miejsca do Parkowania. Może zlikwidujecie Państwo plac zabaw na łożu ulicy Wyspiańskiego, wybetonujecie go i zrobicie obrzyni parking??	https://www.arcgis.com	W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henka jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.
24	Zaproponowany projekt zakłada likwidację wszystkich miejsc parkingowych na ul. Wyspiańskiego. Ponadto cały plac Henka ma zostać oboczny słupkami, a na sąsiadujących ulicach (Trentowskiego i Niegolewskiego) liczba możliwych miejsc ma zostać ograniczona do zaledwie kilku. W naszej ocenie takie rozwiązanie bardzo utrudni życie mieszkańców, którzy z różnych przyczyn zmuszeni są do posiadania samochodu. Na ulicy Wyspiańskiego parkują praktycznie jedynie jej mieszkańcy, nie ma tu ani biur ani lokali usługowych w związku z czym taka decyzja uderzy jedynie w nas. W historycznej zabudowie ul. Wyspiańskiego (wyciągając plac Henka) znajduje się około 300 mieszkań, dzisiaj o godzinie 6 rano naliczyłem 160 samochodów zaparkowanych w miejscach, które mają zostać odcięte słupkami lub ma się tam pojawić zakaz parkowania. Taki projekt sprawi, że te 160 samochodów nie będzie miało gdzie się podziać a na 300 mieszkań będzie przypadać tylko kilka (!!!) miejsc parkingowych.		https://www.arcgis.com	W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henka jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.
25	Szerokość jezdni po wyznaczeniu pasa do parkowania równoległego przy prawej krawędzi wynosi w tym miejscu 5,10 m. Po ul. Rydygiera jeździ autobus, przy takiej szerokości jezdni niemożliwe jest bezpieczne mijanie się na luku samochodu osobowego i autobusu, nie wspomniawszy już o dwóch autobusach. Pas do parkowania powinien zaczynać się ok 40 metrów dalej. Szerokość 6,0 m jezdni na luku to absolutne minimum.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono komunikację autobusową co zmniejszy liczbę zaprojektowanych miejsc postojowych a zwiększy szerokość jezdni.
26	W tym miejscu obecnie znajduje się przystanek autobusowy, na projekcie są miejsca do parkowania. Czy to pomyłka czy zamierzone działanie? ZTM zrezygnował z przystanku?		https://www.arcgis.com	W czasie inwentaryzacji stanu istniejącego przystanek autobusowy przy ul. Rydygiera nie funkcjonował w związku z realizowaną przebudową drogi. W ostatecznej wersji projektu przestrzeń na długości peronu zostanie zachowana pod ponowne uruchomienie przystanku "Plac Grunwaldzki 13".
27	Jestem mieszkańcem tej ulicy od wielu lat. Na zaznaczonym odcinku ul. Pogonowskiego przewidziano tylko 4 miejsca parkingowe. Codzienne obserwacje każą mi sądzić, że statystyka przedstawiona na konsultacjach została wykonana nierzetelnie i obarczona jest grubym błędem(ami). Fakt jest, że na tym odcinku ulicy codziennie parkuje ok. 25 samochodów i należą one do mieszkańców, też osób starszych. Ograniczenie liczby miejsc uniemożliwia sprawne życie TYLKO mieszkańcom. Mieszkam w dużym gospodarstwie domowym, gdzie ze względu na tryb pracy i obowiązki musimy korzystać z 3 samochodów. Dużo mieszkańców ulicy używa 2 samochodów. Projekt, który nie zakłada żadnej rozsądnej alternatywy dla parkowania pod domem, ogranicza ilość miejsc parkingowych do 4 i przewiduje, że mieszkańcy mają za to płacić jest projektem przeciwko mieszkańcom.	Wysoki abonament od drugiego i kolejnego samochodu jest jawną dyskryminacją rodzin wielodzietnych. Małej rodzinie wystarczy jeden. W rodzinie drugiej drugi czy trzeci samochód to czysta konieczność a nie zbędny luk. Podczas rozmowy sprawnie omińnię ten temat.	https://www.arcgis.com	W projekcie na ul. Pogonowskiego proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoj" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
28	Czy wyznaczona strefa 3 będzie granicą możliwości zaparkowania samochodu zgodnie z kartą mieszkańca? Np. czy będzie można włączyć do karty parkingowej część ul. Mierosławskiego znajdującą się w strefie 2? Czy będzie można samemu określić strefę, w której się chce parkować - zgodnie z wyznaczonymi zasadami?		https://www.arcgis.com	ZDM przedstawił Rodzie m. st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkowań i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Żoliborz, została podzielona na kilka takich obszarów.
29	Wzdłuż ul. Boguckiego po stronie zachodniej między drzewami na płytach asfultowych są obecnie miejsca postojowe. Dlaczego zostały zlikwidowane w projekcie? Jest tu miejsce na min. 5 miejsc do parkowania równoległego na odc. Zajęczka-Rydygiera. Wnioskuje o ich przebudowę do standardów spełniających normy i przywrócenie do użytkowania.		https://www.arcgis.com	Postulat pozostawienia miejsc postojowych po zachodniej stronie ul. Boguckiego (odc. Zajęczka - Rydygiera) zostanie uwzględniony, proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoj" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
30	Miejsca wyznaczone są po stronie ulicy z drzewami przy chodniku, a po drugiej, gdzie nie ma drzew, są zlikwidowane.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono. W ciągu ul. Trentowskiego zostaną zaprojektowane miejsca postojowe po obu stronach drogi, z pozostawieniem min. 2,0 m przestrzeni chodnika dla pieszych - po stronie wschodniej, oraz z udostępnieniem pieszym całej szerokości chodnika (parkowanie równoległe na jezdni) - po stronie zachodniej.
31	Ulica Boguckiego na całym odcinku powinna być jednokierunkowa w stronę północną ponieważ: a) mieszkańcy bloków Zajęczka 19,21,23,27 parkujący po stronie ul. Rydygiera powinni mieć możliwość wyjazdu ul. Boguckiego w str. al. Wojska Polskiego do pl. Grunwaldzkiego. Wyjazd z tego obszaru do pl. Grunwaldzkiego ulicą Rydygiera i Matysiakówny nie jest równoważny bo na tym skrzyżowaniu nie ma wszystkich relacji skrajnych, nie można np. skręcić w Broniewskiego w lewo w stronę Bielani. Skrzyżowanie al. Wojska Polskiego/Popieluszki/JPII obsługuje wszystkie relacje. Przy rozwiązaniu zaproponowanym w projekcie żeby wyjechać na ul. Broniewskiego z miejsc postojowych na Rydygiera po stronie Biedronki (czyli południowej) będzie trzeba jechać Rydygiera do Felickiego i dopiero do al. Wojska Polskiego i nadłożyć ok 1 km drogi. Wyjazd na ul. Broniewskiego z miejsc parkingowych na ul. Rydygiera przy budynkach 21 i 23 (po str. północnej) będzie całkowicie niemożliwy bo na skrzyżowaniu Boguckiego/Rydygiera nie można zawrócić w stronę Felickiego. b) Na skrzyżowaniu Boguckiego/Rydygiera, które jest równorzędne dochodzi do niebezpiecznych sytuacji kiedy pojazdy jadące ul. Rydygiera w kierunku na zachód z powodu ograniczonej widoczności nie ustępują pierwszeństwa pojazdom wyjeżdżającym z prawej z ul. Boguckiego, które mają pierwszeństwo. Zmiana kierunku ruchu ul. Boguckiego na odc. Rydygiera - Zajęczka w kierunku północnym skutecznym wyeliminuje takie sytuacje. Ponadto ul. Zajęczka stała się ulicą tranzytową dla mieszkańców Żoliborza południowego i rydygierczyńskich jadących od Włostroady. Ruch tranzytowy z Włostroady na Żoliborz południowy powinien odbywać się ulicami powiatowymi jak al. Wojska Polskiego albo Stomilskiej/Powązkowską a nie ulicami lokalnymi jak Zajęczka, Boguckiego czy Rydygiera. Tu obowiązuje teoretyczna strefa "Tempo 30" a kierowcy tranzytowi jeżdżą jak ekspresówką.		https://www.arcgis.com	Postulat zmiany proponowanego kierunku ruchu dla ul. Boguckiego (odc. Zajęczka - Rydygiera) z kierunku południowego na kierunek północny zostanie uwzględniony w projekcie.
32	Wnioskuje o organizację miejsc postojowych objętych SPPN na działce nr 55 przy ul. Rydygiera 7A. Działka jest własnością m. st. Warszawy w zarządzie dzielnicy Żoliborz. Ma wygodny wjazd i wyjazd na ul. Rydygiera. Od wielu lat jest niezagospodarowana i nie przynosi miastu ani mieszkańcom żadnych korzyści. Jest ogrodzona i po utwardzeniu deszczówką, lub płytami asfultowymi i oznakowaniu spełniałaby warunki miejsc parkingowych w SPPN.		https://www.arcgis.com	Projekt polegał na wyznaczeniu jak największej liczby miejsc postojowych w granicach linii rozgraniczających dróg publicznych. Wymieniona we wniosku działka leży poza pasem drogowym ul. Rydygiera i nie posiada statusu drogi publicznej, nie może być zatem włączona do SPPN.
33	Proszę o rozpatrzenie możliwości zmiany planowanych w tym miejscu 2 sąsiadujących ze sobą miejsc dla inwalidów. Razem z nieodległym miejscem przy Al. Wojska Polskiego 38 są w tej okolicy zaplanowane 3 tego typu miejsca, kiedy w chwili obecnej istnieje wyłącznie tylko miejsce właśnie przy AWP. Uważam, że 2 miejsca ustalone w odległości 5 metrów od siebie są błędnie wyznaczone (nie znajdują się w okolicy np. żadna placówka lekarska), więc przynajmniej jedno z nich powinno zostać przeniesione w inne miejsce, odblokowując tym samym co najmniej jedno neutralne miejsce parkingowe.		https://www.arcgis.com	Postulat zmniejszenia liczby miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych w ciągu ul. Kozielskiego w pobliżu skrzyżowania z al. Wojska Polskiego został uwzględniony w projekcie.

34	<p>1. Zachowanie zbliżonej ilości miejsc (ograniczenie o 2 - 3) na ul. Krehowickiej na rzecz dodanego miejsca dla osób z niepełnosprawnościami ale też dodanie w tym obszarze miejsca dedykowanego kurierom z możliwością postój do 10 min; skrawki dotychczas zielone nie spełniają swojej roli - bardziej praktyczne byłoby ewentualnie kwiatniki/zakazi.</p> <p>2. Odcinek ul. Sierpeckiej od Kychowickiej wyczyć jest wyłączony w parkowania - czy przy okazji dodawania znaku zakazu zatrzymywania się i postoiu po stronie numerów przyległych (6, 6A) nie powinny zostać dodane również słupki uniemożliwiające parkowanie (inaczej zakaz będzie nagminnie łamany); wniosek również o uwzględnienie dodania miejsca do parkowania o niestandardowych wymiarach (miejsce możliwego parkowania zgodnego z przepisami, w których nie ma możliwości wykonania miejsc postojowych).</p> <p>3. W przypadku niemożności dokonania zmian w projekcie wg powyższych uwag (pkt. 1. i pkt. 2.) strefa ul. Sierpeckiej i Kychowickiej powinna zostać wyłączone z wyłącznej strefy mieszkańca z możliwością parkowania w niej dostawców i kurierów.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Ad.1 Skrócenie istniejącej zatoki do parkowania prostopadłego przy ul. Krehowickiej, nastąpiło ze względu na konieczność wyeliminowania postoiu z obszaru min. 10 m od skrzyżowania oraz od przejazdu rowerowego.</p> <p>W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p> <p>Ad.2 Uwzględniono: Na ul. Sierpeckiej na odcinku od ul. Krehowickiej w kierunku zachodnim zostanie wprowadzony "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Postój ten będzie odbywał się po stronie istniejącego chodnika, który zostanie poszerzony, tak by zapewnić swobodny ruch pieszym.</p>
35	<p>Zgodnie z planem z ponad 20 miejsc parkingowych mają zostać 4. O ile też dobrze rozumiem to bonusowo - jeśli zostanie ten super dziny pomysł, że mieszkańcy mają "w cenie" parkowanie do 150m (+100) od miejsca zamieszkania - to wszyscy zapłacimy miastu abonament za to, że i tak będziemy płacić za parkomat. Bo w okolicy tych 150m NIKT z mieszkańców nie zaparkuje (no, oprócz tej szczęśliwej czwórki). Policzyłam dzisiaj, z ciekawości, często muszę parkować minimum 260 metrów od miejsca zameldowania. A na tej ulicy parkują niemal wyłącznie mieszkańcy, co zresztą na Państwa wykresach widać. Zmiana miejsc na 4 to jakby żart.</p> <p>Te 20 miejsc to też za mało. Ludzie parkują po jednej stronie ulicy. Kiedys parkowali po obu, a i tak wszyscy chodzili ulicą (bo jest ślepa i nie ma na niej ruchu) i było dużo, dużo lepiej. Nie parkowano nigdzie na rogach, nie blokowano miejsc. Zmieniono to, bo jedna pani non stop donosiła na Policję i musieli ośmiśle przyjeżdżać i wlepiać mandaty, sami mówili, że to upierdliwe i bez sensu, ale musza. Zabalota to wszystko, oprócz tej pani, która wygłasza jedynie do kosmosa i do tego też srodkiem (bo znów - to ślepa uliczka i nie ma ruchu). Nawet jak teraz ma cały wolny chodnik.</p> <p>O ile dobrze rozumiem to chodzi o to, że parkowanie po jednej stronie wzdłuż, na ulicy, zamiast (jak kiedys) na krawężnikach to jedyna legalna opcja. Problem w tym, że przekształcało to mniejszość (o ile wiem jednej osobie). A jest to ulica gdzie parking (lub powinny) tylko mieszkańcy. I ewentualnie gość czy dostawca, bo firma tam jest jedna i to mała (jedno auto).</p> <p>Natomiast jeśli jest to jedyny legalny kompromis to niech on chociaż zostanie. Bo inaczej będziemy musieli płacić za parkomat nie mając w ogóle miejsca do parkowania.</p> <p>Drugą rzeczą jest to, że niektórzy mieszkańcy przerobili (służnie) własne małe/kiote/tramki na miejsca parkingowe (w znanym mi na mapie miejscu, ale i w paru innych w okolicy). W tym nowym planie to nie jest uwzględnione i rozumiem czemu, ale powinno być. Bo to tak, jakby mieszkańcy wybudowali własnym kosztem "garaż" i dodali miastu 2 miejsca gratis. Dzięki temu przy tym "randku" parkuje dziś 8 aut. W nowym planie parkować będą mogły 4. A przy samym randku mieszka 16 rodzin, nie licząc dalszej części tej ślepej uliczki! Pamiętaj, że póki ta sama pani nie donosiła na auta przy randku to parkowało ich tam 11, bo zamiast jednego wzdłuż ulicy przy krótszej krawężdzi - można było zaparkować 3 auta. Tam mieszka za dużo osób by z tego randka zrobić faktycznie rondo do zawracania, bo większość mieszkańców nie ma garażu i nie ma jak go mieć. Ulica powinna być pozostać ślepa.</p> <p>Nie wiem jakie tu jest idealne rozwiązanie, ale tu naprawdę powinno być więcej miejsc, a nie mniej. Było ich około 40, teraz jest około 20, a ma zostać 4. Jestem pewna, że wszyscy będą chętnie płacić abonament jeśli faktycznie na Żoliborzu będą mieli gdzie parkować w jego cenie.</p>	<p>Uważam, że ten pomysł by w ramach abonamentu mógł parkować 150m od miejsca zamieszkania jest bez sensu ze względu na charakter dzielnicy. Za dużo małych, czasytnych uliczek, za mało miejsc. Nawet jeśli uda się naprawić problem wymiennymi wyżej i jednak te 20 miejsc - to i tak ludzie będą musieli parkować dużo dalej niż te 150m. Często. Bo tych miejsc jest za mało już teraz (wzide wszystko wyżej), a miejsc w okolicy też jest za mało. Mi się często udaje zaparkować dopiero jakieś 200 - 300m dalej, wiem, że to dużej mierze wynika też z biur na Felickiego i Park & Ride, który ludzie robią. ALE żaden mieszkaniec nie będzie się bawił w liczenie metrów kiedy chce po prostu np. zawiązać ościelę rzeczy do lokalnego magla.</p> <p>I to mój drugi argument - czemu moi rodzice, którzy mają ok. 70 lat, nie mogliby w ramach abonamentu pojechać właśnie do lokalnego magla, do przychodni (z babcią która nie porusza się właściwie samodzielnie) czy nawet do urzędu, czemu musieliby wtedy płacić za parkomat? Dlatego te 150m + 100 jest jakimś absurdalnym pomysłem.</p> <p>Żoliborz jest za mały i za ciasny na taką zabawę w 150 + 100. Kto to w ogóle będzie liczył? To jakaś zabawa na centymetry by dodać Straży Miejskiej więcej roboty? Jestem za strefą płatnego parkowania, by mniej osób spoza zostawiało tu auto na cały dzień unikając opłat w Centrum i ogólnie wybierając komunikację - zgoda. Ale trzeba umożliwić mieszkańcom parkowanie dalej niż te 150m + 100. I komunikacji autem wewnątrz dzielnicy i chodzi mi tu o osoby starsze (ja sobie pojadę rowerem co generalnie wolę i wybieram, ale starsza osoba nie).</p>	https://www.arcgis.com	<p>W projekcie na ul. Pogonowskiego proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
36	<p>Bliskość skrzyżowania sprawia, że w promieniu 250 m jest mniej miejsc do parkowania niż mieszkańców.</p>	<p>Nie chcę strefy płatnego parkowania na Żoliborzu.</p>	https://www.arcgis.com	<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>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>
37	<p>Ulica Wyspiańskiego.</p> <p>W tej chwili zapewnienie użyteczny w praktyce miejsc parkingowych w nocy to 100%.</p> <p>Tylko w tym roku w wyniku ustawienia dodatkowych barierek i słupków liczba miejsc spadła o kilkanaście, sytuacja z parkowaniem znacznie się utrudniła.</p> <p>Bardzo często wracając później - godzina 22 - po kilku bezskutecznych kórkach po okolicy zmuszony jestem parkować kilka ulic dalej ok. 400-500m od domu.</p> <p>Tymczasem według projektu likwidując Państwo całkowicie parkowanie wzdłuż chodnika, wokół pl. Henkła oraz dodatkowo zmniejszając liczbę miejsc w rejonie przedszkola nr 96 i domu seniora (parkowanie wzdłużnie zamiast poprzeczne, mimo że zostaje 2 m dla pieszych na chodniku przy poprzecznym). To samo ul. Trentowskiego, Niególewskiego.</p> <p>Liczba miejsc parkingowych w tym rejonie spadnie o ponad połowę jeśli nie więcej.</p> <p>Trudno to określić inaczej niż rzec.</p> <p>Co Państwo proponuje mieszkańcom tego rejonu??</p> <p>Myszę że należy postarać się utrzymać liczbę dostępnych miejsc parkingowych w rejonie, ponieważ nie widzę w okolicy żadnej alternatywy. Chodnik na Wyspiańskiego jest wąski, ale je=JEZELI u ma być jednostronne parkowanie to może niech chociaż będzie skłone (rozwiązanie z ul. Bieniewickiej: https://goo.gl/maps/4xVh3ZaQTVUsa6J6)</p>	<p>Na jakiej podstawie dokonaliśmy Państwo rozróżnienia na "przyjezdnych" i mieszkańców podczas badania? Czy chodzi o miejsce zarejestrowania pojazdu?</p> <p>Skąd wniosek, że to przyjezdni zajmują 60% miejsc parkingowych?</p> <p>Wędnym mnie jest to wniosek nieuzasadniony i błędny, a na jego podstawie buduje Państwo narrację o przyjezdnych zabierających miejsca parkingowe.</p> <p>O ile w ciągu dnia widział wyraźnie przyrost samochodów osób posiadających się lub pracujących w okolicy, tyle o godz. 23 lub 24 trudno spodziewać się samochodów "przyjezdnych".</p> <p>Tymczasem w wielu rejonach nie można wyczuć przyślowojej szpilki i z pewnością nie ma gdzie zaparkować (mówię tu przykładowo o rejonie pl. Grunwaldzkiego - ul. Wojska Polskiego, Wyspiańskiego, Popieluszki, Boguckiego, Krasiańskiego).</p> <p>Tyle jest rzeczy samochodów mieszkańców - nie wynikać czy zameldowany czy nie.</p> <p>To samo widzę na Waszym wykresie zapewnienia - jest to blisko 100% w godzinach nocnych. Je=JEZELI wiec w jakimś rejonie zniechęcić 50% miejsc parkingowych to znacznie się tam tzw. sągion.</p> <p>W takiej sytuacji tekst o możliwości zaparkowania na abonament w odległości 150 m od domu brzmi jak żart. Już w tej chwili trzeba parkować czasem trzy ulice dalej po 300-400-500m.</p> <p>Strefy może są jakimś pomysłem, ale jeśli się mieszka w środku strefy (ma nią być zdaje się ul. Wojska Polskiego) - to już nie będzie mógł zaparkować po drugiej stronie ulicy? Jest to absolutny absurd.</p>	https://www.arcgis.com	<p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niególewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.</p> <p>Rozróżnienie na mieszkańców i "przyjezdnych" było wykonywane poprzez wykrywanie tablic powtarzających się odpowiednio często. Nie miało znaczenie miejsce zarejestrowania pojazdu. Podana została informacja, że 60% stanowią samotnych osób "przyjezdnych". Nie jest to równoznaczne z procentem zajętych miejsc parkingowych, ponieważ czas parkowania poszczególnych samochodów jest różny.</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 postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
38	<p>Jelinka jest małą, ślepa ulicą. Obecnie służy wyłącznie do obsługi naszych domów / mieszkańców. Nie jest ulicą przyjazdową.</p> <p>Mieszkańcy starają się respektować niepisana zasadę, że każdy staje na swoim podjeździe / chodniku, a nie u innych (nie wchodząc w dyskusję na temat tego czy tak wolno czy nie wolno). Zasada ta jest czasem łamana przez "przyjezdnych" - w szczególności samochody przyjeżdżające do okolicznych firm - stwarza to ogromne problemy, bo Jelinka jest mała.</p> <p>Garaże w domach przy ul. Jelinka są niewielkie - nie da się otworzyć na ośmiśle drzwi, jak samochod jest w środku / otworzyć bagażnika, zatem wszelkie pakowanie i /rozpakowywanie samochodu musi się odbywać na zewnątrz.</p> <p>Proponowane przez Państwa rozwiązania zakładają całkowity zakaz zatrzymywania się i postoiu po "parzystej" stronie i zakaz postoiu na części ulicy Jelinka (w dalszej / ślepej części ulicy) - jak rozumiem, pod naszym domem bezcie wlewy mógł stanąć każdy.</p> <p>To spowoduje znaczne ograniczenie możliwości korzystania przez nas z przestrzeni przed naszą własną posesją.</p> <p>Nie będziemy mieli gdzie trzymać własnego samochodu. Jest to dla nas ogromny problem - mamy trójkę małych dzieci.</p> <p>W naszej opinii - ten projekt nie uwzględnia w wystarczającym stopniu naszego interesu - interesu właścicieli nieruchomości przy ul. Jelinka (w tej ślepej części). Brak zakazu zatrzymywania się pod naszym domem spowoduje, że wszyscy będą tam stawac (jako, że wszędzie dokola są planowane zakazy).</p> <p>W naszej opinii powinna tu być pozostawiona możliwość parkowania jedynie dla mieszkańców / właścicieli posesji. Ta ulica jest bardzo specyficzna (nieprzejazdowa / bardzo lokalna), a proponowane rozwiązanie spowoduje, że będą tam wjeżdżać wszyscy imi poszukujący miejsc do parkowania.</p> <p>Proponujemy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ZAKAZ W JAZDU NA ULICĘ JELINKA W JEJ ŚLEPEJ / OSTATNIEJ CZĘŚCI - OPRÓCZ MOŻLIWOŚCI W JAZDU DLA MIESZKAŃCÓW POSESJI, ALBO, - ZAKAZ ZATRZYMYWANIA SIĘ I POSTOIU, ZA WYJĄTKIEM POSTOIU / ZATRZYMYWANIA SIĘ PRZY SWOJEJ WŁASNEJ POSESJI, <p>POZDRAWIAMY, DZIEKUJEMY.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Na ul. Jelinka w projekcie przewidziano znak B-39 "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>

39	<p>1. Nie powinniśmy prowadzić dyskusji „jak ma wyglądać rozszerzenie SPNN” o Żoliborz i Ochotę, a fundamentalnie sprzeciwiamy się temu rozszerzeniu. Uważamy, że SPNN powinna być radykalnie zmniejszona, a opłaty obniżone</p> <p>2. Opłaty parkingowe w strefie SPNN są podobne a nie opłatą za usługę rynkową. Charakter opłat parkingowych jako daniny publicznej potwierdził Trybunał Konstytucyjny. Danina ta jest pobierana za korzystanie z przesłani publicznej analogicznego do np. chodnika po chodniku czy rekreacji w parku. Kierowcy są i tak najbardziej obciążoną fiskalnie grupą użytkowników ruchu. Nawet gdyby SPNN traktować jak usługę, to nie ma nic wspólnego z wolnym rynkiem sytuacja gdy miało być jednocześnie dominującym podmiotem na „rynku”, i jest jego regulatorem (tworzy plany miejscowe, ogranicza liczbę miejsc parkingowych)</p> <p>3. SPNN jest elementem ideologicznym, 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.</p> <p>4. Władze miasta wprowadzają mieszkańców w błąd, że „utworzenie SPNN jest w interesie mieszkańców”, bo rzekomo „łatwiej będzie im zaparkować”. To nieprawda, bo:</p> <p>a. Mieszkańcy Żoliborza/Ochoty nie zapłacą może za parkowanie pod własnym domem, ale nadal zapłacą gdy pojedą w inny rejon SPNN. A samochód jest to by się nim przemieszczać, a nie by stał pod domem. Tymczasem abonament dla mieszkańców obejmuje tylko kilka najbliższych parkometrów</p> <p>b. Wprowadzenie SPNN oznacza drastyczną redukcję miejsc parkingowych (określone wymiary miejsc, wprowadzane zakazy w pozostałych, niewyznaczonych miejscach). Na Pradze po wprowadzeniu SPNN redukcja miejsc parkingowych była tak drastyczna, że dziś więcej osób ma abonament parkingowy niż jest wyznaczonych miejsc. Redukcja liczb miejsc parkingowych może sięgnąć nawet 50%</p> <p>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 płacił wysoki podatek nawet za parkowanie pod własnym domem</p> <p>5. Władze miasta wprowadzając SPNN 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 wielopostojowych.</p>	<p>link lokalizacji do</p>	<p>1. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefa 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 SPNN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia SPNN zostały poprzedzone badaniami dotyczącymi zajętości i rotacji miejsc postojowych. Badania te były prezentowane podczas konsultacji społecznych i wskazują na spełnienie ww. przesłanek do rozszerzenia SPNN. Nie dysponujemy żadnymi badaniami wskazującymi na zasadność zmniejszenia SPNN i obniżenia opłat – byłoby to działanie znacząco obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPNN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.</p> <p>2. Podstawą prawną dla pobierania opłat w SPNN jest Ustawa o drogach publicznych, która w art. 13 ust. 1 stwierdza że „korzystający z dróg publicznych są obowiązani do poniesienia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”.</p> <p>3. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPNN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>4. Aby przychylić się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnic takich jak Żoliborz, ZDM przedstawił Radzie m. st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkometrów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Żoliborz została podzielona na kilka takich obszarów. Projektując SPNN, przyjęto zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych () i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 i DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym cena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPNN nie wiąże się zatem z „drastyczną redukcją miejsc postojowych”.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>5. Wprowadzenie SPNN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częstszego rozwiązywania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPNN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Daliego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</p>
40	<p>Część ulicy Jelinka od skrzyżowania z Debinskiego jest jednokierunkowa, po obu stronach są domy w tej chwili auta parkują po dwóch stronach ulicy. Jest dobrze odczytuje projekt to pomyśl jest taki aby parkować tylko po jednej stronie ulicy (przerzywana fioletowa linia).</p> <p>Proszę o informację dlaczego linia ta kończy się na budynku nr 21. Gdzie mają parkować mieszkańcy ul. Jelinka od numeru 23 do 31 oraz od 48 do 56.</p> <p>Proszę również o informację dlaczego obszar zaznaczony żółtą linią przerywaną od numeru 19 rozszerza się czy to oznacza że miejsca parkingowe od nr 19 do numeru 21 znajdują się na chodniku czy tak jak to proponowane wcześniej przy krawędzi jezdni.</p> <p>Jaki jest status miejsca bezpośrednio przed bramą wjazdową do garaży czy jest to miejsce parkingowe objęte strefą? Na planie linia fioletowa w tych miejscach znika.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Na ul. Jelinka w projekcie przewidziano znak B-39 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
41	<p>Jaka jest przyczyna pozostawienia znaku B36 na końcu ślepej części ulicy Jelinka. Miejsce to pozwoliło by zaparkować kilka aut mieszkańców. Powinno być raczej znak B 35 z tabliczką informująca że nie dotyczy mieszkańców.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Przezeń na końcu ślepej ulicy zgodnie z przepisami stanowi plac do zawracania, który nie może być zastawiony przez samochody, gdyż nie będzie mógł pełnić swojej funkcji.</p>
42	<p>Uczestniczyłem we wczorajszym zlocie na którym omawiano raczej ogólnie koncepcje. Wydaje mi się że jak na tak ważna kwestie wyznaczenie 4 godzinowego dyżuru telefonicznego na który nie da się dozwolnić jest przynajmniej nieprofesjonalne. Mieszkańcy powinni mieć prawo do porozmawiania o szczegółowych rozwiązaniach. Oczekuje rozszerzenia czasu prowadzenia konsultacji telefonicznych, (na logiczne jeśli każda rozmowa zajmie 5 minut to jestesie w stanie porozmawiać z 50 osobami) kto to zamierdzi?</p>	<p>link lokalizacji do</p>	<p>Konsultacje społeczne zostały wydłużone do 20 listopada 2020 r. aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag. Dyżury telefoniczne zostały zaplanowane z myślą o osobach niemogących wziąć udziału w konsultacjach on-line.</p>
43	<p>W rejonie pl. Henkła, ul. Wypiańskiego, ul. Trentowskiego, ul. Niegolewskiego już teraz jest bardzo trudno zaparkować chociaż parkują tu jedynie okolice mieszkańcy. W historycznej zabudowie "małego i dużego jaskła" jest aż 300 mieszkań a nie ma żadnych garaży ani parkingów. W proponowanym planie, w tej okolicy praktycznie nie będzie gdzie parkować. Pl. Henkła ma zostać otoczony słupkami, na ul. Wypiańskiego praktycznie wszędzie ma być zakaz parkowania, podobnie na ul. Trentowskiego i ul. Niegolewskiego. Proponowane rozwiązanie uniemożliwi normalne funkcjonowanie mieszkańców. Bardzo proszę o zaproponowanie rozwiązania, które umożliwi parkowanie na tych ulicach i na placu Henkła. Może warto zastanowić się nad alternatywnymi rozwiązaniami, o których była mowa na wczorajszym spotkaniu? Mam tu na myśli np wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Trentowskiego (w stronę pl. Henkła), na przesyłku między małym i dużym jaskłem (w stronę dużego jaskła), na Niegolewskiego (od pl. Henkła), rezygnacja z ronda na pl. Henkła (powrót do przeszłości), umożliwienie parkowania po wewnętrznej stronie dużego jaskła (między drzewami) - rezygnacja ze słupków i zastosowanie maty parkingowej na trawniku. Dziękuję.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wypiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.</p>
44	<p>Brak miejsc na Placu Henkła, wzdłuż Wypiańskiego i przy budynku Popieluski 6 znacząco zmniejsza miejsca parkingowe dla mieszkańców okolicznych budynków, ograniczy np do 20% obecnie zajmowanych. Jest to barbarzyństwo na mieszkańców w okolicach, gdzie w związku z charakterem i wielkimi zabudowy oraz obszarem ochrony konserwatorskiej nie ma szans na zwiększenie liczby obecnych miejsc w inny sposób poza zagospodarowaniem stref wzdłuż ulic i placów.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wypiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.</p>
45	<p>Trochę martwi mnie to, że na ulicach Sarbiewskiego i na Próchnika nie będzie już dostępnych miejsc do parkowania, już nie mówiąc o likwidacji miejsc (nawet jeśli były nieco dzikie) na ulicy Sierpeckiej. Rozumiem, że trzeba uporządkować tę część Żoliborza pod względem parkowania i wprowadzenie strefy jest jak najbardziej uzasadnione. Jako mieszkaniec Sarbiewskiego, wątpię, abym mógł znaleźć miejsca dla auta w obrębie 150 metrów, nawet jak się liczy od parkometru. Jaskiewicza i Próchnika są zawsze zaważone autami o ulicy Sarbiewskiego nie wspomnę. Garstka miejsc w zatokach parkingowych na Popieluski na pewno nie wystarczy. Zmniejszenie liczby miejsc do parkowania na Suzina też będzie miał efekt domino na tę część dzielnicy.</p> <p>Zatem dla mieszkańców tego rejonu pozwolilibyśmy na większy dystans od miejsca zamieszkania do parkowania aut. Mieszkałem przy Krasieńskiego 16 przez jakiś czas i bardzo często (szczególnie w dni, kiedy ludzie tłumnie przyjeżdżali do Teatru Komedia) byłem zmuszony parkować po drugiej stronie Krasieńskiego na Faliniego, Hozjusza lub czasami nawet na Niegolewskiego lub Placu Henkła - to znacznie więcej niż 150 metrów... Teraz, mieszkając przy Sarbiewskiego, jestem zmuszony czasami parkować po drugiej stronie Popieluski w okolicach Sądów (też tam mieszkalem przez 7 lat, co tam się dzieje to koszmarny) lub (znowu) przy pl. Henkła/Trentowskiego/Niegolewskiego.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Uwzględniono. W ciągu ul. Sarbiewskiego proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Pozostawia się także miejsca postojowe wzdłuż ul. Jaskiewicza i ul. Próchnika, gdzie część miejsc również będzie oznakowana jako "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Dodatkowo, w projekcie zostanie zaproponowany jeden kierunek ruchu wzdłuż ul. Wypiańskiego, Trentowskiego i Niegolewskiego. Zabieg ten znacznie zwiększy liczbę miejsc postojowych.</p>
46	<p>Zaprojektowaliście Państwo miejsca parkingowe na uczęszczanej trasie pieszej - jest to główny pieszy ciąg komunikacyjny wzdłuż ul. Wojska Polskiego. Proszę się przejąć zobaczy. Przejście jest śliskie, ale to jest de facto najczęściej używany punkt przejścia przez ul. Wypiańskiego, są zjazdy dla wózków. Nie może być w tym miejscu miejsc parkingowych choćby ze względów bezpieczeństwa.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Uwzględniono. W projekcie zostanie zaproponowane wprowadzenie jednego kierunku ruchu w ciągu całej ul. Wypiańskiego, co pozwoli na wytyczenie dodatkowych miejsc postojowych, m.in. z uwzględnieniem chodników dla pieszych, w tym z możliwością przejścia przez jezdnię ul. Wypiańskiego, wzdłuż budynków przy al. Wojska Polskiego 56 i 58.</p>

47	<p>Na projekcie oznaczono zapie "brak zieleni w terenie". Co to ma oznaczać? Czy to ma być wycięcie drzew po zachodniej stronie ulicy żeby stworzyć tam dwa dodatkowe miejsca parkingowe? Jest to totalnie idiotyczny pomysł projektanta, wpisujący się w polską "betonozę". Wyspiańskiego 1 bez tego została pozbawiona zieleni.</p> <p>Tymczasem jednocześnie po drugiej stronie likwiduje Państwo ok. 12 miejsc parkingowych - wzdłuż ulicy po wschodniej stronie oraz na chodniku naprzeciw, pozostawiając ok 5. To nie ma sensu.</p> <p>Moje wnioski:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pozostawić zielen (3 drzewa) ! - pozostawić możliwość parkowania zgodnego z przepisami bez wyznaczenia miejsc po wschodniej stronie ulicy (jak to zrobiono na innych ulicach) - jest to aż 6 miejsc parkingowych! - pozostawić możliwość parkowania skośnego wzdłuż płyty Domu Seniora - z oddzieleniem strefy 2 m na chodniku dla pieszych. - ewentualnie rozważyć wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, np. od strony ul. Krasieńskiego jak na innych wąskich uliczkach i wyznaczyć miejsca do parkowania na ulicy. Relację w drugą stronę zapewni ul. Brodzińskiego 		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>uwaga w projekcie "brak zieleni w terenie" (vis a vis budynku Wyspiańskiego 4), jest wyłącznie informacją o nieaktualności podkładu mapowego (użytego do celów projektowych na potrzeby SPPN) w stosunku do stanu faktycznego. Zieleni jest tu rozumiana jako pas trawnika o szerokości ok 1,30 m, który obecnie nie występuje w terenie. Drzewa wskazane są na mapie i nie podlegają wycince, pozostawiono możliwość parkowania na chodniku prostopadle w pobliżu budynku Wyspiańskiego 4.</p> <p>Nie ma możliwości wprowadzenia miejsc skośnych w pobliżu domu seniora przy ul. Wyspiańskiego 6/8, m.in. ze względu na konieczność zapewnienia min. 2,0 m chodnika oraz min. 3,5 m jezdni manewrowej. Miejsca nie mogą być także zlokalizowane w obrębie skrzyżowania (tj. w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania, zgodnie z art. 49 ustawy Prawo o ruchu drogowym).</p> <p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkja jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.</p>
48	<p>ul. Śmiała 5/7 bardzo mało miejsc parkingowych, ponieważ w okolicy jest dużo firm. W okresie wiosenno-letnio-jesiennym dodatkowo targ śniadaniowy.</p>	<p>Odległość parkowania 150 m jest za mała. Ulica jest bardzo wąska, a możliwość parkowania tylko równoległa.</p>	<p>https://www.arcgis.com</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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
49	<p>Chciałbym wnieść wniosek o wyłączenie z parkowania ostatniego lub dwóch ostatnich miejsc do parkowania na parkingu przy północnej nitce ul. Krasieńskiego przed przejściem dla pieszych. Widok: https://www.google.com/maps/@52.2684809,20.9844075,3a,75y,261.58h,95.35t/data=!3m6!1e1!3m4!1szMKg4xy-2CBa-cqzE2jwZed07i1312!86656</p> <p>Jest to bardzo niebezpieczne miejsce, piesi wychodzący na przejście są często absolutnie niewidoczni do ostatniego momentu, wychodzą wprost z zaparkowanego samochodu, widoczność dodatkowo zmniejsza płotek. Usunięcie jednego miejsca plus np. słupki powinno pomóc.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Uwzględniono, wskazane w formularzu przejście dla pieszych zostanie zabezpieczone. Obecnie, ze względu na brak fizycznych barier, kierowcy parkujący na terenie wskazanego parkingu, podjeżdżają praktycznie pod same przejście, co zdecydowanie ogranicza widoczność na przejściu. Projekt zakłada uporządkowanie parkowania w przestrzeni parkingu, m. in. za pomocą słupków blokujących U-12c.</p>
50	<p>Dzień dobry,</p> <p>na naniesionym planie - arkusz 26 zaznaczono bramę wjazdową do posesji przy ul. Boguckiego 4 oraz 6, znajdującą się bliżej budynku 6. To jedyna brama wjazdowa do ww. posesji, także pełniąca funkcję ppoż. Jednak na wprost wjazdu z bramy zaznaczono miejsca postojowe. Proszę o ich likwidację! Z drugiej strony budynków, od strony ulicy Or-Or, na arkuszu 27, zaznaczono wiąty śmietnikowe, ale umożliwiono parkowanie i jej zastawianie. To jedynе miejsce na przechowywanie odpadów wielkogabarytowych i ważny jest swobodny dostęp dla MPO do wiaty. Proszę o dokonanie odpowiednich modyfikacji.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Wizja w terenie nie wykazała zjazdu z ul. Boguckiego do posesji przy nr 4. Kwestie wprowadzania miejsc postojowych w miejscach występowania bram przeciwpożarowych czy dojazdów do budynków, które obecnie nie są wydzielone z jezdni będą rozstrzygane na etapie zatwierdzenia projektu organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Wizja w terenie nie wykazała miejsca postojowego pod postoją śmieciarek (np. koperta z napisem MPO). Podobnie, jak w powyższej sytuacji, zadaniem zarządcy drogi będzie, na etapie opiniowania projektu organizacji ruchu dla SPPN, wskazanie miejsc, na których postój jest niedozwolony na zasadach ogólnych i przeznaczony wyłącznie dla pojazdów służb wywozzących śmieci.</p>
51	<p>Nie ma potrzeby SPPN na Żoliborzu</p>	<p>Nie ma potrzeby SPPN na Żoliborzu</p>	<p>https://www.arcgis.com</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>
52	<p>Na ul. Krasieńskiego, na odcinku od ul. Sady Żoliborskie do ul. Broniewskiego zaprojektowano parkowanie równoległe (2 x 2 m) pomimo kursowania tą ulicą autobusów miejskich. Z tego względu odstąpiono od realizacji obustronnych pasów rowerowych (2 x 1,5 m) tłumacząc to koniecznością zachowania szerokości pasa ruchu min. 3,25 metra. Tymczasem, w obecnym projekcie miałyby on jedynie 2,5 m.</p> <p>Uważam, że jeśli istnieje techniczna możliwość zmieszczenia tam pasów rowerowych, to powinny one mieć priorytet jako inwestycja wybrana przez ponad 1300 mieszkańców w Budżecie Obywatelskim. Byłaby to logiczna kontynuacja pasów na dalszej części ulicy, połączenie z DDR na ul. Broniewskiego i planowaną przez Zarząd Zieleni drogą rowerową w ramach "Świeci Krasieńskiego" od ul. Broniewskiego do ul. Powązkowskiej.</p> <p>Ponadto, w zaznaczonym miejscu powinno zostać zaprojektowane przejście dla pieszych łączące dwa osiedla.</p> <p>Wklejam cytat z uzasadnienia dla odstąpienia od realizacji pasów rowerowych: "ZTM wymaga stosowania szerokości pasa ruchu ww. odcinku min. 3,25 m. W związku z powyższym Inżynier Ruchu m. st. Warszawy nie zatwierdził projektu stałej organizacji ruchu. Spełnienie powyższego warunku wymagałoby przebudowy drogi, co nie wchodzi w zakres niniejszego zadania. Nie ma możliwości realizacji tego etapu".</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Projekt został dostosowany do wymogów Zarządu Transportu Miejskiego, tak by zapewnić min. 3,25 m pasa ruchu. Postój pojazdów wzdłuż drogi zaproponowano więc wyłącznie po stronie południowej.</p> <p>Na wskazanym odcinku nie ma technicznej możliwości zlokalizowania pasów rowerowych - wymagałoby to wężenia pasów ruchu do 3 m.</p>
53	<p>Proszę o wyznaczenie miejsca parkingowego do Rodziców odprowadzających dzieci do przedszkola przy ul. Suzina</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie przedszkoli ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.</p> <p>Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętla autobusowa, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod przedszkolem na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy.</p> <p>Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinie 17 nie zostaną zaparkowane przed upływem godziny 7 rano dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy przedszkola w środku dnia w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do przedszkola i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych.</p> <p>Po drugie, wizyta rodzica w przedszkolu ma inną charakterystykę niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odczekujących dzieci. Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce.</p> <p>Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla przedszkola może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod przedszkolem może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek przedszkola może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsłużenie dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.</p>

54	<p>Dzień dobry,</p> <p>po konsultacjach jakie odbyły się 28.10.2020 dotyczących wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Żoliborzu i zapewnieniem pana Michała Lejka że „strefa jest dla mieszkańców” proponujemy wraz z pozostałymi mieszkańcami ulicy aby na ulicy Jelinka, od Dembińskiego aż do jej ślepego końca było możliwe parkowanie dla mieszkańców pod ich własnymi posesjami. Na fragmencie ulicy graniczącej z pasem zieleni, przy którym nie stoją żadne budynki był ustawiony zakaz zatrzymywania się B-35 plus T-24 z umieszczoną dodatkowo informacją „Nie dotyczy mieszkańców i służb porządkowych”. Nie widzimy sensu ani konieczności wydawania dodatkowych identyfikatorów umożliwiających wjazd na tą część ulicy. Podobne rozwiązania są stosowane w strefach płatnego parkowania w Krakowie i we Wrocławiu. Mieszkańcy tych ulic nie muszą płacić za dodatkowe identyfikatory, a każdy ma zapewnione miejsce postojowe przed swoją posesją. Chcielibyśmy też zwrócić uwagę na charakter ulicy - jest to ulica ślepa z domkami jednorodinnymi, także nikt, poza mieszkańcami lub służbami porządkowymi nie ma potrzeby tam wjeżdżać. To rozwiązanie zapewni bezpieczeństwo i porządek na całym tym terenie. Dodatkowo nie wygeneruje dodatkowej pracy ani kosztów po stronie Urzędu Dzielnicy związanej z wydawaniem i zarządzaniem identyfikatorami.</p> <p>Prosimy, aby na ulicach: Jelinka, Lutosałwskiego, Marii Kazimiery nie wyznaczano miejsc vi-a-vis bram wjazdowych – zaznaczonych na projekcie – po obu stronach ulicy, gdyż w wielu przypadkach uniemożliwiła to wjazd na posesję. W związku z planowaną zmianą ulicy Jelinka na odcinku od Marii Kazimiery do Dembińskiego z dwukierunkowej na jednokierunkową projekt musi uwzględnić od dawna już planowane unuchomienie przejazdu ulicą Rymkiewicza pomiędzy Marii Kazimiery, a Dembińskiego w tymże kierunku. W innym przypadku ulica Jelinka na odcinku Dembińskiego a Marii Kazimiery musi pozostać dwukierunkowa.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Uwzględniono. Na ul. Jelinka w projekcie przewidziano znak B-39 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorom.</p>
55	<p>Brak przewidzianego zabezpieczenia przejść dla pieszych na rogu Cieszkowskiego i Słowackiego 24. Kierowcy samochodów dostawczych oraz klienci sklepów regularnie wjeżdżają przez przejście dla pieszych i po chodniku wjeżdżają pod same drzwi lokali usługowych. Jest to wyjątkowo kuriozalne, bo nie można powiedzieć, że nie ma zarezerwowanych miejsc dla dostawców - na czas dostaw przeznaczona jest cała droga serwisowa wzdłuż Słowackiego przy Cieszkowskiego 1/3 chroniona zakazem ruchu przed wjazdem i parkowaniem zwykłych kierowców. Wystarczy tylko wziąć wózek i przejechać z towarem na drugą stronę pasów. To naprawdę nie jest nic haraburdzkiego.</p> <p>Zgłaszanie służbom nie odnosi żadnego skutku. Powyższa patologia stwarza realne zagrożenie - cofający kierowcy samochodów dostawczych robią to bez asysty. Wychodząc ze sklepów można wpaść pod cofające auto. Chodzą tędy starsze osoby oraz rodzice z dziećmi. Bardzo chciałbym uniknąć tego, aby to miejsce kiedyś było zabezpieczone dopiero pod tragicznym wypadku. Boję się, że po wprowadzeniu SPPN kierowcy będą tutaj jeszcze chętniej wjeżdżać - aby nie płacić za parkowanie na czas dostawy lub zakupów. Pogotowie drogowe regularnie w tym miejscu naprawia słupki, grozi dla niewidomych czy nawet ostatnio słup sygnalizacji świetlnej, w który uderzył dostawczak.</p> <p>Zabezpieczenia pasów niestety nie ma w projekcie remontu Słowackiego - zasadne byłoby ich zabezpieczenie zarówno od strony Cieszkowskiego jak i od strony pasów przez tory - wygodni kierowcy czasem spiesząc się jedzą po torach, co już w ogóle jest absurdalne i groźne</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Uwzględniono. W projekcie przewidziano słupki eliminujące wjazd na chodnik przez przejście dla pieszych na skrzyżowaniu ul. Cieszkowskiego z ul. Słowackiego.</p>
56	<p>Wewnętrzne podwórko w obrębie kamienic Aleja Wojska Polskiego 31, 29 i 29 a (między ulicami AWP, Or Ota, Bitwy pod Rokliną i budynkiem Multico - wjazd od ulicy Bitwy pod Rokliną) należy tam wprowadzić zakaz postoju (na całym wewnętrznym podwórku). Inaczej w momencie wprowadzenia SPP dwie małe uliczki na tym podwórku staną się miejscem nielegalnego parkowania dla samochodów, które będą chciały uniknąć opłat albo nie będą mogły znaleźć miejsca na ulicach. Teren jest własnością miasta a nie wspólnoty więc miasto może ustawić tam zakaz parkowania (nie trzeba zgody wspólnoty)</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
57	<p>Na Alei Wojska Polskiego przy nr 31 i 29 (pomiędzy Or Ota i Bitwy pod Rokliną) planowane są dwa miejsca dla niepełnosprawnych - jedno już istnieje, drugie będą nowe. Jeśli mają być dwa miejsca - propozycja aby były one obok siebie, jedno za drugim. "Rozbicie" tych miejsc powoduje, że między nimi może zaparkować mniej samochodów. Gdy takie miejsca są jeden za drugim, zostaje więcej miejsca dla parkowania pozostałych samochodów.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Uwzględniono. Zrezygnowano z planowanej koperty w pobliżu budynku al. Wojska Polskiego 29. miejsce to zostanie przeznaczone na postój ogólnodostępny.</p>
58	<p>Na ulicy Niegolewskiego (na odcinku od Felńskiego do Henkła) planowana jest prawie całkowita likwidacja miejsc parkingowych. To jest co najmniej 20 miejsc (szczególnie na odcinku Felńskiego - Wieniawskiego. Należy wprowadzić możliwość parkowania na Niegolewskiego chociaż po jednej stronie! (tam jest możliwość niewielkim kosztem chodnika lub nawet bez tego). Uwzględnając że na Felńskiego (przy Lechonia) znikają miejsca, na Kozietulskiego też się zmniejsza, zlikwidowanie miejsc parkingowych na Niegolewskiego doprowadzi bardzo trudnej sytuacji ze znalezieniem miejsca dla mieszkańców.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.</p>
59		<p>Wnoszę aby ulice jednokierunkowe (w tym szczególnie nowoprojektowane jednokierunkowe) jak np Boguckiego, Kozietulskiego, Lechonia, ale też Or Ota - miały ROWEROWY kontropas w drugą stronę.</p>	<p>https://www.arcgis.com</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>
60	<p>Jestem za wprowadzeniem SPP na całym Żoliborzu.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</p>
61	<p>Chciałbym zwrócić uwagę na brak znaków ostrzegawczych informujących kierowców o bezpośredniej bliskości szkoły na ulicy Filareckiej. Nie ma ani tabliczki T-24 - tzw. "Agatki" ostrzegającej o szczególnej obecności dzieci pod znakiem przejścia i przejazdu dla rowerzystów na skrajce Słowackiego w Filarecką ani także potem - np. za pierwszą brama przed miejscami postojowymi znaku A-17 uwaga dzieci, który powinien informować kierowców - zwłaszcza tych, którzy nie znają okolicy.</p> <p>Ma to bezpośredni związek z miejscami postojowymi - dzieci potrafią lecieć do aut rodziców często na drugiej stronie ulicy i mogą zaszkodzić kierowcy wyskakując zza samochodów. Teraz dojeżdżając jeszcze pojechaj jeśli ktoś będzie poganiał dziecko w związku z opłatami. To już nie jest gimnazjum - po reformie na Filareckiej 2 mamy SP 981 i chodzą tutaj mniejsze dzieci, których zwyczajnie nie widać zza aut. Po modernizacji szkoła dysponuje boiskiem sportowym - zajęcia dodatkowe potrafią odbywać się do późna. W odróżnieniu od ul. TęPLITZA ulica Filarecka NIE ZAWIERA żadnego oznakowania ostrzegającego o sąsiedztwie szkoły.</p> <p>Nie ma ich niestety ani w projekcie remontu Słowackiego (który obejmuje skręt ze Słowackiego) ani w projekcie SPPN obszaru na arkuszu 14, na którym rozrysowany jest dalszy plan ulicy.</p> <p>Jest to rejonowa szkoła mojego syna, który obecnie jest jeszcze w przedszkolu i tym bardziej bezpieczeństwo pod nią leży mi na sercu. Uważam, że takie zmiany (to tylko dodanie znaków) winny być również uwzględnione - inaczej przez najbliższe lata po wprowadzeniu SPPN nie będziemy mogli się z innymi rodzicami ich doprosić. Bardzo proszę o ich rozważenie</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Uwzględniono. W projekcie zostaną uwzględnione znaki ostrzegawcze informujące kierowców o bezpośredniej bliskości szkoły na ulicy Filareckiej.</p>

62	<p>Chciałbym zwrócić uwagę na brak wyznaczonego miejsca przeznaczonych tylko dla dostaw na ulicy Felickiego w rejonie skrzyżowania z Pogonowskiego. W najbliższej okolicy jest przynajmniej kilka lokali - restauracja, sklep, dwie cukiernie. Dostawcy już teraz parkują łamiąc przepisy, stwarzając zagrożenie i utrudnienie. W doborze skrzyżowania, przy przejściach dla pieszych czy także na chodnikach nawet za stajniowymi słupkami blokującymi.</p> <p>Po wdrożeniu SPNN powyższa sytuacja może ulec nasileniu, bp kierowcy będą stawiać auta (często gabarytowe, poważnie ograniczające widoczność) nielegalnie nawet jeśli normalne miejsca będą wolne w związku z unikaniem opłat.</p> <p>Stanowi to także znaczne obciążenie dla służb oraz mieszkańców. Właściciele lokali oraz tym bardziej dostawcy mają w rozcie, że generują w ten sposób zgłoszenia dotyczące nieprawidłowego parkowania. Straż miejska wielokrotnie tutaj interweniuje - niestety najczęściej jak już wspomniane auta odjadą i winowajców nie ma. Korzyć się to rozdawanymi na lewo i prawo za najmniejsze naruszenia przepisów ruchu drogowego w okolicy - także takich, których normalnie nikt o zdrowych zmysłach by nie zgłosił.</p> <p>Brak uwzględnienia tej kwestii może skutkować kolejnymi wnioskami mieszkańców o zabezpieczenie kolejnych chodników a także naprawami uszkodzeń infrastruktury, która jest w ten sposób dewastowana. Nie ma z mojej strony jako mieszkańca zgody na takie marnowanie pieniędzy. Dużo lepiej przeznaczyć choć jedno miejsce dla dostawców (należyć zabezpieczone w sposób umożliwiający usunięcie nieuprawnionego pojazdu) niż potem bijać się z tym kosztownym problemem przez lata</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPNN.</p>
63	<p>Chciałbym prosić o rozważenie wyznaczenia miejsc/miejsca typu Kiss&Ride na ulicy Toeplitza z uwagi na bliskość SP 391 na Filareckiej. Nawet kosztem chociażby jednego miejsca dla osób z niepełnosprawnością - jestem zaszczytny, że tak dużo ich zaplanowano na tej jednej krótkiej ulicy.</p> <p>Tak aby można było bezpiecznie wysadzić dziecko odwożące do szkoły lub kogós do Metra. Ignorując potrzeby tych osób będziemy generować niebezpieczne sytuacje, bo rodzice lub inni kierowcy będą zatrzymać się w miejscach do tego nieprzeznaczonych, stwarzając utrudnienia i zagrożenia dla innych.</p> <p>Tak jak teraz obecnie dzieje się to na zakazie zatrzymywania czy w zatoczce przystankowej Plac Wilsona 06 przed skrajem Toeplitza. Niestety, realnie patrząc na to, co się dzieje w innych rejonach SPNN - nawet jeśli uda się zwiększyć rotację miejsc i będzie większa szansa na wolne miejsce postojowe, to ludzie unikający opłat przy takim krótkotrwałym postoju mogą być skrajnym zagrożeniem i sytuacja będzie jeszcze gorsza.</p> <p>Pięsz jako rodzic, który odwozi dziecko do szkoły komunikacją oraz odprowadza pieszo. I jako mieszkaniec zgłaszający służbom nagrodę ciężkie przypadki nieprawidłowego postoju - jestem w pełni świadomy jednak tego, co się dzieje. Szkoła nie dysponuje parkingiem dla rodziców, którzy paraliżują okolice ulic - zarówno Toeplitza jak i Filarecką. Uprząkając życie zarówno innym rodzicom jak i mieszkańcom.</p> <p>Inaczej za chwilę trzeba będzie stawiać słupki wzdłuż Toeplitza - ludzie kompletnie ignorują tam zakaz zatrzymywania. A przecież nie powinniśmy do tego dążyć, całego miasta bowiem nie zaskupujemy. Nie tędy droga.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Platnego Parkowania Niestrzeżonego.</p> <p>Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętla autobusowa, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd.</p> <p>Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzi trzy podstawowe problemy.</p> <p>Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinie 17 nie zostaną zaparkowane przed upływem godziny 7 rano dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych.</p> <p>Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inną charakterystykę niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce.</p> <p>Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzburzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsługa dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.</p>
64	<p>Muszę wyrazić swój sprzeciw w sprawie przedstawionej na projekcie likwidacji pasów pośrodku przejścia dla pieszych przez środek parkingu na Kraśnickim między SP 391 a Kosciółem św. Stanisława Kostki</p> <p>Z całym szacunkiem, ale zabawa powinna tu pozostać - kierowcy będą się na Żoliborzu praktycznie parkowania tylko na kopertach i właśnie na przejściach dla pieszych. WIECIE - powinno zostać dodane dla niej oznakowanie pionowe. Tak, aby auta nie wylewały się na pasy.</p> <p>Inaczej, jeśli wykreślą tu Państwo zebra, nie będzie normalnie przejść. Tak by jako chodniki na obu narożnikach nie były zabezpieczone słupkami. Z dzieckiem w wózku musiałem nadkładać drogi do przejścia z sygnalizacją bliżej Placu Wilsona, bo tutaj nie szło normalnie przejechać. Proponowana zmiana pogorszy bowiem sytuację pieszych.</p> <p>To co warto tu zrobić, to cały teren parkingu dodatkowo zabezpieczyć przed parkowaniem w trzecim, nielegalnym rzędzie.</p> <p>Np. poprzez zakaz zatrzymywania B-36 nie dotyczący wyznaczonych miejsc postojowych. Inaczej na środku nadal będzie stał dziki rząd aut, przez które nie można nawet na ten parking normalnie wjechać i z niego wyjechać!</p> <p>Dodatkowo zwracam uwagę na konieczność likwidacji miejsc postojowych zbyt blisko przejścia dla pieszych przez pas ruchu Kraśnickiego od strony SP 391. Piesi, w tym dzieci wchodzą na pasy zasłonięte przed kierownicami jadącymi od strony Placu Wilsona. Stanowi to jawne pogwałcenie zasad BPMIT i ZDM, które sukcesywnie likwidują miejsca postojowe wyznaczone w dawnych standardach w odległości mniejszej niż 10 m od przejścia dla pieszych. Jest to jedyne słuszne rozwiązanie, gdyż wynika to z zasad bezpieczeństwa. Nadzretych w stosunku do digienia do wyznaczenia jak największej liczby miejsc postojowych. Chyba, że zakładamy utrzymanie obecnej sytuacji - rodzi to jednak ryzyko, że ktoś w tym miejscu uciერი w wyniku potrącenia. Płot parkingu delikatnie odsunął od krawędzi jezdni przy wymianie latarni na Kraśnickiego, ale jest to nadal zbyt mało.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Likwidacja wskazanego oznakowania wynika z potrzeby zachowania miejsc postojowych na terenie parkingu. Przejście dla pieszych będzie zabezpieczone poprzez istniejące słupki oraz dodatkowo przez znak B-36 z tabliczką " Nie dotyczy wyznaczonych miejsc postojowych".</p> <p>Ustawa Prawo o ruch drogowym zabrania zatrzymywania pojazdu na wjazdach. Nadzór nad przestrzeganiem przepisów sprawują służby mundurowe. Wskazane w formularzu przejście dla pieszych zostanie zabezpieczone. Obecnie, ze względu na brak fizycznych barier, kierowcy parkujący na terenie wskazanego parkingu, podjeżdżają praktycznie pod samo przejście, co zdecydowanie ogranicza widoczność na przejściu. Projekt zakłada uporządkowanie parkowania w przestrzeni parkingu, m. in. za pomocą słupków blokujących U-12c.</p>
65	<p>Jestem przekonana, że mimo wprowadzenia opłat, będzie brakowało miejsc postojowych dla mieszkańców Żoliborza Centralnego - z tego co widzę, planowana jest rezygnacja ze wszystkich miejsc wzdłuż ul. Próchnika i z ul. Suzina między Próchnika a Kraśnickiego. Dlatego wydaje mi się, że sensownym rozwiązaniem byłaby zmiana organizacji ruchu na Suzina na odcinak, gdzie teraz jest dwukierunkowy, tak by wzdłuż jezdni, przynajmniej po jednej ze stron, wyznaczyć ciąg miejsc. Banzo ich brakuje mieszkańcom obu przyległych kolonii (III i IV Kraśnickiego 16 i Kraśnickiego 15), a w mojej ocenie skierowanie ruchu w jedną stronę (od Kraśnickiego do Słowackiego) nie będzie żadną komplikacją.</p>	<p>W ulocie znalazła się informacja, że abonamenty wydawane będą do 8 najbliższych parkomatów, natomiast gdzieś w prasie natrafiam informacje, że jest możliwość wydawania abonamentów "strefowych", dopuszczających parkowanie na całym obszarze Żoliborza objętego SPNN. Według mnie byłoby to bardzo sensowne, bo spodziewam się, że- podobnie jak obecnie - mieszkańcy gęściej zaludnionych obszarów będą musieli szukać miejsc oddalonych od domu.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Uwzględniono. Przedkady do konsultacji projekt nie zakłada likwidacji miejsc postojowych w ciągu ul. Próchnika, wskazano na nim miejsca dla mieszkańców wyznaczone za pomocą znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Po korekcie w projekcie zagospodarowano pod parkowanie istniejącą po południowej stronie drogi opaskę, co pozwoliło na wprowadzenie pełnowymiarowych miejsc ogólnodostępnych, częściowo na jezdni, częściowo na opasce.</p> <p>W projekcie zostanie także zmieniona organizacja ruchu przy ul. Suzina na odcinaku od ul. Kraśnickiego do ul. Próchnika. Miejsca postojowe zaparkowane będą na jezdni, przy jednoczesnym utrzymaniu ruchu dwukierunkowego, w celu umożliwienia wyjazdu w kierunku południowym mieszkańcom ul. Próchnika, Jaskłewicza, czy Sarbiewskiego.</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: dzielnicy Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>

66	<p>Chciałbym wyrazić zdziwienie zaproponowaną zmianą organizacji ruchu na ulicy Suzina na odcinku od Próchnika do Krasieńskiego, od strony Krasieńskiego 20.</p> <p>Codziennie chodzi tamdy odpowiadając syna do Przedszkola nr 130 na Suzina i zdaje sobie sprawę z tego, że jest ciężko a auta nie stoją przepięknie. Nikt jednak ich nie zgłasza, chyba, że ktoś stoi całkiem na ukos, blokując przejście. Moim zdaniem jednak nie ma konieczności likwidacji całkowicie parkowania w tym miejscu - wystarczyłoby poszerzyć chodnik kosztem zieleni, aby można było wyznaczyć miejsca jeśli nie w pełni płatne, to z identyfikatorem dla mieszkańców. Myślę, że mieszkańcy - w obliczu całkowitej likwidacji możliwości parkowania w tym miejscu byłoby skłonni zaakceptować taką zmianę.</p> <p>Znam koncepcję wprowadzenia na tym odcinku ruchu jednokierunkowego dla ratowania miejsc postojowych (na pewno dostaną Państwo takie głosy), ale nie zgadzam się z tym, że jest właściwa:</p> <p>1. W godzinach spektakli w Teatrze Komedia w normalnych czasach wieczorami przed 19 tworzy się korekta na Sierpeckiej, który potrafi zawiązać się przy skrzyżowaniu z Suzina. Zwłaszcza jak jednego dnia odbywają się dwa spektakle wyjeżdżający z parkingu pod Teatrem zwalniają miejsca dla kolejnych widzów, którzy czekają na wjazd Skrajając z Próchnika w stronę Krasieńskiego można go łatwo ominąć.</p> <p>Tak samo ruch potrafią rano zablokować na skrzyżowaniu Sierpeckiej z Suzina dostawcy do sklepu czy przedszkola a także sporządzenie rodzice odciozący dzieci.</p> <p>2. W przypadku szukania miejsc postojowych można łatwo skręcić w prawo z Próchnika do Krasieńskiego. W przypadku wprowadzenia ruchu jednokierunkowego byłoby to niemożliwe. Proszę powiedzieć ludziom, że musieliby załączać koła objeżdżając okolicę przez Stowackiego. Przecież to absurd. A jeżdżących pod prąd nikt nie byłby w stanie upilnować - stwarzałby zagrożenie.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>W projekcie zostanie zmieniona organizacja ruchu przy ul. Suzina na odcinku od ul. Próchnika. Miejsca postojowe zaprojektowane będą na jezdni, przy jednoczesnym utrzymaniu ruchu dwukierunkowego, w celu umożliwienia wyjazdu w kierunku południowym mieszkańcom ul. Próchnika, Jaśkiewicza, czy Sarbiewskiego.</p>
67	<p>na mapie szczegółowej do planowanej strefy - obszar 5 podobszar 33, w miejscu obecnego przystanku autobusowego zaplanowane są miejsca postojowe.</p> <p>Czy przystanek zostanie zlikwidowany? Zostanie przeniesiony? Je=JEZELI tak to gdzie?</p> <p>Na tym obszarze również, nie widnieje przejście dla pieszych, które zostało niedawno wybudowane - na wysokości budynku Rydygier 6 oraz Rydygiera 11a.</p> <p>Czy to przejście zostanie zlikwidowane kosztem miejsc parkingowych?</p> <p>Ulica Rydygiera jest na tym odcinku (od skrzyżowania Małysiakiówny do wiaduktu Al. Jana Pawła) jest dość wąska czy planowana jest przebudowa ulicy w celu dodanie miejsc postojowych? Obecnie na chodniku są słupki uniemożliwiające parkowanie, jednak zanim zostały postawione dochodziło do niebezpiecznych sytuacji, z powodu ograniczonej widoczności "wypadających" samochodów spod wiaduktu.</p> <p>Czy słupki a może i chodnik przy budynku Rydygier 6 zostaną zlikwidowane?</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Uwzględniono. W dniach przeprowadzanej inwentaryzacji nie funkcjonował oznaczony przystanek autobusowy przy ul. Rydygiera, było to związane z przebudową ul. Rydygiera od ul. Przasnyskiej do ul. Małysiakiówny. Przerznięta na długości peronu zostanie zachowana pod ponowne uruchomienie przystanku "Plac Grunwaldzki 13".</p>
68	<p>Chodnik przy ulicy Przasnyskiej 5 jest codziennie w całości zajęty przez pojazdy mimo aktualnie obowiązującego znaku B36. Pojazdy stoją od ul. Brandysa, aż do skrzyżowania z Rydygiera. Nie da się tamtędy przejść z wózkiem, albo minąć z kminą z naprzeciwka. Wyjazd z garażu jest niebezpieczny, bo pojazdy zaparkowane na chodniku powodują brak widoczności. Strach mijając nie interweniować mimo wielu zgłoszeń. Chodnik ma 1,5m i nie ma na nim słupków.</p> <p>Jaki jest pomysł na rozwiązanie tego problemu? Ten chodnik, tak samo jak aktualnie, będzie miejscem do darmowego postoj. Sugerowałbym zmiany, które umożliwią tam zamontowanie słupków, ponieważ jest to jedyna skuteczna metoda. Je=JEZELI nie ma takiej możliwości, to jako minimum proponuję dodanie do B36 tabliczki T24.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>W projekcie na ul. Przasnyskiej w rejonie budynku nr 5 zostanie utrzymany zakaz zatrzymywania się B36. Egzekucja łamania zakazu pozostaje w gestii służb mundurowych.</p>
69	<p>Dlaczego nie zmniejszycie trawników na Suzina żeby można było wyznaczyć parkingi. Miejsce jest. Dlaczego na ulicach jednokierunkowych zabieracie parkingi na terenie 10 m od skrzyżowania.</p>	<p>Je miejsce zabuduje np na terenach stanowiących rezerwe drogową albo na obecnych miejscach gdzie są trawniki? Ie teraz jest miejsc w strefie 3 i ile nam chcecie zabrać? 150 metrów to ja mam z kłaki do bramy podwórka.</p>	<p>https://www.arcgis.com</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.</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: dzielnicą Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
70	<p>W trakcie projektowania rozwiązań warto perspektywnie uwzględnić lokalizację miejsc ładowania dla pojazdów elektrycznych oraz rozważyć większą liczbę miejsc w systemie Kiss&Ride oraz o ograniczonym czasie postoj. SPP powinna być zorganizowana w taki sposób, by zachęcać do korzystania ze współdzielonych form mobilności i powinna wspierać carsharing i współdzielenie podróży.</p> <p>Działania na rzecz ograniczania nielegalnego parkowania w pierwszej fazie wprowadzania zmian powinny być radykalne i zdecydowane: słupki, kłeszniki, fizyczne blokady, wzmożone kontrole (nawet kosztem tymczasowego pogorszenia estetyki), tak by pokazać jasny brak przyzwolenia na nielegalne parkowanie.</p> <p>Brak konsekwencji w egzekwowaniu zmian może sprawić, że stan zieleni i placów pogorszy się i należy za wszelką cenę tego uniknąć.</p>	<p>brak lokalizacji do</p>	<p>Niniejsze opracowanie dla strefy SPPN nie uwzględniło miejsc dla ładowania pojazdów elektrycznych, były one przedmiotem osobnych konsultacji społecznych i będą realizowane niezależnie od SPPN.</p> <p>Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powinny powstawać przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętla autobusowa, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wyładzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd.</p> <p>Wyznaczenie takich miejsc jest niezależne od wprowadzenia SPPN.</p>
71	<p>Proszę o rozważenie wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na części ulicy Przasnyskiej oraz wyznaczenie w ten sposób większej liczby miejsc parkingowych na jezdni. Szczególnie zasługują na to odcinek od Duchnickiej do Rydygiera gdzie można by wprowadzić jeden kierunek w stronę torów kolejowych wyznaczając tym samym więcej miejsc parkingowych bez wpływu na ruch lokalny - w przeciwną stronę niż proponowana ruch odbywa się głównie osiedlem, nowym odcinkiem Rydygiera bądź Powązkowską - przez duże zapotrzebowanie na miejsca parkingowe na ulicy Przasnyskiej stoi zazwyczaj dużo pojazdów i ciężko jest przejechać bez czekania aż przejadą pojazdy z drugiej strony. W przeciwnym przypadku sytuacja będzie wyglądać podobnie jak teraz, ale pojazdy zamiast na pasie ruchu będą parkować na powierzchniach wyłączonych z ruchu.</p> <p>Ponadto warto uwzględnić uzupełnienie słupków na ulicy Przasnyskiej - szczególnie na wysokości numeru 4 gdzie chodnik jest stale blokowany. Warto wtedy także uzupełnić słupki aż do ulicy Duchnickiej aby uniemożliwić parkowanie na jedynym chodniku wzdłuż ul. Przasnyskiej na tym odcinku. Są to często blokowane przez parkujące samochody miejsca gdzie po wprowadzeniu strefy nadal będzie problem z blokowaniem chodnika - na niewyznaczonym miejscu (a tym bardziej nielegalnym) nie trzeba płacić za parkowanie w strefie.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Przasnyskiej jest dużą zmianą w odniesieniu do stanu istniejącego, taka zmiana musi być poparta badaniami/obserwacjami natężenia ruchu, oraz analizą w którą stronę należy skierować ruch - w obecnej ocenie projektanta rozwiązanie takie jest nieefektywne.</p>
72	<p>Proszę o rozważenie wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ulicy Anny German w kierunku od ul. Rydygiera do ul. Krasieńskiego.</p> <p>Utworzenie ulicy jednokierunkowej umożliwiłoby uspokojenie ruchu i zlikwidowanie ruchu tranzytowego - skierowany byłby na Powązkowską, Krasieńskiego, Broniewskiego oraz nowy odcinek Rydygiera powiązany z Powązkowską - uspokojenie ruchu w tym miejscu było wnioskowane wiele razy przez mieszkańców. Dodatkowo umożliwiłoby to utworzenie wielu miejsc parkingowych, na które istnieje duże zapotrzebowanie w tej okolicy (co widać także po ilości zgłoszeń do straży miejskiej z tytułu blokowania chodników, zatok przystankowych, parkowania na zieleni - w szczególności właśnie na ulicy Anny German).</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Anny German od ul. Rydygiera spowodowałoby przeniesienie całego ruchu pojazdów przy dojeździe do ul. Anny German na ul. Rydygiera. Wprowadzanie tak znaczącej zmiany powinno zostać poparte badaniami przewidywanego natężenia ruchu na skrzyżowaniach z ul. Anny German.</p>

73	<p>Proszę o rozważenie zwężenia ulicy Matysiakiówny do jednego pasa w każdym kierunku oraz wyznaczenia miejsc do parkowania równoległego po obu stronach jezdni. Autobusy na obu przystankach mogłyby zatrzymywać się w antyzalocze aby wypospodarować dodatkowe miejsce które byłoby zabrane przez stworzenie zakłki przystankowej - jak w projekcie zamiast powierzchni wyłączonej z ruchu mogłyby być kolejne miejsca parkowe równoległe.</p> <p>Miejsca w okolicy są dosyć istotne z uwagi na wiele punktów usługowych na ul Rydygiera czy pocztę na placu Grunwaldzkim - obecnie do dyspozycji będzie bardzo mało miejsc, a zapotrzebowanie na nie w tej okolicy stale rośnie. Wyznaczenie ich równoległe na jezdni umożliwiłoby wygodniejsze parkowanie dla osób chcących tutaj dojechać i nie powinno mieć wpływu na płynność ruchu.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Na ul. Matysiakiówny występuje obecnie po jednym pasie ruchu dla każdego kierunku, tam gdzie pozwalały na to przepisy Prawa o ruchu drogowym oraz szerokość jezdni, wyznaczono parkowanie równoległe.</p>
74	<p>Zbudować parkingi podziemne w współpracy ze Spółdzielniami Zoliborskimi na Sierpeckiej, Próchnika, Promyka, Krechowickiej, Urdzińskiej.</p> <p>Przeznaczyć po jednej jezdni Popieluszki (od pl Grunwaldzkiego do Metra Marymont) , Krasieńskiego, Mickiewicza, Słowackiego, Alei Wojska Polskiego, analogicznie jak zamiast drugiej jezdni Broniewskiego, na parkingi nadziemne do czasu zbudowania podziemnych.</p> <p>Teren MZA i bazarków przy Kłodawskiej i Włocławskiej - odzyskać i przeznaczyć na budowę zestawu parkingów wielopozostawowych z funkcjami handlowymi (bazarowymi i halowymi). Oddział Remontów Taboru przenieść na Pożarów lub outsourcing dla ITS i innych dostawców laboru miejskiego.</p>	<p>Nie mam zaufania do władz miasta w tej sprawie, obawiam się, że skończy się albo wprowadzeniem SPPN bez żadnych dodatkowych rozwiązań lub ze względu na opór mieszkańców kolejny raz (tak jak przy sprawie mostu Krasieńskiego) skończy się utrzymaniem status quo.</p> <p>Miasto próbuje rozwiązywać problem parkowania bez szerszego spojrzenia na komunikację i przestrzeń Zoliborza. Mój brak zaufania jest związany z doświadczeniem jakie miałem trzy lata temu, jako Przewodniczący Rady Nadzorczej WSM-ZC.</p> <p>Razem z Zarządem proponowaliśmy miastu rozmowy i podjęcie współpracy w formie partnerstwa publiczno-prawnego w budowie i uruchomieniu parkingów podziemnych w trzech miejscach - Tezza (obecnie parking spółdzielczy na 170 miejsc, proponowaliśmy powiązanie budowy parkingu z remontem przedszkola i stworzeniem nadziemnego parku łączącego nad parkingiem podziemnym), Sierpecka (pod przedszkolem nr 131 wymagającym remontu i/lub Parkiem Żywiciela) oraz na Kępie Polockiej (obszar 1 - Promyka i Krasieńskiego - na terenie obecnych garaży i rezerwy na parking pozostawionej w planie osiedla z 1969r roku).</p> <p>Zrealizowanie inwestycji w tych 3 miejscach pozwoliłoby zrealizować remont 2 przedszkoli na 120 dzieci, stworzyć nowy zoliborski park i wyremontować budynki Kina Tezza z przeznaczeniem na dom kultury oraz wygospodarować około 1000-1500 miejsc parkingowych, które mogłyby ułatwić rozładowanie wewnątrz-zoliborskiej agresji i presji komunikacyjnej.</p> <p>Miasto nie podjęło tego tematu, pogrzebało też zapowiadany przez siebie program parkingów pod boskami (Odpowiedzialność za odciążenie od tego programu mniej lub bardziej publicznie zrzucało na sprzeciw aktywistów miejskich z MJN).</p> <p>Dotrą uważam, że jest JEŻELI miasto poważnie myśli o rozwiązywaniu problemu parkowania w mieście to bez zmiany metody i prawdziwej współpracy ze spółdzielniami Zoliborza i jego mieszkańcami nie da się tego problemu rozwiązać. Odkorkowanie miasta przy pomocy rowerów i komunikacji miejskiej tak, ale również z budową parkingów podziemnych. Samo wprowadzenie SPPN bez realnego uruchomienia inwestycji parkingowych oraz wdrożenia strefy śródmiejskiej skończy się agresją, opresją i utratą funduszy miasta na rozwiązanie tego problemu, które z chęcią przyuli SłyszCash oraz wiecznie pilne potrzeby.</p> <p>Na Zoliborzu, i w całym mieście, powinien nas interesować wyłącznie program Parkingi pod Parki lub Parkingi Spółdzielcze, bo sama SPPN bez powiązania z takim programem niech sp... spiesz się powoli.</p> <p>Chyba że aktualna KOalicja miejska zyczy sobie przegrać wybory samorządowe, podrażając koszty życia w dzielnicy i miejsce po śmieciowo-wodnych podwyżkach - komunikacyjnymi i oddawaniem kolejnych terenów na dewastującą przestrzeń deweloperki, co najgłówniej - głównie z grona swoich przeciwników politycznych.</p>	https://www.arcgis.com	<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>SPPN nie wiąże się z istotną zmianą liczby miejsc postojowych, wpływa jednak na lepsze wykorzystanie tych miejsc, które już istnieją. Budowa kosztownych parkingów podziemnych jest zadaniem wykraczającym poza zakres zmian przewidziany w projekcie SPPN i nie ma bezpośredniego związku z istnieniem SPPN. Wprowadzenie SPPN nie musi się bowiem wiązać ze skokowym powiększeniem liczby miejsc postojowych - praktyka pokazuje że wprowadzenie opłat poprawia dostępność istniejących miejsc.</p>
75	<p>w jaki sposób auta mają parkować przed posesjami 19 i 19A jeśli w planie jest parkowanie przodem lub tyłem do budynku to nie wyrażamy na nie zgody z uwagi na utrudnienie nam dostępu do posesji oraz utrudnionego dostępu do komory smięciowej</p>		https://www.arcgis.com	<p>Na ul. Jelitka w projekcie przewidziano znak B-39 "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Parkowanie w rejonie Państwa posesji może się odbywać z zachowaniem 1,5 m chodnika w układzie równoległym do krawężnika.</p>
76	<p>W nowych blokach przy ulicy Hubnera jest planowane ponad 1000 mieszkań. Według projektu na tej ulicy znajduje się 0 legalnych miejsc postojowych. To oznacza, że wąski chodnik, będzie w całości zajęty przez pojazdy - tak jak to aktualnie ma miejsce przy Hubnera 2. Dodatkowo, będzie to idealne miejsce do darmowego parkowania, bo straż miejska nie interweniuje.</p> <p>Czy jest jakaś możliwość wyznaczenia legalnych miejsc wzdłuż tej ulicy? Je=JEŻELI nie to czy jest możliwość zamontowania słupków wzdłuż chodnika, żeby dało się nim przejść?</p>		https://www.arcgis.com	<p>Ulica Hubnera jest objęta pozwoleniem na budowę wg. odrębnego opracowania. Zgodnie z przepisami, miejsca postojowe dla mieszkańców nowych budynków ma obowiązek zapewnić deweloper na terenie posesji. Projekt organizacji ruchu na ul. Hubnera przewiduje znaki B-36 "zakaz zatrzymywania się", a egzekwowanie prawa powinno być po stronie służb mundurowych.</p>
77	<p>Jestem mieszkańcem Zoliborza przy ulicy Tucholskiej (w ciągu numerów 2-16).</p> <p>Z przerazaniem analizę projekt przedstawiony przez Państwa. Niepokoi mnie wyznaczenie miejsc: po mojej stronie ulicy do którego będą mieli dostęp wszyscy okoliczni mieszkańcy.</p> <p>Naprzeciwko mojego domu znajdują się duże kolonie mieszkalne (Krasieńskiego 10 oraz kolonia Plac Wilsona).</p> <p>Ograniczając liczbę miejsc parkingowych w tym rejonie jestem przekonany że mieszkańcy tych kolonii będą parkować u mnie pod domem a ja jako mieszkaniec ulicy Tucholskiej nigdy nie będę mógł zaparkować pod własnym domem. Proszę o zagwarantowanie ograniczeń parkowania do ulicy przy której ktoś mieszka, tzn. wykupienie abonamentu ale z większym ograniczeniem.</p> <p>Jest to sprawiedliwe ponieważ mieszkańcy ulicy Krasieńskiego mają parking w ciągu ulicy Krasieńskiego.</p> <p>Liczę że uwzględnicie moje oraz sąsiadów z ulicy Tucholskiej uwagi.</p>		https://www.arcgis.com	<p>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.</p>
78		<p>Witam,</p> <p>Jestem mieszkańcem ulicy Tucholskiej na Zoliborzu.</p> <p>Wyznaczenie miejsc parkingowych w ciągu ulicy Tucholskiej 2-16 wzbudza we mnie jeszcze jedno pytanie.</p> <p>Co mamy (mieszkańcy ulicy Tucholskiej 2-16) zrobić w okresie zimowym w kwestii odśnieżania chodnika przed posesją?</p> <p>Dotychczas odgarnięty śnieg zalegał w tzw. rynsztoku, a po wyznaczeniu miejsc parkingowych nie ma gdzie zyspać odgarniętego śniegu.</p>	https://www.arcgis.com	<p>Zasady dotyczące odśnieżania chodników przyległych do posesji nie zmieniają się w związku ze zmianą organizacji ruchu.</p>
79	<p>1. Jaka jest idea wprowadzenia tych zmian i kto wystąpił o wprowadzenie strefy płatnego parkowania na Zoliborzu Oficerskim?</p> <p>2. Czy przeprowadzono analizę potrzeb parkingowych mieszkańców?</p> <p>3. Liczba wyznaczonych miejsc parkingowych jest mniejsza niż potrzeby parkingowe mieszkańców. Starsi mieszkańcy Zoliborza Oficerskiego nie są w stanie zrobić zakupów bez użycia samochodu. Apteki i sklepy z podstawowymi artykułami są oddalone o ok. 1.5km.</p> <p>4. Zgodnie z przepisami o ruchu drogowym obszar nie kwalifikuje się do płatnego parkowania niestandardowego.</p> <p>5. Wprowadzenie stref płatnego parkowania w zabytkowym Rejonie Zoliborza Oficerskiego i ogromne zmniejszenie ilości miejsc, w których można zostawić samochód spowoduje liczne konflikty międzysąsiedzie w tej spokojnej dotąd dzielnicy Warszawy.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Ad 1. Zarząd Dróg Miejskich przeprowadził badania i analizy w celu zbadania zapotrzebowania na strefę płatnego parkowania na Zoliborzu. ZDM zorganizował również konsultacje społeczne dotyczące szczegółów ewentualnej strefy płatnego parkowania. Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Zoliborza 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. Przeprowadzono inwentaryzację istniejących miejsc postojowych oraz pomiar ich zapewnienia i rotacji.</p> <p>Ad 3. Wprowadzenie SPPN nie ma na celu zmiany liczby miejsc postojowych, ale 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>Ad 4. W celu zbadania obszaru zostały przeprowadzone badania zajętości i rotacji miejsc parkingowych - ich wyniki były prezentowane na konsultacjach społecznych.</p> <p>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. 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>
80	<p>Jako mieszkaniec ul. Kaniońskiej nie zgadzam się na wyznaczenie strefy płatnego parkowania na ul Kaniońskiej .</p>	<p>Nie zgadzam się na wprowadzenie strefy płatnego parkowania na terenie Zoliborza. Ludwik Czenskowski</p>	https://www.arcgis.com	<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>

81	Ulica Zygmunta Krasińskiego, Sady Żoliborskie, Suzina	Jeśli zrobicie Państwo strefę płatnego parkowania to już żaden mieszkaniec nie postawi auta na swoich podwórkach spółdzielniach ponieważ bada tam stacj aut które będą chciały uniknąć opłaty Poza tym wioząc dziecko do przedszkola Na Suzina brak jest miejsca do zaparkowania w celu odprowadzenia dziecka czy potem odebrania go Można powiedzieć że jest dobra komunikacja do tego przedszkola ale nie każdy jeździ komunikacją do pracy bo ma daleko i jeździ autem albo ma polem sprawy do załatwienia Proszę przemyśleć płatne parkowanie bo najłatwiej jest postawić maszynkę do robienia pieniędzy Szkoda tylko że kosztem mieszkańców	https://www.arcgis.com	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. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
82	Dlaczego przewidziano parkowanie po lewej stronie ulicy? Ze względu na kąś skrzyżowania z jezdnią na placu inwalidów będzie to powodować wzajemne ograniczenie widoczności kierowców. Problemu takiego nie będzie przy parkowaniu po prawej stronie	Czy i w jaki sposób przewidziano rozwiązanie problemu "ucieczki w osiedla" kierowców którzy obecnie parkują na terenie dzielnicy? Dotyczy to szczególnie okolic stacji metra. Już teraz ze względu na niewystarczającą liczbę miejsc parkingowych widoczne jest zjawisko zajmowania miejsc na parkingach wewnętrznych na osiedlach przez kierowców dojeżdżających na przesiadkę. Zmniejszenie liczby miejsc powiążane z wprowadzeniem opłat tylko zintensyfikuje ten trend. Parkingi przesiadkowe z kierunku północnego są permanentnie zajęzione, zatem niemożliwe jest przeniesienie parkowania "na przesiadkę" w dedykowane temu miejsca. Obawiam się że ze względu na planowane działania Miasta parkowanie w dzielnicy stanie się koszmarem i uważam że do czasu rozwiązania tego zagadnienia należy zrezygnować z wprowadzania SPPN na Żoliborzu.	https://www.arcgis.com	Na Pl. Inwalidów parkowanie wyznaczone jest po obu stronach ulicy. Miejsca postojowe w tym rejonie funkcjonują od wielu lat jako miejsca prostopadłe w zatokach i projekt nie przewiduje zmian w tym zakresie. Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego wyznaczana jest na drogach publicznych. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
83	Na Krasińskiego, między Dziennikarską a pl. Wilsona (ślepa jezdnia) przewidziane są miejsca postojowe na chodniku. Zabiera to cenną przestrzeń dla zieleni i pieszych. Tymczasem obecnie samochody parkują równolegle (np. na przeciwko PKO BP) a mimo to samochody z zatek bez problemu mogą manewrować i wyjechać z miejsc postojowych. Nie ma także problemu z mijaniem ponieważ jest to bardzo mało uczęszczany odcinek drogi. Zamiast słupków proponowałbym niską zielen (np. krzewy) i ławki.		https://www.arcgis.com	Zgodnie z obowiązującymi przepisami szerokość drogi manewrowej zlokalizowanej za miejscami postojowymi prostopadymi powinna wynosić 5,0 m.
84	Odniesienie dojazdu ulicą Hozjusza do skrzyżowania z Krasińskiego chciałbym zgłosić dwie rzeczy. Pierwsza - to pragnąłbym podjękować za zabezpieczenie dojazdu do prawostronni słupkami. Jeśli ktoś w tym miejscu parkował mimo obecnie obowiązującego zakazu B-36 (co niestety się zdarzało) to naprawdę zasłaniał pieszych wychodzących już i tak zza ogrodzenia kościoła. Druga rzecz- dla Państwa bardziej poważna, to jestem zaskoczony wyznaczeniem zaraz przed słupkami miejsc postojowych po prawej stronie, zaraz za ujęciem wody. Wynika to z tego, że w tym miejscu jest... BRAMA od terenu kościoła - nie wiem czy ujęta w planach, ale jest... to z wielką kartką - DROGA POZAROWA - PROSZE NIE ZASTAWIAĆ BRAMY. Jeśli tak jest faktycznie, to w tym miejscu jest gruba pomyłka, którą wypadłoby wyjątnie z Parafą Św. Stanisława Kostki.		https://www.arcgis.com	Kwestie wprowadzania miejsc postojowych w miejscach występowania bram przeciwpożarowych, czy dojazdów do budynków, które obecnie nie są geometrycznie wydzielone z jezdni, będą rozstrzygane na etapie zatwierdzenia projektu organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Przed uzyskaniem zatwierdzenia niniejszy projekt będzie podlegał bowiem opinii zarządów dróg publicznych znajdujących się na terenie objętym opracowaniem, czyli Zarządu Dróg Miejskich i Urzędu Dzielnicy Żoliborz.
85	Chciałbym zasignalizować jaskrawy absurd, który wkradł się do projektu zmian na ulicy Suzina od strony boku Krasińskiego 16. Potencjalnie miejsca postojowe objęte zakazem postoju B-35 - nie dotyczącym mieszkańców z identyfikatorem zostały wyznaczone lekką ręką także na wysokości bramy kolonii - to pogwałcenie zasad bezpieczeństwa i niezgodne z przepisami PPOZ. Nawet teraz - w czasach dzikiej amerykanki na Żoliborzu nikt tam nie staje. Ludzie widzą umowne B-36 z T-24 na bramie ostrzegające o możliwych konsekwencjach. Natomiast jak wyznaczone zostaną tam miejsca postojowe bez wyłączenia światła bramy, to zaczną się jąja. Zalegalizowałyby Państwo postój w bramie i stworzyliby zagrożenie dla mieszkańców. Oznakowanie nie powinno tego sugerować!		https://www.arcgis.com	Kwestie wprowadzania miejsc postojowych w miejscach występowania bram przeciwpożarowych, czy dojazdów do budynków, które obecnie nie są geometrycznie wydzielone z jezdni, będą rozstrzygane na etapie zatwierdzenia projektu organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Przed uzyskaniem zatwierdzenia niniejszy projekt będzie podlegał bowiem opinii zarządów dróg publicznych znajdujących się na terenie objętym opracowaniem, czyli Zarządu Dróg Miejskich i Urzędu Dzielnicy Żoliborz.
86	Dziękuję za propozycje wydłużenia wysepki przed przejściem na Krasińskiego na wysokości sklepu po schodkach, zaraz za skrzyżowaniem z Suzina. Chciałbym jednak zwrócić uwagę, że jest tu brama kolonii przy Krasińskiego 18. Jak ktoś ma przez nią wjechać - po kopercie dla osób z niepełnosprawnością. Niestety, ale obecna długość wysepki jest optymalna - maksymalna z możliwych		https://www.arcgis.com	Kwestie wprowadzania miejsc postojowych w miejscach występowania bram przeciwpożarowych, czy dojazdów do budynków, które obecnie nie są geometrycznie wydzielone z jezdni, będą rozstrzygane na etapie zatwierdzenia projektu organizacji ruchu przez organ zarządzający ruchem. Przed uzyskaniem zatwierdzenia niniejszy projekt będzie podlegał bowiem opinii zarządów dróg publicznych znajdujących się na terenie objętym opracowaniem, czyli Zarządu Dróg Miejskich i Urzędu Dzielnicy Żoliborz.
87	Jak urząd miasta widzi kwestie miejsc parkingowych o organizacji ruchu w ciągu ul. Sady Żoliborskiej?	W obecnych warunkach projekt poszerzenia strefy jest absurdalny.	https://www.arcgis.com	Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Projekt w ciągu ul. Sady Żoliborskiej wprowadza postój płatny w dni robocze w godzinach 8-20, na miejscach postojowych w istniejących zatokach, dodatkowo proponowane jest odcinkowo zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
88	Uwagi dotyczące miejsc parkingowych: 1. Wzdłuż ul. Szczepanowskiego przewidziano miejsca możliwego parkowania. Powinny one być przeznaczone dla mieszkańców wiodowa Potocka 53, którzy nie mają innego miejsca do parkowania (85 mieszkań). 2. Końcowy odcinek ul. Druzbackiej (przy Szczepanowskiego) - tu też powinny być miejsca do parkowania - 3 w tzw. zatoczce i 3 wzdłuż ulicy, czyli tak, jak jest do tej pory. Najlepszy byłby powrót do poprzedniego układu, czyli połączenia Druzbackiej ze Szczepanowskiego. Bezsensowna przeróbka polegała na zamknięciu tej ulicy, utworzenia trawnika, co pozwoliło nam wygodnie przejechać i kilku miejsc parkingowych. Uwagi dotyczące poprawy bezpieczeństwa: 1. Skręt z ulicy Potockiej w Druzbackiej powinien być osłupkowany z obu stron, teraz po obu stronach, częściowo na trawniku parkują samochody. 2. Słupki są też konieczne na ul. Szczepanowskiego tuż przy Potockiej, czyli przy budynku Potocka 33, ponieważ stale parkują tam samochody (nawet na przejściu dla pieszych), a podłoga ciągle lina nie jest żadną przeszkodą dla kierowców. 3. Należy zmniejszyć o jedno miejsca parkingowe wzdłuż Potockiej przy ul. Urzędniczej, tuż przy przejściu dla pieszych, ponieważ parkujący tam samochód (zgodnie z oznakowaniem na jezdni) utrudnia pieszym widoczność (chodzi o samochody jadące w górę, w kierunku placu Kuronia.		https://www.arcgis.com	Ad. 1 Nie ma możliwości wyznaczenia miejsc na drogach publicznych z przeznaczeniem dla konkretnego adresu. Ad. 2 Zasłone miejsce na ul. Druzbackiej nie może służyć jako przestrzeń do parkowania, gdyż zgodnie z prawem jest to miejsce na zatwórkę, które ze względów pożarowych i ratowniczych musi pozostać przejezdne. Odnieście do uwag w kwestii poprawy bezpieczeństwa: Ad. 1 Uwzględniono. Ad. 2 Uwzględniono. Ad. 3 Miejsca postojowe na Potockiej są wyznaczone w odległości 10 m od przejścia dla pieszych.
89	Parking w tym miejscu jest niebezpieczny. To luk drogi i jadąc od wschodu Rydygiera, nie będzie widać czy ktoś manewruje na tych miejscach parkingowych. Jednocześnie wyjeżdżając z tych miejsc parkingowych nie będzie widać aut jadących od wschodu (spod wiaduktu pod Jana Pawła). Większy sens w tym miejscu miałoby umieszczenie miejsc parkingowych po drugiej stronie (po stronie południowej) Rydygiera.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono. Na odcinku ul. Rydygiera od wiaduktu pod al. Jana Pawła II do skrzyżowania z ul. Matysiakówny znacznie zmniejszy się liczba zaprojektowanych miejsc postojowych w porównaniu do projektu wyłożonego do konsultacji. Zmiana związana z jest parametrami niezbędnymi dla funkcjonowania autobusowej komunikacji miejskiej.

<p>90</p> <p>Czy przy przedszkolu nr 96 jest planowana strefa kiss and ride dla odwożących dzieci do przedszkola? na marginesie zaplanowane tam (na 'jajowatym rondzie' przy Wyspiańskiego) 30 miejsc parkingowych jest bezużyteczne dla tak wielu mieszkańców kamienic wokół tego 'ronda'. Tak wszyscy tam parkując blokując chodniki wokół.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie przedszkoli ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Platnego Parkowania Niestrzeżonego.</p> <p>Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod przedszkolem na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy.</p> <p>Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinie 17 nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny 7 rano dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy przedszkola w środku dnia w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do przedszkola i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych.</p> <p>Po drugie, wizyta rodzica w przedszkolu ma inną charakterystykę niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż para osób odwożących dzieci. Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce.</p> <p>Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla przedszkola może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod przedszkolem może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek przedszkola może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsłużenie dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.</p>
<p>91</p>	<p>Wprowadzenie strefy spowoduje, że smochody będą parkowane na uliczkach osiedlowych, drogach wewnętrznych, których jest tu dużo i które nie są objęte strefą. W rezultacie parkowanie własnego samochodu, czy samochodu gości będzie jeszcze bardziej uciążliwe dla mieszkańców, niż jest teraz.</p>	<p>brak_lokalizacji_do</p> <p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą platnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
<p>92</p> <p>ul Kaniowskiej</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Brak uwagi.</p>
<p>93</p>	<p>Zgłaszam wniosek o dodanie znaków zakazu zatrzymywania się B-36 wraz z tabliczką holowania T 24 - dla ulic, gdzie jest zbyt wąsky by parkować. Na przykład: Książczyna na odcinku Tucholska-Sułkowskiego, Tucholska na odcinku Dziennikarska-Karpińskiego. Obecnie parkujące tam samochody wręcz uniemożliwiają przejazd ale brak znaku T24 uniemożliwia holowanie samochodu.</p>	<p>brak_lokalizacji_do</p> <p>Parkowanie na chodniku wymaga pozostawienia min. 1,5 m dla pieszych. W pozostałych przypadkach jest zabronione. Nie ma możliwości powielenia tego zakazu dodatkowymi znakami.</p>
<p>94</p> <p>Jak się będzie parkowało na ulicy Śmiałej? Na planie nie widzę legalnych miejsc parkingowych. Mieszkam na Tucholskiej, a moi Rodzice na Śmiałej. Często do nich przyjeżdżam. Po pierwsze jestem wieśkiem, że parkowanie będzie płatne, a po drugie chciałabym się dowiedzieć jak te Wasze niezwykłe dla mnie uciążliwe nowości będą wyglądały w praktyce. Do tej pory zarówno na Tucholskiej, jak i na Śmiałej jakoś sobie radziłam, a teraz zacznie się horror dla mnie, jako dla mieszkańca. Na Tucholskiej likwidujecie większość miejsc, na przykład na chodnikach wokół skweru Kompani AK Żniwiarz.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Na ul. Śmiałej i Fortecznej wyznaczona zostanie strefa "zakazu postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
<p>95</p> <p>Właśnie usłyszałam, że mówią Państwo o abonamentach dla rodziny: ja mieszkam na Tucholskiej (Obszar 1), moi rodzice na Śmiałej (Obszar 2) i jeszcze mam 3 córki, z których każda ma prawo jazdy. Jak będziemy parkować odwiedzając Dziadków? Jak moje córki będą parkować odwiedzając mnie na Tucholskiej?</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Mieszkańcom strefy platnego 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>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 Żoliborz, zostałyby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
<p>96</p> <p>Skoro już będzie zmieniana organizacja ruchu, to poza znakiem końca miejsc postojowych warto w tym miejscu uzupełnić oznakowanie pionowe przejścia dla pieszych na końcu tej odnoży Krasieńskiego. O tabliczkę T-27 - Agatki, ostrzegającą o szczególnej obecności dzieci. Przejście prowadzi bezpośrednio do Zespołu Państwowych Szkół Muzycznych nr 4 im. Karola Szymanowskiego przy Krasieńskiego 1. Nie każdy kierowca szukający miejsca - np. dostawczy czy kurierzy ma pełną świadomość, że w tym miejscu znajduje się szkoła</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Uwzględniono. W projekcie zostaną uwzględnione znaki ostrzegawcze informujące kierowców o bezpośredniej bliskości szkoły na ulicy Krasieńskiego.</p>
<p>97</p> <p>Chciałabym zwrócić uwagę na brak wyznaczonego miejsca dla osób z niepełnosprawnością pod Szkołą Podstawową Specjalną nr 123 przy Stefana Czarnieckiego 49. Przy samej szkole trudno się to pokusić z uwagi na przejście dla pieszych, ale zakończeniem jest dla mnie, że nie ma w ogóle takiej koperty przewidzianej w najbliższej okolicy.</p> <p>Na spotkaniach mówią Państwo, że są zmuszeni do ich wyznaczania w liczbie wynikających z przepisów i być może jest ich w jakichś lokalizacjach za dużo - to jest jedno z miejsc, gdzie powinno ono być (przynajmniej jedno, możliwe, że więcej - pod szkołą zajęzda MTON a także przeciw każdej z uprawnień może korzystać z takiej koperty). Prośba o rozważenie tej kwestii</p> <p>Do szkoły przyjmowani są- na wniosek rodziców- uczniowie z niepełnosprawnością intelektualną w stopniu umiarkowanym i znacznym posiadający orzeczenie poradni psychologiczno-pedagogicznej o potrzebie kształcenia specjalnego.</p> <p>Do szkoły uczęszczać mogą także uczniowie ze sprzężoną niepełnosprawnością, z wyjątkiem osób poruszających się na wózkach (szkoła mieści się w budynku zabytkowym i ma bariery architektoniczne). Niektórzy rodzice dysponują kartą na dziecko, ale nie mają szansy z nią w tej okolicy skorzystać.</p> <p>Zasadne byłoby rozważenie miejsca takiego postoju - to często nie są dzieci, które rodzice mogą wysadzić, aby poszły same do szkoły. Trzeba je odprowadzić oraz często pomóc, co w ich przypadku zajmuje znacznie więcej czasu. W przypadku niezaplanowanego parkowania naradza to rodzicom na mandaty a nawet odholowanie pojazdu. Regularnie na forach co jakiś czas rozlegają się skargi rodziców, gdy ktoś niesłusznie z dzieckiem w szkole spędzi za dużo czasu. Dla takiej osoby kara jest podwójna - częściowo niezawiniona z powodu dotychczasowych zaniedbań zarządcy drogi.</p> <p>Prosiłabym również poza wspomnianą kopertą o rozważenie połączenia także przynajmniej jednego z miejsc postojowych na Kiss & Ride, aby rodzice mogli bezpiecznie wysadzić dzieci.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Ad 1. Uwzględniono - zostanie uwzględnione miejsce postojowe dla osób niepełnosprawnych.</p> <p>Ad 2. Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Platnego Parkowania Niestrzeżonego.</p> <p>Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy.</p> <p>Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinie 17 nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny 7 rano dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych.</p> <p>Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inną charakterystykę niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż para osób odwożących dzieci. Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce.</p> <p>Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsłużenie dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.</p>
<p>98</p> <p>Na wysokości budynku przy ul. Ficowskiego 10, na zakręcie i okolicach, samochody parkują (aktualnie i w planach) po obu stronach ulicy, co powoduje że jest bardzo wąsko na ulicy i niebezpiecznie, szczególnie gdy jedzie większy pojazd.</p> <p>Parkujący po południowej stronie często zastawiają chodnik. Proponuję, aby pozostały wyłącznie płatne miejsca wyznaczone po północnej stronie, a te po południowej stronie (zaznaczone fioletową przerywaną linią - gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych) zlikwidować znakiem zakaz parkowania B-36 umieszczonym w miejscu planowanego znaku B-35 (za przejściem dla pieszych)</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem zostanie zaproponowane jedynie na szerszym odcinku drogi, aby nie zaważać przekroju jezdni.</p>

99	W zaznaczonym miejscu (przy ul. Szamockiej) planowane są 2 miejsca postojowe dla niepełnosprawnych. Postuluję zrobić w tym miejscu tylko jedno takie miejsce gdyż w pobliżu (max 25 metrów) znajdują się już dwa inne miejsca postojowe dla niepełnosprawnych przy ul. Ficowskiego.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono. We wskazanej lokalizacji zostanie wyznaczone jedno miejsce dla osób niepełnosprawnych.
100	Z powodu braku możliwości wyznaczenia miejsc postojowych na drodze szutrowej proszę o ustawienie znaku zakazu parkowania B-36 za budynkiem nr 5 (po obu stronach, w stronę południową). Jest to koniec ulicy, a parkujące dziko samochody dewastują tereny zielone i uniemożliwiają zawracanie. Parkuje tam coraz więcej samochodów, w tym TIR-y i ciężarówki budowlane, które niszczą nawierzchnię i roznoszą błoto, piach i kurz po całej okolicy.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono - od strony ul. Szamockiej za zatokami postojowymi do numeru 5 proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Na końcu ulicy projektowany jest znak B-1.
101		Uważam, że nie należy wprowadzać SPP na Żoliborz. Część historyczna dzielnicy się do tego nie nadaje, zwiększy to dyskomfort mieszkańców, a cel jest odwrótny. Jestem zdecydowanie przeciwna.	brak lokalizacji do	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 postoi w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
102	Nie zgadzam się aby Dzielnicę objęto strefą płatnego parkowania. A w szczególności ul. Kaniowską która to ulica jest ulicą domków jedno rodzinnych, jest ulicą osiedlową.		https://www.arcgis.com	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 postoi w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
103	W projekcie brakuje rozwiązań dotyczących oznaczonej drogi dojazdowej do posesji przy ul. Krasieńskiego 61 i 63, będącej w gestii ZDM. W chwili obecnej na w.w. drodze panuje chaos parkingowy. Samochody parkują po jej obu stronach, również na łuku, uniemożliwiając przejazd pojazdów ciężarowych i dostawczych a czasami również pojazdów osobowych. W związku z powyższym niemożliwe jest jej wykorzystanie jako drogi pożarowej, która jest wg. oznaczeń, a dojazd mieszkańców i służb miejskich jest utrudniony. Przy braku jakichkolwiek rozwiązań problem się zaostrzy, ponieważ droga ta będzie traktowana jako ostatnie darmowe miejsca parkingowe w okolicy		https://www.arcgis.com	Wskazany parking wymaga uregulowania statusu drogi publicznej. Po uregulowaniu będzie mógł zostać objęty SPPN.
104	Jestem przeciwko parkometrom na Żoliborzu a szczególnie na ulicy Kaniowskiej 37		https://www.arcgis.com	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 postoi w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
105	Absurdalne jest to, że ulica Cieszkowskiego na tym odcinku jest de facto drogą wewnętrzną i nie obejmuje jej projekt wdrożenia SPPN UD Żoliborz powinien zrobić wszystko, aby unormować powyższą sytuację. Jest to naturalny ciąg komunikacyjny - stanowiący połączenie między Słowackiego a Mickiewicza i nie może być pominięty. Wszyscy będą się tu pchać aby zaparkować za darmo. Utrudniając przejazd i stanowiąc zagrożenie dla innych. Zarówno pieszych i kierowców. Wystarczy, że we wskazanym miejscu są wyznaczone miejsca postojowe (zabki) bezpośrednio przy przejściu. Niezgodnie z przepisami, respektowanymi przy projektowaniu ruchu drogowego w Warszawie. Pieszych wchodzących zza aut na pasy w ogóle nie widac.		https://www.arcgis.com	Wskazany parking wymaga uregulowania statusu drogi publicznej przez Urząd Dzielnicy. Po uregulowaniu będzie mógł zostać objęty SPPN.
106	Z powodu bardzo małej ilości miejsc parkingowych na ulicy Kaliny Jędrusik (w stosunku do liczby osób tu zamieszkującej) i notorycznej ich zajętości/niedostępności wnioskuję aby mieszkańcy Żoliborza Artystycznego objąć planowanym Abonamentem Obszarowym pozwalającym parkować dalej niż 150 metrów od miejsca zamieszkania.		https://www.arcgis.com	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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
107	Na ulicy Ficowskiego (po zachodniej stronie), na wysokości budynku nr 6 przewidziano znaki B-35 pozwalające na krótkie zatrzymywanie się. Z uwagi, że jest to ulica o bardzo małym ruchu, a w okolicy jest bardzo mało miejsc parkingowych proponuję aby zastąpić je znakami B-39 z tabliczką "nie dotyczy mieszkańców". Mogłoby to być parking dla mieszkańców z identyfikatorami (np. z Ficowskiego 6 i Jędrusik 1,3,4).		https://www.arcgis.com	Uwzględniono - od strony ul. Szamockiej za zatokami postojowymi do numeru 5 proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Na końcu ulicy projektowany jest znak B-1.
108	Nie zgadzam się na wprowadzenie strefy płatnego parkowania w rejonie ul Kaniowskiej		https://www.arcgis.com	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.
109	Zgodnie z projektem Sławu Krasieńskiego który wygrał w budżecie partycypacyjnym i projektem milion drzew dla warszawy w tym miejscu mają się krzyżować drogi dla rowerów biegnące wzdłuż Krasieńskiego i Broniewskiego. Jakkolwiek inwestycje w ten naroznik nie uwzględniają tego będą marnotrawstwem pieniędzy publicznych.		https://www.arcgis.com	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Realizacja projektów z budżetu obywatelskiego poza jezdnią nie koliduje z projektem wprowadzenia SPPN.
110	Przynajmniej część miejsc parkingowych od strony Przasnyskiej wzdłuż "parku przy wimlu" powinna być objęta SPPN		https://www.arcgis.com	Wskazany teren nie stanowi drogi publicznej. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
111	Cały odcinek drogi serwisowej powinien zostać objęty SPPN. Są tam zarówno dzikie miejsca parkingowe na trawie, jak i wysafatowane place		https://www.arcgis.com	Zgodnie z zakresem prac projektowych nie przewidziano przebudowy ulic, miejsca postojowe wyznaczano w obecnie funkcjonującej infrastrukturze – z zachowaniem przepisów prawa.
112	Nie uwzględniono dwóch miejsc parkingowych przy szlabanie, koło parkingu przy Krasieńskiego 40		https://www.arcgis.com	Wskazany teren nie stanowi drogi publicznej. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
113	Nie uwzględniono istniejących miejsc parkingowych przy budynkach Krasieńskiego 63-57		https://www.arcgis.com	Wskazany teren nie stanowi drogi publicznej. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
114		Limit 150 m od domu to zbyt mało, żeby niektórzy mieszkańcy dużych osiedli bez wewnętrznych dróg, jak Sady, Zatrasię i Rudawka mieli dostęp nawet do 1 parkomatu	brak lokalizacji do	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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
115	Brak ujęcia miejsc parkingowych wzdłuż Broniewskiego - 11/13/15/17/19 spowoduje jeszcze większe rozbieganie tego terenu. Od wielu lat teren ten jest ignorowany przez podmioty mogące coś z tym zrobić. Mamy XXI wiek a parkujemy w błocie. Jestem zdecydowanie za strefą płatnego parkowania na Żoliborzu, niemniej zostawienie takiego obszaru może spowodować "pozostawianie" pojazdów przez nie-mieszkańców i utrudni jeszcze bardziej cywilizowane funkcjonowanie.		https://www.arcgis.com	Proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
116	Przed przejściem dla pieszych przez ulicę Przasnyską (na wysokości budynku nr 21 przy Ryttygiera) notorycznie parkują samochody zasłaniając przejście i stwarzając duże niebezpieczeństwo. Proponuję postawić 10 metrów przed przejściem (w stronę torów) znak B-36 (zakaz parkowania) z tabliczką T-24 (odholowanie) i wydłużenie linii podwójnej ciągłej wytyczonej do przejścia (w stronę torów).		https://www.arcgis.com	Parkowanie w odległości mniejszej niż 10 m przed przejściem dla pieszych jest zabronione. Nie należy dodatkowo ustawiać znaków powielających taki zakaz.

117		Czy jest jakiś pomysł jak rozwiązać problem pojazdów parkujących w miejscach niewyznaczonych? Straż miejska sobie z tym nie radzi, więc po wprowadzeniu strefy może okazać się, że wyznaczone miejsca będą wolne, za to wszystkie chodniki i trawniki będą zastawione.	brak lokalizacji do	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 postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. W pozostałych miejscach postój będzie zabroniony. Egzekwowanie przepisów jest zadaniem służb kontrolnych.
118	Mieszkańcy zgłaszali już uwagi do projektu ulicy Brandysa: https://zolborz.pl/artyku/mieszkanicy-zolborza/1031081 Pod polycją przeciwko budowie tam drogi podpisało się ponad 700 mieszkańców: https://www.petycjaonline.com/petycja_przeciwko_wycięciu_drzew_i_budowy_drogi_w_korytarzu_pomędzy_przasnysk_7_a_zygmunta_hubnera_2_oraz_zaw_utożwernieniu_w_ym_miejscu_parku Czy te uwagi zostały wzięte pod uwagę? Czy ta ulica ma powstać tylko ze względu na wybudowanie paru miejsc parkingowych?		https://www.arcgis.com	Ulica Brandysa nie jest drogą publiczną. Jej budowa nie jest powiązana z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania na Żoliborzu.
119	Na miejscach postojowych przy ul. Rydygiera (od strony południowej) na wysokości budynków 15 i 19 brakuje tabliczki T-30 parkowanie równoległe (do ulicy). Teraz kierowcy parkują jak się im podoba niszcząc zieleni, a miejsca parkingowe przystosowane są do parkowania równoległego. Proszę o dopisanie do organizacji ruchu montażu tych tabliczek.		https://www.arcgis.com	Zgodnie z przepisami tabliczki T-30 nie stosujemy przy oznaczaniu parkowania w wyznaczonych krawężnikiem zatokach postojowych.
120	Przy Placu Niemena (od strony zachodniej) są dwa pasy ruchu i znak B-36 (zakaz parkowania). Niestety prawy pas jest nieporządnie zajęty przez zaparkowane samochody (w tym zostawiane na noc), co utrudnia skręt w prawo i zaślania przejście dla pieszych. Proponuję dodanie tabliczki T-24 (odholowanie) pod znakiem.		https://www.arcgis.com	Pl. Niemena nie jest objęty opracowaniem, jako że nie został on dotychczas zaklasyfikowany jako droga publiczna.
121	Na ulicy Szamockiej, po południowej stronie, na wysokości budynku 8 i 6, po stronie ZUS (między dwoma bramami) można zezwolić na parkowanie (częściowo na chodniku) i zlikwidować znak B-06. Na tej wysokości nie ma po drugiej stronie miejsc parkingowych, a po stronie południowej mało kto korzysta z chodnika gdyż zarówno błoki jak i sklepy znajdują się po drugiej stronie. Na samej Szamockiej jest bardzo mało miejsc postojowych, a parkowanie w tym miejscu nie utrudnia ruchu.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono - na odcinku prostym za łukiem po południowej stronie w kierunku ul. Ficowskiego będzie wyznaczone parkowanie dla około 6 pojazdów, proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
122	Na Placu Niemena od strony północno-zachodniej są dwa pasy ruchu. Na pasie prawym (w stronę osiedla) od "fontanny" nieporządnie pas jest zajęty przez parkujące samochody (w tym na noc). Proponuję ustawienie znaku B-35 (czasowe parkowanie, max. 20 minut) i tabliczka T-24 (odholowanie). Powinno to udrożnić ten pas.		https://www.arcgis.com	Pl. Niemena nie jest objęty opracowaniem, jako że nie został on dotychczas zaklasyfikowany jako droga publiczna.
123	Na ulicy Przasnyskiej miejsca parkingowe wyznaczone zostały na tuku jezdnii przy dodatkowym zawężeniu do 5,2 metrów. Szwarcza to niebezpieczeństwo w ruchu drogowym. Promień skrętu przy wyjeździe z drogi osiedlowej pomiędzy Przasnyską 16, a Przasnyską 18 został zmniejszony poprzez wyznaczenie wysepki wjeżdżającej, nie jest to niczym uzasadnione, a powoduje problemy ze skrętem i większe prawdopodobieństwo kolizji przy wyjeździe. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych dla niepełnosprawnych powinny zostać uwzględnione takie miejsca istniejące na terenach dróg wewnętrznych. Miejsca dla inwalidów wyznaczone przy Przasnyskiej 16 powinno zostać przesunięte na drugi koniec wyznaczonych miejsc parkingowych. Dzięki temu niepełnosprawni kierowca będzie mógł w łatwiejszy sposób wysiąść z rącji wyznaczenia tam wysepki (w obecnym projekcie może być to utrudnione, gdy samochód na sąsiednim miejscu postojowym zaparkuje na linii. Drugim miejscem problemowym jest droga techniczna za torami tramwajowymi w pasie ul. Broniewskiego. Mam wrażenie, że nie została przeprowadzona inwentaryzacja w terenie. Szczególnie postawienie parkometru Broniewskiego 11 dla kilku miejsc jest nieśmiernym zarlem. Na całej długości drogi serwisowej powinny zostać wyznaczone miejsca parkingowe, które zlikwidowałyby problem dzielnego parkowania na klepsku. Dodatkowo zastanawiam się o brak parkometru i załączenia miejsc jako miejsc parkingowych, zatok przy Broniewskiego 9e.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono. W projekcie zostanie wprowadzona korekta oznakowania P-21 oraz na ul. Broniewskiego zostanie zaproponowany znak "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
124	W jaki sposób zostaną zabezpieczone uliczki osiedlowe przed "uciekaniem" parkujących z SPPN?	Jestem zdecydowany za wprowadzeniem SPPN na Żoliborzu.	https://www.arcgis.com	Ad. 1. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania i/lub ograniczenia dostępu na tych terenach ustala zarządca terenu. Ad. 2. Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
125	Droga przed budynkiem Krasiańskiego 61 i 63. Powinna być opcja parkowania tylko dla mieszkańców. Nie ma tu możliwości by zrobić pełnowymiarowe miejsca.		https://www.arcgis.com	Wskazany teren nie stanowi drogi publicznej. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
126	1. wnioskuję o wyznaczenie parkowania równoległego na jezdni ul. Broniewskiego na odcinku od Pl. Gmurwaldzkiego do ul. Krasiańskiego, po stronie Sereka Żoliborskiego. Obecnie ul. Broniewskiego ma ok 10 m szerokości i dwa pasy ruchu szer. ok 5 m, co znacznie przekracza dopuszczalną szerokość pasa ruchu . Powyższe rozwiązanie umożliwi wyznaczenie 7+25+5 = 37 miejsc postojowych i poprawi bezpieczeństwo na drodze. Jest to postulat od lat pojawiający się w czasie konsultacji społecznych. 2. Jeśli SPP ma być ustalony w obszarze 5, obejmującym m.in. Serek Żoliborski (WSM II) : a) wnioskuję o ustalenie SPP wzdłuż drogi wewnętrznej leżącej na działce dzielnicowej nr 7/3 w obrębie 70207 = na odcinku wzdłuż chodników pomiędzy Broniewskiego 4 i 6 oraz wzdłuż ogrodzenia szkoły LO im. S. Sempolowskiej. Od lat mieszkańcy parkują równoległe - jednym kołem - wzdłuż chodników. W przypadku jeśli SPP znacznie obowiązywać na terenie Żoliborza - a SPP nie obejmuje tego rejonu - miejsca te będą objęte i uniemożliwia zaparkowanie mieszkańcom. b) wnioskuję o rozwiązania preferencyjne dla mieszkańców, symboliczną opłatę za parkowanie 1 pojazdu w obszarze.	Rozumiem że SPP ma służyć mieszkańcom Żoliborza i właścicielom firm mającym siedzibę w obszarze posubstrowym do objęcia SPP, m.in. mają ułatwić zaparkowanie. Wnioskuję o rozważaniu preferencyjne dla ww. grupy, np poprzez symboliczną opłatę za parkowanie 1 pojazdu na obszarze obejmującym min 150 m od adresu zameldowania lub szerzej np. teren osiedla i przylegające do niego ulice z SPP.	https://www.arcgis.com	Ad 1. Uwzględniono. Ad 2. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
127	Projekt nie uwzględnia ostatnich zmian (wykonanych w październiku br.) w organizacji ruchu na odcinku ul. Przasnyskiej od Krasiańskiego do Rydygiera. Niezbędne wydaje się zaktualizowanie obszaru 32. Dotyczy to zarówno fizycznego rozlokowania miejsc jak i ich ilości.		https://www.arcgis.com	Stan zagospodarowania był zgodny z datą przeprowadzania inwentaryzacji 06.2020 r. Wszelkie zmiany zagospodarowania terenu poszczególnych ulic będą weryfikowane na etapie zatwierdzania projektów.
128		Jestem przeciw projektowi strefy płatnego parkowania w szczególności na ul. Kaniowskiej, na której pracuję	brak lokalizacji do	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.
129	Uważam, że strefa płatnego parkowania przy ul. Kaniowskiej mija się z celem. Ulica jest niezatłoczona i oddalona od głównych punktów zainteresowań. Służby miejskie mieszkańcom i osobom pracującym w willach.		https://www.arcgis.com	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.
130	Chciałbym prosić o rezygnację z parkowania "tylko dla mieszkańców" na Tucholskiej - park "Żywiciela" jest uczęszczany przez okolicznych mieszkańców - a w ten sposób samochody będą nadal zastawiały chodnik prowadzący dookoła parku.		https://www.arcgis.com	Rozwiązanie nieefektywne, na obecnym etapie pozostanie do obserwacji i ewentualnej zmiany w późniejszym terminie.
131	Proszę o dodanie znaku T 24 do zakazu zatrzymywania się - jest to wąska uliczka i obecnie parkujące tam samochody znacząco utrudniają przejazd, że zaś, które parkują na chodniku zmuszają pieszych do przejścia jezdnią.		https://www.arcgis.com	Na całym ciągu ul. Dziennikarskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu oraz strefę "zakazu postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.

132	Prośba o dostawienie słupków - samochody notorycznie parkują na wjeździe Filareckie (po lewej stronie od wjazdu) - straż miejska nic z tym niestety nie robi		https://www.arcojs.pl	Weryfikacja prawidłowego parkowania leży w kompetencjach służb mundurowych. Na wskazanym odcinku ulicy obowiązuje zakaz zatrzymywania się.
133	Jestem mieszkańcem Żoliborza i wyrażam swój sprzeciw na wprowadzenie na ul. Kaniowskiej strefy płatnego parkowania.	Sprzeciwiam się wprowadzeniu na terenie Żoliborza strefy płatnego parkowania.	https://www.arcojs.pl	Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
134	Kaniowska		https://www.arcojs.pl	Brak uwagi.
135		Przy wydzielaniu obszarów abonamentowych postuluje aby planowane miejsca postojowe po północnej stronie Ficowskiego (w pobliżu Orlenu i obok stacji Veturilo, zachodni róg skrzyżowania Powązkowska/Kraśnińskiego/Ficowskiego) były w strefie S05 gdyż jest to bezpośrednio okolica dużych osiedli (Młody Żoliborz, Żoliborz Artystyczny, Madison Apartments na Szamockiej i Dom pod szóstką na Ficowskiego), gdzie jest mało legalnych miejsc parkingowych.	brak lokalizacji do	SPPN nie służy rozwiązywaniu wtórnych problemów z parkowaniem na nowych osiedlach - wszystkie budynki posiadają garaż podziemny, brak garaży jest wyborem mieszkańca.
136	Proszę o ulicy/drogi zaznaczonej na mapie (wschodnia strona Przedszkola nr 433) i jej rejonu SPPN gdyż aktualnie jest tam parking dla osób pracujących w pobliskich biurach i trudno dojechać rodzicom odcinającym dzieci do przedszkola. Sytuacja pogorszy się gdy zostanie wdrożona SPPN na pobliskich ulicach i pozostanie bezpłatna enklawa.		https://www.arcojs.pl	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
137	W zaznaczonym na mapie miejscu, przy budynku nr 3C (Jasnodworska) są zaprojektowane dwa miejsca dwa niepełnosprawnych. Postuluje, aby zrobić tam jedno takie miejsce gdyż kilkadziesiąt metrów dalej (na końcu tego parkingu, w stronę Kraśnińskiego) jest kolejne miejsce na niepełnosprawnych. W budynku 3C są lokale usługowe i przedszkole więc przyda tam się więcej miejsc.		https://www.arcojs.pl	Zgodnie z Ustawą o Droгах Publicznych Art. 12a ust. 2. Stanowiska postojowe, o których mowa w ust. 1, w miejscu przeznaczonym na postój pojazdów wyznacza się w liczbie nie mniejszej niż: 1) 1 stanowisko - je-JEZELI liczba stanowisk wynosi 6-15, 2) 2 stanowiska - je-JEZELI liczba stanowisk wynosi 16-40. W związku z przytoczonym artykułem jesteśmy zobowiązani wyznaczyć odpowiednią liczbę miejsc dla osób niepełnosprawnych.
138	Na parkingu przy ulicy Duchnickiej (zaznaczonym na mapie) wyznaczono dwa miejsca dla niepełnosprawnych. Postuluje, aby wyznaczyć jedno takie miejsce gdyż w tym miejscu jest bardzo mała liczba miejsc parkingowych.		https://www.arcojs.pl	Zgodnie z Ustawą o Droгах Publicznych Art. 12a ust. 2. Stanowiska postojowe, o których mowa w ust. 1, w miejscu przeznaczonym na postój pojazdów wyznacza się w liczbie nie mniejszej niż: 1) 1 stanowisko - je-JEZELI liczba stanowisk wynosi 6-15, 2) 2 stanowiska - je-JEZELI liczba stanowisk wynosi 16-40. W związku z przytoczonym artykułem jesteśmy zobowiązani wyznaczyć odpowiednią liczbę miejsc dla osób niepełnosprawnych.
139	Mam pytanie. Mianowicie mieszkam pod adresem Kraśnińskiego 35. Ulicą Kraśnińskiego biegnie granica strefy (nr 4 i nr 5). Na ulicy tej będzie wyznaczonych kilka miejsc parkingowych. Poza nimi najbliższy parking znajduje się po drugiej stronie ulicy Kraśnińskiego (obtoczony z dwóch stron trawnikami), ale jest już w innej strefie. Czy to znaczy, że nie będę mógł parkować na najbliższym parkingu, je-JEZELI miejsca na ul. Kraśnińskiego będą zajęte?		https://www.arcojs.pl	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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Ulice graniczne dla tych obszarów całym przekrojem będą dostępne dla użytkowników sąsiadujących obu obszarów.
140	na pl. Wilsona trzeba ubrać parkowanie pod ziemią (w komorze nad stacją i tunelem metra) i zrobić tam P+R - działanie komplementarne	Najlepiej całą dzielnicę od razu w wydłużonych godzinach 8-20 wraz z działaniami towarzyszącymi tj. usprawniającymi samo parkowanie albo komunikację zborową: 0) wymalowaniem w jezdniach miejsc parkingowych (tak by nie Blokowały chodnika tj. zostało 1,5 m wolnej przestrzeni - swoją drogą gwarantowanej prawem - vide ul. Szużnia, Prochnika, Jasnodworska, Elbląska, Rydygiera, Kraśnińskiego, Gójarczyńskiej, Żaluskich, Filarecka, Przasnyska, Gdańska, Włodziańska, Łabacki... wiadomo wszystkie żoliborskie. Uniemożliwieniem parkowania w obrębie skrzyżowań bądź oznakowania poziomego "podwójnej ciągłej" linii poprzez wygrodenie fizyczne miejsc - np. słupkami lub zielenią (krzakami) 1) konieczne wraz z wdrożeniem strefy uruchomienie autobusu przyspieszonego w kierunku Bródna (mostem Gdańskim - trasą weekendowego 409 się tylko w godzinach szczytu 7-9 / 16-18 w takcie 10 min) W późniejszym terminie: 2) Tramwajem przez Wisłę na Targówek (w ciągu Kraśnińskiego) najlepiej łączącą linię biegnącą Obzową przez Kraśnińskiego do "Matki Teresy" (Budowlanej) z powiązaniem z peronami p.o. PKP Praga 3) Rozbudowa P+R na Marymoncie o kolejne kondygnacje - jedną zadaszoną drugą niezadaszoną (już przez "Covidem" nie można było zaparkować o 7,45 - a dojeżdżać z 88 sprzyja i działa "kolonemeryjne" ściągając samochody z ulic śródmieścia) 4) Budowa P+R przy Powązkach Wojskowych (który by był blisko linii Tramwajowej Wola-Żoliborz-Targówek)	https://www.arcojs.pl	Pod pl. Wilsona znajduje się pustka technologiczna. Jej przebudowa na parking podziemny to kosztowna inwestycja, której realizacja była planowana w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego. Ad. 0 Uwzględniono - Miejsca postojowe wyznaczane są w projekcie przy założeniu pozostawienia min. 2,0 n. chodnika dla pieszych Ad 1. Wprowadzenie strefy płatnego parkowanie nie wiąże się ze zmianami w komunikacji miejskiej. Postulaty dotyczące zmiany siatki połączeń należy kierować do ZTM. Ad 2. Realizacja inwestycji drogowych i tramwajowych wykracza poza zakres związany z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania. Ad 3. Nie jest planowana rozbudowa garażu P+R Marymont Ad 4. Nie jest planowana budowa parkingu P+R przy Powązkach Wojskowych. Ewentualna budowa nowych parkingów P+R jest zadaniem Zarządu Transportu Miejskiego.
141	Na skrzyżowaniu Ficowskiego/Szamocka, po południowo-zachodniej stronie brakuje w projekcie organizacji ruchu słupków U12c. Po tej stronie skrzyżowania jest szeroki chodnik i samochody notorycznie tam parkują (de facto na skrzyżowaniu więc niezgodnie z przepisami). Wnioskuję o umieszczenie w projekcie słupków ochraniających ten róg skrzyżowania ze względów bezpieczeństwa ruchu.		https://www.arcojs.pl	Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenie tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. Na wskazanym odcinku ulicy obowiązuje zakaz zatrzymywania się.
142	Przy skrzyżowaniu Rydygiera/Przasnyska, od strony zachodniej, przed przejściem dla pieszych (na wysokości Żabki) brakuje w projekcie słupków ograniczających parkowanie. Jest tam wąski chodnik przy samej ulicy i samochody często parkują na nim dwoma kolumnami ograniczając widoczność na przejściu i stwarzając realne niebezpieczeństwo. Proszę o umieszczenie słupków "syrenka" w planie organizacji ruchu w tym miejscu na odcinku 5-10 metrów.		https://www.arcojs.pl	Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenie tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. Na wskazanym odcinku ulicy obowiązuje zakaz zatrzymywania się.
143	Na planie brakuje wyznaczonych płatnych miejsc postojowych z zataco przy ulicy Powązkowskiej (na wysokości budynku Dygata 3 i sklepu Zabka). Są to miejsca na których parkują klienci pobliskich lokali usługowych i przydałaby się tutaj ich rotacja. Postuluje wyznaczenie tutaj miejsc płatnych.		https://www.arcojs.pl	Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
144	Postuluje objęcie SPPN ulicy znajdującej się przy bloku Kraśnińskiego 67 i wyznaczenie w tym miejscu miejsc parkingowych. Pozwoliłoby to na uporządkowanie parkowania na tej ulicy, zwiększyło rotację miejsc parkingowych i pozwoliło na łatwiejsze ich znalezienie dla klientów pobliskiej przychodni (w budynku trydionu) czy kliniki Dental (przy Powązkowskiej 44), a także samych mieszkańców pobliskich bloków.		https://www.arcojs.pl	Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
145	Propozycja zmiany zasad parkowania w rejonie ulic Stanisława Wyspiańskiego, placu Dionizego Henkla oraz Władysława Niegołewskiego kompletnie nie odpowiada potrzebom mieszkańców. Uzasadnienie tej propozycji jest całkowicie nieprzekonywujące. Zdecydowane większość parkujących tam samochodów, to samochody mieszkańców okolicznych budynków. Z planów Żoliborz_A0_konsultacje-19.pdf oraz Żoliborz_A0_konsultacje-26.pdf wynika, że ilość miejsc parkingowych zostanie drastycznie zmniejszona podczas gdy już teraz, ilość miejsc parkingowych w tej okolicy nie zaspokaja potrzeb osób tam mieszkających. Mamy nadzieję, że ta i inne krytyczne uwagi wpłyną na ponowną wnikliwą analizę problemu i, że dobro mieszkańców Żoliborza zostanie rzeczywiście uwzględnione zgodnie z realnym stanem rzeczy.		https://www.arcojs.pl	W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkla jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wyznaczenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegołewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wprowadzenie większej liczby miejsc postojowych.

146	<p>Jeśli faktycznie między przejściem dla pieszych pod SP 267 na Braci Żaluskich 1 - na wprost parkingu szkolnego aż do kolejnego przejścia naprzeciwko Braci Żaluskich 3 nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych wzdłuż parku, to stworzył Państwo "martwą strefę", która będzie dzikiem Parkینگem.</p> <p>Rozumiem, że miejsca płatne SPFN są niemożliwe do wyznaczenia, ale jeśli nie można wyznaczyć także B-35 (nie dotyczących mieszkańców z identyfikatorem), to oznacza, że powinien tu być zakaz B-36.</p> <p>Inaczej ani nikt nie będzie tu interweniował (straż miejska nie znajduje podstaw - przecież można w miarę swobodnie przejechać - nie zachodzi lamowanie ruchu) ani nie będzie możliwe pobieranie opłat.</p> <p>Proszę o ponowną weryfikację możliwości wyznaczenia tutaj miejsc postojowych dla mieszkańców z identyfikatorem. Lub rozważenie, co z tym zrobić.</p> <p>Dla mnie to zaskoczenie - dużo bardziej spodziewałem się ograniczenia parkowania na luku Braci Żaluskich jak jedzie się od skrzyżowania z ulicą Sady Żoliborskie i dojeżdża do przejścia. Tutaj auta nie stanowią utrudnienia ani nie ograniczają widoczności.</p> <p>I będą tutaj stać na "ziemi niczyjej" uciekając z zasięgu SPFN jeśli Państwo z tym nic nie zrobią</p>	https://www.arcgis.com	<p>Po stronie północnej, pomiędzy przejściami dla pieszych na wysokości budynków nr 1 i nr 3, w projekcie zaproponowano ustawienie zakazu zatrzymywania B-36.</p> <p>Zgodnie z tab. 5. 1. załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach konieczne jest zachowanie drogi manewrowej szer. min. 5,0 m. dla wyjeżdżających z miejsc prostopadłych.</p>
147	<p>Chciałbym zasignalizować potrzebę wyznaczenia miejsca dla dostaw przy ul. Broniewskiego na wysokości za przystankiem autobusowym Włodzkańska 01 a blokiem Broniewskiego 33 - przy głównej ulicy.</p> <p>W tym miejscu obowiązuje zakaz zatrzymywania - wiem, że miejsce dla dostaw może być wyłączone z takiego zakazu. Zaraz obok są sklepy i punkty usługowe - regularnie tutaj i tak stoją dostawy. Byłoby to zalegalizowanie stanu faktycznego, który de facto zachęca wręcz innych do łamania przepisów. Biorąc po uwagę równoczesną likwidację załoki przy Ebląskiej 67, to takie miejsce byłoby wręcz niezbędne. Inaczej dostawcy będą parkowali w znaczenie gorszych miejscach, stwarzając zagrożenie i utrudnienia dla innych.</p>	https://www.arcgis.com	<p>W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPFN.</p>
148	<p>Postuluję aby zachować na ślepej części Pogonowskiego obecny sposób parkowania przez mieszkańców polegający na stawianiu tylko z jednej strony jezdni i naokoło rondka. Można by to osiągnąć nie poprzez wyznaczenie płatnych miejsc, których legalnie tutaj się nie da, tylko poprzez wydzielenie całej tej części ulicy na parkowanie tylko dla mieszkańców z jakimiś identyfikatorami. W innym przypadku czeka nas albo całkowity zakaz parkowania albo zalew samochodów z całej okolicy. Ważne dla mnie i pozostałych sąsiadów jest aby ta strefa dla mieszkańców w tym przypadku dotyczyła tylko mieszkańców ślepej części Pogonowskiego i posesji przy Mierosławskiego 27, która faktycznie jest przy naszej ulicy. Wyznaczenie tej strefy dla naszej ulicy w połączeniu z szerszym obszarem spowoduje, że staniami się parkingiem co prawda nie dla przyjezdnych ale dla całej okolicy a sami mieszkańcy tej części uliczki ledwo się mieszczą.</p>	https://www.arcgis.com	<p>Uwzględniono. Na ul. Pogonowskiego (dot. ślepy odcinek) zaprojektowano strefę "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
149	<p>W projekcie dla obszaru 3 w miejscu zaznaczonym na mapie na ul. Wyspiańskiego na przedłużeniu chodnika wzdłuż elewacji budynków przy Alei Wojska Polskiego wyznaczono miejsca parkingowe po obu stronach ulicy. Mimo, że w tym miejscu nie ma wyznaczonego przejścia dla pieszych to jest to przejście domniemane i wielu mieszkańców i spacerowiczów właśnie w tym miejscu przechodzi przez ul. Wyspiańskiego w drodze do apteki, sklepu, kawiarni czy przystanku tramwajowego. Ponadto samochody zaparkowane na tej osi będą zakłócać widok wzdłuż Alei Wojska Polskiego. W związku z powyższym uważam, że nie powinno się wyznaczać w tym miejscu miejsc parkingowych.</p>	https://www.arcgis.com	<p>Uwzględniono. W projekcie zaproponowano wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Wyspiańskiego, co pozwoli na wytyczenie dodatkowych miejsc postojowych, m. in. z uwolnieniem chodników dla pieszych, w tym z możliwością przejścia przez jezdnię ul. Wyspiańskiego, wzdłuż budynków przy al. Wojska Polskiego 56 i 58.</p>
150	<p>Ogólna uwaga jest taka że strefa nie powinna powstać na Żoliborzu ponieważ jest to jak zwykle skok na pieniądze kierowców. Jest to rzecz zbędna jeśli chodzi o Żoliborz.</p>	trak.lokalizacja.de	<p>Wprowadzenie SPFN 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>
151	<p>Sierpecka i Krechowicka - Żoliborz</p> <p>Nie zgadzam się z płatnym parkowaniem. Kilka razy w tygodniu przyjeżdża do mnie rodzina, nie mieszkają na Żoliborzu a nie wyobrażam sobie, że ktoś z rodziny musi płacić za to, że opiekuje się wnuczkami na Żoliborzu. Moim zdaniem płatne parkowanie nie rozwiązuje problemu małej ilości miejsc do parkowania na Żoliborzu. Sugeruję też naprawić część ulicy Sierpeckiej aby parkowanie było bezpieczne dla samochodów, bo teraz jest nierówne podłoże z dziurami.</p>	https://www.arcgis.com	<p>Wprowadzenie SPFN 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>
152	<p>W okolicy kamienicy Sierpecka 6 i 6a znajduje się bardzo ograniczona ilość miejsc parkingowych. Kłopot z parkowaniem występuje od wielu lat i to niezależnie od tego czy akurat w Teatrze Komedia odbywa się właśnie spektakl czy nie. W związku z tym potencjalne ograniczanie ilości miejsc parkingowych jest pomysłem z gruntu bezsensownym i potencjalnie niezwykle uciążliwym dla mieszkańców.</p>	https://www.arcgis.com	<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.</p>
153	<p>Drodzy Państwo, chciałbym zgłosić, że w tym miejscu dysponujecie już nieaktualnymi danymi. Chodnik pod schodami kina Tęcza został już zabezpieczony słupkami przez Wydział Infrastruktury UD Żoliborz.</p> <p>Była to konieczność - wreszcie idąc z dzieckiem do przedszkola nie trzeba być przygotowanym na skakanie po schodach albo wchodzenie na jezdnię. Bardzo często auto stały tu na ukos, całkowicie blokując przejście. Osoba z dzieckiem w wózku lub starsza z wózkiem na zakupy nie miała szans przejechać.</p> <p>Słupków jest chyba nawet kilka więcej niż na Państwa projekcie - tak aby nikt nie wcisnął tu auta na ukos ani nie ograniczył widoczności wyjeżdżającym z parkingu sąpodzielczego za kinem. Bardzo proszę o zaktualizowanie tego miejsca zgodnie z zatwierdzoną organizacją ruchu - może dzięki temu uda się gdzieś na start zabezpieczyć inne równie niewągaliczne miejsce.</p>	https://www.arcgis.com	<p>Uwzględniono. Słupki w ciągu ul. Sierpeckiej, przy budynku Kino Tęcza, zostaną zinventaryzowane i poprawnie naniesione na projekt.</p>
154	<p>Ulica Sierpecka odcinek od Krechowickiej do Poczobuta - nie zgadzam się z likwidacją całego pasa do parkowania po stronie kamienic. Obecnie, już przy zajętych dwóch stronach parkingu bardzo ciężko jest zaparkować. Likwidacja jednego z pasów drastycznie pogorszy jakąkolwiek możliwość zaparkowania. Staramy się parkować w taki sposób aby nie utrudniać komunikacji pieszej. Likwidacja parkingu jest działaniem przeciwko mieszkańcom a powinno być odwrotnie. Wnioskuję również o poprawę parkingu od strony przedszkola ponieważ parkowanie na tym miejscu grozi uszkodzeniem samochodu, wysoki krawężnik i wykopane dołu na części szulcowej.</p> <p>Proszę o pozostawienie miejsc parkingowych po obydwu stronach wskazanego odcinka ulicy.</p>	https://www.arcgis.com	<p>Uwzględniono. W projekcie zostanie poszerzony chodnik, tak by możliwe było zatrzymywanie pojazdów częściowo na jezdni, częściowo na chodniku. Nie ma możliwości dopuszczenia postoju po obu stronach drogi ze względu na niewystarczającą szerokość drogi.</p>
155	<p>Wedle planu zaznaczona część ulicy Jasnodorskiej (za skrzyżowaniem) nie będzie już należała do strefy płatnego parkowania, wykluczenie jej jest złą decyzją gdyż ta ulica jest ślepa a wzdłuż niej po obydwu stronach w pełni są miejsca parkingowe.</p> <p>Część ta będąc istną "zieloną wyspą" w SPFN mieszkańcy ul. Jasnodorskiej od numeru 6 do końca będą miały istny horror ze znalezieniem miejsca parkingowego.</p> <p>Jeśli potrzeba zdjąć jak to wygląda to bardzo chętnie zrobię (mieszkam w bloku ul. Jasnodorska 6) i przedstawię jak to w rzeczywistości wygląda.</p>	https://www.arcgis.com	<p>Wskazany odcinek ul. Jasnodorskiej nie stanowi drogi publicznej. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>

156	<p>Chciałbym zwrócić się z pytaniem o możliwość wyznaczenia miejsca czasowego postoju przy Żłobku nr 24 przy Popieluski 15. Trudno tutaj mówić o typowej strefie Kiss&Ride, gdyż są to mniejsze dzieci, które trzeba odprowadzić, co zajmuje więcej czasu niż przy szkole – nawet w nielichszych klasach.</p> <p>Trzeba pamiętać o charakterze tej placówki – jest to jeden z niewielu Żłobków w Warszawie z różnymi dietami. Uczęszczają do nich nawet dzieci z innych dzielnic. W przypadku braku takiego miejsca rodzice będą regularnie zastawiać bramę, zwłaszcza po paru spokojnych rodziców z kontrolerami.</p> <p>PONADTO chciałbym zwrócić na kolizję miejsc SPNN z niektórymi drzewami – przynajmniej od przejścia dla pieszych z sygnalizacją aż do Żłobka. Już teraz po zabezpieczeniu przez Zielon Warszawską mis drzew większe auta mają trudność ze zmniejszeniem się. Inaczej jedna auta parkowały na korzeniach drzew, niszcząc ich system korzeniowy.</p> <p>Potrąfia stać na ukos utrudniając przejście. Chociaż wycinać drzewa aby spełnić wymogi wymiarów miejsc postojowych - na chodnikach ponoć są dużo większe?</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Ne przewiduje się wycinania drzew.</p> <p>Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie Żłobka ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Platnego Parkowania Niestrzeżonego.</p> <p>Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd.</p> <p>Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod Żłobkiem na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą tryt podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieją obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinie 17 nie zostaną przeparkowane przez upływem godziny 7 rano dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy Żłobka w środku dnia w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do Żłobka i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych.</p> <p>Po drugie, wizyta rodzica w Żłobku ma inną charakterystykę niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci.</p> <p>Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce.</p> <p>Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla Żłobka może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do</p>
157	<p>Parking przy budynkach Krasiańskiego 24 i Krasiańskiego 26 staje więcej pojazdów niż jest miejsc parkingowych wyznaczonych przez urzędników. Według mnie można wyznaczyć więcej miejsc parkingowych w tej lokalizacji, z których można w teorii skorzystać. W praktyce wygląda to, że więcej osób korzysta z tego parkingu.</p>	<p>Według mnie zwiększenie miejsc parkingowych miejsc parkingowych w tym miejscu może zwiększyć możliwości parkingowe w tej okolicy oraz ewentualne zwiększenie wpływów z tego parkingu. W budynku przy Krasiańskiego 24 znajduje się miejsce gastronomiczne, które wpływa pozytywnie na to miejsce parkingowe, szczególnie w pandemii COVID-19 i część miejsc parkingowych zajmowanych było przez osoby, które przyjeżdżały po jedzenie z tego punktu gastronomicznego albo do apteki, która znajduje się obok.</p> <p>Według mnie dołożenie kilku miejsc parkingowych z pozostawieniem przepustowości wjazdu/wyjazdu może dołożyć zwiększenie możliwości dołożenia do skarbu miasta / dzielnicy.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Wyznaczono maksymalną liczbę miejsc zgodną z przepisowymi wymiarami miejsc postojowych () i jezdni manewrowych.</p>
158	<p>Na ulicy Wyspiańskiego 5, gdzie mieszkam, mieści się jedynie budynek mieszkalny na około sto rodzin. Po drugiej stronie Wyspiańskiego 6/8 mieści się identyczny budynek, nie ma tutaj biur lub lokali usługowych. Oba budynki, z tego co wiem, były zaprojektowane i zbudowane w latach 50-tych, kiedy ruch samochodowy był znacznie mniejszy. Obecnie mieszkańcy obu bloków mają już duży problem z parkowaniem, a jeśli ZDM ograniczy strefę bezpłatnego parkowania do dwóch miejsc po obu stronach skweru, to gdzie ma się zmieścić reszta samochodów mieszkańców? Wydzielenie strefy płatnego parkowania na ulicy Wyspiańskiego nie rozwiąże problemu parkowania mieszkańców, bo nie parkują tutaj samochody przyjeżdżnych, a sami mieszkańcy obecnie mają problem ze znalezieniem miejsca parkingowego. Proszę uprzejmie o wyłączenie ulicy Wyspiańskiego ze strefy płatnego parkowania.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkla jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych. W projekcie zaproponowano wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Wyspiańskiego, co znacznie zwiększy możliwości w parkowaniu pojazdów.</p>
159	<p>Proszę rozważyć wyznaczenie równoległych miejsc postojowych w ul. Broniewskiego na odcinku pl. Grunwaldzki - ul. Krasiańskiego. Jezdnia ma w tym miejscu ok. 10 metrów szerokości, więc nie ma przeszkód technicznych do pozostawienia obecnego funkcjonalnego przekroju jezdni (po jednym pasie ruchu w każdą stronę).</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Uwzględniono. Na przedmiotowym odcinku ul. Broniewskiego zostaną wyznaczone równoległe miejsca postojowe.</p>
160	<p>Proszę zwrócić uwagę, że według koncepcji rozmieszczenia miejsc postojowych w ul. Krasiańskiego na odcinku od ul. Sady Żoliborskie do ul. Broniewskiego pozostawiono jedynie 5,5 metra szerokości na ruch pojazdów. Urząd Miasta raczej nie zatwierdzi takiego rozwiązania ze względu na dwukierunkowy ruch autobusów. Proszę wyznaczyć miejsca z tej strony jezdni, gdzie można ich wyznaczyć więcej, a szerokości pasów ruchu ustalić na co najmniej 3,25 metra.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Uwzględniono. Projekt został zweryfikowany i dostosowany do wymogów Zarządu Transportu Miejskiego, tak by zapewnić min. 3,25 m pasy ruchu. Postój pojazdów wzdłuż drogi zaproponowano wyłącznie po stronie południowej.</p>
161	<p>Ulice Łabelli, Saperska i Dolnośląska mają miejsca parkingowe, natomiast nie są oznaczone jako miejsca objęte strefą płatnego parkowania. Jeśli nie zostaną objęte strefą płatnego parkowania będą naturalnie wykorzystywane jako miejsca darmowego parkowania. Rozumiem że wynika to ze statusu ulic (użytkowanie wiecyste Warszawskiej Spółdzielni Mieszaniowej). Czy jest procedura która umożliwiła by dodanie tych ulic do strefy? Co musi zrobić spółdzielnia?</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Wskazane ulice nie stanowią dróg publicznych. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
162	<p>czy w tej części Przasnyskiej (która ma dokładny adres Hubnera 2, ale interesuje chodnik przy Przasnyskiej) oraz przy Hubnera 1 będą postawione słupki? Na razie na Przasnyskiej jest znak zakazu parkowania, ale kierowcy łamią zakaz i parkują cały chodnik od Przasnyskiej 7 do skrzyżowania z Rydygiera. Skutkuje to utratą widoczności pieszych na pasach oraz blokuje się widoczność podczas wyjazdu z garażu (aby skręcić z garażu na Przasnyską należy wyjechać na środek Przasnyskiej), jest bardzo niebezpieczne. Zgłaszania do SM niewiele dają, bo kierowcy codziennie tam się parkują.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. Weryfikacja prawidłowego parkowania pozostaje w kompetencjach służb mundurowych.</p>
163	<p>Czy jest planowany montaż słupków na wysokości inwestycji Dom Development (ul. Hübnera 2) ze strony ul. Przasnyskiej między ul. Brandysa i ul. Rydygiera? Na chwilę obecną chodnik jest ciągle zaślawniony samochodami w związku z czym istnieje problem z jazdą w kierunku z garaży. Dodatkowo przeszkadza to pieszym i są oni zmuszeni iść przez trawnik.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. Weryfikacja prawidłowego parkowania pozostaje w kompetencjach służb mundurowych.</p>
164	<p>Jako mieszkanka budynku przy ulicy Kaniowskiej (nr parzysty) nie wyobrażam sobie nie parkować pod swoim domem. Nie każdy budynek ma parking na swoim terenie, a kiedy będzie obowiązek parkowania tylko po jednej stronie, to auta mieszkańców się nie zmieszczą. Dzieki temu ze z dwóch stron można parkować nigdy nie ma problemu ze znalezieniem miejsca. Poza tym dzięki temu, że auta jadące z naprzeciwka muszą się mijać (co jest utrudnione z racji parkowania po dwóch stronach) każdy jedzie bardzo wolno - co jest bezpieczniejsze, gdyż w naszej okolicy mieszka sporo dzieci, które często np jeżdżą na rowerach po ulicy.</p>	<p>Jednocześnie informuję, że w naszym obszarze (nr 2) naprawde NIGDY nie ma problemów z parkowaniem.</p> <p>Strefa płatnego parkowania wymusza również stworzenie miejsc dla niepełnosprawnych, które są bardzo nieestetyczne - jako osoba, która ceni unikalny charakter tej dzielnicy, wolałabym aby nie było niebieskich kwadratów na jezdni. Powtarzam, w naszym obszarze każdy bez problemu może zaparkować więc nie widzę potrzeby stwarzania na się strefy płatnego parkowania</p>	<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Wprowadzenie SPNN 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 – wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg.</p> <p>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 postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
165	<p>Zaznaczony obszar wyłączony jest ze SPNN, gdyż stanowi drogę wewnętrzną. Stanie się atrakcyjnym miejscem parkowania zwolnionego z opłat. Jazda tu duży plac przed sklepem Arhelan. Poruszanie po nim będzie bardzo utrudnione (jakie ma miejsce w czasie ważnych obchodów na pobliskim Cmentarzu Powązkowskim - pogrzeby znanych osób, 1 listopada, 1 sierpnia). Gdyby w okolicy nie było SPNN - parkowanie na tym obszarze rozłożyłoby się na pobliskie uliczki, nie powodując dużych skupisk na małym obszarze.</p>	<p>Uważam, że nie cała dzielnica powinna być traktowana tak samo. Ja najczęściej poruszam się po obszarze 4. Nie jest on atrakcyjny dla "przyjezdnych" parkujących, gdyż nie znajduje się w okolicy ani stacja metra, ani wygodny punkt przesiadkowy, ani nie ma tu skupiska zakładów pracy do których tłumnie przyjeżdżałyby osoby w nich pracujące. Znajdują się tu przede wszystkim bloki mieszkalne, osiedla, niewielkie sklepiki. Wprowadzenie opłat na tym obszarze wpłynie negatywnie przede wszystkim na mieszkańców. Może również "zabić" niewielkie prywatne biznesy. Jeśli dojazd autem do lokalnego straganu w celu zakupu warzyw, kwiatów, itp., będzie się wiązać z koniecznością wnieślenia opłaty parkingowej, klient przerażając się do dużych marek pod którymi parkingi są bezpłatne. Być może wprowadzenie SPNN w okolicach stacji metra, punktów przesiadkowych, spełni swoją główną rolę, czyli zwiększenie rotacji parkujących pojazdów, w obszarze nr 4 - będzie niedogodnością dla mieszkańców. Jeśli moja teza się nie sprawdzi i zostaniemy "zalan" falą samochodów, które przemieszają się z nowych SPNN, zawsze można będzie wprowadzić taką strefę w terminie późniejszym również na obszarze nr 4. Po jego wprowadzeniu od razu, wycofanie się z niego będzie znacznie trudniejsze, bądź w ogóle niemożliwe, a mieszkańcy będą niezadowoleni.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Wprowadzenie SPNN 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>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p> <p>Strefa płatnego parkowania powinna być oparta na naturalnych granicach. Jej wprowadzenie tylko w części Żoliborza, z pominięciem obszaru 4, spowodowałoby pogorszenie się sytuacji parkingowej w obszarze 4, który stałby się wówczas naturalnym "parkingiem przesiadkowym" dla mieszkańców dojeżdżających do centrum.</p>
166	<p>Z powodu małej ilości miejsc parkingowych (obecnie i w projekcie) w okolicach skrzyżowania Krasiańskiego/Popieluski proponuję połączenie fragmentu rejonu 3 z rejonem 4 (między Krasiańskiego, Broniewskiego a Trasą AK). Jak wynika z praktyki, choć parkować samodzielnie według rejonu, mieszkańcy WSK-ZC (rejonu 3) będzie pewnie szukał miejsca w okolicach na południe od Wojska Polskiego - tymczasem latwiej jest dziś znaleźć miejsce po drugiej stronie Popieluski lub na ul. Sady Żoliborskie, które zostały zaliczone do rejonu 4.</p>		<p>https://www.arcgis.com</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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Zaproponowane granice obszarów będą podlegały obserwacji i dalszym analizom, nie wyklucza się późniejszych zmian.</p>

167	Z tego co rozumiem z rysunku technicznego, przy ulicy Sybilli 11 mają zostać postawione słupki uniemożliwiające parkowanie samochodów. Spowoduje to przeniesienie się aut na pobliską polanę, rozjechanie jej przez samochody, powstanie wielkiego błota. Proszę rozważyć nie ustawianie słupków w tej okolicy.	https://www.arcgis.com	Projekt zakładu m. in. zabezpieczenie obszaru skrzyżowań (min. w odległości 10 m) przed nieprawidłowym i niebezpiecznym parkowaniem pojazdów. Eliminacja parkowania z obszaru skrzyżowań jest niezbędna dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
168	Przy nowej projektowanej ulicy Brandysa na schemacie są zaznaczone miejsca parkingowe. Są tam 2 bloki mieszkaniowe, na parterze których są mieszkania z ogródkami. Wyznaczenie tam miejsc parkingowych to znaczy że mieszkańcy obu bloków będą zmuszeni do zamknięcia okien i zasłaniania się od światła słonecznego, bo cały czas będą przyjeżdżały nowe samochody, będą ludzi, rozmowy i to wszystko pod samymi oknami. Ta uliczka musi być całkowicie chroniona, mają być słupki aby zapewnić godne zamieszkania mieszkańcom obu bloków. Czy przewidujecie Państwo słupki na Brandysa?	https://www.arcgis.com	Ulica Brandysa nie jest drogą publiczną. Jej budowa nie jest powiązana z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania na Żoliborzu.
169	Dzień dobry, przede wszystkim doceniam, że zmienili już Państwo częściowo propozycję przedstawną 29.10 i uwzględnili Państwo naszą prośbę. Odnosząc się do Państwa e-mail podczas konsultacji społecznych w dniu 20.10, że nie chcą Państwo nam utrudniać życia, ani zmieniać naszych przyzwyczaję, wnoszę o przesunięcie lokalizacji znaku B-36 planowanego w tym momencie na wysokości posesji Jelinka 21. Wnoszą, aby znak B-36 stanął na wysokości pasa zieleni, tj. za posesją Jelinka 19. Podobnego zdania są pozostali mieszkańcy ślepego odcinka ulicy, z którym to konsultowałem. W tym momencie mamy niepisaną od lat zasadę, że nie blokujemy sobie garaży, tutek, ani nie parkujemy sobie przed posesjami. Postawienie takiego znaku tylko przed niektórymi posesjami, niesie tę zasadę unieważni i spowoduje konflikty międzysąsiedzki. W domach mieszkają międzypokoleniowe rodziny, garaże są z lat 80-tych, tj. często nie mieszczą się tam dziesięć samochodów (szczególnie garaże po lewej stronie ulicy tj. od Jelinka 21). Więcej jeśli przyjedzie malarz, ogrodnik etc., a posiadając dom, cięży remoni jest czymś obowiązkowym lub w domu mieszka kilka rodzin, rodziny z trójką dorosłych dzieci, nie będzie wyjechać jak postój przed posesją sąsiada. Bardzo proszę o uwzględnienie mojej prośby.	https://www.arcgis.com	Uwzględniono. Na ul. Jelinka w projekcie przewidziano znak B-39 "zakaz postojów" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
170	Uważam, że SPP na Żoliborzu powinna zostać wprowadzona w najszybszym możliwym terminie, dzielnica nasza służy jako Park and Ride dla trzech stacji metra i najwyższa pora by to zakończyć.	brak lokalizacji do	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca wprowadzenie w Warszawie objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
171	Na skrzyżowaniu Kozielskiego z aleją Wojska Polskiego zaproponowano po obu stronach miejsca dla inwalidów. Proponuję, żeby było to jedno miejsce, szczególnie, że w ciągu Kozielskiego jest zaproponowane jeszcze co najmniej kolejne dwa miejsca inwalidzkie. Nie ma tu przychodni and instytucji rehabilitacyjnych, stąd uważam, że jedno miejsce dla inwalidów na rogu Kozielskiego i alei WP wystarczy.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. W pobliżu skrzyżowania ul. Kozielskiego z al. Wojska Polskiego zredukowano liczbę miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych, zwiększając tym samym liczbę miejsc ogólnodostępnych.
174	Nie zgadzam się na likwidację miejsc parkingowych Uważam, że należy pozostawić te, które są obecnie. Jestem zwolennikiem zwiększenia ich ilości. Na większości ulic organizacja ruchu zezwala na parkowanie równoległe. Wystarczy to zmienić umożliwiając parkowanie "w podkękę". Na tej samej długości ulicy zmieści się więcej aut. Eliminacja miejsc parkingowych wyrządzi wszystkim mieszkańcom szkodę	brak lokalizacji do	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 cena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postojów" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
175	Prosiłbym o uwzględnienie lepszego zabezpieczenia przed parkowaniem poza miejscami wyznaczonymi na tym parkingu. Obecni auta stoją owszem zgodnie z oznakowaniem po obu stronach "placu" ale równocześnie ustawia się trzeci sznur samochodów stojący prosto od wjazdu na środku. Interwencje są tylko jak ktoś ma problem z wjazdem co zdarza się jak na środku zaparkuje większy samochód. Strażnicy pomagają komuś wyjechać lub w ostateczności usuwają pojazd, który blokuje wjazd. Np. poprzez B-36 nie dotyczące miejsc postojowych Inaczej nadal na środku będzie dzięki parking zajęty przez ludzi nie tylko jak teraz, którzy się nie mieszczą na normalnych miejscach. Także przez cwaniaków, którzy nie chcą płacić	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Nad znakiem D-18 zaprojektowano znak B-36 z tabliczką „Nie dotyczy wyznaczonych miejsc postojowych”.
176	zgodnie z projektem ul. Jasnoderska począwszy od nr 8 do 16 nie jest objęta SPPN (odcinek wyszarzony na mapie). Z założenia utworzenie SPPN ma zwiększyć rotację parkujących pojazdów. O ile w miejscach, gdzie istnieje dużo instytucji, biur i punktów usługowych założenie jest poprawne, o tyle w miejscach pozbawionych tych "przybytków" (a takim jest wspomniany fragment Jasnoderskiej) nie należy chybione. Fragment ulicy Jasnoderskiej, o którym mowa to po prostu sygnalizacja i nie chodzi tu o rotację, bo w ciągu całego dnia nie ma problemu z parkowaniem i jest mnóstwo wolnych miejsc (no chyba, że wspomnimy o dniu 1-go listopada, kiedy to odwiedzający groby swoich bliskich na Cmentarzu Powązkowskim robią sobie gigantyczny parking praktycznie z całego osiedla, czego chyba nikt nie wziął pod uwagę robiąc badania do projektu). Rzecz w tym, aby zmotoryzowani mieszkańcy osiedla mieli zapewnione miejsce parkingowe po powrocie z pracy. Nie należy należeć się obawiać, że wprowadzenie SPPN na pozostałym odcinku ulicy Jasnoderskiej oraz na sąsiednich uliczkach siedla spowoduje ograniczenie na nich liczby miejsc postojowych, a tym samym zwiększenie obłożenia parkującymi pojazdami odcinka ulicy Jasnoderskiej, wyłączonego spod SPPN. Już w obecnej chwili znalezienie miejsca parkingowego po godz. 20-ty graniczy z cudem albo jest wręcz niemożliwe. Założenia SPPN dają możliwość ograniczenia tego niekorzystnego zjawiska poprzez wprowadzenie strefy wyłączzonej z ogólnodostępnego parkowania, a przeznaczoną tylko dla mieszkańców począwszy od miejsca, w którym obecnie znajduje się znak "Strefa ruchu" na wysokości budynku Jasnoderska 8 (patrz SPPN Żoliborz, arkusz 24) aż do ślepego krańca ulicy Jasnoderskiej. Wg uzyskanych informacji fragment ulicy, o którym mowa jest pod zarządzeniem Administracji Osiedla "Rudawki". Proszę zarówno ZDM, jak i Administrację Osiedla o wzajemną konsultację i ustosunkowanie się do wspomnianej kwestii oraz informacje o dalszych krokach, które potencjalnie należałoby przedsięwziąć, aby wprowadzić zmiany do niniejszego projektu SPPN, tak aby nie pogorszyć i tak już dramatycznej sytuacji z miejscami parkingowymi mieszkańców "Rudawki".	https://www.arcgis.com	Wskazany odcinek ul. Jasnoderskiej nie stanowi drogi publicznej. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.

177	<p>Po pierwsze mieliśmy być poinformowani o terminie konsultacji a w efekcie sprawdzając stronę Urzędu Dzielnicy nie znalazłam nic, osiedla również nie zostały poinformowane o dacie konsultacji. Z tego powodu wiele osób nie wzięło udziału w debacie i nic na jej temat do dziś dnia nie wie.</p> <p>Sprawa nr dwa: kto dokonuje pomiaru zapewnienia ulic w czasie covid 19 i wakacji. Wiadomo, że w tym okresie było dużo mniej samochodów w mieście i na parkingach.</p> <p>Sprawa trzecia: na przykładzie mojej ulicy tj. Boguckiego. W tej chwili samochody parkują po obu stronach i "gdzie się da". To są małe ulice, z małą ilością miejsc wyznaczonych do parkowania. Już teraz trafiają się dni, że muszę w obrębie kilku ulic szukać miejsca do zaparkowania. Po zaproponowanych przez Państwa zmianach szansa na zaparkowanie zmniejsza się jeszcze bardziej, albo stanie się niemożliwa.</p> <p>Proszę pamiętać, że Żoliborz ma część nową i starą. Obu tych stron dzielnicy nie można porównywać. Na Starym Żoliborzu prawie nie ma parkingów podziemnych.</p> <p>JESTEM, TAK JAK WIELU ZNAJOMYCH MIESZKAŃCÓW NA NIE!!!</p>	<p>brak lokalizacji do</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 wydużone 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: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-społeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-zoliborzu/</p> <p>Ad 2. 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>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>Ad 3. Uwaga została uwzględniona – na ul. Boguckiego wprowadzono maksymalną, zgodną z prawem liczbę miejsc postojowych. Po zachodniej stronie ul. Boguckiego (odc. Zajęczka - Rydygiera) proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
178	<p>Nie zgadzam się na propozycję, która redukuje ilość miejsc parkingowych.</p>	<p>brak lokalizacji do</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>
179	<p>Mieszkam na Żoliborzu od 45 lat i już mam dosyć omijania aut, które blokują chodnik, często muszę wchodzić na ulicę i łamać przepisy żeby je ominąć, zagraża to mojemu zdrowiu... to jak absurd, mam nadzieję że strefa obejmie cały Żoliborz, a chodniki będą dla pieszych a nie jak dotąd dla aut. Słupki na chodnikach będą niestety niezbędne. pozdrawiam</p>	<p>brak lokalizacji do</p>	<p>Słupki ustawiono w miejscach narożników skrzyżowań oraz w pobliżu przejść dla pieszych. Miejsca postojowe ogólnodostępne wyznaczano w taki sposób by zachować min 2,0 m szerokość chodnika.</p>
180	<p>Proszę o osłupkowanie chodników, kierowcy tak stawiają auta, że nie można przejechać wózkiem z dzieckiem.</p>	<p>brak lokalizacji do</p>	<p>Uwaga została uwzględniona. Słupki ustawiono w miejscach narożników skrzyżowań oraz w pobliżu przejść dla pieszych. Miejsca postojowe ogólnodostępne wyznaczano w taki sposób by zachować min 2,0 m szerokość chodnika.</p>
181	<p>witam, jestem kierowcą i mieszkańcem Żoliborza i muze przyznać że faktycznie piesi nie mają zapewnionego bezpieczeństwa, chodniki są wiesznie zastawiane przez auta i często już przy przejeździe dla pieszych co utrudnia widoczność. Zdecydowanie strefa na całym Żoliborzu i uporządkowanie chodników z aut.</p>	<p>brak lokalizacji do</p>	<p>Słupki ustawiono w miejscach narożników skrzyżowań oraz w pobliżu przejść dla pieszych. Miejsca postojowe wyznaczano w taki sposób by zachować min 2,0 m szerokość chodnika.</p>
182	<p>dzien dobry, jestem mieszkańcem ul. Dziennikarskiej, bardzo się ciesze ze sppn, jednak obawiam się o moją ulicę czy coś się zmieni, ponieważ jest tu ruch na marszałkowskiej, auta pozostawione na chodniku, ledwo można przejść, co chwile jakies awantury z powodu parkowania... tragedia, czy można by wyznaczyć zakaz parkowania na tej ulicy? Jestem pewny że to by rozwiązało problem.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Uwaga została uwzględniona. Postój został wyznaczony wyłącznie w miejscu gdzie nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego, w pozostałych miejscach zaprojektowano znak B-36 "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
183	<p>Protestujemy przeciw wprowadzenia SPPN na terenie Żoliborza! Nie zgadzamy się na ściąganie od nas mieszkańców Żoliborza nowego haraczu w postaci abonamentu za parkowanie. Ratując znow siega chwyć ręką do naszych kieszeni, aby trwonić nasze pieniądze na cele wątpiwej wartości, nieakceptowane przez Warszawianki. Nie chcemy dalszego ograniczania wolności i utrudniania życia w naszym mieście.</p>	<p>brak lokalizacji do</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>Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoiu w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.</p>
184	<p>zadalam pytanie w trakcie spotkania, jednak nie uzyskałam jednoznacznej odpowiedzi. Proszę o informacje, ile legalnych miejsc parkingowych będzie dostępnych na ulicy Książna pomiędzy ulicą Tucholską, a Sułkowskiego. Obecnie samochody parkują łam na ulicy, od strony parku, oraz na chodniku, nierzadko całkowicie ów chodnik blokując. Taka sytuacja często nie pozwala np. na przejazd pojazdów odbierających śmieci. Czy planowane są środki zapewniające dostępność chodnika dla pieszych, dostęp do bram wjazdowych na posesję oraz zapewnienie przejazdu dla pojazdów ciężarowych (np. dojazd dla pojazdów straży pożarnej)? Czy rozważana była na tym odcinku zmiana ruchu na jednokierunkowy wraz z wyznaczeniem miejsc parkingowych wzdłuż parku? Czy taka organizacja ruchu jest w tym miejscu możliwa? O ile dobrze rozumiem bieżący projekt, nie zakłada on w przypadku ulicy Książna, żadnych zmian organizacji ruchu, wyznaczenia miejsc parkingowych czy też zmiany oznakowania. Biorąc pod uwagę absolutny brak egzekwowania przepisów przez Straż Miejską m.st. Warszawy, obawiam się, że wprowadzenie SPPN na tym obszarze nie zmieni obecnego stanu rzeczy.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Uwaga została uwzględniona. Wprowadzono jeden kierunek ruchu na ul. Książna na odc. od Sułkowskiego do Tucholskiej i wyznaczono miejsca postojowe po stronie parku. Projekt zakłada dopuszczenie postoiu pojazdów wyłącznie w taki sposób by zapewnić minimalną szerokość chodnika - 1,5 m.</p>
185	<p>Część mieszkańców Dziennikarskiej nie posiada garażu ani miejsca postojowego na terenie posesji. Ja należę do tych osób ale nie jestem jedną taką osobą czy rodziną. Parkuję pod domem (wschodnia część Dziennikarskiej pod nr. 4). W projekcie ulica nie posiada informacji o miejscach parkingowych – widzę wyłącznie linię przerywaną. Być może oznacza ona strefę parkowania dla mieszkańców posesji ale brakuje mi trochę wiedzy na temat by to właściwie i jednoznacznie odczytać. Jestem generalnie zwolennikiem wprowadzenia strefy, chociaż jeszcze akurat Dziennikarska nie jest największą patologią dzielnicy – mimo najazdu aut spoza dzielnicy nadal nie muszę szukać miejsca przez 45 minut (jak mieszkańcy Służna na przykład). Chciałbym jednak, by nowa regulacja dawała mieszkańcom pewność, że znajdują miejsce w pobliżu posesji (argumentem mogą znaleźć wiele z koniecznością transportu osób starszych i ruchowo niesprawnych z i do posesji). Byłoby dobrze zobaczyć propozycję na projekcie przed zakończeniem konsultacji społecznych, bo z mojej perspektywy nie ma możliwości zgłoszenia uwagi, bo linia przerywana jest (w pisałam nieczytelna. Jednokierunkowość to osobny temat. Też musiałby być wyjaśniony. Czy np z Tucholskiej byłby skręt w krótki odcinek Dziennikarskiej w celu wyjazdu na Kraśińskiego czy też nie? Ogólnie nie wydaje mi się to być złym rozwiązaniem, bo jestem codziennie świadkiem walk pomiędzy wymijającymi się autami z rękocymnami włącznie (zwłaszcza zima jak spadnie śnieg i zwięże się pas ruchu przez zasy i koleiny). Miejsca parkingowe musiałby być wyraźnie „namalowane”, by ukroć kreatywność straży miejskiej, która wystawia mandaty co jakiś czas na wrywki lub na wezwanie zycziwych mieszkańców. Nie ma jak się przed tym bronić – wiemy, że wszyscy w obliczu przepisów parkujemy niezgodnie z prawem, bo zgodnie z prawem się w praktyce nie da.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p>	<p>Na całym ciągu ul. Dziennikarskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu oraz strefę "zakazu postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
186	<p>Należy wykorzystać wszelkie możliwe okoliczności odstąpić od regularnych przepisów odnośnie miejsc postoiu celem uzyskania jak największej liczby stanowisk postojowych. Nie istnieją bowiem rezerwy terenowe dla zbudowania parkingów zbiorowych, nawet płatnych. Przedwojenna architektura części dzielnicy wyklucza z kolei możliwość przebudowywania ulic.</p>	<p>brak lokalizacji do</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) i jzdni 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 2,5 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>
187	<p>Uważam, że w tym miejscu (między blokami Promyka 1 i 3, wzdłuż Promyka i na wysokości bloku Promyka 1 od strony Gwiaździstej) strefa nie ma sensu. W ciągu dnia nie ma w ogóle problemu z zaparkowaniem. Dopiero po 16 parking zaczyna się zapelniać, po 22 już całkowicie nie ma gdzie zaparkować. Jedyny moment kiedy w ciągu dnia jest mniej miejsc to weekend kiedy jest ciepło i ludzie przyjeżdżają do parku.</p>	<p>https://www.arcgis.com</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>Strefa płatnego parkowania powinna być oparta na naturalnych granicach. Jej wprowadzenie tylko w części Żoliborza, z pominięciem wskazanego rejonu, spowodowałoby pogorszenie się sytuacji parkingowej w obszarze 4, który stałby się wówczas naturalnym "parkingiem przesiadkowym" dla osób chcących uniknąć opłaty.</p>

188	Dzień dobry. W zaznaczonym przeze mnie miejscu, na parkingu po wschodniej stronie ulicy Krechowickiej, planowana jest zmiana organizacji parkowania z obecnego parkowania prostopadłego, na parkowanie równoległe. Spowoduje to w oczywisty sposób ograniczenie liczby miejsc parkingowych, która już teraz jest nieproporcjonalnie niska w stosunku do zapotrzebowania. Jest to widoczne zwłaszcza podczas spektakli w pobliskim teatrze. Proponuję pozostawić w tym miejscu prostopadłe miejsca parkowania. Wówczas nadal chodnik będzie miał więcej niż 1,5m szerokości, a w celu zachowania odpowiedniej szerokości pasów jezdni, należy usunąć pas do skrótu w lewo w ul. Słowackiego, który w tej chwili nie ma racji bytu - podczas jednej zmiany światła, z ulicy Krechowickiej w ulicę Słowackiego skręca średnio 1 samochód. Tak wynika z mojej obserwacji w godzinach 8-10 i 17-19 w dniach pn-pt.	https://www.arcgis.com	Rozwiązanie nieefektywne stanowiące zagrożenie w ruchu drogowym (ograniczona widoczność przy wyjeździe z miejsc prostopadłych, w miejscu zlokalizowanym na krótkim odcinku - pomiędzy skrzyżowaniami).	
189	Po zachodniej stronie ul. Czaki planowana jest zmiana organizacji parkowania, z prostopadłej, na skośną. Ten zabieg spowoduje zmniejszenie liczby miejsc parkingowych, w celu zachowania odpowiedniej szerokości chodnika. Chodnik ten, w tym miejscu nie ma racji bytu, ponieważ po drugiej stronie ul. Czaki jest szeroki chodnik, oddzielony drzewami od jezdni.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona – po zachodniej stronie ul. Czaki wprowadzono miejsca postojowe prostopadłe.	
190	Likwidacja większości miejsc parkingowych w promieniu 150 + 100 m uniemożliwia parkowanie w ramach abonamentu.	Nie chcę strefy płatnego parkowania. To jest szukanie pieniędzy u mieszkańców Zoliborza, a nie dbanie o naszą wygodę.	https://www.arcgis.com	W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoj 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 Zoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
191	Na terenie strefy nr 1 nie znajduje się żaden kościół. Oznacza to, że aby zawiązać osobę o ograniczonej sprawności ruchowej na mszę do najbliższego kościoła (kościół pw. Dzieciątka Jezus; kościół św. Stanisława Kościł) będzie trzeba uiścić opłatę.	brak lokalizacji do	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 Zoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.	
192	Poszerzenie strefy z przedstawionych informacji na spotkaniu on line prowadzi do zmniejszenia liczby miejsc postojowych. Wg przedstawionych informacji badania dotyczące obrotowania miejsc parkingowych prowadzone były w okresie, który nie jest miarodajny (pandemia, wakacje). W mojej opinii należy powtórzyć obserwacje by móc wyciągnąć właściwe wnioski. Podejmowanie decyzji w oparciu o dotychczasowe dane będzie skutkowało pogorszeniem ogólnej sytuacji komunikacyjnej na Zoliborzu, krąjący kierowcy w poszukiwaniu miejsca do zatrzymania będą powodować jeszcze większe korki na ulicach i uliczkach. Wnoszę o to by nie wprowadzać (poszerzać) zmian do obecnej SPPN na Zoliborzu.	brak lokalizacji do	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. Pomiaru 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. Many świadomości, że w trakcie wakacji i w dobie pandemii na ulicach pojawia się mniej samochodów przyjeżdżnych. Oznacza to, że w innym czasie wyniki pomiarów, które już teraz wykazały znaczny deficyt miejsc postojowych, byłyby jeszcze bardziej niekorzystne. Wyniki badań nie służyły do określenia zapotrzebowania na miejsca postojowe - na ich podstawie nie podejmowano decyzji o zmniejszeniu ich liczby. 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.	
193	Niczego to nie będzie chronić i dobrze o tym wiecie z niewielu miejsc do parkowania jeszcze bardziej je pomniejszycie i będzie jeszcze trudniej i ja mam płacić za to że 3 przecznice dalej będę chciał do babki zjechać na chwilę ? i z kim Wy o tym rozmawiacie ? moja rodzina mieszka tu od kilku pokoleń i nikt jakos ich sie nie pytał o zdanie (8 osób) uruchomcie parking który jest pod Pl. Wilsona to tak pomożecie z natrętnym parkowaniem gdzie popadnie a nie odbieracie sie do kieszeni obywatela	brak lokalizacji do	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 – wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztowych, zmian w geometrii dróg. 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 Zoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Pod pl. Wilsona nie ma parkingu podziemnego. Znajduje się tam pustka technologiczna. Jej przebudowa na parking podziemny to kosztowna inwestycja, której realizacja była planowana w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego.	
194	Planowana zmiana ruchu na ruch jednokierunkowy na odcinku ul. Ks. Boguckiego pomiędzy ul. Rydygiera a ul. Generała Zajęczka w mojej opinii niszczy za sobą tryzko, że wiele osób zamiast objeżdżać duży obszar, bo aż do ul. Felińskiego, będzie sobie skraćć drogę przejeżdżając przez podwórkę przy administracji osiedla i strefy zamieszkania pod blokiem mieszczącym się przy ul. Boguckiego 3, gdzie często bawią się dzieci i poruszają osoby starsze. Dodatkowo to zamiana pozbawia mieszkańców możliwości korzystania z około 15 miejsc parkingowych mieszczących się obecnie pod drzewami po stronie administracji osiedla. Recumien, że takie założenia są spowodowane potrzebą zwolnienia chodnika przy bloku pod adresem Generała Zajęczka 27, ale może istniałaby możliwość wytyczenia miejsc zajmujących częściowo chodnik, a częściowo jezdnię (zostanie wtedy nadal około 1 metra chodnika po tej stronie) bez konieczności zmiany ruchu na jednokierunkowy i wykluczenia możliwości korzystania z miejsca pod drzewami po przeciwnej stronie ulicy. Uprzejmą prośbą o dodatkową analizę tej sytuacji, bo w mojej ocenie ta zmiana w znaczny sposób utrudni nam życie i pomimo, że jestem zwolenniczką wprowadzenia na Zoliborzu SPPN, ostatecznie zamiast skorzystać na jej zmianie, będę oierać ją jako niekomfortową dla mieszkańców.	https://www.arcgis.com	Uwaga o zmianie kierunku ruchu na ul. Boguckiego (odcinek Rydygiera – Zajęczka) została uwzględniona. Pozostawiono także możliwość postoju (wyłączenie mieszkańców z identyfikatorem) po zachodniej stronie tego odcinka ul. Boguckiego. Nie uwzględniono uwagi o pozostawieniu dwóch kierunków ruchu przy zjeździe chodnika, tak by dla pieszych pozostał chodnik o 1 m szerokości. Zgodnie z prawem tak wąski chodnik nie jest dopuszczalny.	
195	Ze zaparkowane samochody utrudniają lub wręcz uniemożliwiają przejście chodnikiem oraz przejazd dużych samochodów służb oczyszczania miasta i straży pożarnej. Karetki pogotowia nie mają możliwości zaparkowania w pobliżu miejsca interwencji	Wreszcie widzę systemowe podejście organizacji miejskiej przestrzeni. Jednakże potrzebne są parkingi (podziemne, naziemne) w możliwie wielu lokalizacjach Zoliborza. W przyszłości może dość do tego, że trzeba będzie w takich rejonach jak Stary Zoliborz w prowadzić japońską zasadę - twój samochód, twój problem - zorganizuj sobie parking aby mieć go gdzie trzymać. Inaczej samochodu nie kupisz	https://www.arcgis.com	Uwaga szczegółowa - została uwzględniona. Na ul. Wyspiańskiego zaprojektowano miejsca postojowe tak by zapewnić przejeźdność na ulicy oraz wyeliminować zastawianie chodników przez parkujące pojazdy. Uwaga ogólna: budowa nowych parkingów naziemnych i podziemnych nie jest przedmiotem niniejszej analizy.
196	Likwidacja pokowy miejsc do parkowania spowoduje jeszcze większy niż dotychczas problem ze znalezieniem miejsca parkingowego dla mieszkańców. Mieszkam pod tym adresem 14 lat i z roku na rok likwiduje się kolejne miejsca parkingowe. Warto nadmienić że parking nigdy nie został oddany do użytku.	Strefy płatnego parkowania na Zoliborzu powinno się wprowadzić najpierw przygotowując jakieś rozwiązania dla mieszkańców np. parkingi podziemne współfinansowane przez miasto i np. członków spółdzielni mieszkaniowych.	https://www.arcgis.com	Uwaga szczegółowa - została uwzględniona - projekt został skorygowany, na wskazanym odcinku ul. Sierpeckiej wprowadzono zakaz postoju z wyłączeniem mieszkańców. Uwaga ogólna: budowa nowych parkingów naziemnych i podziemnych nie jest przedmiotem niniejszej analizy.

197	<p>Mieszkam przy Pl. Henkła6m36, wnioskuję o zachowanie jak największej liczby miejsc parkingowych dla mieszkańców naszego placu. Być może zmiana organizacji ruchu, czyli przywrócenie Pl. Henkła statusu skrzyżowania równorzędnych i przekształcenie ul. Niegolewskiego w ulicę jednokierunkową na to pozwoli? Nie może być tak że przepisy tylko ograniczają. Powinny być dostosowane do istniejącej zabudowy i sytuacji ludności. Gdzie będziemy parkować, jeśli zostaną wprowadzone projektowane ograniczenia - w sąsiednich dzielnicach, czy pod Warszawą? Te samochody nie znikną. Najłatwiej jest osłupkować wszystko, nie proponując nic w zamian!? To Państwo powinni projektować i powiększać liczbę miejsc parkingowych. Jest niestety odwrotnie.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Uwzględniono. W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego i ul. Wyspiańskiego.</p>
198		<p>Protestuję przeciwko wprowadzeniu SPPN na Żoliborzu, ponieważ obawiam się, że jej wprowadzenie spowoduje gwałtowny napływ samochodów do białeńskiej części Marymontu oraz Słodowca. Już teraz znacznie trudniej o miejsce parkingowe na Białych południowych niż na Żoliborzu. Samochody przyjeżdżające z kierunku Białoleki i Targowka będą jeszcze bardziej rozjeżdżać Białani i przesiadać się na stacji Słodowca. Za wprowadzeniem strefy nie idę żadne inwestycje w pkr na słodowcu czy nowe parkingi poza strefą. Jest to dzielenie mieszkańców na lepszych i gorszych, i nie zgadzam się na to!</p>	<p>brak lokalizacji do</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 na Żoliborzu, gdzie badania zajętości miejsc potwierdzają duży deficyt miejsc postojowych. Strefa płatnego parkowania powinna być oparta na naturalnych granicach, aby zmniejszyć ryzyko wystąpienia opisanego w uwadze zjawiska parkowania tuż przy jej granicy. Taką naturalną granicą jest w tym przypadku trasa S8.</p>
199	<p>1. ul. Siemiradzkiego – szerokość jezdni zezwala na ustawienie miejsc postojowych równoległych wprowadzając ruch jednokierunkowy – miejscowo jest to niemożliwe z uwagi na miejsca prostopadłe (zgodnie z warunkami technicznymi szerokość jezdni przy parkowaniu prostopadłym powinna wynosić min. 5m) 2. ul. Urzędnicza – istnieje chodnik pomiędzy parkanem SGSP a drzewami, przez co tam, gdzie niedawno wymieniono słupki można swobodnie wykonać miejsca postojowe. 3. ul. Urzędnicza – Można wprowadzić ruch jednokierunkowy i ustawić miejsca do parkowania wzdłuż jezdni – konieczne lekkie poszerzenie jezdni – jest możliwe. 4. ul. Szczepanowskiego – odcinek pomiędzy pl. Lalewella a ul. Potocką – można wprowadzić ruch jednokierunkowy, dzięki czemu można ustawić więcej miejsc parkingowych równoległych. 5. Promień parkowania abonamentowego wynoszący 150m to za mało. W wielu miejscach Żoliborza mieszkańcy nie będą mieli możliwości w ten sposób zaparkowania samochodu na abonamencie z uwagi na brak wyznaczonych miejsc w pobliżu ich domów. Proponuję wprowadzenie stref obejmujących całe kwatery np. Ofcarski, Urzędniczy, Dziennikarski itp. 6. Ogólnie we wszystkich rozpatrywanych strefach jest możliwe wprowadzenie jednostronnego parkowania i ruchu jednokierunkowego przy jezdni o szerokości już 5,00m zachowując pas ruchu o szerokości 3,00m jeśli przyjmijemy rozwiązanie ul. Suzina i ul. Cieszkowskiego jako bazy. Powoduje to znaczne zwiększenie liczby dostępnych miejsc postojowych. 7. Projekt wymaga tak wielu zmian, że konieczne jest ponowne przedstawienie go do konsultacji.</p>	<p>1. Na Czarnieckiego konieczne jest przełożenie miejsc parkingowych na te odcinki, na których jest mniej wjazdów do garaży. Lokowanie miejsc postojowych na przemiennie w zależności od tego gdzie można ich więcej ustawić korzystnie wpłynie na uspokojenie ruchu. 2. Na Czarnieckiego tam gdzie obecnie jest znak zakaz zatrzymywania się należy ustawić znaki zezwalające na chwilowy postój do rozdławiania dostaw/zakupów/ podwiezienia osób starszych. 3. Na Czarnieckiego idealnym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Wtedy można ustawić miejsca postojowe po obu stronach jezdni. 4. Na Mierostawskiego i Hauke Bosaka można wprowadzić strefę dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych, ewentualnie wprowadzić ruch jednokierunkowy. 5. Promień parkowania abonamentowego wynoszący 150m to za mało. W wielu miejscach Żoliborza mieszkańcy nie będą mieli możliwości w ten sposób zaparkowania samochodu na abonamencie z uwagi na brak wyznaczonych miejsc w pobliżu ich domów. Proponuję wprowadzenie stref obejmujących całe kwatery np. Ofcarski, Urzędniczy, Dziennikarski itp. 6. Ogólnie we wszystkich rozpatrywanych strefach jest możliwe wprowadzenie jednostronnego parkowania i ruchu jednokierunkowego przy jezdni o szerokości już 5,00m zachowując pas ruchu o szerokości 3,00m jeśli przyjmijemy rozwiązanie ul. Suzina i ul. Cieszkowskiego jako bazy. Powoduje to znaczne zwiększenie liczby dostępnych miejsc postojowych. 7. Projekt wymaga tak wielu zmian, że konieczne jest ponowne przedstawienie go do konsultacji.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p> <p>W odpowiedzi na uwagi szczegółowe wyjaśniamy: Ad 1. Uwaga została uwzględniona - na ul. Siemiradzkiego zostanie wprowadzony jeden kierunek ruchu, po południowej stronie proponowane jest ustawienie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Postój możliwy będzie tylko w miejscach, które nie będą utrudniały wyjazdu z prostopadłych zatok. Ad 2. Uwzględniono. Ad 3. Uwaga została uwzględniona - na ul. Urzędniczej zostanie wprowadzony jeden kierunek ruchu od skrzyżowania z ul. Siemiradzkiego do ul. Potockiej. Ad 4. Uwaga została uwzględniona - na ul. Szczepanowskiego zostanie wprowadzony jeden kierunek ruchu oraz wyznaczone miejsca równoległe do krawędzi jezdni. 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 postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Ad 1. Uwaga nie została uwzględniona. Na ul. Czarnieckiego miejsca postojowe zostały zaproponowane po stronie po której jest możliwość wyznaczenia większej ich liczby. Ad 2. Uwaga nie została uwzględniona. W miejscach w których jest to możliwe zastosowano znaki B-35 "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Ad 3. Ulica Czarnieckiego pełni dość istotną rolę w sieci drogowej okolicy. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej jej długości mogłoby wpłynąć negatywnie na obsługę posesji zlokalizowanych w rejonie, ulica zostanie poddana obserwacji. Ad 4. Uwzględniono. Proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. 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 postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Ad 6. Uwaga została uwzględniona. Miejsca postojowe zostały wyznaczone w taki sposób by zapewnić najwyższy poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego, przepływu prawa a także kierując się zasadami przepustowości i płynności ruchu na całej sieci dróg objętych opracowaniem. Tam gdzie była taka możliwość wprowadzono jeden kierunek, o ile zabieg ten zwiększał liczbę projektowanych miejsc postojowych. Ad 7. Projekt organizacji ruchu uwzględniający uwagi z konsultacji będzie podlegał opiniowaniu przez Urząd Dzielnicy Żoliborz, a następnie zatwierdzeniu przez zarządce ruchu.</p>
200	<p>Mapa nieczytelna, strony nie wyświetlają się. Nie wszyscy potrafią czytać plany. Te plansze, które były wyłożone w punktach konsultacyjnych wymagały objaśnienia. Osoby, które udoświadczają plany, nie orientowały się kompletnie w tych oznaczeniach. Jestem zamedlowana w obszarze nr 4, czy to znaczy że chcę korzystać z przyklujującego mi abonamentu mogą ew. robić wyjeżdżać na Powązkach????? Mnie interesuje inny kierunek. Jeśli abonament mieszkańca dzielnicy, to możliwość korzystania z terenu CALEJ dzielnicy inaczej nie ma to sensu.</p>	<p>Jestem przeciwna wprowadzeniu płatnego parkowania na Żoliborzu. Jest to również niekonsekwencja... najpierw mówi się, że dzielnica "płaka w szwach", a jak wynika z tych powyższych zestawień liczb samochodów okazuje się, że poszczególne ulice są zajęte tylko w iluś procentach, rzadko kiedy w 100%.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Fakt zapalenia parkingów na poszczególnych ulicach powyżej 100% pozwala twierdzić, że dzielnica jest przepelniona zaparkowanymi pojazdami. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
201	<p>Tolwińskiego - Kłodawska. Sady Żoliborskie Brak tych ulic w wykazie ZDM do SPP. Dlaczego? Nie będą objęte?</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>W projekcie ujęto ulice stanowiące drogi publiczne, tj., ul. Sady Żoliborskie i Kłodawską. Ulica Tolwińskiego jest drogą wewnętrzną – nie została więc objęta opracowaniem. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
202	<p>Wyrażamy absolutny sprzeciw, zabraniamy miejsc parkingowych pod blokiem przy ul. Wyspiańskiego 6/8. Nie tylko spowoduje to ogromne utrudnienia dla nas, mieszkańców, już dziś mierzących się z ciągłym brakiem miejsc parkingowych. Przyczyni się również do znacznej obniżki wartości mieszkań. Nie proponują Państwo żadnych alternatywnych rozwiązań. Zdecydowanie nie wyrażamy zgody na takie postępowanie i traktowanie nas, właścicieli nieruchomości jak obywateli gorszej kategorii, bez żadnych praw</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.</p>
203	<p>Bardzo mała liczba miejsc parkingowych w obrębie 150 m od domu. Sam blok Mickiewicza 27 ma ok 200 mieszkań i jeśli każde gospodarstwo domowe ma 1 samochód to jest to właściwie niewykonalne żeby zmieścić się w tej strefie. Mam również pytanie dotyczące melanku w łabędnym miejscu zamieszkania. Ja akurat posiadam 2 mieszkania na Żoliborzu i w zależności od potrzeb, mieszkam raz w 1 raz w 2, czy w związku z tym mogę ubiegać się o 2 abonamenty? I co jeśli będę w mieszkaniu, w którym nie jestem zameldowana, a są one w 2 różnych strefach. Czy muszę się przemeldować??</p>		<p>https://www.arcgis.com</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. 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 przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN. 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>

204	<p>Proszę o informacje ws. przystanku autobusowego przy budynku Rydygiera 11. Wg planu zamieszczonego na mapie Zolborz_A0_konsultacje_33 w miejscu przystanku autobusowego pojawiają się miejsca dedykowane pod SPNN? Oznacza to że ten przystanek zostanie skasowany?</p> <p>W mojej ocenie SPNN jest decyzją skazaną i konieczną, uporządkowanie parkowania przy okazji ograniczenia parkowania „napiłkowego” jest jak najbardziej pożądane. Zwrócić chciałbym na uwagę na konieczność zwiększenia egzekwowania przepisów dot. parkowania zgodnie z oznakowaniem. Na ulicy Rydygiera często się zdarza parkowanie skośne pojazdu w miejscu obowiązującego parkowania równoległego, co z kolei powoduje że pojazdy często tamują ruch autobusów.</p> <p>Podobnie rzecz się ma z zapewnieniem dostępu do miejsc dla niepełnosprawnych (łącznie pojazdy potrafią parkować w sposób uniemożliwiający wjazd sobie niepełnosprawnej czy możliwie swobodnego otwarcia drzwi). Taką sytuację obserwuje codziennie pod swoim blokiem.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Uwaga została uwzględniona. Projekt skorygowano, pozostawiono przystanek w obecnej lokalizacji, bez wyznaczania miejsc postojowych. Egzekwowanie przepisów prawa leży w gestii służb mundurowych.</p>
205	<p>Chciałbym się spytać o przeskalowana jezdnie ul. Popieluski - mamy dwa pasy ruchu oraz fatalnie zorganizowane parkowanie wzdłuż niej. W większości z ciasno poukanykami autami między drzewami na chodniku. Czy rozważane było zwiększenie ulicy do jednego pasa ruchu i przeniesienie parkowania na jezdnię?</p> <p>Pozwoliłoby to w każdym praktycznie miejscu wyznaczyć pełnowymiarowe miejsca postojowe i to w większej ilości niż obecnie oraz znacząco wpłynęłoby na bezpieczeństwo. To co się bowiem dzieje np. na odcinkach Popieluski od Gajawczyńskiej do Krasieńskiego wola o pomście do nieba. Zieleń warszawska zabezpiecza misy drzew aby aulla nie rozjeżdżały korzeni, kierowcy je wyrwyją i tak w kółko. A mało kto stosuje się do znaków nakazujących parkowanie równoległe do krawędzi jezdni 4 kołami na chodniku. Aulla stoją poukane na ukos, utrudniając przejście chodnikiem. Idąc z dzieckiem do pobliskiego Żelazka czy w stronę Metra trzeba przepuszczać osoby idące z naprzeciwka, bo nie sposób się minąć. A w to wszystko ładują się jeszcze rowerzyści na chodniku, bo boją się jechać jezdnią (i słusznie - kierowcy przekraczają tu prędkość, mamy wszak wypadki na aktywnym przejściu na wysokości Hanka Czaki oraz przede wszystkim wypadkowe skrzyżowanie Popieluski z Krasieńskiego, gdzie regularnie dochodzi do kolizji, mimo wprowadzonego zakazu skrętu w lewo).</p> <p>Zdaję sobie, że jest to grubsza zmiana i bardzo możliwe, że nie uda się jej wprowadzić przy wdrażaniu SPNN na Zolborzu na start. Prosiłbym jednak o odnotowanie także takiego glosu.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Projekt nie zakłada ingerencji w obecnie obowiązujący układ pasów na ul. Popieluski. Celem projektu było wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w obecnie funkcjonującej infrastrukturze, przy minimalizowaniu zmian w istniejącej geometrii dróg.</p> <p>Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. Eventualne zmiany zostaną wprowadzone w ramach osobnego opracowania, niekoniecznie w tym samym terminie co wdrożenie SPNN.</p>
206	<p>Chciałbym zgłosić uwagę dotyczącą zaznaczonego miejsca, a mianowicie, ulic: Sierpeckiej i Krechowieckiej. W planach ma być usunięta część miejsc parkingowych, w tym momencie jest bardzo trudno zaparkować auto, jeśli liczba miejsc będzie zmniejszona będzie to bardzo uciążliwe, wręcz niemożliwe dla mieszkańców tejże okolicy.</p> <p>Również chciałbym zaproponować, aby dana lokalizacja była wyłącznie dla zarejestrowanych mieszkańców, z względu na i tak nie wielką ilość miejsc parkingowych.</p>	<p>Prosiłbym o zastanowienie się w kwestii maksymalnej odległości parkingu od miejsca zamieszkania mieszkańców Zolborza. W tej chwili mieszkając na ul. Słowackiego 25, muszę parkować auto w okolicach skrzyżowania ulic Niegolewskiego i Kozietulskiego, które są oddalone 850 metrów od miejsca zamieszkania.</p>	https://www.arcgis.com	<p>W projekcie po północnej stronie ul. Sierpeckiej, dzięki poszerzeniu chodnika zaprojektowano "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>ZDM przedstawia Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Zolborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
207	<p>Już w tej chwili mieszkańcy przestali być gospodarzami swojej własnej okolicy - na Pl. Henka wymalowano pasy ciągłe przy których nie można parkować, ustawiono znaki ronda zabierające 3 wolne miejsca parkingowe, osłupowano rogi Pl. Henka zabierając kolejne miejsca parkingowe, wprowadzanie znaków ruchu okrężnego nie jest konieczne na pl Henka gdyż z powodzeniem funkcjonowało to brak znaku co oznacza pierszeństwo z prawej strony, dzieku temu można przywrócić 3 miejsca parkingowe, zagrano 1 miejsce parkingowe przed nieużywany garażem koło przedszkola z groźbą odholowania samochodu.</p> <p>zdm powinien zająć się projektem budowy dodatkowych parkingów, parkingów podziemnych, usunięcia wszystkich słupków których nie było w Polsce Ludowej a ludzie żyli o mieli gdzie parkować na tych spokojnych uliczkach radni z terenu dzielnicy powinni zostać natychmiast odwołani wraz odpowiednimi osobami z zdm które przedstawią podobne pseudo projekty jeszcze jedna uwaga: wyrobimy sobie przypadek że mieszkaniec dzielnicy posiada samochód z którego korzysta i trzyma go blisko domu, ale rodzina posiada też 2 samochód zarejestrowany na niego, lecz parkuje on poza miastem, i jest wykorzystywany okazjonalnie, gdy pierwszy samochód jest w naprawie, według projektu w czasie korzystania z 2giego samochodu mieszkańiec musiałby płacić za parkowanie w swojej dzielnicy chorendalne opłaty, chociaż aktualnie tylko jeden jego samochód podlegałby parkowaniu koło jego domu a drugi był w naprawie. Druga ewentualność również zła ze względu na koszt to opłacenie rocznego parkowania dla drugiego samochodu w kwocie 1200 zł rocznie, chociaż samochód w ciągu roku spędza koło jego domu 1 tydzień lub 2 tygodnie. Z różnych względów rodziny muszą posiadać 2 samochody, choć tylko jeden z nich parkuje w pobliżu domu, a drugi stoi lub jest użytkowany w innych lokalizacjach.</p> <p>W związku z powyższym jeśli już strefa płatnego parkowania miałaby zostać wprowadzana, to zezwolenie roczne na parkowanie w kwocie 30 zł powinno być wydawane na losie samochodów z1, z możliwością parkowania jednego lub drugiego z posiadanych samochodów. Przyrowadzenie drugiego samochodu na teren dzielnicy byłoby płatne w parkonaciu i w sensie abonamentu rocznego. Zabieranie mieszkańcom możliwości parkowania jednego z posiadanych samochodów jest bezprawne, bo przecież chodzi o to aby mieszkańcy mogli parkować jeden samochód w ramach abonamentu</p>	<p>projekt nie odpowiada interesom mieszkańców, jest opartu na niewiściwych założeniach, metody zastosowane do sporządzenia planu niepotrzebne projektu to zwyższenie marżowości publicznych środków, zanim rozpoczęto wstępne prace przy projekcie należało przeprowadzić konsultacje społeczne, podjęte działania są marnotrawieniem środków publicznych, zdm wyjeździł 28000 km z pieniądze podatników - sprawa nierogodności nadaje się do prokuratury i tam zostanie zgłoszona, żalność są pseudo naukowe rozważania zdm i pseudo pomiary których jedynym celem jest wprowadzenie planego parkowania już w tej chwili mieszkańcy przestali być gospodarzami swojej własnej okolicy - na Pl. Henka wymalowano pasy ciągłe przy których nie można parkować, ustawiono znaki ronda zabierające 3 wolne miejsca parkingowe, osłupowano rogi Pl. Henka zabierając kolejne miejsca parkingowe, wprowadzanie znaków ruchu okrężnego nie jest konieczne na pl Henka gdyż z powodzeniem funkcjonowało to brak znaku co oznacza pierszeństwo z prawej strony, dzieku temu można przywrócić 3 miejsca parkingowe, zabrano 1 miejsce parkingowe przed nieużywany garażem koło przedszkola z groźbą odholowania samochodu, takie działania na terenie dzielnicy to wyjątkowa angancja tych którzy to uczynili, oprócz tego mieszkańcy są grobieni przez straż miejską która odholowała pojazd stojący przy ciągłej linii namalowanej w wyłotw Pl. Henka, metoda pomiarów która ma rzekomo uzasadnić wprowadzenie strefy płatnego parkowania jest niewłaściwa - to że jest więcej samochodów w ciągu dnia niż wieczorem nie oznacza jedynie samochodów rzekomych intruzów spoza dzielnicy, ale są to również samochody obsługujące dzielnicę a więc niezbędne do jej prawidłowego funkcjonowania, jak samochody opiekunek do dzieci przyjeżdżających na teren dzielnicy które może pozostawić na tym terenie w ciągu dnia, samochody serwisów jak hydrauliki, i innych usługodawców, samochody pracowników przedszkola, szkoły, lekarza szkolnego, pielęgniarki szkolnej, psychologa szkolnego, pracowników sklepów, biblioteki publicznej, rodnicy instytucji, przychodni rejonowej na Ul Sznajchowi i ul Felińskiego, urzędu skarbowego itd itd, zdm powinien zająć się projektem budowy dodatkowych parkingów, parkingów podziemnych, usunięcia wszystkich słupków których nie było w Polsce Ludowej a ludzie żyli o mieli gdzie parkować na tych spokojnych uliczkach radni z terenu dzielnicy powinni zostać natychmiast odwołani wraz odpowiednimi osobami z zdm które przedstawią podobne pseudo projekty</p>	https://www.arcgis.com	<p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henka jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby 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>Nie uwzględniono uwagi dotyczącej likwidacji wszystkich słupków - zostały one utrzymane i dodatkowo zaprojektowane w obszarze skrzyżowań i przejść dla pieszych.</p>
208	<p>Przy Wyspiańskiego zniknie większość miejsc parkingowych. Należy się zastanowić, gdzie indziej mogłoby parkować mieszkańcy. Sam nie mam samochodu i mi to nie przeszkadza, ale wiem, że u części mieszkańców wzbudza to ogromną twogę.</p>	<p>Jestem jak najbardziej za strefą</p>	https://www.arcgis.com	<p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henka jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych. W projekcie zaproponowano wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Wyspiańskiego, co znacznie zwiększy możliwości w parkowaniu pojazdów.</p>
209	<p>Jestem za strefą płatnego parkowania i wyznaczeniem określonych miejsc parkingowych. W obecnej sytuacji niestanne dochodzi do skandalicznych sposobów parkowania, często uniemożliwiających przejście pieszym chodnikiem, czy nawet przejściem dla pieszych!</p>	<p>Jestem za strefą płatnego parkowania i wyznaczeniem określonych miejsc parkingowych. W obecnej sytuacji niestanne dochodzi do skandalicznych sposobów parkowania, często uniemożliwiających przejście pieszym chodnikiem, czy nawet przejściem dla pieszych!</p>	brak_lokalizacji_do	<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.</p>
210	<p>jak wynika z projektu płatnej strefy parkowania na całej ulicy Kossaka wyznaczono tylko 7 takich miejsc. Jesteśmy przerażeni tak małą ilością miejsc parkingowych w naszej okolicy.</p> <p>Pytanie moje - czy wobec takich warunków nie można by całą ulicę Kossaka objąć znakiem B-39 wyznaczając strefowy zakaz postoju z wyłączeniem mieszkańców posiadających identyfikatory?</p>		https://www.arcgis.com	<p>Na ul. Kossaka zostało zaprojektowanych 7 miejsc ogólnodostępnych oraz ok. 6 miejsc oznakowanych jako "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>

211	Jestem mieszkanką Zolborza i mieszkam na stałe przy ul. Potockiej 33. Jestem bardzo zainteresowana ochroną miejsc parkingowych, tzn. przeznaczenia ich tylko dla mieszkańców naszego bloku na odcinku ul. Szczepanowskiego oraz 1 miejsca parkingowego przy wejściu do parku Lelewela. Od lat borykam się z dużym problemem osób przyjeżdżających na tej ulicy i zajmujących większość miejsc parkingowych. Są to: pracownicy i klienci restauracji „U dziewczynki”, klienci baru SushiBistro (róg Potockiej i Drużbackiej), a co najważniejsze studenci i pracownicy szkoły strażackiej, z którą sąsiadujemy. W weekendy rejon Szczepanowskiego oraz pl. Lelewela jest zajęty (wreź „obłapiony”) przez samochody studentów strażaków przyjeżdżających z innych miast. Dodatkowym problemem są pracownicy firm wynajmujących domy przy ul. Drużbackiej oraz przy placu Lelewela. Drugi odcinek, który powinien zostać wzięty pod uwagę jako strefa parkowania dla mieszkańców naszego bloku jest od Potocka/róg Szczepanowskiego do Potocka/wjazd na ul. Drużbacką – te miejsca przy naszym bloku również zajęte są przez w/w osoby niemieszkające na Zolborzu. Pozostaje jeszcze kilka miejsc do zagospodarowania dla mieszkańców, mieszczących się naprzeciwko naszego bloku do początku ul. Drużbackiej tuż przy Barze Sushi. Bardzo proszę o uwzględnienie tych miejsc i przeznaczenie ich dla mieszkańców bloku przy ul. Potockiej 33 (jest to wieżowiec z 65 mieszkaniami).	https://www.arcgis.com	Na ul. Szczepanowskiego zaprojektowano jeden kierunek ruchu i zaprojektowano po wschodniej stronie miejsca postojowe równoległe ogólnodostępne (w tym także dla mieszkańców Potockiej 33). Na ul. Potockiej odc. Szczepanowskiego - Drużbacka, wyeliminowano postój ze względu na rejon skrzyżowania (zgodnie z art. 49 ustawy Prawo o ruchu drogowym obowiązującą zakaz zatrzymywania w odległości 10 m od skrzyżowania).
212	Zgodnie z pomysłem mojej spółdzielni mieszkaniowej Potocka, uprzejmie proszę o przydzielenie karty mieszkańca do bezpłatnego parkowania (stałe zameldowanie) oraz stałego miejsca parkingowego pod blokiem wzdłuż ulicy Stanisława Szczepanowskiego.	https://www.arcgis.com	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. Abonament nie jest równoznaczny z przydzieleniem konkretnego miejsca postojowego.
213	na mapie widnieje się informacja o istniejącym znaku zakazu parkowania przy ulicy Hubnera 2, ale w rzeczywistości znaku nie ma.	https://www.arcgis.com	Projekt zawiera elementy funkcjonujące w terenie po dokonaniu inwentaryzacji. Przedstawiony został stan z czerwca 2020 r., w tym czasie znak B-36 funkcjonował w terenie.
214	czy wobec tak małych ilości projektowanych płatnych miejsc parkingowych na ulicy kossaka byłoby możliwe wyznaczenie na całej ulicy strefy zakazu postoju, z wyłączeniem mieszkańców posiadających abonament, płatnych miejsc parkingowych	https://www.arcgis.com	W projekcie wyznaczono zarówno miejsca postojowe jak również proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
215	Ul. Bohomolca powinna być jednokierunkowa od ul. Promyka do Bytomskiej i dwukierunkowa na odcinku Mickiewicza - Bytomska. Dzięki temu będzie możliwe wyznaczenie miejsc postojowych po stronie parzyste.	https://www.arcgis.com	Rozwiązanie nieefektywne. Na omawianym odcinku ul. Bohomolca wyznaczono miejsca postojowe przeznaczone tylko dla mieszkańców ("zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem).
216	Ul. Mściławska powinna być jednokierunkowa od Drohickej do Mickiewicza. Dzięki uda się wyznaczyć miejsca postojowe po lewej stronie (parzyste).	https://www.arcgis.com	W projekcie proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
217	Ulica Drohicka - popieram utrzymanie jednego kierunku ruchu z wjazdem od ul. Potockiej. Wnoszę jednak o usunięcie 3 miejsc postojowych przy SP nr 65 i uzupełnienie kontrapas rowerowego, który znajduje się na początku ulicy i na zakręcie w miejscu tych miejsc postojowych. Parkowanie bezpośrednio przy wejściu do szkoły i na kontrapasie jest niebezpieczne. Samochody mogą parkować na ul. Małogoskiej po pld. stronie szkoły.	https://www.arcgis.com	Rozważone zostanie przeniesienie miejsc na przeciwną stronę ulicy
218	Ulica Dziennikarska powinna być jednokierunkowa w dół, czyli od ul. Krasieńskiego do ul. Promyka. Dzięki temu uda się wyznaczyć miejsca postojowe na jezdni po stronie zachodniej (czyli nieparzyste). Na chodnikach powinny być ustawione słupki. Ruch w przeciwnym kierunku powinien się odbywać ulicami: Gomółki i Karpińskiego.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona – na ul. Dziennikarskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu od ul. Promyka do ul. Krasieńskiego.
219	Ulica Mikołaja Gomółki powinna być jednokierunkowa od ul. Promyka do Sułkowskiego. Dzięki temu uda się wyznaczyć miejsca postojowe równoległe po stronie lewej (wschodniej, parzyste) na jezdni. Ruch w przeciwnym kierunku - patrz uwaga dot. ul. Dziennikarskiej.	https://www.arcgis.com	Rozwiązanie nieefektywne. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na wskazanym odcinku ul. Gomółki nie umożliwi wyznaczenia miejsc postojowych. W miejscach gdzie było to możliwe wprowadzono miejsca postojowe tylko dla mieszkańców ("zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem).
220	Ulica Karpińskiego powinna być jednokierunkowa od ul. Sułkowskiego do bocznej jezdni ul. Krasieńskiego. Dzięki temu miejsca postojowe mogłyby zostać wyznaczone na jezdni od strony skweru Kompanii AK "Zniwiarz".	https://www.arcgis.com	Pozostawienie ruchu dwukierunkowego nie jest możliwe do pogodzenia z parkowaniem pojazdów ze względu na wymaganą szerokość jezdni
221	Ulica Książca powinna być jednokierunkowa z wjazdem od ul. Mickiewicza w stronę ul. Tucholskiej i dalej do Sułkowskiego. Obecnie ten wąski odcinek jest nieprzejezdny ze względu na nielegalnie zaparkowane tam pojazdy. Legalne miejsca postojowe powinny być wyznaczone na jezdni po stronie nieparzyste i skweru (czyli prawe). Chodniki powinny być zabezpieczone słupkami, by uniemożliwić nielegalne parkowanie. Wjazd w przeciwnym kierunku - ul. Bohomolca i Karpińskiego.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Wprowadzono jeden kierunek ruchu na ul. Książca na odc. od Sułkowskiego do Tucholskiej i wyznaczono miejsca postojowe po stronie parku. Ze względu na wąską przekrój chodnika nie zaważano dodatkowo jego szerokości poprzez ustawienie słupków.
222	Ulica Twardowskiego - poparcie dla jednokierunkowego ruchu. Powinno się też wyznaczyć miejsca postojowe po prawej stronie jezdni wzdłuż Trasy AK. Poprawi to bilans parkingowy w tej części Zolborza.	https://www.arcgis.com	Na ul. Twardowskiego wzdłuż Trasy AK wyznaczono miejsca postojowe w układzie równoległym. W ostatecznej wersji projektu, część miejsc postojowych będzie przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców za pomocą znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
223	Ulica Marii Kazimierzy powinna być dwukierunkowa tylko na odcinku Potocka - J. Ch. Paska. Dalejszy odcinek powinien być jednokierunkowy w stronę ul. Twardowskiego. Umożliwi to wyznaczenie pasa postojowego na jezdni po jej prawej stronie (parzyste). Chodniki należy zabezpieczyć słupkami przed nielegalnym parkowaniem.	https://www.arcgis.com	Nie uwzględniono postulatów dotyczących zmian na ul. Marii Kazimierzy. Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp.
224	Ulica Hauke-Bosaka powinna być w całości jednokierunkowa z wjazdem od ul. Czarnieckiego. Pozwoli to wyznaczyć miejsca postojowe po lewej stronie (parzyste) jezdni.	https://www.arcgis.com	Przeanalizujemy możliwość i zasadność uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
225	Ulica Forteczna powinna być jednokierunkowa od Kaniowskiej do Czarnieckiego z parkowaniem równoległym po prawej stronie na jezdni.	https://www.arcgis.com	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
226	Ulica Kaniowska powinna być jednokierunkowa z wjazdem z bocznej jezdni ul. Krasieńskiego do ul. Mierosławskiego. Umożliwi to wyznaczenie miejsc postojowych w całości na jezdni po prawej stronie (nieparzyste). Ulica była niedawno remontowana, w tym chodniki, które nie powinny być zajmowane przez samochody. Wejście na skwer A. Wycioszonych i przylegający chodnik powinny być zabezpieczone słupkami przed nielegalnym parkowaniem.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona - na ul. Kaniowskiej wprowadzono jeden kierunek ruchu z parkowaniem na jezdni.
227	Ulica Mierosławskiego powinna być jednokierunkowa z wjazdem od ul. Mickiewicza na całej długości (czyli także za skrzyżowaniem z ul. Czarnieckiego) aż do al. Wojska Polskiego. Pozwoli to wyznaczyć miejsca postojowe w całości na jezdni po prawej stronie, gdzie wzdłuż chodnika stoją już słupki (prośba o wymianę z biało-czerwonych na pasujące do zabłykowego charakteru tej części Zolborza).	https://www.arcgis.com	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
228	Ulica Śmiała powinna być jednokierunkowa na całej długości, a więc także na odcinku od al. Wojska Polskiego aż do pl. Słonecznego (w jego kierunku - północnym). Pozwoliłoby to wyznaczyć miejsca postojowe na jezdni po prawej stronie (parzyste).	https://www.arcgis.com	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
229	Ulica Potocka - wniosek o wyznaczenie miejsc postojowych na terenie (zdeławastowanej przez parkujące samochody) zieleni po północnej stronie jezdni od Gwiaździstej do wjazdu na osiedle Polok. Mogłoby się tu zatrzymywać kilkanaście pojazdów. Jest to wskazane dla poprawy bilansu parkingowego i ważne dla przekazu, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania wiąże się nie tylko z likwidacją miejsc postojowych, ale też z ich tworzeniem. Zwłaszcza w miejscu uczęszczanym vis-a-vis basenu.	https://www.arcgis.com	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 może być realizowana w ramach osobnego opracowania.

230	Ulica Mickiewicza - wniosek o przeznaczenie prawego pasa ruchu w kierunku od pl. Wilsona do pl. Inwalidów na miejsca postojowe. Poprawiliby to bilans parkingowy w tej części Żoliborza bez szkody dla płynności ruchu.		https://www.arcgis.com	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. Ewentualne zmiany zostaną wprowadzone w ramach osobnego opracowania, niekoniecznie w tym samym terminie co wdrożenie SPPN.
231	Ulica Mickiewicza na odcinku plac Wilsona - al. Armii Krajowej. Wniosek o przeznaczenie prawego pasa ruchu na miejsca postojowe i pas rowerowy. Poprawiliby to bilans parkingowy na Żoliborzu i umożliwić bezpieczny przejazd rowerzystom.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona na części wskazanego odcinka. Na ul. Mickiewicza na odcinku od pl. Wilsona do ul. Potockiej zawężono jezdnię do jednego pasa ruchu wyznaczając miejsca postojowe po zewnętrznej stronie drogi. Zastosowanie tego rozwiązania na odcinku od ul. Potockiej do al. Armii Krajowej – wymaga szczegółowej analizy ruchu. Pasy rowerowe są projektowane w ramach osobnego opracowania.
232	Ulica Szczepanowskiego powinna być jednokierunkowa od pl. Lelewela do Potockiej. Umożliwi to wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych od strony terenu Szkoły Głównej Służby Pożarniczej.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona – wprowadzono jeden kierunek ruchu na ul. Szczepanowskiego. Zaproponowano ruch od ul. Potockiej w kierunku ul. Plac Lelewela, co ułatwi dojazd.
233	Ulica Bieniewicka - wniosek o uporządkowanie parkowania niezgodnego z oznakowaniem. Powinno być równoległe po lewej stronie (południowej, czyli nieparzystej), a nie skośne. Na chodniku powinny być rozstawione słupki.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Zaprojektowano parkowanie na ul. Bieniewickiej równoległe jednostronne, lub równoległe obustronne w miejscach gdzie pozwalały na to warunki terenowe. W ten sposób znacznie zwiększy się ich liczba i dostępność.
234	Ulica Suzina - wniosek o uporządkowanie parkowania. Miejsca postojowe powinny być wyznaczone wyłącznie na jezdni (podobnie jak na prostopadłej ul. Sierpeckiej), a chodniki zabezpieczone słupkami.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona częściowo. Szerokość ul. Suzina nie pozwala na całkowite przeniesienie parkowania z chodników wyłącznie na jezdnię. Miejscami jezdni na szerokość ok 4,75 m, co przy konieczności zachowania min. 3 m przejazdu (droga jednokierunkowa) pozostawia nam jedynie 1,75m na miejsca postojowe, gdzie pełnowymiarowe stanowiska na jezdni muszą mieć min. 2 m. Stąd w miejscach gdzie przekrój ulicy jest nieznacznie węższy proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Mieszkaniec ma wówczas konieczność zaparkować auto w taki sposób by zapewnić swobodny przejazd ulicą i pozostawić przy tym min. 1,5 m chodnika wolnej przestrzeni dla pieszych.
235	Ulica Kochowskiego powinna być jednokierunkowa z wjazdem od ul. Krasieńskiego do ul. Niegolewskiego. Umożliwi to wyznaczenie miejsc postojowych na odcinku Kossaka - Niegolewskiego wyłącznie na jezdni po stronie prawej (nieparzystej).		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona – wprowadzono jeden kierunek ruchu na ul. Kochowskiego od ul. Krasieńskiego do ul. Niegolewskiego.
236	Ulica Niegolewskiego powinna być jednokierunkowa od pl. Henkla do ul. Felińskiego. Umożliwi to wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni po obu jej stronach.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona – wprowadzono jeden kierunek ruchu na ul. Niegolewskiego, ruch zaprojektowano od ul. Felińskiego do pl. Henkla.
237	Ulica Wypiańskiego powinna być jednokierunkowa z wjazdem z ul. Krasieńskiego do al. Wojska Polskiego. Powinno się zlikwidować ruch okrężny na pl. Henkla. Pozwoli to wyznaczyć legalne miejsca postojowe po prawej stronie jezdni.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona – wprowadzono jeden kierunek ruchu na ul. Wypiańskiego oraz wprowadzono układ skrzyżowań równorzędnych na placu Henkla.
238		Popieram objęcie całego Żoliborza strefą płatnego parkowania niestrzeżonego, co ułatwi mieszkańcom dzielnicy znalezienie wolnego miejsca postojowego. Wg danych przedstawianych podczas konsultacji 60 proc. z nich zajmują kierowcy spoza Żoliborza. Popieram abonamenty obszarowe dla mieszkańców, ale nie takiego, które obejmowałyby teren całej dzielnicy - takie rozwiązanie spowodowałoby dojazdy z jej obrzeżnych części w okolice stacji metra i parkowanie przez wiele godzin. Postuluję wprowadzenie systemu ulic jednokierunkowych, co pozwoliłoby wyznaczyć więcej legalnych miejsc postojowych.	brak lokalizacji do	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. Zaprojektowano jeden kierunek ruchu wszędzie tam, gdzie wpłynęło to na zwiększenie liczby miejsc postojowych i nie utrudni komunikacji w obszarze.
239		Chciałbym wnioskować, aby jak najwięcej miejsc parkingowych było wyznaczonych na jezdni a nie na chodnikach. W tej chwili trudno przejść przez większość chodników przy małych uliczkach.	brak lokalizacji do	Uwaga została uwzględniona – miejsca postojowe wyznaczone były w taki sposób by zapewnić min. 2 m szerokości chodnika (o ile stanie istniejącym chodnik posiada taką szerokość).
240	Wyznaczone miejsca do parkowania na chodniku mają bardzo niską estetykę. Nowy chodnik jest w bardzo złym stanie.		https://www.arcgis.com	Miejsca postojowe są wyznaczone w miejscu istniejącego parkowania. Nie planujemy zmiany zasad parkowania w tej lokalizacji.
241		Jestem przeciwny wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na Żoliborzu !!!	brak lokalizacji do	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.
242	Budynek w którym mieszkam znajduje się w dwóch obszarach: 10 i 20. Dotychczas, w przypadku braku miejsc (wracając po pracy po 17, mało kiedy udaje się zaparkować przy domu) ratowałem się parkowaniem przy Placu Wilsona lub przy Stowackiego. Teraz te parkingi będą poza zasięgiem. Czy w zaznaczonych obszarach, świadomi że miejsce parkingowych jest za mało, planujecie stworzyć nowe miejsca parkingowe, czy zwyczajnie was to nie obchodzi? Stosowanie podobnych reguł w przypadku nowych osiedli (rejon Powązkowskiej, Rydygiera) z garażami podziemnymi i przesłaniami parkingowymi w podwórzach i starego Żoliborza Centralnego jest zwyczajnie dyskryminujące dla tych drugich. Jak planujecie zapewnić miejsca parkingowe dla mieszkańców strefy? Co w sytuacji, gdy nie znajdzie miejsca w danej strefie a 100 m dalej?	Dzielnica nie jest gotowa do wprowadzenia strefy PP a ZDM zaczyna jak zwykle od końca. Może najpierw zaplanować kilka płatnych parkingów dla przyjezdnych, dodatkowe miejsca parkingowe dla mieszkańców, a dopiero później ściągać haracze z Warszawiaków? Bo ja nie widzę w obecnym kształcie szansy na poprawę sytuacji z miejscami parkingowymi, które sami odbieracie (wprowadzając idiotyczne niemal nieużywane kontrapasy na wąskich uliczkach). Wprowadzacie jedynie formułę do usankcjonowania restrykcji wobec bezsilnych kierowców. Dlatego ja też zdecydowanie przeciwny wprowadzeniu SPP na Żoliborzu	https://www.arcgis.com	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 postoiu 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 postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. 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 tDMC 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.

243	<p>1. Poza ograniczonymi strefami wokół niewielkich biurów (np. ZUS), przy stacjach metra, czy punktach usługowych typu WIML, większość Żoliborza to strefa mieszkalna i strefa usług dla lokalnych mieszkańców. W takich strefach na Żoliborzu obserwowany jest większy popyt na miejsca parkingowe po godz. 17 i w nocy niż w ciągu dnia roboczego. Jak zatem wprowadzenie SPPN wpłynie na ochronę potrzeb parkingowych lokalnej społeczności? (Jeżeli problemem nie jest zajętość miejsc w ciągu dnia przez „przejedźnię”, a brak dostępności miejsc dla mieszkańców?)</p> <p>2. Obecnie posiadanie 2 samochodów w gospodarstwie domowym, zwłaszcza wśród młodszej części ludności, jest często standardem. Wprowadzenie podatku w wysokości 1200zł /rocznie za drugi samochód jest działaniem na szkodę mieszkańców i wbrew ich interesom.</p> <p>3. Osoby mieszkające na Żoliborzu posiadają się samochodami w granicach dzielnicy w celu zrobienia lokalnych zakupów lub skorzystania z lokalnych usług. Wprowadzenie SPPN i obszarów abonentowanych wpłynie tylko i wyłącznie negatywnie na potrzeby parkingowe takich mieszkańców?</p> <p>4. Proponowany w czasie konsultacji podział na obszary abonentowane nie odzwierciedla w żaden sposób faktycznych potrzeb mieszkańców, sposobu ich przemieszczania się po dzielnicy, ani oczekiwań w obszarze do możliwości parkowania. Jest to podział wyłącznie na podstawie geograficznego przebiegu ważniejszych ulic. Możliwość nieodpłatnego zaparkowania tylko w danej strefie będzie najbardziej negatywnie odczuwalna dla mieszkańców mieszkających na granicy stref oraz dla mieszkańców, którzy na co dzień korzystają z usług znajdujących się w sąsiedniej strefie (np. mieszkańcy południowej części strefy 4 korzystający z licznych lokalnych usługowych w strefie 5). Z tego względu cały obszar dzielnicy Żoliborz powinien stanowić jeden wspólny obszar abonentowany.</p> <p>5. Badania (stajd nr 17 i 18 prezentacji) pokazują, że dla większości ulic oraz dla wszystkich godzin podaż miejsc parkingowych jest większa niż popyt. Jaki jest zatem cel wprowadzenia SPPN skoro wg przeprowadzonych badań miejsc postojowych jest więcej niż chętnych?</p> <p>6. Czy kategoria „przejedźni” obejmuje także osoby, które prowadzą w dzielnicy swój biznes lub w niej pracują, lub korzystają z lokalnych usług? Jeśli tak – są to osoby postrzegane z punktu widzenia mieszkańców. Podział parkujących powinien opierać się na informacji, czy parkowanie odbywa się w związku z wykonywaniem czynności na terenie dzielnicy, czy poza nią. Podział na mieszkańcy / przejeźdźni jest nieprecyzyjny i budzi zastrzeżenia co do obiektywizmu badań.</p> <p>7. Co z osobami stanowiącymi najbliższą rodzinę mieszkańców Żoliborza, którzy przyjeżdżają spoza dzielnicy i parkują np. na cały dzień, poza strefami dla mieszkańców? Wprowadzenie SPPN i odpłatności godzinowej dla takich osób, które są realnie związane z dzielnica i jej mieszkańcami (np. w celu sprawowania całonocnej opieki nad dzieckiem) wpłynie negatywnie na samych mieszkańców i ich „potrzeby parkingowe”.</p>	brak lokalizacji do	<p>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. Zmiany te się rzeczy nie będą miały wpływu na warunki parkowania w nocy, natomiast mogą częściowo poprawić sytuację w ciągu dnia, gdy również zaobserwowano przepełnienie ulic.</p> <p>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> <p>3. 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. Celem abonamentu jest umożliwić bezpłatny postój w pobliżu miejsca zamieszkania, a nie w pobliżu celu podróży.</p> <p>4. Proponowany podział na obszary ma umożliwić większą elastyczność w poszukiwaniu miejsca postojowego w pobliżu miejsca zamieszkania. Celem abonamentu jest umożliwić bezpłatny postój w pobliżu miejsca zamieszkania, a nie w pobliżu celu podróży.</p> <p>5. Badania zostały przeprowadzone na wszystkich ulicach dzielnicy. Na większości wykazały że popyt jest większy niż podaż. Strefa płatnego parkowania nie może obejmować tylko wybranych ulic, ale cały obszar o zwartych, naturalnych granicach.</p> <p>6. Tak, obejmuje, natomiast tak jak informowano w trakcie konsultacji, kategoria ta dzieli się na podkategorie - przejeźdźni park/ride/biuroowe, dostawcy usług dla mieszkańców dzielnicy, niezameldowani w dzielnicy oraz klienci usług mieszkańców dzielnicy.</p> <p>7. Abonament mieszkańca przysługuje tylko osobom zameldowanym. Osoby przyjeżdżające w odwiedziny będą zobowiązane do wniesienia opłaty lub postoju na parkingu poza drogą publiczną.</p>
244	Abonament mieszkańca powinien zależeć nie od miejsca zameldowania a od miejsca zamieszkania. Powinien przysługiwać osobie placując podatk w Warszawie a nie sa placone na podstawie adresu zamieszkania, nie zameldowania. Powinno być analogicznie jak z kartą warszawiaka, tzn. przysługuje po okazaniu rocznego zeznania podatkowego PIT potwierdzającego płacenie podatków w Warszawie.	brak lokalizacji do	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.
245	W tym miejscu planowane jest ciąg miejsc postojowych - jednak w kącie parkingu od strony przystanku autobusowego istnieje wydeptana ścieżka w pasie zieleni prowadząca dalej między zastawiającymi ją teraz samochodami. Codziennie dziesiątki osób pokonuje tę drogę z przystanku do domu. Prośba o uregulowanie/ uwolnienie tego miejsca z jednego miejsca postojowego i wyznaczenie w tym miejscu ruchu pieszego np. barierki (?). Idealnie byłby gdyby ZDM otworzył schodki w tym miejscu (kiedyś istniały) a przejście zostało uporządkowane.	https://www.arcgis.com	Uwaga znajduje się poza zakresem opracowania. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacją miejsc postojowych, nie służy on rozwiązaniu wszystkich problemów na obszarze objętym opracowaniem.
246	Nie zgadzam się z planem zagospodarowania, polegającym na zmianie części miejsc parkingowych w teren zielony. Prowadzę na Żoliborz firmę od dwóch lat. Przez ten okres sytuacja z miejscami parkingowymi była na tyle abstrakcyjna, że klienci którzy do mnie przyjeżdżają, muszą rezerwować pół godziny czasu przed wizytą na to, aby znaleźć miejsce parkingowe. Ponieważ Prowadzę gabinet fizjoterapii i często sa to osoby z problemami bólowymi i chorobami narządu ruchu, utrudniającymi poruszanie się, więc sytuacja w której najbliższe miejsce znajduje się 600-700 metrów dalej jest problematyczna. Rownież moi Pacjenci mieszkający w sąsiedztwie narzekają, że często wracając z pracy szukają miejsca przez 20-30 minut, więc sytuacja kiedy w okolicy wylotu ulicy Karpińskiego część miejsc parkingowych zostaje zamieniona na trawnik mnie dźwi i wyrażam sprzeciw. ZWłaszcza że w tej okolicy po przeciwnej stronie ulicy jest park, więc na brak zieleni nie powinno się narzekać.	brak lokalizacji do	Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Zgodnie z obowiązującymi zapisami parkowanie pojazdów na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od niego jest zabronione.
247	Na planie SPPN zaprezentowanym dla rejonu Żoliborz 1, na arkuszu Żoliborz_A0_konsultacje-15 w obszarze początku ulicy Dziennikarskiej po stronie wschodniej (przy salonie fryzjersko-kosmetycznym) nie przewidziano miejsc parkingowych. Obecnie na bardzo szerokim chodniku mieści się 5 samochodów, które (jeżeli są "rozładnie zaparkowane" to nie utrudniają pieszym swobodnego korzystania z tego chodnika, ani przejazdu innym pojazdom przez ul. Dziennikarską. Ta "symbioza" trwa wiele lat, nie budzi kontrowersji wśród pieszych, zatem wnioskuję o utrzymanie tych miejsc (z ewentualnym zastrzeżeniem, że będą one dostępne tylko dla mieszkańców sąsiednich budynków i ewentualnie klientów salonu fryzjerskiego).	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona – na całym ciągu ul. Dziennikarskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu oraz strefę "zakazu postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
248	Słyszałem że na wylocie ul. Karpińskiego w miejscu części obecnych miejsc parkingowych ma być zrobiony trawnik! Jeśli jest to prawda to jest absurdalne rozwiązanie, zabierac kilkanaście cennych miejsc parkingowych na rzecz małego trawnika, z którego nikt nie skorzysta gdyż jest pomiędzy ulicami. Miejsca parkingowe powinny zostać i tak jest ich mało.	https://www.arcgis.com	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 (1 jzdni 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. Zgodnie z obowiązującymi zapisami parkowanie pojazdów na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od niego jest zabronione. 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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
249	Jako mieszkaniec nie mam problemu z parkowaniem, strefa płatnego parkowania jedynie zwiększy dochody do budżetu, a będzie kolejnym przeciwnikiem mieszkaniu na Żoliborzu.	brak lokalizacji do	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.
250	Na Żoliborzu parkują głównie mieszkańcy. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania spowoduje wyzysk mieszkańców, którzy płaca podatki dla Żoliborza. Chyba to powinno wystarczyć dzielnicy. Miejsc i tak jest bardzo mało a wprowadzenie kolejnych trawników spowoduje notoryczne ich zmniejszenie	brak lokalizacji do	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.

251	Wjazd na ul. Or Ota - w przedstawionym projekcie ulegają likwidacji cztery miejsca parkingowe, które nie zagrażają w jakikolwiek sposób tak kierowcom, jak pieszym (chodzi o północny ciąg ul. Or Ota i wjazd w nią). Podobna sytuacja jest obok, gdzie na wysokości budynku nr 31 likwiduje się dwa miejsca parkingowe, a przebieg to nie ma wjazdu z ul. Or Ota, tylko jest wjazd w nią (chodzi o projektowe, przedstawione dorobienie wyspki zamiast obecnego, krótkiego "wypłaszczenia zeberkowego" na ciągu al. Wój. Polskiego w kierunku wschodnim).	Po przejrzaniu mapy Nr 27 i Nr 20 zauważyłem dziesiątki miejsc parkingowych, które likwidowane są bez merytorycznego uzasadnienia. W regionie tak gęsto zaludnionym przy obecnej ilości samochodów, już brakuje dziesiątek miejsc - część samochodów (ze zrozumiałych względów) przestanie parkować w terenie wymienionych map, ale czy nie należałoby zachować obecny status ilości - dla mieszkańców. Gdzie podjęta jest samochody uprzątniętych do parkowania. Przy likwidacji miejsc parkingowych zaczęła się "fapczywe polewanie". Zaczyna się "dziwne zmiany właścicieli pojazdów". Przy powtórny ukazanu zmienionych projektów, proszę o naniesienie słupków parkomatów (chodzi o domniamaną odległość 150 metrów). Serdecznie pozdrawiam.	https://www.arcgis.com	Dot. uwagi szczegółowej: We wskazanej lokalizacji postój zgodny z przepisami nie jest możliwy. Dot. uwagi ogólnej: Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Eliminowany jest postój z miejsc niezgodnych z przepisami. 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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
252		Wprowadzić jak najszybciej, Żoliborz to nie darmowe park and ride.	brak lokalizacji do	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
253	Objęcie strefy płatnego parkowania miejsc parkingowych znajdujących się przy ka. Indrzejczyka - pod wiaduktem gdańskim. Miejsca parkingowe są punktem przesiadkowym z samochodu do stacji Warszawa Gdańska dla osób przyjeżdżających. Powinny być do dyspozycji w największej ilości dla mieszkańców ulicy Dymińskiej i Zajązka.		https://www.arcgis.com	Ulica Indrzejczyka zostanie włączona do SPPN.
254	Północny ciąg pieszy (chodnik) zastawiony przez samochody na ulicy Dymińskiej. Powinno się zlikwidować parkowanie na chodniku.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona - zaprojektowano kontynuację zakazu zatrzymywania się po północnej stronie ul. Dymińskiej.
255	Obecnie w tym miejscu parkują 3 samochody, w planach są wyznaczone tylko 2 miejsca, w obecnym miejscu są 2 zbudne słupki ponieważ takie obramowanie stworzone jest już przez obramowane drzewo. Obok jest dodatkowe miejsce które jest zakorkowane przez 2 słupki, które po przesunięciu w stronę bloku Słowackiego 27/53 daje dodatkowe miejsce parkingowe.	1)W konsultacjach w sprawie miejsc parkingowych dla inwalidów współczynnik ZDM wynosił 4%, z moich wyliczeń na ul. Czaki ten współczynnik jest 2 razy większy bo jest ich 4 gdzie ilość miejsc ogólnodostępnych jest 41 na planach niż np. na ul. Górawczyńskiej nie przewie 100 miejsc jest ich 4, znacząco więcej miejsc ogólnodostępnych. 2) W moim miejscu zamieszkania ul. Czaki róg ul. Słowackiego jest nierealne zarys parkometru w granicy 150m i 100m gdyż od strony północnej nie jest możliwe parkowanie na skrzyżowaniu ul. Popieluski, Słowackiego, Marymoncka a dalej jest wiadukt w kierunku Bielani, nawet przy strefowej karce przy zaparkowaniu na ul. Górawczyńskiej strafa 4 będzie musiał płacić za parkowanie gdyż to jest inna strefa niż "mgła 3", jedyną logiczną wyjątkiem jest cały Żoliborz jako jedna strefa dla mieszkańców. 3.) W sprawie placu Henkila - wystarczy zmniejszyć średnicę wyspki na środku placu i rozwiąże się problem z przejazdem i parkowaniem. JESTEM PRZECIW WPROWADZENIU SPPN NA ŻOLIBORZU.	https://www.arcgis.com	Dot. uwagi szczegółowej: Uwaga została uwzględniona – projekt skorygowano, we wskazanym w uwadze miejscu (vis a vis ul. Czaki 2) zaproponowano likwidację części słupków i możliwość parkowania pomiędzy drzewem a latarnią (patrzac w kierunku północnym). Wprowadzono parkowanie propozycje. Dot. uwagi ogólnej: Ad 1. Podtrzymano istniejącą liczbę miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych. Współczynnik 4% wyliczany jest dla całego projektu w skali dzielnic. 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 Żoliborza zostałaby podzielona na kilka takich obszarów Ad 3. W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkila jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.
256	Objęcie strefy płatnego parkowania ulicy Dymińskiej. Bezpośrednia lokalizacja stacji Warszawa Gdańska - miejsca parkingowe na ww. ulicy służą osobom przesiadającym się z samochodów do stacji Warszawa Gdańska. W przyszłości najbliższe otoczenie dla kompleksu muzeów na Cytadeli Warszawskiej i ulica Dymińska będzie mogła służyć osobom dojeżdżającym samochodami do kompleksu.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Ulica Dymińska, jako droga publiczna została objęta opracowaniem.
257	Ulica Sady Żoliborskie jest bardzo wąska, z trudem mijają się na niej dwa samochody zwłaszcza w wlotu od strony ul. Krasieńskiego, oraz na odcinku wzdłuż parku. Wiekami układem oraz sposobem na uspokojenie ruchu byłoby rozważenie ruchu jednokierunkowego na tej ulicy przy okazji zmian organizacyjnych i wytyczeniu miejsc parkingowych. Być może mogłoby także zaowocować większa ilość miejsc parkingowych.	Podział Żoliborza na pięć stref w wymiarze kartograficznym ma sens, natomiast jest to bardzo sztuczny poziom. Z uwagi na ograniczoną ilość miejsc parkingowych, wielokrotnie parkowaliśmy samochód po drugiej stronie ulicy przy której mieszkamy a to jest będzie inna strefa. Podział Żoliborza wzdłuż Popieluski jest bardzo sztuczny uniemożliwia mieszkańcom okolic Sarbiewskiego czy Jaskiewicza parkowanie po zachodniej stronie Popieluski, mieszkańcom Popieluski w odcinku południowym stawianie samochodów w okolicach Pl. Grunwaldzkiego i Al. Wojska Polskiego. Proszymy i korzystniejszym nam w elem byłoby umożliwienie parkowania dla mieszkańców wokół wybranych parkomatów najbliższy domu, a nie w obrębie sztucznie wytyczonej granicy. Naturalne granice, nie przebiegające w poprzek osiedli i lokalnych społeczności to Trasa AK, tory kolejowe a nie miejskie ulice w środku dzielnic.	https://www.arcgis.com	Dot. uwagi szczegółowej: Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. Dot. uwagi ogólnej: 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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
258	Nie zwiększając ilości miejsc postojowych, wprowadzany jest system płatnego parkowania. Wydaje się, że wprowadzając strefę, ilość miejsc powinna być odpowiednio duża. Poza tym to nie Państwo tworzyło miejsca postojowe, tylko wykorzystujące infrastrukturę zapewnioną przez dewelopera.		https://www.arcgis.com	Miejsca postojowe wyznaczone były przy założeniu maksymalizacji ich liczby, zachowując przy tym zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wytyczne prawa. Ul. S. Dygala nie jest obecnie drogą publiczną i nie może być objęta SPPN. W momencie nadania jej statusu drogi publicznej możliwe będzie objęcie ulicy SPPN.
259	Jako wieloletni mieszkaniec ul. Kaniowskiej nie zgadzam się z umiejscowieniem płatnych miejsc postojowych na tej ulicy po jednej stronie jezdni i stworzenie ulicy jednokierunkowej na tym odcinku. Mieszkańcy domów na odcinku Kaniowskiej luz przy ul. Krasieńskiego, aby dostać się na Pl. Wolna lub Wybrzeże Gdańskie, zamiast kilkudziesięciu metrów, będą musieli objeżdżać bardzo długi odcinek przez Plac Sienocny (tędy najkrócej) albo jeszcze dalej. Jest to kompletnie głupi pomysł, który spowoduje większy ruch na dalszych uliczkach Żoliborza oficjalnego, większą emisję spalin. Już w tej chwili częściowe zamianianie tak małych uliczek w jednokierunkowe powoduje, że często samochody jeżdżą pod prąd. Obecnie zwiększył się również ruch ciężkich samochodów dostawczych, gdyż w tym rejonie mieszka wielu wiekowych mieszkańców, którzy coraz chętniej korzystają z zakupów z dostawą do domów. Z małych uliczek odbierane są również śmieci przez duże samochody, zmiana ruchu i zwiększenie ulicy w znacznym stopniu to utrudni.	Projekt parkowania płatnego w tej części Żoliborza jest nie trafiony, mieszkańcy żyją w strefie objętej opieką konserwatora zabytków, co powoduje dodatkowe trudności przy realizowaniu jakichkolwiek prac remontowych i budowlanych, jednakże znoszą te niedogodności dla dobra tego obszaru. Tym bardziej niewłaściwe wydaje się wprowadzenie tutaj wyznaczonej strefy z miejscami i parkometrami, bo zupełnie zmieniłoby charakter tych wąskich uliczek. Może lepiej zastanowić się nad wyłączeniem całego tego obszaru z jakiegokolwiek parkowania poza stałymi mieszkańcami!	https://www.arcgis.com	Dot. uwagi szczegółowej: Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na ul. Kaniowskiej byłoby rozwiązaniem nieefektywnym. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego umożliwiła na ul. Kaniowskiej wyznaczenie miejsc postojowych, co w przypadku pozostawienia obecnej organizacji ruchu byłoby niemożliwe. Dot. uwagi ogólnej: Wprowadzenie strefy wyłącznie dla mieszkańców na całym obszarze eliminuje możliwość przyjazdu np. rodziny. Dlatego proponowane jest wyznaczenie części miejsc jako ogólnodostępnych płatnych.
260	Na odcinku ul. Rydygiera od skrzyżowania z ul. Matysiakówny do wiaduktu al. Jana Pawła II (obszar 5 - arkusz 33): 1) Nie uwzględniono przystanku dla pieszych na wysokości bloku Rydygiera 6 oraz bloku Rydygiera 11A. Zaproponowano po wschodniej stronie równoległe miejsca parkingowe. Przecięcie powstało w tym roku i jest bardzo popularne wśród mieszkańców. O popularności świadczy fakt, że propozycja jego utworzenia była zgłaszana przez mieszkańców do Budżetu Obywatelskiego Warszawa 2021, ale samo przecięcie powstało w wyniku już wcześniejszych ustaleń (https://app.wbopbudzet.um.warszawa.pl/projekty/22273). Jeśli projekt zakłada jego likwidację to wnosić o zmianę decyzji. 2) Nie uwzględniono przystanku autobusowego ZTM - PL - GRUNWALDZKI 13. Zaproponowano po zachodniej stronie równoległe miejsca parkingowe. 3) Chciałbym poinformować, że ruch autobusowy został wznowiony 21 października 2020. Czy uwzględnił Państwo w projekcie ruch autobusowy na ww odcinku? Reczumien, że uwzględnienie tych zmian spowoduje duży spadek ilości miejsc parkingowych na tym odcinku. Nie wiem na ile jest to możliwe w ramach wyznaczania SPPN, ale sytuację poprawiłaby zamiana zatoki autobusowej na umożliwienie zatrzymywania się autobusów na jezdni.		https://www.arcgis.com	Ad 1. Inwentaryzacja zostanie uzupełniona. Ad 2. Uwaga została uwzględniona. Projekt został skorygowany. Na projekcie naniesiono istniejący przystanek autobusowy "Pl. Grunwaldzki 13". Ad 3. Uwaga została uwzględniona. Projekt został skorygowany. W projekcie uwzględniono ruch autobusów wzdłuż ul. Rydygiera. Kwestia likwidacji zatoki autobusowej pozostaje poza zakresem projektu i leży w kompetencjach Zarządu Transportu Miejskiego oraz Biura Polityki Mobilności i Transportu m.st. Warszawy.

261	Jako mieszkaniec Żoliborza, a konkretnie ulicy Kaniowskiej zgłaszam kategoryczny sprzeciw planowanym zmianom. Jednostronny ruch ulicy Kaniowskiej utrudnił mi i mojej rodzinie dojazd do miasta. Kluczenie wąskimi uliczkami, żeby dojechać do Centrum lub na Włostadę jest w mojej ocenie absurdalnym pomysłem. Znacznie wydłuża dojazd, obecnie jest to tylko kilka metrów. Wprowadzenie zakazu parkowania po jednej stronie ulicy spowoduje jeszcze mniejszą liczbę miejsc dla mieszkańców! Na ulicy Kaniowskiej parkują właściciele domów, a nie osoby przyjezdne. Mamy do tego prawo i proszę tego nie zmieniać!	Stworzenie płatnej strefy parkowania, wydzielanie miejsc parkingowych, wprowadzenie zakazu po jednej stronie ulicy oraz zainstalowanie parkometrów nie ułatwi nam życia, a wręcz przeciwnie, stworzy znaczne utrudnienia i konflikty z sąsiadami. Utrudni kontakty towarzyskie, ponieważ goście, którzy będą chcieli nas odwiedzić nie znajdą miejsca parkingowego pod naszym domem, a w dodatku będą musieli płacić za postawienie samochodu. Nie zgadzam się na płacenie 30 zł rocznie za możliwość parkowania pod własnym domem. Obecnie nasze potrzeby parkingowe nie są w żadnym stopniu zagrożone, a problem z parkowaniem nie dotyczy naszej ulicy.	https://www.arcgis.com	Dot. uwagi szczegółowej: Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na ul. Kaniowskiej byłoby rozwiązaniem nieefektywnym. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego umożliwia na ul. Kaniowskiej wyznaczenie miejsc postojowych, co w przypadku pozostawienia obecnej organizacji ruchu byłoby niemożliwe. Pozostawiona szerokość jezdni pozwala na ruch pojazdów dostawczych. Dot. uwagi ogólnej: Wprowadzenie strefy płatnego parkowania na innych ulicach i pozostawienie ul. Kaniowskiej poza SPPN może znacznie pogorszyć sytuację parkingową na tej ulicy. Zasadne jest by SPPN obejmowała zwarte obszary o naturalnych wyraźnych granicach.
262		To całe stwierdzenie o korzyściach płynących ze strefy płatnego parkowania to jedno wielkie oszustwo chodzi tylko o fiskalizm i o nic więcej! Wbrew temu co Państwo piszecie na swojej stronie wprowadzenie opłat jest szkodliwe dla lokalnej społeczności bo Polacy (taka jest niestety prawda) nie lubią płacić za parkowanie i wprowadzenie płatnego parkowania w dużej części W-wy spowoduje ograniczenie ilości ludzi przyjeżdżających do miasta, głównie w interesach i w celu skorzystania z usług w mieście. A zrobienie ograniczonej strefy płatnego parkowania też jest szkodliwe bo "spycha" parkowanie na pozostałe ulice. Przy jeszcze praktycznie całkowitemu braku systemu park and go (bo to co jest w tej chwili jest bardzo, bardzo niewystarczające) cały ten projekt o rozszerzenie strefy płatnego parkowania nadaje się tylko do kosza. Wszyscy członkowie mojej rodziny mieszkający na terenie dzielnicy są przeciw temu , właściwie tylko fiskalnemu , pomysłowi.	brak lokalizacji do	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.
263	Wzdłuż ulicy Potockiej od ronda z Gwiaździsta do ul. Drohickiej występuje pas, który można by zagospodarować pod miejsca parkingowe. Dlaczego tam nie ma miejsc? Pod ziemią KD800. Duży pas trawnika dla miejsc równoległych. Obszar blisko Kępy Potockiej, blisko basenu, szkoły, skateparku, nowych budynków, stadionu, na którym rozgrywane są mecze i festyny, dot. ark 5.		https://www.arcgis.com	Zakres prac projektowych nie obejmuje przebudowy dróg ani likwidacji zieleni.
264	ark. 5, 10, 11, ul. Gwiaździsta od ronda z Potocka do Kraśńskiego. Cała druga strona ulicy powinna być z miejscami parkingowymi. Bliska Kępa Potocka, w trakcie festynów nie ma gdzie zaparkować, to samo dotyczy weekendów w lecie. Istniejące drzewa do wyćni, nowe nasadzenia i miejsca równoległe na całej długości.		https://www.arcgis.com	Zakres prac projektowych nie obejmuje przebudowy dróg ani likwidacji zieleni.
265	Konieczność wyznaczenia równoległych miejsc postojowych, przemieslenia parkowania na pas jezdni, odzyskania chodnika na potrzeby pieszych. W braniu budynku Wyspiańskiego 7 może pojawić się miejsce krótkiego postoju dla dostawców, taksówek, mieszkańców pakujących ciężkie przedmioty do pojazdu, karetek, straży pożarnej. Konieczność zabezpieczenia donic drzew przed kolami samochodów. Likwidacja znaku "rondo". Ulica Wyspiańskiego powinna zostać przemianowana na jednokierunkową celem zachowania miejsc postojowych pomiędzy mniejszym a większym placem.		https://www.arcgis.com	W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegołęwskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.
266	Ulica Niegołęwskiego powinna zostać przemianowana na jednokierunkową dla zachowania obecnych miejsc postojowych (dla mieszkańców lub objętych sppn w miarę możliwości) oraz dla odzyskania chodnika na potrzeby pieszych.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Na ul. Niegołęwskiego zaprojektowano jeden kierunek ruchu od ul. Felńskiego do Pl. Henkła, wyznaczono ogólnodostępne miejsca równoległe, tak aby dla pieszych pozostawiono chodnik o szerokości min 2 m.
267	Proszę o wyznaczenie miejsc postojowych dla mieszkańców po jednej stronie ulicy Wyspiańskiego. Należy zabezpieczyć systemy korzeniowe rosnących tam drzew i odzyskać przestrzeń chodnika dla pieszych. Dla zachowania miejsc postojowych w początkowym fragmencie ulicy przy Alei Wojska Polskiego należy wprowadzić ruch jednokierunkowy, zabezpieczyć przejścia dla pieszych, wyznaczyć dodatkowe przy pralni "Alicja". Zabezpieczenia wymaga również okolica wejścia do przedszkola.		https://www.arcgis.com	Uwagi zostały wprowadzone częściowo. Wprowadzono jeden kierunek ruchu wzdłuż ul. Wyspiańskiego od al. Wojska Polskiego do Pl. Henkła. Przed budynkiem nr 6/8 zaprojektowano "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Zabezpieczono przejścia przed parkowaniem, zabezpieczono chodnik przed wejściem do przedszkola. Zabezpieczenie systemu korzeniowego drzew pozostało w kompletacjach Zarządu Zieleni m. st. Warszawy. Wprowadzenie dodatkowego przejścia dla pieszych na ul. Wyspiańskiego pozostaje poza zakresem opracowania.
268	Wprowadzono zakaz postoju na ulicy barszczęwskiej, gdzie istnieją miejsca parkingowe. W zamian nic w promieniu ponad 150m. Działka pod koniec Barszczęwskiej jest na tyle szeroka, że można by wprowadzić miejsca równoległe.		https://www.arcgis.com	Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu. Na ul. Barszczęwskiej proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
269		Zdecydowanie jestem za abonamentem obszarowym. Jest zbyt mało miejsc w różnych lokalizacjach w obszarze miejsc zamieszkania mieszkańców. Innej opinii nie ma.	brak lokalizacji do	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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
270	SPP Powinna obejmować Marymont-Potok.	SPP Na Żoliborzu to świetny pomysł, uważam że powinna być rozszerzana, stop samochodzie!	https://www.arcgis.com	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
271	W tym miejscu na wylocie alejki parkowej zaplanowane są miejsca SPPN - wypadałoby wykluczyć z nich wyjście z parku - ciąg pieszy prowadzi bezpośrednio do jednego z wyjść z placu zabaw dla dzieci. I zabezpieczyć - tak jak np. na niedawno konsultowanym przez WUR UD Żoliborz planie zmiany organizacji ruchu - słupkami. Obecnie ich nie ma. Miejscowi wiedzą o przeznaczeniu tego miejsca, ale zdarza się, że ktoś próbuje tu zaparkować. Ostatnio leży tu duży kamień, który częściowo chroni to miejsce. Ale i tak ludzie podnoszą wycieraczki, kleją karne naklejki, dzwonią po straż miejską, która nie może z tym zrobić (z uwagi na nieprawidłową organizację ruchu) a także dochodzi do dewastacji - to jest już skrajną głupotą		https://www.arcgis.com	Przedstawiony projekt dla miejsc postojowych dla SPPN wzdłuż ul. Sady Żoliborskie, w obszarze parku, zachowuje istniejące miejsca wyłyczne zatoką. Celem projektu było m. in. zapewnić maksymalną liczbę miejsc postojowych przy minimalnych zmianach w istniejącej geometrii.
272	Wyznaczone miejsca SPPN znajdują się w tym punkcie na wyjściu z parku, na wylocie alejki. To dla wielu mieszkańców najkrótsza droga do domu. Prowadzi to do konfliktów już teraz - w tym miejscu jest zatoka postojowa bez wydzielonego wyjścia z parku i niestety czasem kierowcy je blokują. Zwłaszcza przyjezdni - po zmroku łatwo nie zauważą przeznaczenia tego miejsca - zwłaszcza, że to jest oddalone od placu zabaw dla dzieci. Lokalni szarytowie podnoszą wycieraczki, kleją karne naklejki, dochodzi do dewastacji - niszczenia wycieraczek, wyrwania lusterek czy nawet przebijania opon. Jest to skrajnie głupie, ale nie sposób tego ukrocić. Wyznaczenie miejsca postojowego w świetle wyjścia z parku również jest jednak słabym pomysłem - zalegalizuje kompletnie postój w tym miejscu, z narażeniem parkującego w tym miejscu kierowcy na uszkodzenia.		https://www.arcgis.com	Przedstawiony projekt dla miejsc postojowych dla SPPN wzdłuż ul. Sady Żoliborskie, w obszarze parku, zachowuje istniejące miejsca wyłyczne zatoką. Celem projektu było m. in. zapewnić maksymalną liczbę miejsc postojowych przy minimalnych zmianach w istniejącej geometrii.
273	Chciałbym zgłosić brak wyznaczenia miejsca dla osób z niepełnosprawnością pod Urzędem Pocztowym Warszawa 77 przy Placu Inwalidów 4/6/8. Podczas konsultacji prosili Państwo o sygnalizowanie takich lokalizacji, gdzie kopert brakuje - w tym miejscu powinna być przynajmniej jedna, co sygnalizują starsze osoby z uprawnieniami mające problem z zaparkowaniem samochodu. Zwłaszcza, że obok Poczty jest również Apteka. Koperta bliżej Mickiewicza nie rozwiąże problemu, zwłaszcza dla osób mających problemy z poruszaniem się. Będę wdzięczny za przyjęcie się tej lokalizacji - wyznaczenie tutaj miejsca pozwoli spełnić wymogi liczby wyznaczonych takich miejsc zgodnie z przepisami na danym obszarze.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona, zaprojektowano we wskazanej lokalizacji miejsce postojowe zastrzeżone dla osób niepełnosprawnych.

274		Bardzo się cieszę, że wreszcie po wielu latach próśb mieszkańców Żoliborza jest nadzieja, że będzie tu Strefa Platnego Parkowania. Od czasu powstania 3 stacji metra: Dworzec Gdański, Plac Wilsona i Marymont, Żoliborz stał się parkingiem dla osób dojeżdżających spoza Warszawy i innych dzielnic, które zostawiają tu swoje samochody i przesiadają się do metra. Wiele samochodów parkuje gdzie się da, na trawnikach, chodnikach, a nawet na przejściach dla pieszych. My mieszkańcy z ogromną aprobatą przyjęliśmy przedstawiony projekt i liczymy na szybkie jego wdrożenie.	brak lokalizacji do	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą platnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa platnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
275	Wskazany odcinek ulicy Izabelli równoległy do ulicy Bromiewskiego jest jedynym północnym połączeniem ulic osiedla Rudawka z drogami m.st. Warszawy. Ze względu na krótki czas przejazdu i miejsce prawdopodobieństwa zatoru niż na ulicach Jasniodorskiej i Sybilli jest często używana przez mieszkańców nawet oddalonych bloków i domów. W momencie włączenia ulic publicznych Żoliborza do Strefy Platnego Parkowania Niestrzeżonego, droga ta, będzie miejscem bezpiecznego parkowania co jeszcze bardziej utrudni przejazd zarówno kierowcom indywidualnym jak i służbom miejskim. Jeśli władająca ulicą Warszawską Spółdzielnia Mieszkaniowa zdecyduje się przegrodzić ulicę szlabanami - żeby ograniczyć darmowe parkowanie, może to spowodować dodatkowe kłopoty dla podróżujących tą ulicą. Proszę o rozważenie włączenia tego odcinka ulicy Izabelli do strefy platnego parkowania - wyznaczenia miejsc dozwolonego parkowania i uniemożliwienie parkowania niezgodnego z przepisami - zarówno ograniczającego przejazd jak i blokującego widoczność przy przejściach dla pieszych i skrzyżowaniach.		https://www.arcgis.com	Wskazany odcinek ul. Izabelli nie stanowi drogi publicznej. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą platnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
276	Ulice Dołnośląska i Saperska mają łącznie około 30 wyznaczonych miejsc parkingowych wykorzystywanych przez mieszkańców, oraz przez interesantów budynku WSM przy ul. Dołnośląskiej 1. Oprócz tego dodatkowe kilkanaście samochodów parkuje w miejscach niewyznaczonych (np. wzdłuż ul. Saperskiej, na drodze wewnętrznej między Saperska 3 a Dołnośląskiej 1 oraz na ślepych wjeździe przy Saperskiej 6. W tej chwili jest to droga wewnętrzna co oznacza że w momencie włączenia Żoliborza do Strefy Platnego Parkowania Niestrzeżonego, ulice Dołnośląska i Saperska są miejscem darmowego parkowania, na które zdecydowanie nie jest gotowa. Ze względu na interesantów WSM prawdopodobnie nie zostanie wprowadzony oddzielenie ulic np. szlabanem. Wniosek o włączenie ulic Saperskiej i Dołnośląskiej do Strefy Platnego Parkowania Niestrzeżonego wraz z wyznaczeniem dopuszczalnych miejsc parkingowych oraz zablokowaniem możliwości parkowania w miejscach zagrożających bezpieczeństwu.		https://www.arcgis.com	Ulice Dołnośląska i Saperska nie stanowią dróg publicznych. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą platnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
277	Konieczność wyznaczenia miejsca postojowego dla dostaw lokali usługowych.		https://www.arcgis.com	W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
278	Konieczność uwolnienia chodnika dla pieszych. Obecnie brak możliwości swobodnego przejścia. Należy zabezpieczyć okolice obu przedszkoli - prywatnego i państwowego, na rogu Suzina i Sierpeckiej wyznaczyć miejsce postojowe dla dostawców.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Chodnik w obrębie przedszkoli na ul. Sierpeckiej i Suzina zostanie zabezpieczony. W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
279	Potrzeba rozpyłowania parkingu przed Komendą Uzupelnień, wytyczenie pasa zieleni i wyznaczenie miejsca postojowego na rowery		https://www.arcgis.com	Chodnik przed WKU pozostanie bez zmian, zlikwidowano wyłącznie istniejące obecnie miejsca postojowe dla pracowników i petentów niniejszego urzędu. 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.
280	Konieczność zabezpieczenia chodników przylegających do przedszkola na ulicy Rybickiego, Sułkowskiego celem zapewnienia bezpiecznej drogi dla dzieci.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono. W docelowym projekcie SPPN nastąpi zabezpieczenie chodników przed nielegalnym parkowaniem we wskazanej lokalizacji.
281	Prośba o niewyznaczenie miejsc postojowych w miejscu gdzie w części parkowej znajduje się chodnik prowadzący do parku.		https://www.arcgis.com	Przedstawiony projekt dla miejsc postojowych dla SPPN wzdłuż ul. Sady Żoliborskiej, w obszarze parku, zachowuje istniejące miejsca wytyczone zatoką. Celem projektu było m. in. zapewnić maksymalną liczbę miejsc postojowych przy minimalnych zmianach w istniejącej geometrii.
282	Konieczność wyznaczenia miejsc dla dostawców dla wszystkich okolicznych lokali handlowo - usługowych.		https://www.arcgis.com	W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
283	Prośba o wyznaczenie miejsc dla dostawców lokali handlowych.		https://www.arcgis.com	W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
284	Chodnik wymaga zabezpieczenia celem zapewnienia pieszym swobody przejścia.		https://www.arcgis.com	W projekcie ustawiano słupki na chodniku w obszarach łuków skrzyżowań oraz w obrębie przejść dla pieszych. W projekcie, na wskazanym odcinku ul. gen. Zajęczka, wprowadzono zakaz zatrzymywania.
285	Brak projektu SPPN dla tej okolicy, konieczność wyznaczenia miejsc postojowych.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Z uwagi na parametry techniczne ul. Dymińskiej proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postojów" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
286	Zaplanowana likwidacja większości miejsc parkingowych na ul. Wypiańskiego pod hasłem ułatwienia mieszkańcom znalezienia miejsca do parkowania jest realizacją zgoda innego celu. Twierdzi Państwo, że miejsca postojowe zajmowane są przez przyjezdnych, co w naszym wypadku nie jest prawdą. Wieczorem dziś na ulicy Wypiańskiego w odcinku między Al. Wojska Polskiego a Pl. Henkła, bez parkinów wydzielonych, stoi 136 samochodów, a po zmianie ma być tych miejsc 27. Na Pl. Henkła, gdzie dziś wieczorem stoi około 30 samochodów, zaplanowane są słupki i brak miejsc postojowych. Liczby mówią same za siebie. Celem jest redukcja ilości samochodów, a nie ułatwienie życia mieszkańcom. Ponadto są jeszcze inne kwestie. W projekcie zaplanowane jest miejsce parkingowe w świetle przejścia chodnikiem na drugą stronę ul. Wypiańskiego w stronę ul. Popieluszki (zaznaczone na mapie), uczęszczanego przez bardzo dużą liczbę przechodniów. Nie powinno być tam żadnego miejsca postojowego.	Projekt jest wprowadzany z wyraźnym pominięciem woli mieszkańców pod pretekstem ochrony naszych potrzeb. Nikt się mnie nie pytał o zdanie, a o konsultacjach społecznych do gotowego projektu (na który wydano także i moje pieniądze), a nie o planowanych zmianach dowiedziałam się przypadkiem (nie ma żadnej informacji na stronie Urzędu Dzielnicy, nie dostaliśmy ulotki). Sam projekt pomija moje potrzeby jako mieszkanki i posiadaczka auta, ponieważ wygląda na to, że liczba miejsc postojowych może być zredukowana o 60%, co w praktyce oznacza walkę o miejsca parkingowe wśród mieszkańców. JESTEM JAKO MIESZKANIEC I WYBORCA BARDZO MOCNO ROZCZAROWANA sposobem załatwiania tej sprawy i oczekuję poważnego traktowania mnie jako obywatela, z którego podatków realizacje Państwo takie projekty.	https://www.arcgis.com	Dot. uwag szczegółowych. W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegołęwskiego, ul. Wypiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych. Przejście wzdłuż Al. Wojska Polskiego przez ul. Wypiańskiego także zostanie udrożnione, miejsca postojowe wyznaczone tak by zachować możliwość swobodnego przejścia. Dot. uwag ogólnych: 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 – wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg.
287	Strefa jest potrzebna, bo teraz jest za dużo zaparkowanych samochodów a za mało wolnego miejsca. Tylko w święta cokolwiek widać Żoliborz, bo w dni robocze dzielnica wygląda jak zapelniony parking! Do tego bezpłatny. Rozumiem, że po wprowadzeniu opłat i wyznaczeniu mniejszej ilości dozwolonych miejsc do parkowania, samochodów będzie mniej. Dla miasta to zarobek, a dla mieszkańców większa kultura na ulicy. Popieram strefę platnego parkowania!		brak lokalizacji do	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. Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą platnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa platnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
288	ul. Krasieńskiego. Wprowadzenie zakazu parkowania na chodniku na odcinku od Mickiewicza do Drohickiej. Samochody parkujące na chodniku 4 kotłami nie zostawiają wymaganych 1,5 m szerokości. Nie ma możliwości parkowania tylko boznymi kotłami ani parkowania na jezdni		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Na wskazanym odcinku (tj. ul. Potocka odc. Mickiewicza - Drohicka) zaprojektowano zakaz zatrzymywania.

289	Zakaz parkowania, kiss and ride pod szkołą. Chodniki przed szkołą podstawową powinny być zabezpieczone przed parkowaniem samochodów w celu zwiększenia bezpieczeństwa dzieci idących do szkoły. Możliwe jest jednak zlokalizowanie obok wejścia do szkoły postojów Kiss and ride.	https://www.arcgis.com	Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Platnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętla autobusowa, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysiadanie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinie 17 nie zostaną preparkowane przed upływem godziny 7 rano dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dłuższego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inną charakterystykę niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż para osób odwożących dzieci. Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsługa dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.
290	Róg Sułkowskiego i Rybińskiego wymaga zabezpieczenia wyspą ze słupkami tak aby nie parkowały w tym miejscu auta.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona - skrzyżowanie Sułkowskiego i Rybińskiego zostanie zabezpieczone wyspą z prefabrykatów.
291	Ul. Rybińskiego - Obustronny zakaz parkowania wraz ze znakiem T-24. Obszar przed przedszkolem powinien być bezpieczny dla pieszych i nie dopuszczać parkowania na chodniku po stronie gdzie dzieci idą do przedszkola.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Na ul. Rybińskiego zostanie wprowadzony zakaz parkowania po obu stronach ulicy (bez tabliczki T-24), ponadto chodnik zostanie zabezpieczony.
292	Na odcinku od Kaniowskiej do al. Wojska Polskiego zakaz parkowania na chodniku. Dopuszczane miejsca postojowe jedynie na jezdni. Mierosławskiego jest ulicą doprowadzającą dzieci i rodziców do Szkoły podstawowej, Chodnik na tej ulicy powinny być wolne od samochodów tak aby nie stwarzały zagrożenia dla pieszych.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona, na ul. Zajęzcka przed przejściem dla pieszych zaprojektowano azyl z prefabrykatów.
293	Chodnik po stronie wschodniej powinien zostać poszerzony do 2 metrów szerokości. Obecnie chodnik ten ma mniej niż 100 cm szerokości. Natomiast szerokość jezdni pozwala na wybudowanie chodnika o wymiarach 2 metrów szerokości zgodnych z przepisami prawa.	https://www.arcgis.com	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.
294	Parkowanie jednostronne na jezdni. Ruch jednokierunkowy w stronę ul. Mierosławskiego. Kaniowska jest ulicą doprowadzającą do Szkoły podstawowej, Chodnik na tej ulicy powinny być wolne od samochodów tak aby nie stwarzały zagrożenia dla pieszych.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Na ul. Kaniowskiej wprowadzono jeden kierunek ruchu na odcinku od ul. Krasieńskiego do ul. Fortecznej. Zaprojektowano miejsca postojowe równoległe na jezdni.
295	Odcinek wschodni na przedłużeniu ul. Mierosławskiego. Zakaz parkowania na chodniku. Chodnik poszerzony do 2 m szerokości. Odcinek ten jest ulicą doprowadzającą do Szkoły podstawowej, Chodnik na tej ulicy powinny być wolne od samochodów tak aby nie stwarzały zagrożenia dla pieszych.	https://www.arcgis.com	Na wskazanym odcinku ul. Mierosławskiego zaprojektowano miejsca równoległe na jezdni. Projekt nie obejmuje zakresu przebudowy ulic, w tym poszerzenia chodników.
296	Odcinek od al. Wojska Polskiego do Biblioteki - Poszerzenie chodnika po stronie zachodniej do 2 metrów szerokości. Parkowanie po stronie wschodniej dozwolone jedynie na jezdni. Odcinek ten jest doprowadzeniem do a - biblioteki publicznej b - przedszkola c - przyszłego domu kultury. Wymaga to szerokich i bezpiecznych chodników wolnych od samochodów.	https://www.arcgis.com	Na wskazanym odcinku ul. Śmiałej zaprojektowano miejsca równoległe na jezdni. Projekt nie obejmuje zakresu przebudowy ulic, w tym poszerzenia chodników.
297	Wycół na bibliotekę - przejście dla pieszych po stronie zachodniej wymaga zabezpieczenia wyspą typu konsul ze słupkami. Odcinek ten jest doprowadzeniem do a - biblioteki publicznej b - przedszkola c - przyszłego domu kultury. Wymaga to szerokich i bezpiecznych chodników wolnych od samochodów oraz bezpiecznych przejść dla pieszych.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona - zabezpieczono przejście dla pieszych przed nieprawidłowym parkowaniem na ul. Śmiałej poprzez zaprojektowanie wyspy z prefabrykowanymi elementami wraz ze słupkami U-12c.
298	Zabezpieczenie przejścia dla pieszych w kierunku biblioteki pod Szwami słupkami oraz azylem wypowym typu konsul ze słupkami. Fragment ten jest częścią zastawiony przez samochody, a jest to teren zarówno dojeżdża do przedszkola na śmiałej, szkoły podstawowej przy al. Wojska Polskiego oraz do biblioteki.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona.
299	Parkowanie skośne w jednym rzędzie samochodów. Wprowadzenie zieleni w formie drzew i kwietników między schodami budynku Zajęzcka 8 a parkującymi skośnie autami. Obszar wymaga rewitalizacji i usunięcia aut parkujących na całym skwerze pod budynkiem Zajęzcka 8 łącznie ze schodami. Konieczne też jest wprowadzenie zieleni wysokiej pomiędzy parkingiem a chodnikiem pod budynkiem.	https://www.arcgis.com	Wprowadzenie jednego rzędu dla postojów pojazdów jest rozwiązaniem nieefektywnym. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wzrost 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.
300	Po stronie północnej na odcinku od Mickiewicza do Śmiałej należy ustawić słupki. Brak słupków oznacza ciągłe problemy z kierowcami parkującymi łamiąc prawo i zagradzając chodnik.	https://www.arcgis.com	Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrozdzenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp.
301	Likwidacja parkowania z chodnika po stronie północnej naprzeciwko pawilonu handlowego. Odcinek chodnika zastawiony przez samochody co powoduje brak przejścia dla pieszych.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona - na projekcie wprowadzono zakaz zatrzymywania.
302	Naniesienie strefy na istniejące miejsca parkingowe pod wiaduktem. Najbliższe miejsca parkingowe przy stacji Warszawa Gdańska. Punkt dla osób przesiadających się z samochodów do stacji PKP i metra.	https://www.arcgis.com	Ulica Indrzejczyka zostanie włączona do SPPN.
303	Ulica jednokierunkowa w kierunku pl. Henkła Parkowanie jednostronne na jezdni. Rejon ten jest szczególnie mocno obciążony przez parkowanie niezgodnie z przepisami. Przy czym ul. Wyspiańskiego jest trasą doprowadzającą do jednego z dwóch przedszkoli oraz domu opieki nad seniorami. Konieczne jest więc zwiększenie bezpieczeństwa i zapewnienie przejścia na chodnikach.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Wprowadzono jeden kierunek ruchu od Pl. Henkła do ul. Wyspiańskiego.
304	Prośba o wyznaczenie miejsc dla dostawców dla wszystkich okolicznych lokali usługowo - handlowych	https://www.arcgis.com	W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.

305	Wyznaczenie równoległych miejsc postojowych dla mieszkańców, likwidacja znaku drogowego "torado" Plac Henkla to pierwsza przestrzeń postojowa dla wielu mieszkańców okolicznych budynków. W ramach znalezienia odpowiedniego kompromisu pomiędzy pieszymi a kierowcami należy znaleźć taką formułę parkowania aby zapewnić pieszym możliwość przejścia chodnikiem o szerokości minimum 2m. Rejon ten jest szczególnie mocno obsadzony przez parkowanie niezgodnie z przepisami. Przy czym ul. Wyspiańskiego jest trasą doprowadzającą do jednego z dwóch przedszkoli oraz domu opieki nad seniorami. Konieczne jest więc zwiększenie bezpieczeństwa i zapewnienie przejścia na chodnikach.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Wprowadzono jeden kierunek ruchu na ul. Wyspiańskiego a także przekształcono Pl. Henkla na skrzyżowania równorzędne. Wyeliminowano parkowanie na Pl. Henkla z chodników.
306	Odcinek zachodni od Pół Gójawickiej przy Krasieńskiego - wprowadzenie parkowania na jezdni na całej długości ulicy. Zakaz parkowania na chodniku. Fragment ten bezpośrednio sąsiaduje ze zbieżeniem, a chodnik przed powinien być zabezpieczony przed dzikim parkowaniem.	https://www.arcgis.com	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. Ewentualne zmiany zostaną wprowadzone w ramach osobnego opracowania, niekoniecznie w tym samym terminie co wdrożenie SPPN.
307	Zamiana drogi na jednokierunkową celem zachowania obecnych miejsc postojowych i zapewnienia chodników o szerokości 2 m.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Wprowadzono jeden kierunek ruchu od pl. Henkla do ul. Wyspiańskiego.
308	Odcinek Suzina od Krasieńskiego do Próchnika - Parkowanie na jezdni strefa mieszkańców. Zakaz parkowania na chodnikach. Ruch jednokierunkowy. Chodniki na Suzina stanowią drogę doprowadzającą do przedszkola oraz wkrótce do centrum filmowego w kinie Łęca. Konieczne jest zapewnienie bezpieczeństwa pieszym i odpowiedniej szerokości chodników.	https://www.arcgis.com	Uwaga wprowadzona częściowo. Zaprojektowano postój po wschodniej stronie na odc. Próchnika- Krasieńskiego, proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem, pozostawiając wolną przestrzeń chodnika dla pieszych. Nie wprowadzono jednego kierunku ruchu.
309	Odcinek Suzina od Sierpeckiej do Kina Łęca - zakaz parkowania na chodniku po stronie wschodniej oraz zabezpieczenie chodników słupkami. Chodniki na Suzina stanowią drogę doprowadzającą do przedszkola oraz wkrótce do centrum filmowego w kinie Łęca. Konieczne jest zapewnienie bezpieczeństwa pieszym i odpowiedniej szerokości chodników.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona - zaprojektowano słupki blokujące na chodniku pomiędzy budynkiem teatru a przedszkolem.
310	Odcinek od Rydygiera do Duchnickiej - ruch jednokierunkowy w stronę Duchnickiej. Parkowanie strefa mieszkańców po wschodniej stronie ulicy.	https://www.arcgis.com	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Przasnyskiej jest dużą zmianą w odniesieniu do stanu istniejącego, taka zmiana musi być poparta badaniami/obserwacjami natężenia ruchu, oraz analizą w którą stronę należy skierować ruch - w obecnej ocenie projektanta rozwiązanie takie jest nieefektywne.
311	Brak wyznaczonego przejścia dla pieszych oraz zatoki autobusowej na odcinku od wiaduktu do Małysiaków.	https://www.arcgis.com	Zatoka autobusowa w ul. L. Rydygiera zostanie zachowana dla przystanku „Pl. Grunwaldzki 13”. Uzupełniono inwentaryzację o brakujące przejście dla pieszych.
312	Brak drogi dla rowerów na odcinku Powązkowskiej między trasą Armii Krajowej a Krasieńskiego.	https://www.arcgis.com	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.
313	Brak wydzielone trasy dla rowerów wzdłuż ul. Krasieńskiego od Powązkowskiej do Popieluski.	https://www.arcgis.com	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.
314	Na odcinku ul. Powązkowskiej, pomiędzy skrzyżowaniem z Krasieńskiego a trasą AK brakuje ścieżki rowerowej. Utrudnia to komunikację rowerową, która powinna stać się alternatywą dla ruchu samochodowego w naszej dzielnicy. Co więcej - rowerzyści jeżdżą pomiędzy pieszymi po wąskim chodniku, co nie sprzyja bezpieczeństwu obu tych grup.	https://www.arcgis.com	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.
315	Przy ulicy Jasnodworskiej od strony Elbląskiej brak jest wyznaczonych miejsc do parkowania. W rezultacie auta parkują po obu stronach jezdni ograniczając możliwość poruszania się pieszych po chodnikach, jednocześnie również znacznie zawężając ulicę Jasnodworską. Nie ma możliwości minięcia się 2 aut jadących w przeciwnych kierunkach. Wielokrotnie dochodziło tu wręcz do rękoczynów (naprawdę!) kiedy kierowcy jadący w przeciwnych kierunkach próbowali wymusić na sobie ustąpienie miejsca do przejazdu. Samochody parkują tutaj wszędzie - nawet na skrzyżowaniach, zatem przejazd ul. Jasnodworską w godzinach popołudniowych jest wręcz niemożliwy. Ok. 2 lat temu był nawet projekt w budżecie obywatelskim dot ucywilizowania tej sytuacji, niestety nie wiele mu zabrakło i nie przeszedł...	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona. Wzdłuż ul. Jasnodworskiej zaprojektowano ogólnodostępne miejsca postojowe za pomocą oznakowania pionowego i poziomego, tak by zachować min. 2 m chodnik dla pieszych.
316	Po dwóch stronach placu przy ul. Wyspiańskiego znajduje się przeszło 200 mieszkań. Obecnie w godzinach wieczornych brak jest możliwości zaparkowania samochodu. Ja sam osobiście parkuję często w al. Wojska Polskiego bo dopiero tam znajduje wolne miejsce. Drastyczne ograniczenie miejsc w tym rejonie doprowadzi do istotnego pogorszenia sytuacji i popsuć komfortu życia mieszkańców. Można przecież zagospodarować środek placu, przynajmniej częściowo na parking.	https://www.arcgis.com	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, kosztowych, zmian w geometrii dróg. W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkla jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.
317	Ul. Mickiewicza na odcinku pl. Wilsona- ul. Zajczka ma dwa pasy i moim zdaniem warto jeden (po każdej stronie) wykorzystać na miejsca postojowe, tak jak ma to miejsce już na odcinku pl. Wilsona- ul. Potocka. W dodatku pomoże to w uspokojeniu ruchu. Ewentualnie można też pomyśleć jeszcze o urządzeniu DDR na tym likwidowanym pasie, gdyż bardzo brakuje spójnego połączenia rowerowego pomiędzy placem Wilsona a wiaduktem nad dw. Gdańskim.	https://www.arcgis.com	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. Ewentualne zmiany zostaną wprowadzone w ramach osobnego opracowania, niekoniecznie w tym samym terminie co wdrożenie SPPN. Dot. uwagi ogólnej: 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.
318	W tym miejscu zaplanowane jest miejsce dla niepełnosprawnych znajdujące się tuż pod wlotem dwóch lokali usługowych. Jako strona planująca prowadzić w obu lokalach prężną działalność i dodatkowo mieć możliwość skorzystania z zapisów MPZP dla tej strefy (tj. § 7 art. 2 pkt 2 poza nieprzekraczalną linię zabudowy pokrywającą się z liniami rozgraniczającymi mogą wykrócić elementy wystaw lokali usługowych (nie więcej niż na 1 m od ściany budynku.) zwracam się z prośbą o przesunięcie miejsca postojowego w inne miejsce. Zabezpieczenia i koncentracja ruchu w tym miejscu z uwagi na prowadzoną działalność, planowane elementy wystawy jak również zawężenie w wyniku wykreślenia na chodniku miejsca postojowego dla niepełnosprawnych może zaburzać swobodny bieg ruchu pieszego w tym miejscu.	https://www.arcgis.com	Koperta postojowa dla osób niepełnosprawnych została przeniesiona na drugą stronę ul. Mierosławskiego, zaś w jej miejsce zaprojektowano ogólnodostępny postój na jezdni.
319	Z uwagi na usunięcie parkingu przed WKU i uwolnienie tego obszaru z nieprawidłowo zaparkowanych samochodów zwracam się z prośbą o przywrócenie historycznego i naturalnego wyglądu ulicy w tym miejscu. Zmiana ta polegałaby na usunięciu koski bauma między chodnikiem a budynkiem WKU i uzupełnieniu jej pasem zieleni. Dodatkowo z uwagi na obecne w okolicy usługi/biura/WKU korzystne byłoby umieszczenie w tym miejscu miejsca postojowego na rowery.	https://www.arcgis.com	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.

320	Czy ilość obecnie dostępnych miejsc po obu stronach ulicy na wysokości budynków od Zajęczka 21 do 23 zostanie zachowana? Bo na planie wygląda to tak, jakby obecnie istniejące miejsca podwójne między drzewami miały zostać zastąpione pojedynczymi, co bardzo ograniczyłoby ilość miejsc na odcinku, gdzie wieczorem nawet w weekend ciężko jest zaparkować. Z planów wynika, że również przestrzeń na ulicy Boguckiego na wysokości Administracji osiedla Żoliborz II nie została zaplanowana, jako parking, a obecnie parkuje tam ukośnie wiele aut (wieczorem, a nie tylko w ciągu dnia, co świadczy o tym, że są to raczej samochody mieszkańców). Gdzie staną, gdy te miejsca znikną?	https://www.arcgis.com	Na wskazanym odcinku ul. Zajęczka nie przewiduje się zmian w sposobie postoju (w tym liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych). Na wskazanym odcinku ul. Boguckiego proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
321	Popieram wprowadzenie SPPN na obszarze całej dzielnicy. Wnioskuję o wytyczenie dodatkowych miejsc do parkowania kosztem zwężenia pasów ruchu do 3 m dla klasy dróg powiatowych Z dla przekroju 1x1 na Krasieńskiego (strona pół-wschodnia od Broniewskiego do kosiola), Broniewskiego (strona północna od PL_Gruwaldzkiego do trasy AK, na drodze serwisowej wzdłuż Broniewskiego od Ebląskiej do Paribas po obu stronach, Słowackiego po stronie południowej od Popieluszki do Pl.Wilona, Mickiewicza po obu stronach od Gen. Zajęczka do Pl.Wilona, Powązkowska (strona półk. od Pl.Niemna do Trasy AK), Przasnyska (strona półk. od Krasieńskiego do przystanku PKP, strona północna od Krasieńskiego do Ebląskiej - poza miejscami do parkowania ukosnego). Wnioskuję dodatkowo o wprowadzenie płatnego parkowania w soboty 9-15. Powyższe ma zapewnić nam mieszkańcom poprawę jakości życia przez poprawę bezpieczeństwa, przy dostępnych nowych miejscach do parkowania i spadek smogu z ruchu tranzytowego aut.	brak lokalizacji do	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. Ewentualne zmiany zostaną wprowadzone w ramach osobnego opracowania, niekoniecznie w tym samym terminie co wdrożenie SPPN. Wprowadzenie opłaty za postój w soboty jest możliwe tylko w ramach śródmiejskiej strefy płatnego parkowania. Decyzja o jej wprowadzeniu należy do Rady m.st. Warszawy i musi być oparta na analizach wskazujących uzasadnienie dla poboru opłat w sobotę na danym obszarze. Jest to zadanie niezależne od objęcia Żoliborza strefą płatnego parkowania w dni powszednie.
322	Na odcinku ulicy Mirosławskiego pomiędzy ulicą Felńskiego a Mickiewicza mającym długość około 200 metrów znajduje się aż 9 znaków pionowych dotyczących parkowania. Czy istnieje możliwość innego rozwiązania oznaczenia lub ograniczenia ilości znaków?	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona, zredukowano liczbę oznakowania na wskazanym odcinku ul. Mirosławskiego.
323	Z uwagi na małą liczbę miejsc postojowych na ulicy Mirosławskiego na odcinku pomiędzy ulicą Felńskiego a Mickiewicza zgłaszam propozycję wyznaczenia na tym odcinku miejsc postojowych tylko dla mieszkańców.	https://www.arcgis.com	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.
324	Usunięcie samochodów z chodników, wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, wprowadzenie parkowania po jednej stronie na jezdni. Obecnie kompletnie nie da się przejechać.	https://www.arcgis.com	Na całym ciągu ul. Dziennikarskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu oraz strefę "zakazu postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
325	proszę o zakaz parkowania pod szkołą (ew. miejsca tylko "kiss&ride") - ze względu na bezpieczeństwo dzieci	https://www.arcgis.com	Wyeliminowano postój z chodnika – całkowity zakaz postoju na ulicy to w ocenie zespołu projektowego rozwiązanie nieefektywne. Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestraszzonego. Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinie 17 nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny 7 rano dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyficzną pracę szkoły, w środku dnia w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inną charakterystykę niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzburzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsłużenie dojazdu wszystkich chętnych samochodom nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.
326	W pobliżu skrzyżowań proszę o zabezpieczenie miejsca nie tylko na chodniku (słupki) ale także na jezdni (wysepki, stojaki rowerowe, COKOLWIEK) - obecnie nagminnie jest parkowanie samochodami wręcz wystającymi na skrzyżowania ("na chwilę", "do sklepu"). Kompletny dramat przy wąskich uliczkach.	brak lokalizacji do	Uwaga została uwzględniona. Projekt przewiduje wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń w formie azylu prefabrykowanych w obrębie przejść dla pieszych i skrzyżowań.
327	Usunięcie miejsc parkingowych spod kina Tęcza oraz budynku kolumni - brak miejsca do przejścia.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona częściowo. W projekcie wyeliminowano parkowanie na chodniku na odcinku od skrzyżowania z ul. Sierpecką do budynku teatru. Całkowite wyeliminowanie parkowania po stronie wschodniej ul. Sułzina jest rozwiązaniem nieefektywnym – projekt zakłada bowiem wprowadzenie rozwiązań pozostawiających przestrzeń dla pieszych o szerokości min. 1,5m (tj. zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem).
328	Proszę o rozplytowanie i nasadzenie zieleni na rou Krasieńskiego i karpiańskiego. Obecnie notorycznie parkują tam na skrzyżowaniu (chodnik pod pizzerią) samochody utrudniając przejście i zasłaniając skrzyżowanie.	https://www.arcgis.com	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.
329	Wnoszę o rozplytowanie chodnika, nasadzenie zieleni oraz ustawienie ławek na Krasieńskiego na odcinku pl. Wilona-Dziennikarska (i dalej w stronę Wiałostrady) - chodzi o przestrzeń między misami drzew, obecnie zastawiona samochodami. Chodzi tam wielu starszych ludzi, jest to długi odcinek chodnika. Mogłby zostać pięknie urządzony i dać odpocząć wielu starszym ludziom mieszkającym tutaj.	https://www.arcgis.com	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.

330	Chciałbym wyrazić swoje zdziwienie planowaną likwidacją miejsc dla osób z niepełnosprawnością przy Kochowskiego 4 pod Przychodnią Specjalistyczną dla Dzieci i Młodzieży. Zgadza się, że ich obecne wyznaczenie jest mocno niefortunne ale powalczylbym o otrzymanie przynajmniej jednej z nich bliżej placówki. Tak ja miejsca dla karetek ociecalo. Oczywiście zdaje sobie sprawę, że np. trzeba by je odsunąć do skrzyżowania. Chodziłem i nadal chodzę ze swoimi dziećmi do wspomnianej Przychodni jeśli tylko zaszła potrzeba i widziałem tutaj naprawdę ciężkie przypadki dzieci odwożonych tutaj na wizytę - pomagałem także kilka razy takim osobom, które miały uprawnienia do postępu na kopercie i mogły z niej skorzystać. Dla nich brak możliwości postępu pod placówką i konieczność przejścia kawałek może być uciążliwym	https://www.arcgis.com	Wymyśli kopert dla osób niepełnosprawnych muszą spełniać wymogi dotyczące ich minimalnych wymiarów. Te w stanie istniejącej na ul. Kochowskiego nie spełniały przywołanych norm. Likwidowane miejsca zostały zaprojektowane w nowej lokalizacji na ul. Niegolewskiego.	
331	Jako mieszkaniec ulicy Bieniewickiej, a wcześniej Krasieńskiego, choć wyrazić ogromne poparcie dla projektu Strefy Płatnego Parkowania na Żoliborzu. Parkujące samochody wprowadzają ogromny chaos przestrzenny, powodują zagrożenie i niszczą trawniki i chodniki w okolicy. Częściowe zdjęcie samochodów z chodników jest krokiem w dobrą stronę, ale w pełni satysfakcjonujące będzie przeznaczenie całych chodników dla pieszych.	brak_lokalizacji.do	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.	
332	Ze względu na bliskość lokali usługowych oraz planowane zagospodarowanie przestrzeni przed nimi spowoduje zawozenie chodnika na tym obszarze. Z tego względu wnioskuję o przeniesienie miejsca parkingowego dla niepełnosprawnych w inne miejsce.	https://www.arcgis.com	Koperta postojowa dla osób niepełnosprawnych została przeniesiona na drugą stronę ul. Mierosławskiego, zaś w jej miejsce zaprojektowano ogólnodostępny postój na jezdni.	
333	Teren przed WKU. Wnioskuję o likwidację parkingu, rozpytywanie oraz wprowadzenie nowe zieleni w tym miejscu. Ze względu na odległość od skrzyżowania oraz przejazd przez ciąg pieszy nie jest możliwe zorganizowanie w tym miejscu parkingu.	https://www.arcgis.com	Zastrzeżone miejsca zostały zlikwidowane, ponadto wyznaczono miejsca dla osób niepełnosprawnych.	
334	Ulica Mierosławskiego na odcinku pomiędzy Felńskiego i Pogonowskiego. Planowane jest 7 znaków pionowych na odległości ok 78 metrów. Czy istnieje możliwość zmniejszenia ilości znaków i postawienia ich wyłącznie na początku skrzyżowania.	https://www.arcgis.com	Na wskazanym odcinku ul. Mierosławskiego (Felńskiego - Mickiewicza) zredukowano liczbę projektowanych znaków pionowych.	
335	Na chodniku wzdłuż ulicy Krajewskiego pomiędzy posesjami 2 i 2a obowiązuje zakaz parkowania, o czym informuje znak B-36 znajdujący się przed wjazdem na podwórko między podanymi adresami (jadąc w stronę ul. Zajęczka). Pomimo to samochody zaparkowane są tam codziennie, również wzdłuż całego budynku Krajewskiego 2. Plan SPPN słusznie nie przewiduje wyznaczenia tam miejsc do parkowania. Auta tam parkujące codziennie ograniczają tam widoczność powodując zagrożenie dla pieszych i samochodów mieszkańców wjeżdżających się do domu. Miejsce to wymaga powtórzenia znaku B-36, postawienia donic lub słupków, ponieważ Straż Miejska od lat nie jest w stanie wyegzekwować od kierowców parkujących tam auta przestrzegania zakazu. Miejsce to jest bardzo niebezpieczne, auta zasłaniają całą widoczność na łuku, zmuszając pieszych do wychodzenia spodzień aut na jezdnię.	https://www.arcgis.com	Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrozdzenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp.	
336	Ze względu na wąskie chodniki na ul. Mierosławskiego od Felńskiego do Mickiewicza średnia szerokość ok 2m proponuje ewentualnie umiejscowienie parkometru na skrzyżowaniu Pogonowskiego oraz Mierosławskiego - nas środku ulicy Mierosławskiego na tym odcinku.	https://www.arcgis.com	Uwzględniono. W projekcie organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na Żoliborzu, lokalizacja parkometru, na ul. Mierosławskiego została zaproponowana na zieleńcu, przy chodniku, w obszarze skrzyżowania z ul. Pogonowskiego.	
337	Podwórko pomiędzy posesjami Krajewskiego 2 i Krajewskiego 2a, przy wjeździe na które aktualnie znajduje się znak zakaz wjazdu B-2, opatrzonej dodatkową tabliczką "nie dotyczy mieszkańców i służb" wymaga stałego oznaczenia jako strefa dostępna wyłącznie dla mieszkańców, posiadających identyfikator, w celu uniknięcia parkowania w tym miejscu aut przez kierowców uciekających ze strefy płatnego parkowania.	https://www.arcgis.com	Wskazany teren znajduje się poza drogą publiczną, Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.	
338	Propozycja włączenia ulicy Mierosławskiego (odcinek od Felńskiego do Mickiewicza) do strefy tylko dla mieszkańców - znak B35 argumentując zmniejszona ilość miejsc na tym odcinku które wprowadza mpzp	https://www.arcgis.com	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 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 postój" z	
339	Planowane miejsce możliwe parkowania zgodnego z przepisami, w których nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych (przezywana fioletowa linia) nie uwzględnia latarni pomiędzy wjazdem do posesji 15 i 15A. Planowane postawienie znaku B-35 przy między latarnią a bramą posesji 15A spowoduje duże utrudnienia związane z wjazdem i wyjazdem na posesję. Odcinek między latarnią a planowanym znakiem ma 3,5 metra długości. Zasadne wydaje nam się i wnioskujemy o postawienie owego znaku na wysokości latarni, ponieważ na tym odcinku nie ma możliwości zaparkowania samochodu bez zasłonięcia światła wjazdu na posesję. Problem ten został również poruszony podczas telefonicznych konsultacji odpowiedniej strefy. Prosimy o pismenne stanowisko w tej sprawie.	https://www.arcgis.com	Uwzględniono.	
340	Czy w związku ze zgłaszanym deficytem miejsc parkingowych na osiedlu Marymont-Połok można rozważyć stworzenie większej ich ilości wzdłuż ulicy Twardowskiego nawet kosztem niewielkiego pasa zieleni od strony wału?	https://www.arcgis.com	Teren wzdłuż ul. Twardowskiego nie podlega miastu - jego zarządcą jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.	
341	Biorąc pod uwagę specyfikę ulicy Kochowskiego, przy której znajduje się specjalistyczna przychodnia dla dzieci i młodzieży, proponuję: - słupki przy dojściu do przychodni, dzięki czemu opiekunowie z dziećmi w wózkach będą mogli bez przeszkód dotrzeć na miejsce. - pozostawienie 1-2 miejsc dla osób z niepełnosprawnościami (lub przeniesienie ich w niedaleką okolicę przychodni)	Utratę wielu miejsc parkingowych mogłoby zrównoważyć przemianowanie ulicy Niegolewskiego na jednokierunkową (w kierunku pl. Henkiki). W konsekwencji warto rozważyć zmianę kierunku ruchu na ulicy Kossaka, czyniąc ją jednokierunkową na odcinku od ul. Krasieńskiego do Podstarostich oraz dwukierunkową na odcinku Podstarostich do Niegolewskiego.	https://www.arcgis.com	Ad 1. Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrozdzenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. Ad 2. Jedno miejsce dla niepełnosprawnych zostanie przeniesione, przeanalizujemy możliwość pozostawienia drugiego. Ad 3. Projekt zakłada wprowadzenie jednego kierunku ruchu w ul. Niegolewskiego oraz odwrócenie ruchu w ciągu ul. Kochowskiego. Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
342	Jestem zdecydowany na wprowadzenie strefy płatnego parkowania. Obecna sytuacja parkingowa jest trudna głównie ze względu na dużą liczbę przyjeżdżających w celu przesiadki, spacerów, czy do firm znajdujących się na Żoliborzu. Wprowadzenie płatnego parkowania pozwoli uczyliwizować moje otoczenie, w szczególności na ulicy Krasieńskiego (pomiędzy Popieluski a pl. Wilskona), poprawić bezpieczeństwo moje i moich bliskich, zwłaszcza w okolicy skrzyżowań.	https://www.arcgis.com	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.	
343	Jestem przeciwna wprowadzenia SPPN na Żoliborzu	brak_lokalizacji.do	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.	
344	Po chodnikach nie da się chodzić bo samochody zabierają całą przestrzeń. Dalekiego poważniejszą praktyką jest chodzenie tam środkami jezdni. Dobrze by było i to uprzywilejować poprzez wyznaczenie miejsc postojowych wyłącznie po jednej stronie ulicy. Należy też zwrócić uwagę na mieszkające w okolicy osoby niewidome które nie mogą swobodnie przejść po chodniku, oraz ogromną większość osób starszych (głównie ulica Sulkowskiego, Gomółki etc) które boją się wybierać środki jezdni.	https://www.arcgis.com	Na całym ciągu ul. Dziennikarskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu oraz strefę "zakazu postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.	

345		Jestem przeciwna	brak lokalizacji do	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.
346		Jestem przeciwny wprowadzeniu SPPN na ŻOLIBORZU.	brak lokalizacji do	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.
347	Naroznik ulicy Dziennikarskiej/Kraśnińskiego od strony kosmetyczki. Miejsce to jest zawsze zastawione przez nielegalnie zaparkowane duże samochody. Idąc od sklepu w dół ul. Dziennikarskiej nie ma możliwości przejścia. Trzeba iść środkiem jezdni a to bardzo niebezpieczne bo z zaa zakreću wyjeżdżające samochody(kierowcy) nic nie widzą.Miejsce trzeba osłupkować, postawić na nim ze 3 stojaki rowerowe i urządzić pas zieleni rozdzielającej z nasadzeniem niskich krzewów. Za to zaraz obok na ul.Kraśnińskiego po stronie Parku Żeromskiego jest dużo miejsc postojowych.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono, słupki blokujące zostaną uzupełnione.
348	Naroznik ulicy Dziennikarskiej/Kraśnińskiego od strony Carrefour. Konieczność zapewnienia miejsca postojowego tymczasowego dla dostaw do sklepu, który pozwoli na swobodne poruszanie się pieszym.		https://www.arcgis.com	W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
349	Wprowadzenie zakazu parkowania na chodniku na odcinku od Mickiewicza do Drohickiej		https://www.arcgis.com	Uwzględniono - zaprojektowano znak "zakaz zatrzymywania się" w rejonie ul. Mickiewicza.
350	Zakaz parkowania, kiss and ride pod szkołą		https://www.arcgis.com	Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obszarze Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkinki K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych wężach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinie 17 nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny 7 rano dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby nieproporcjonalnie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inną charakterystykę niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsługa dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.
351	Pomyśl stref płatnego parkowania utrudni nam dojazd do domu, żeby dotrzeć na ulicę Kaniowską w pobliżu Ulicy Kraśnińskiego trzeba będzie objeżdżać Plac Słoneczny mimo że od Kraśnińskiego jest kilka metrów. Ponadto będzie większy ruch i życie mieszkańców w tamtych okolicach też będzie utrudnione.	Na Żoliborzu nie zauważyłam problemu z parkowaniem, wydaje mi się że takie strefy nie są tu potrzebne. Mieszkańcy i goście którzy ich odwiedzają będą mieli tylko dodatkowy problem, poza tym parkometry wizualnie nie dodadzą uroku temu miejscu.	https://www.arcgis.com	Ad 1. Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na ul. Kaniowskiej byłoby rozwiązaniem nieefektywnym. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego umożliwi na ul. Kaniowskiej wyznaczenie miejsc postojowych, co w przypadku pozostawienia obecnej organizacji ruchu byłoby niemożliwe. Ad 2. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie.
352	Róg Sulkowskiego i Rybińskiego wymaga zabezpieczenia wyspą ze słupkami.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono - zaprojektowana została wyspa z prefabrykatów.
353	obustronny zakaz parkowania wraz ze znakiem T-24		https://www.arcgis.com	Dodanie znaku T-24 do zakazu parkowania może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji, na podstawie decyzji organu zarządzającego ruchem.
354	Dodanie znaku T-24 do parkowania na przeciwko zatok parkingowych		https://www.arcgis.com	Dodanie znaku T-24 do zakazu parkowania może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji, na podstawie decyzji organu zarządzającego ruchem.
355	Dodanie znaku T-24 do zakazu parkowania		https://www.arcgis.com	Dodanie znaku T-24 do zakazu parkowania może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji, na podstawie decyzji organu zarządzającego ruchem.
356		Jestem przeciw wprowadzeniu strefy SPPN na Żoliborzu. Projekt nie jest przystosowany do realiów życia mieszkańców zwłaszcza na starym Żoliborzu.	brak lokalizacji do	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.
357	Tucholska od Karpńskiego do Dziennikarskiej. Dodanie znaku T-24 do zakazu parkowania		https://www.arcgis.com	Dodanie znaku T-24 do zakazu parkowania może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji, na podstawie decyzji organu zarządzającego ruchem.
358	Na odcinku od Kaniowskiej do al. Wojska Polskiego zakaz parkowania na chodniku. Dopuszczone miejsca postojowe jedynie na jezdni.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono - projekt docelowo zakłada parkowanie tylko na jezdni.
359	Na Kochowskiego proponuję: - słupki przy dojeździe do przychodni, dzięki czemu opiekunowie z dziećmi w wózkach będą mogli bez przeszkód dotrzeć na miejsce; - słupki w miejscach gdzie nie można parkować. - pozostawienie 1-2 miejsc dla osób z niepełnosprawnościami (lub przeniesienie ich w niedaleką okolicę przychodni) Ustał wiele miejsc parkingowych mogłoby zrównoważyć przemianowanie ulicy Niegolewskiego na jednokierunkową (w kierunku pl. Henkła). W konsekwencji warto rozważyć zmianę kierunku ruchu na ulicy Podstarościch, czyniac ją jednokierunkową w kierunku Niegolewskiego. Bo inaczej dojazd do Podstarościch będzie bardzo utrudniony.		https://www.arcgis.com	Wymiary kopert dla osób niepełnosprawnych muszą spełniać wymogi dotyczące ich minimalnych wymiarów. Te w stanie istniejącym na ul. Kochowskiego nie spełniały przywołanych norm. Likwidowane miejsca zostały zaprojektowane w nowej lokalizacji na ul. Niegolewskiego. W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wypiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.
360	Na ulicy Czarnieckiego wprowadzić ruch jednokierunkowy i przywrócić parkowanie po obu stronach.	Projekt został oparty na błędnych danych wyjściowych ponieważ badania wykorzystania miejsc postojowych wykonano w czasie wakacji. Należy zwiększyć ilość miejsc postojowych na ile to możliwe, nie zmniejszać. Miejsca płatne oraz przeznaczone dla mieszkańców rozplanować równomiernie w całej strefie aby były jednakowo dostępne dla mieszkańców i przyjezdnych całej strefy. Wprowadzić ruch jednokierunkowy w całej strefie 2.	https://www.arcgis.com	Ulica Czarnieckiego pełni dość istotną rolę w sieci drogowej okolicy. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej jej długości mogłoby wpłynąć negatywnie na obsługę posesji zlokalizowanych w rejonie, ulica zostanie poddana obserwacji.

361	Parkowanie jednostronne na jezdni. Ruch jednokierunkowy w stronę ul. Mierosławskiego.		https://www.arcgis.com	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
362	Chciałbym podziękować za zaproponowane zmiany na ulicy Felińskiego przy skrzyżowaniu z Krasiańskiego od strony Mickiewicza 27. Zakładając one likwidację jednego z najbardziej wstydlivych punktów Zolborza Z projektu wyłania się wizja zabezpieczenia przed zastawianiem dwóch kopert dla osób z niepełnosprawnością. Są one regularnie zastawiane od strony jezdni, co utrudnia korzystanie z tych miejsc lub blokuje uprawione osoby. Oczywiście, można prosić o interwencję służby, ale aby miała ona konkretny wymiar zmusza osobę, która chce skorzystać z miejsca lub z niego wyjechać do upokarzającego czekania na miejscu zgłoszenia. Podczas jazdy w pobliżu kościoła czy weekendów to jest niestety standard. W ramach interwencji dziennikarskiej sprawa była opisywana chociażby przez portal Niepełnosprawni.pl Fundacji INTEGRACJA: http://www.niepelnosprawni.pl/edycja/807546 Dostarczałem do tej publikacji materiały. Z tego, co widzę, jest ograniczone parkowanie przy przejściu, co również poprawia bezpieczeństwo. Jedna koperta znajduje się jednak częściowo na jezdni oraz pojawi się zakaz zatrzymywania a druga zostanie przeniesiona na drugą stronę ulicy. Jednocześnie bardzo prosilibym o wdrożenie zmian przewidzianych w tym miejscu na start wdrożenia SPPN i nie odkładanie ich na kolejny etap. Tak aby nie wymagało to nie kolejnych interwencji. Ufam, że jest to możliwe		https://www.arcgis.com	Wszystkie zmiany w ramach wdrożenia SPPN będą wprowadzone równolegle na terenie całej dzielnicy.
363	Odcinek wschodni na przedłużeniu ul. Mierosławskiego. Zakaz parkowania na chodniku. Chodnik poszerzony do 2 m szerokości.		https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona.
364		Uważam SPP za niepotrzebne.	brak lokalizacji do	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.
365			brak lokalizacji do	Brak uwag.
366	Uwagi do projektu strefy płatnego parkowania. Sugerujemy przydzielenie konkretnych miejsc parkingowych do poszczególnych adresów. Na chodniku przy ulicy Sułkowskiego na odcinku między Dziennikarska a Książna, na stronie zaplanowanych miejsc parkingowych (adresy parzyste), znajdując się latarnie przez co chodnik jest wąszy. Na tym odcinku miejsca parkingowe powinny być wyznaczone po drugiej stronie (adresy nieparzyste). Dodatkowo na tym odcinku zlokalizowany jest budynek wielorodzinny Sułkowskiego 12/14 (kilkanaście mieszkań) oraz usługi (w tym szkoła nauki jazdy) więc zaproponowane 12 miejsc postojowych nie zabezpieczy potrzeb parkingowych mieszkańców. Dodatkowo ruch wokół Skweru „Zniwiarza” powinien być zorganizowany jednokierunkowo, działać jak rondo, wówczas na jednokierunkowej ulicy Książna zmieszczą się dodatkowe miejsca parkingowe.		https://www.arcgis.com	Z uwagi na dość dużą liczbę wjazdów na teren posesji po przeciwnej stronie ul. Sułkowskiego liczba miejsc postojowych zostałaby znacząco ograniczona. Przy ul. Sułkowskiego wyznaczono maksymalną zgodną z przepisami liczbę miejsc postojowych. Uwaga odnośnie jednego kierunku ruchu na ul. Książna została uwzględniona.
367	Proszę o rozważenie likwidacji miejsc postojowych w zaznaczonej lokalizacji. Moim zdaniem istnienie tam miejsc postojowych zaburza ład przestrzenny osi Alei Wojska Polskiego i uniemożliwia w przyszłości wyznaczenie w tym miejscu spójnego ciągu pieszego - spacerowego od Placu Grunwaldzkiego do Cytadeli.		https://www.arcgis.com	Wyznaczenie miejsc postojowych na obecnym etapie prac nie uniemożliwia w przyszłości ich likwidacji w przypadku większej przebudowy tego rejonu.
368	Proszę o rozważenie likwidacji miejsc postojowych w zaznaczonej lokalizacji. Moim zdaniem istnienie tam miejsc postojowych zaburza ład przestrzenny osi Alei Wojska Polskiego i uniemożliwia w przyszłości wyznaczenie w tym miejscu spójnego ciągu pieszego - spacerowego od Placu Grunwaldzkiego do Cytadeli.		https://www.arcgis.com	Wyznaczenie miejsc postojowych na obecnym etapie prac nie uniemożliwia w przyszłości ich likwidacji w przypadku większej przebudowy tego rejonu.
369	Piszę po zobaczeniu konsultacji i dzisiejszej komisji. Uważam, że w mojej okolicy likwiduje się dużo miejsc i jest to fakt, jak by tego nie nazwać. Nawet nowa propozycja zakłada redukcję w ogromnym stopniu. Nie zgadzam się na to, utrudni nam to życie, które chcemy prowadzić normalnie, tak - niektórzy mają auta, jaśa nimi do pracy, robią zakupy itd. Ta zmiana spowoduje, że życie będzie dla nas trudniejsze. Proszę tego nie robić. Fatalny jest też pomysł związany ze zrobieniem ulic jednokierunkowymi. Naszym jedynym ratunkiem jest aktualnie zwyczaj, że każdy, kto się przeprowadza, rozładowuje zakupy, odbiera babcię itd. może zostawić auto na awaryjnych. Reszta ominie. Tak się robi, a potem odwozi się auto na odległe miejsce parkingowe. Ulica jednokierunkowa to uniemożliwi.		https://www.arcgis.com	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 – wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg.
370	Plac Inwałdów. Proszę o uwzględnienie wyznaczenia miejsca postojowego dla osób niepełnosprawnych pod punktem Poczty Polskiej.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
371		Proszę osoby odpowiedzialne za tworzenie projektu SPPN na Zolborzu o szczególną troskę o dobro pieszych. Mam tu na myśli unikanie wytyczania miejsc postojowych w obrębie chodników. Mój apel dotyczy zwłaszcza miejsc gdzie warunki techniczne, biorąc pod uwagę szerokość jezdni, pozwalają na wytyczanie tych miejsc zupełnie poza chodnikami - na jezdni. Dziękuję.	brak lokalizacji do	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 postawieniem 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 postoj" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
372	Zastąpienie miejsc parkingowych na skrzyżowaniu Śmiałej/Zajączka (naprzeciwko budynku Zajączka 8) pasem zieleni lub drzewami. Rozbetonowanie terenu.		https://www.arcgis.com	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.
373		Objęcie całej dzielnicy Zolborz strefą płatnego parkowania tam gdzie tylko to jest możliwe tj. na gruntach "miejskich"	brak lokalizacji do	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Zolborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r. Strefa płatnego parkowania może obejmować wyłącznie drogi publiczne. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządcą terenu.
374	W zaznaczonej lokalizacji proszę o dodanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego na wszystkich narożnikach skrzyżowania ul.Aleja Wojska Polskiego/Śmiała. Wniosek swój motywuję bliskością przedszkola, biblioteki oraz planowanego Domu Kultury a skrzyżowanie to jest istotnym szlakiem komunikacyjnym pieszych.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono - na narożniku skrzyżowania zastosowano słupki blokujące U-12c.
375	Likwidacja z planów drogi jednokierunkowej przy budynku Krajewskiego 2.		https://www.arcgis.com	Zachowanie miejsc postojowych na wskazanej jezdni serwisowej wymaga wprowadzenia ruchu jednokierunkowego.

376	<p>W wskazanej lokalizacji znajduje się stara zatoczka, która służy za improwizowane miejsca postojowe. Parkowanie tam pojazdów powoduje że chodnik znajdujący się w łączniku obu jezdni Alei Wojska Polskiego, przestaje być dostępny pieszym. Proponuję likwidację "zatoczki" co zaskutkuje stworzeniem spójnego ciągu pieszego.</p>	https://www.arcojs.pl	Proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz zatrzymywania się" B-36.
377	<p>W nawigacji do prezentacji oraz spotkania na Zoom chciałbym się zwrócić z opinią dot. strefy przy ul. Dziennikarskiej. Obecnie sytuacja wygląda tak, że za dnia samochody stoją gdzie się tylko da i jeżdżą po czym się tylko da. W nocy/weekendy parkują nieliczne samochody mieszkańców ul. Dziennikarskiej oraz kilka samochodów prawdopodobnie mieszkańców ul. Krasieńskiego. Zakaz parkowania po jednej stronie ulicy to jak najlepszy pomysł. Wiem, że były też inne opinie ale przy tak wąskich chodnikach trzeba chociaż jeden udostępnić pieszym. Podobnie jest z ruchem - za dnia uliczka potrafi się zakorkować a wymijanie odbywa się w świetle bram, na chodnikach lub na skrzyżowaniach. Mam jednak wątpliwości czy brak miejsc w środkowej części ulicy, pomiędzy numerami 11 a 17 nie spowoduje, że mieszkańcy będą parkować na początku lub na końcu Dziennikarskiej uniemożliwiając parkowanie tym, którzy tam mieszkają. Może się wydawać, że wszystkie okolice domu mają podjazdy ale często one podzielone na kilka lokali, w których mieszkają odrębne rodziny. W szczególności dotyczy to domów przy numerach 4,5,8, gdzie najbliższe im miejsca mogą zostać "zablokowane" przez mieszkańców ul. Krasieńskiego. Druga sprawa to kwestia kierunku ruchu. Podczas spotkania padł pomysł, żeby ulica została przemianowana na jednokierunkową. To też jest bardzo dobry pomysł gdyż utrudniłoby to obecnie "mijanki". Na tej uliczce, nawet ujęte w planie jednostronne parkowanie nie zniechęcałyby, moim zdaniem, potrzebny wymijania chodnikiem czy podjazdem. Czy wg Państwa doświadczeń nie sprawi to jednak, że stanie się to ulica "przelotowa", z dużo szybszym ruchem niż poprzednio?</p>	https://www.arcojs.pl	<p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.</p> <p>Na całym ciągu ul. Dziennikarskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu oraz strefę "zakazu postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
379	<p>Prosiłbym o odnotowanie uwagi dotyczącej zaproponowanych miejsc postojowych na wysokości Mickiewicza 13/15. Moim zdaniem nie ma tutaj miejsca na parkowanie ukłonne, jedynie równoległe. Niełatwo. Proszę jednak o zwrócenie uwagi, że nie ma tutaj praktycznie dojeżdża do stojących tak samochodów - jest wydeptana ścieżka na trawniku. Tak samo skaczą tutaj przez płotki i przechodzą ludzie idący prosto z przystanku autobusowego Gen. Zajączka 01 w stronę przejścia dla pieszych. Inaczej muszą nakładać drogi i przeciskać się pod ścianą kamienicy, gdzie w normalnych czasach przejście zawężają stoiki kawiarni. W ostateczności - aby utrzymać obecny sposób parkowania, należałoby w miejscu przejazdu zrobić chodnik. I tak tutaj nic nie ma szansy urosnąć a jest też ryzyko, że kłós z kierowców lub pasażerów, nie chcąc się tlać w blocie, może wejść na jezdnię ulicy Mickiewicza, co stwarza już zagrożenie.</p>	https://www.arcojs.pl	<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. Budowa nowych chodników jest poza zakresem opracowania. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych.</p>
380	<p>Jestem mieszkańcem ul. Święcickiego na Żoliborzu. Tak jak niemal wszyscy mieszkańcy dzielnicy, jestem fundamentalnie przeciwny wprowadzeniu strefy płatnego parkowania. JESTEM PRZECIW STREFIE W OGÓLE i nie interesuje mnie pytanie "jaka strefa". ZADNA! Napisać do tych radnych Warszawy: MIESZKAŃCY ŻOLIBORZA NIE CHCĄ STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA. ANI NA ŻOLIBORZU ANI NIGDZIE INDZIE!! Uważam, że opłata parkingowa to haracz! Chceć móc dojeżdżać do pracy autem - czemu mnie zmuszacie do wybrania zbiorkomu albo płacenia horrendalnych opłat? Czy ja wam każę jeździć na wrotkach albo na deskorolce? Nie. To wy nie domagacie się bym jeździł rowerem czy autobusem skoro chce jeździć autem! Tak wygodnie, i w czasie pandemii bezpiecznie! Chce natomiast żebyście budowali parkingi (co z parkingiem pod pl. Wilsona) i tworzyli nowe, bezpłatne miejsca parkingowe. Z góry dzięki za odrzucenie tej bezsensownej propozycji rozszerzenia SPPN</p>	https://www.arcojs.pl	<p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.</p> <p>Wprowadzenie opłat nie jest równoznaczne z zakazem korzystania z samochodu.</p>
381	<p>Państwa projekt wygląda na próbę wykorzystania trudnej sytuacji epidemiologicznej do uprzykrzenia ludzom życia i przepchnięcia zmian, które znacznie obniżają jakość życia mieszkańców, a nie przyniosą nic prócz satysfakcji tych, którzy z zasady cieszą się, gdy innym jest trudno. Likwidowanie miejsc parkingowych, przy ulicy tylko po to, by w miejscu tym postawić betonową lub plastikową konstrukcję jest rozbiciem ludziom na głowę, a nie poprawianiem jakości przestrzeni publicznej. Chcą Państwo zmniejszyć liczbę miejsc do parkowania pod budynkiem o połowę. Niby z jakiego powodu? Projekt jest zupełnie nieracjonalny - zakłada postawienie blokad na miejscach do parkowania, obok innych miejsc do parkowania - tylko po to, by nie dało się zaparkować. Podejrzewam, że z powodów epidemiologicznych w spotkaniach konsultacyjnych brali udział głównie osoby o radykalnych podkładach (zakładających, że samochody powinny zniknąć), zwolennicy jeżdżenia tylko i wyłącznie na rowerze oraz bogaci mieszkańcy okolicznych wili, którzy mają garaże. Nikt inny nie zaakceptowałby takiego planu. Sądziałam, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania na Żoliborzu, będzie dobrym pomysłem - w takim sensie np, że samochodów zaparkowanych tu, bo "można za darmo" będzie mniej i nie będą musiały przez czterdzieści minut szukać miejsca - co obecnie często się zdarza. Okazuje się, że można to wymyślić w taki sposób, że nawet najwięksi zwolennicy osłupieją.</p>	https://www.arcojs.pl	<p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.</p> <p>Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszytych we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.</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 postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</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: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-zoliborzu/</p>
382	<p>Zupełnie niezrozumiałe jest drastyczne ograniczenie liczby dostępnych miejsc parkingowych w rejonie Al. Wojska Polskiego 50/54. Proszę o uwzględnienie 4 miejsca III Planowane zabudowanie wydużonych wysep przy zjeździe do ul. Brodzkiego oraz przy przejściu dla pieszych w tym rejonie nie ma już żadnego istotnego wpływu dla widoczności pieszych, a jest niezmiernie uciążliwe dla mieszkańców. Nadmienię że dosłownie chwile temu Al. Wojska była już modernizowana, miejsca postojowe zostały wydzielone i "wysepki" wylane. Proszę o rezygnację z ingerencji w tą przestrzeń i rozładek - najlepiej wiąże lokalną, przewodniczący RN SM Syrena - zarządy budynku przy Al. Wojska Polskiego 50/54</p>	https://www.arcojs.pl	Uwaga została uwzględniona.
383	<p>W pełni aprobujemy przedstawione rozwiązania dotyczące wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Żoliborzu. Mamy nadzieję, że zniknie ogólny chaos i przywrócone zostaną prawa osób pieszych, a Żoliborz przestanie być wielkim P+R dla przedsiadkowców.</p>	https://www.arcojs.pl	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
384	<p>Najwyższa pora aby Żoliborz został objęty SPP. W tej chwili jest wykorzystywany jako parking przez tych, którzy wjeżdżają do miasta i przesiadają się na metro. Żoliborzanie nie mogą czekać się SPP. W pełni popieram wprowadzenie strefy.</p>	https://www.arcojs.pl	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
385		https://www.arcojs.pl	Brak uwag.
386	<p>Zgłaszam sprzeciw do wprowadzenia SPP</p>	https://www.arcojs.pl	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.

387	Mam bardzo specyficzną prośbę - o NIE WYZNACZANIE miejsc dla dostaw dla sklepu zlokalizowanego w pasie drogowym ul. Poli Gojawiczyńskiej przed skrzyżowaniem z ul. Kłodawską. Jak wchodzi się na przejście przy placu zabaw dla dzieci idąc od osiedla w stronę Mierny Marymont i Hali Marymontkiej. Sklep jest zlokalizowany zaraz przy jezdni w odległości mniejszej niż 10 m od przejścia dla pieszych. Zgodnie ze standardami ZDM nie powinno go w ogóle być. Dostawy prowadzone do tego punktu ponadto ograniczają widoczność na przejściu oraz stwarzają utrudnienie dla kierowców. Nie sposób wtedy przejechać w tym miejscu inaczej niż bez najeżdżania na podwójną ciągłą	https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
388	Jestem zdecydowanie za wprowadzeniem strefy płatnego parkowania. Obecna sytuacja parkingowa jest trudna głównie ze względu na dużą liczbę przyjeżdżających w celu przesiadki, spacerów czy do firm znajdujących się na Żoliborzu. Wprowadzenie płatnego parkowania pozwoli ucywilizować moje otoczenie, w szczególności ul. Rydygiera, poprawić bezpieczeństwo moje i moich bliskich, zwłaszcza w okolicy przejść dla pieszych i skrzyżowań. Szczególnie cenne będzie usunięcie samochodów z chodników, co umożliwi łatwiejsze i bezpieczniejsze poruszanie się (np. z wózkiem dziecięcym).	brak lokalizacji do	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
389	Jestem zdecydowanie za wprowadzeniem strefy płatnego parkowania na Żoliborzu. Obecna sytuacja parkingowa jest trudna głównie ze względu na dużą liczbę przyjeżdżających w celu przesiadki, spacerów, czy do firm znajdujących się na Żoliborzu. Wprowadzenie płatnego parkowania pozwoli ucywilizować moje otoczenie, w szczególności rejon ulic Wyspiańskiego, Trentowskiego i Mierosławskiego, poprawić bezpieczeństwo moje i moich bliskich, zwłaszcza w okolicy skrzyżowań. Szczególnie cenne będzie usunięcie samochodów z chodników i zabezpieczenie przejść dla pieszych w pobliżu punktów oświatowych.	brak lokalizacji do	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.
390	To nie do pomysłenia, że dla budynku przy Wojska Polskiego 50/54 zostają usunięte kolejne miejsca parkingowe. Próbuje powstrzymać się od nieuczynalnych słów w stosunku do osoby, która to wymyśliła, ale jest to bardzo trudne. Chociaż zostawić 4 (!!!) miejsca od ulicy dla budynku w którym jest prawie 80 mieszkań! Absolutnie niedopuszczalne są te krątkowane zielone konstrukcje od strony al. Wojska Polskiego. Przez to znikają 3 miejsca, czyli dokładnie tyle ile chce zostawić. Po tym jak odczytaliśmy możliwość parkowania na uliczce przeczynającej al. W-P już teraz nie da się znaleźć miejsca parkingowego. Mamy parkować na środku ulicy? Samochody nie znikną jeśli wymyślicie sobie rozwiązanie odierwane od rzeczywistości! Chyba, że chodzi o to, żeby ludzie zaczęli parkować nielegalnie, a Wam zmiany zwrócyli się z mandatów. Witamy - gratuluję podejścia :)	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona.
391	Chciałbym zgłosić możliwość przypisania miejsc wzdłuż Szczepanowskiego (przy Potockiej) dla mieszkańców przyległego bloku Potocka 33.	https://www.arcgis.com	Nie ma możliwości wyznaczenia miejsc na drogach publicznych z przeznaczeniem dla konkretnego adresu.
392	W ślepych odcinku ul. Jelinka został postawiony znak B35 w jakiejś przypadkowej lokalizacji. Powoduje to że z całej ulicy tylko mieszkańcy 3 domów mają pod swoim domem ograniczone parkowanie. Rozumiem, że mieli Państwo dobre zamierzenia, ale się sprzeciwiam. Nie może być tak, że tylko 3 rodziny będą zmuszone do opłaty za parkowanie pod swoją posesją lub być zmuszonym parkować pod posesjami sąsiadów i narażać się na nieprzyjemne sytuacje i konflikty. Wiele domów na innych pobliskich ulicach np. Rymkiewicza, Dembińskiego nie ma zakazu parkowania pod posesjami, a tu nagle Państwo wstawili znak pod dokładnie 3 posesjami. Nie, nie boję się, że przyjeździ tu parkować. Proszę o równa traktowanie mieszkańców. Proszę o przedstawienie znaku B35 na wysokości pasa zieleni czyli dokładnie 3 poseje dalej, to pozwoli na równe prawa dla wszystkich mieszkańców ślepego odcinka Jelinka. My tu sobie żyjemy jak jedna wielka rodzina i nie chciałbym, aby takie pomysły to zmieniły.	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona.
393	Z 6 dostępnych miejsc parkingowych mają zostać 3. W budynku jest ok. 80 mieszkań. Co niby mamy zrobić z samochodami!!!!??? Jaka jest dla nas alternatywa skoro dotychczasowy stan też nie zaspokaja potrzeby Plastikowym elementem też mówię nie. Wartość estetyczna żadna	https://www.arcgis.com	Uwaga została uwzględniona.
394	Nie podoba mi się podział na obszary, które są wyznaczone dla mieszkańców. Mianowicie będą mieszkańcy strefy 5 (w której nie ma żadnej szkoły podstawowej), codziennie odwożą dzieci do szkoły w strefie 4. Nie ma mojej zgody na to, abym musiał płacić za parkowanie, odprowadzając dzieci do szkoły. Strefy powinny zostać tak podzielone, aby uwzględnić potrzeby mieszkańców. Jeśli jestem mieszkańcem danej strefy to w niej powinna znajdować się rejonizacyjne szkoła podstawowa, ośrodek zdrowia itp. Nie wyrażam zgody na taki podział stref, które nie uwzględniają w żaden sposób codziennych potrzeb bytowych.	https://www.arcgis.com	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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Celem abonamentu mieszkańca jest zapewnienie mieszkańcom możliwości bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania, a nie bezpłatnego postoju przy załatwianiu codziennych spraw.
395	Przy okazji nowej organizacji ruchu wnioskuję o rozwiązanie problemu wyjazdu z ul. Marii Kazimiery na ul. Potocka w lewo. Jakis czas temu na wysokości potockiej wyznaczono parking. Potocka od światła do Marii Kazimiery biegnie po lekkim łuku. Wyjeżdżając z Marii Kazimiery w ogóle nie widać czy najeżdża jakiś samochód, ponieważ widoczność zasłaniają zaparkowane na potockiej samochody. Trzeba się wysunąć na potocką i mieć nadzieję, że ktoś szybko nie jedzie. Codziennie tamtędy jeżdżą z dziećmi z duszą na ramieniu. Nie jestem za likwidowaniem miejsc parkingowych, bo wiadomo, że i tak już jest trudna sytuacja, ale może postawienie takiego lustra drogowego rozwiązałoby problem lub sygnalizacja świetlna.	https://www.arcgis.com	Zaproponujemy lustro drogowe w projekcie. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
396	Dlaczego parking przed WIML nie został objęty w planie Strefy Płatnego Parkowania?	https://www.arcgis.com	Wskazany parking nie należy do drogi publicznej. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
397	Nie chce strefy płatnego parkowania na Żoliborzu. I proszę o jej likwidację w Środmieściu	brak lokalizacji do	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.
398	Śmiała. Odcinek od al. Wojska Polskiego do Biblioteki - Poszerzenie chodnika po stronie zachodniej do 2 metrów szerokości. Parkowanie po stronie wschodniej dozwolone jedynie na jezdni.	https://www.arcgis.com	Uwzględniono. We wskazanej lokalizacji wyznaczono postój na jezdni.
399	Śmiała. Wylot na bibliotekę - przejście dla pieszych po stronie zachodniej wymaga zabezpieczenia wyspą typu konsul ze słupkami.	https://www.arcgis.com	Uwzględniono. Budowa azylu przed wskazanym przejściem dla pieszych została ujęta w przedstawionym projekcie.
400	ul. Śmiała przy Skwerze Ludwika Bergera "Goliata". Zabezpieczenie przejścia dla pieszych w kierunku biblioteki pod Sowanami słupkami oraz azylem wyspowym typu konsul ze słupkami	https://www.arcgis.com	Uwzględniono. Budowa azylu przed wskazanym przejściem dla pieszych została ujęta w przedstawionym projekcie.
401	Śmiała przy Skwerze Ludwika Bergera Goliata. Parkowanie skołne w jednym rzędzie samochodów. Wprowadzenie zieleni w formie drzew i kwiatników między schodami budynku Zajazdka 8 a parkującymi skołnie autami.	https://www.arcgis.com	Ad 1. Celem projektu organizacji ruchu dla funkcjonowania SPPN na Żoliborzu była maksymalizacja liczby miejsc postojowych, przy założeniu zachowania najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przepisów prawa. Miejsca ogólnodostępne wyznaczone były w taki sposób by zachować min. 2m szerokość chodnika. Ad 2. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z infrastrukturą torową, przebudową przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.

402		<p>Chciałbym się wstawić za osobami wynajmującymi mieszkania i za właścicielami takich mieszkań. Niezrozumiały jest dla mnie fakt, że aby otrzymać abonament jest potrzebny meldunek. Nie ma w Polsce obowiązku meldunku i na pewno nie ma praktyki, aby osoby wynajmujące mieszkania meldować w swoim mieszkaniu. Popieram kwestie płacenia podatku podatkowi w Warszawie, powinno się płacić podatek tam, gdzie z infrastruktury się korzysta. Dlatego do otrzymania abonamentu powinno być wymagane: umowa najmu + płacenie podatku w Warszawie.</p>	brak lokalizacji do	<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 postępu w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.</p>
403	<p>ograniczenie miejsc parkingowych pod tym adresem jest złą decyzją. Miejsce jest jak na lekarstwo a to spowodują, że mieszkańcy straca minimum 3 miejsca >. nie po to się robi strefę by mieszkańcy mieli gorzej niż przed wprowadzeniem strefy płatnego parkowania.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Projekt przewiduje jedynie wyeliminowanie parkowania w miejscach, w których odbywa się ono niezgodnie z obowiązującymi przepisami.</p>
404	<p>mieszkam na Żoliborzu przy ul. Słowackiego 25, ale w skrzydle od ul. Sierpeckiej. Przede wszystkim chciałbym się odnieść do Państwa badań. Prowadzili je Państwo głównie w Sierpniu, gdy okoliczni mieszkańcy, ale też osoby zosławiających tu samochody w drodze do pracy są na wakacjach. Lipiec i sierpień to jedne miesiące w roku kiedy procent zajęcia miejsca zbliża się do tego, który Państwo podają. Na co dzień jest dużo gorzej, jak na załączonych zdjęciach z mojego balkonu. (nie mogę załączyć zdjęć, przesyłam je na adres mailowy). To jest ulica Sierpecka, w godzinach nocnych i samochodów samych mieszkańców. Na samym odcinku od Krechowickiej do przedzkoła, gdzie w planie nie ma przewidzianego ani jednego miejsca parkingowego stoi 29 aut. W bramach, na chodniku, przy płocie przedszkola, gdzie są ogromne dziury, luz przy przejściach dla pieszych. Po wprowadzeniu SPP według Państwa projektu 80% z tych aut będzie parkowało niezgodnie z przepisami. I nie będzie gdzie ich przestawić, bo w promieniu kilkuset metrów sytuacja wygląda tak samo. Mieszkając w tym miejscu od 10 lat wiem też, że znają się osoby, które będą zgłaszały te auta strażnicy miejskiej i będzie się to kończyło mandatai, lub odholowaniem samochodów. Sytuacja wygląda jeszcze gorzej (choć trochę sobie to wyobrazić) gdy działa Teatr Komedia i pojawia się dodatkowych kilkadziesiąt aut szklających miejsce do zaparkowania. W tej sytuacji konieczne jest wyznaczenie i przygotowanie wszelkich możliwych miejsc parkingowych przeznaczonych jedynie dla mieszkańców. Można by było je wyznaczyć na chodniku, wzdłuż kamienic, minimalnie go zajmując (większość mieszkańców sławia samochody tak by minimalnie zająć chodnik, a na drodze pozostawić miejsce do przejazdu dla jednego samochodu), na chodniku przy parku, oraz stworzyć je przy ogrodzeniu przedszkola. Bez zrobienia tego projekt SPP na Żoliborzu, który miał ułatwić życie mieszkańców i poprawić sytuację z parkowaniem, tylko wszystko dodatkowo pogorszy.</p>		https://www.arcgis.com	<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. 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. 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 m 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. Nie jest prawdą, że wprowadzenie SPPN powoduje, że 90% aut będzie parkować nielegalnie. Przepisy ruchu drogowego, dotyczące minimalnych odległości od skrzyżowań i minimalnej szerokości chodnika obowiązują niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
405	<p>Zgłaszam uwagę dotyczącą ulicy Zbigniewa Hubnera a dokładnie progę zwalniającego P-25 znajdującego się na wysokości budynku Atelier Żoliborz. Nie zgadzam się na powstanie progę zwalniającego, który znajduje się na wysokości okien do wypiłni mieszkań znajdujących się na parterze i wyższych piętrach tego budynku. Przy tego typu zagęszczeniu ludności na tym terenie Warszawy - a w szczególności budowy całej nowej kolonii przez dom development, nie do opisania można sobie wyobrazić poziom spałn, hałasu, wibracji za każdym razem gdy będzie zwałniał kierowca auta albo i nie tuż pod oknami mieszkań osób z budynku Atelier Żoliborz. Proszę zapoznać się z badaniami dra inż. Jarosława Bednarza, który w artykule dotyczącym idei progów zwalniających krytykował ich stosowanie - <a 318="" 421="" 558"="" 578="" href="https://www.google.com/search?q=bednarz+prog+zwalniajacy&rlz=Cq101C0c3ed14%2F0%2F371_Bednarz_Targosz_Wiederek.pdf&usq=AOw1w1ds6jsOg8fEwB0_1ytbkp1-Dla poprawy bezpieczeństwa - proszę zamalować fotodolar a nie decydować się na rozwiązanie, które będzie uciążliwścią dla okolicznych mieszkańców i będzie niezgodne z zasadami współżycia społecznego.</p> </td> <td data-bbox="></p>	https://www.arcgis.com	<p>ul. Hubnera nie jest objęta opracowaniem, jako że nie została ona dotychczas zaklasyfikowana jako droga publiczna.</p>	
406	<p>Podczas ostatniego remontu nawierzchni drogowych i chodnikowych w Alei Wojska Polskiego ograniczono ilość miejsc parkingowych znacznie. W obecnej chwili pod przykrywką ulepszenia sytuacji i wprowadzenia strefy płatnego parkowania ilość miejsc parkingowych jest znów dramatycznie zmniejszona. Nie rozumiem takiego postępowania. Płatne parkowanie, jak wszędzie w Warszawie, ma obejmować godziny dzienne, tymczasem w godzinach wieczornych i nocnych zajęte jest najwięcej miejsc postojowych, najwięcej parkuje aut. Będę wdzięczny za wyjaśnienie dlaczego możliwość parkowania poza godzinami płatnymi jest ograniczania i to w sposób znaczny.</p>	<p>Skoro wprowadza się płatne parkowanie, to powinno to być w parze z jak najszerzym udostępnieniem tychże miejsc, tymczasem mamy sytuację odwrotną. Bardzo proszę o informację czy były przeprowadzone jakieś badania na podstawie których powstały obecne mapy? Czy ktoś liczył ilość aut parkujących w dzielnicy w poszczególnych godzinach doby w tygodniu oraz w weekendy? Mam wrażenie, że czegoś zabrakło w tych działaniach, bo jak się okazuje nawet jeśli ktoś będzie chciał płacić za postój to nie będzie miał wolnego miejsca parkingowego - gdzie tu sens? Wnioskuję o przesunięciu terminu wprowadzenia strefy parkowania do czasu wypracowania ulepszeń w zakresie możliwości parkowania w dzielnicy.</p>	https://www.arcgis.com	<p>Uwaga szczegółowa: Liczba miejsc postojowych nie została ograniczona, wyeliminowano jedynie parkowanie w miejscach niezgodnych z przepisami. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Uwaga ogólna: Pomiary zapełnienia i rotacji miejsc postojowych były prowadzone przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni, czyli zarówno w ciągu dnia, wieczorem jak i w nocy.</p>
407	<p>test formularza</p>		https://www.arcgis.com	<p>Brak uwag.</p>
408		<p>Całym sercem popieram projekt strefy płatnego parkowania na Żoliborzu. Jestem przekonany, że ta zmiana znacznie pomoże mieszkańcom w obecnie bardzo trudnym problemie parkowania w okolicy domu. A głosy sprzeciwu wychodzą głównie od osób, które nie mieszkają w dzielnicy, ale korzystają z niej jako Park&Ride, który to proceder, mam nadzieję, spp ukróci.</p>	brak lokalizacji do	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</p>
409		<p>Popieram zaproponowane rozwiązania i wprowadzenie strefy płatnego parkowania na Żoliborzu. Liczę na szybkie wprowadzenie zmian w życie.</p>	brak lokalizacji do	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</p>
410		<p>Dzien Dobry, przede wszystkim uwagam, że strefa płatnego parkowania obejmująca cały Żoliborz jest zredna i przysparzająca mi jako mieszkańca jak i moim sąsiadom i goscim dodatkowego kłopotu oraz dodatkowych opłat. Mieszkam w okolicach Żoliborza artystycznego i nie mam problemów z parkowaniem. Chcę moc wrócić do pracy w 2021 roku i by moi rodzice i tesciołowie mogli przejechać w ciągu dnia do mnie i opiekować się wnukiem - strefa płatnego parkowania pod moim oknem znacznie to utrudni (sprawy, że będzie to dla nas bardzo kosztowne). Jeśli już strefa płatnego parkowania miałaby powstać, uprzedzam prośbę o przychylenie się do wniosku o objęcie abonamentem całego Żoliborza a nie konkretnej strefy. Były to dla Państwa ciekawy program pilotażowy i rzeczywiście potwierdzenie tezy że robia to Państwo dla mieszkańców. W przeciwnym wypadku (abonament per strefa lub per 8 parkometrow) jest to tylko i wyłącznie udręka dla mieszkańców i chec z Państwa strony na zarobienie pieniędzy. Argument mieszkańców blisko pl Wilsona że "nowi żoliborzanie" będą podjeżdżać samochodami do metra jest absurdalny. Kto chciałby wyjechać samochodem po to by przejechać około 1-2km by przesiadac się w zapchane metro? Naszym (żoliborz artystyczny i okolicie) sposobem komunikacji do pracy są blisko położone tramwaje i autobusy; w ładna pogodę - hulajnogi/rowery. Nkt z Żoliborzian mających pod oknem przystanek tramwajowy czy autobusowy, nie będzie się pchał do pl Wilsona po to by jechać metrem do pracy. Niemniej jako mieszkańca Żoliborza chciałbym wczaić mić komfort zakupów w mojej dzielnicy i wspierania lokalnego biznesu i restauracji. W przypadku gdybde musiała placić za postój, myślę, że wybiorę imna lokalizację niż nasza dzielnica załatwienia spraw. Żoliborz to nie dzielnica biurowa, centralna dla Warszawy niczym Śródmieście. Byłabym wdzieczna zatem za uwzględnienie naszego postulatów o braku SPP na Żoliborzu, a jeśli musza Państwo zgłosić konkretny projekt - bardzo bym prosiła by abonamenti mieszkańca Żoliborza pozwalał mi na swobodne parkowanie w całej dzielnicy - naprawde nie będzie zajmować miejsc moim sąsiadom na 8 godzin - nie jestem zainteresowana dojazdem samochodem + metrem do pracy; jednak przy małym dzideku ważna jest dla mnie możliwość podrozwowania na zajęcia ruchowe czy do wybranej drogerii, lekarza samochodem. Z gory dziekuje. Pozdrawiam!</p>	brak lokalizacji do	<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 parkometrow i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>

411		<p>Wprowadzenie SPPN na Żoliborzu wywołuje fundamentalny sprzeciw, nie tylko co do kwestii warunków technicznych, ale co do samej idei. SPPN nie jest opłatą za usługę, a paropodatkami, który stanowi ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyższeniu opłat parkingowych, dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50 zł (ponad 1000 zł miesięcznie). Stracił będę 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. 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). Szczytuję 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. SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Władze Warszawy powinny odejść od tej polityki i pozostawić mieszkańcom swobodę wyboru środka transportu. Konsultacje nie powinny więc dotyczyć poszerzenia SPPN - którego mieszkańcy nie chcą - a zamiast tego jej zmniejszenia i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców.</p>	brak lokalizacji do	<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 jeźni 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 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. W związku z tym teza o ograniczeniu liczby miejsc postojowych w związku z wprowadzeniem SPPN nie jest prawdziwa. 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>
412	<p>W pełni popieram zaproponowane usytuowanie miejsc parkingowych. Nie znoszę jest wykorzystywanie przez parkujących nawet chodników (parkowanie prostopadłe do budynków). Pozostaje mniej niż 2 metry chodnika. Jesem za słupkami, które skłonna tam proceder. O rozważeniu nasadzeń nie wspomnę. Miejsce: Ale. Wojska Polskiego (połnocna mierzewa)</p>		https://www.arcgis.com	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca wdrożenie w m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</p>
413	<p>Mieszkałam w budynku w tej okolicy, mamy tu i tak mało miejsc parkingowych.</p>	<p>Nie zgadzam się na likwidację obecnych miejsc parkingowych, rozumiem konieczność wprowadzenia płatnego parkowania, ale likwidacja i tak nie wielu miejsc w okolicach al. Wojska polskiego pogorszy i tak drastycznie warunki dla mieszkańców. Konkretnie nas dotyczy projekt arkusza 26 rejonu 3. Proszę o podanie sposobu likwidacji miejsc jest fatalnym posunięciem. Czym jest motywowana likwidacja miejsc? Co ma dać mieszkańcom?</p>	https://www.arcgis.com	<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 jeźni 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>
414	<p>Zapowiadana likwidacja miejsc parkingowych w rejonie ulicy Wyspiańskiego i placu Henka, pozbawi moją rodzinę zupełnie możliwości parkowania w pobliżu miejsca zameldowania i zamieszkania. Powinno zostać możliwość parkowania wzdłuż ulicy, ale tylko dla mieszkańców.</p>	<p>Odległość 150 m od wybranego parkometru jest za mała (niewystarczająca ilość miejsc). Cały Żoliborz powinien być jedną strefą. Opłata za drugi samochód w rodzinie to skandal. Członek mojej rodziny jest osobą niepełnosprawną. Opiekujemy się również dziadkami w podeszłym wieku i stąd potrzeba posiadania dwóch aut, zapewniających mobilność. Nie jest to żadna ekstrawagancja tylko coś niezbędnego do normalnego funkcjonowania wielu rodzin.</p>	https://www.arcgis.com	<p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henka jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych. 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 Żoliborz 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>
415	<p>Ulica jest pogorzona po luku a zaparkowane samochody znacznie utrudniają widoczność. Szczególnie, że od strony Marymontu wpadają w nią równoległe (!) uliczki. Proponuję wprowadzenie zakazu parkowania przynajmniej od zachodniej strony ulicy (wpadających równoległych uliczek). Wprowadzenie tego rozwiązania będzie z dodatkową wartością dla mieszkańców, nie tylko kierowców. Spacery z psami oraz po okolicy staną się przyjemniejsze, gdy będzie można przejeżdżać przez zastawione obecnie samochodami chodniki. Drugim rozwiązaniem może być ustanowienie ulicy jednokierunkowej, z wjazdem od ulicy Potockiej. W takim przypadku rozwiązałoby to przynajmniej problematyczny wyjazd z równoległych uliczek, które byłyby zawsze z lewej strony. Ulica Marii Kazimierzy jest drogą prowadzącą do / z rozchodzących się od niej ulic (Paska, zielonka, Lutostawskiego, Rymkiewicza). Na odcinku od Potockiej do Lutostawskiego odcinka, razem z Potocką i Gdarską, kwartał domków jednorodzinnych i osiedli mieszkaniowych. Jest drogą rozjazdową więc powinna być przynajmniej ulicą z pierwszeństwem przejazdu, jeśli nie uda się wprowadzić powyżej proponowanych rozwiązań.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Na ul. Marii Kazimierzy proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
416	<p>W obecnej chwili wlot ulicy Ficowskiego, jest miejscem niebezpiecznym z parkowaniem ograniczającym widoczność i przejeżdżność tego odcinka. W projekcie SPPN sytuacja pozostaje niemalże bez zmian. Po jednej stronie są miejsca parkingowe wyznaczone, po drugiej dopuszczalne jest parkowanie bez wyznaczenia miejsc. Niestety, spowoduje to dalsze zajmowanie chodnika przez auta, ograniczenie możliwości przemieszczania się pieszych, a także parkowanie po stronie z niewyznaczonymi miejscami, aż do szczytu zakrętu, gdzie po pierwsze już teraz zdarzają się sytuacje niebezpieczne oraz obtarcia aut, a poza tym, chodnik w tamtym miejscu zwęża się do jakichś 40 cm, co jest absolutnie niedopuszczalne i umiejscowienie tam parkowania spowoduje że piesi zamiast odzyskać przejście, tracą je w myśl tego projektu.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp.</p>
417	<p>Obecna sytuacja wzdłuż ulicy Suzina i kilku okolicznych jest nie do przyjęcia - samochody zagradzają większość chodnika z obu stron, nie zostawiają wymaganego miejsca. Często zastawiają skrzyżowania i niszczą zielen. Najlepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie ruchu jednokierunkowego z ograniczeniem do 30 km/h i z umożliwionym kontrahowaniem rowerów na jak największej części wąskich Żoliborskich uliczek. Należy zabezpieczyć chodniki słupkami. Konieczne trzeba też zabezpieczyć słupkami tereny pod Carrefourem i pod Rossmannem przy Placu Grunwaldzkim - samochody dosławcze dojeżdżające do tych sklepów regularnie jeżdżą (a także cofają) po chodnikach i ścieżkach rowerowych. Tworzy to bardzo niebezpieczne sytuacje.</p>	<p>Najlepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie ruchu jednokierunkowego z ograniczeniem do 30 km/h i z umożliwionym kontrahowaniem rowerów na jak największej części wąskich Żoliborskich uliczek. Należy zabezpieczyć chodniki słupkami.</p>	https://www.arcgis.com	<p>Ad 1. Przy wjeździe na ulicę Suzina obowiązuje strefa 30 km/h, projekt przewiduje postój na jezdni oraz zabezpieczenie chodników za pomocą słupków. Ad 2. Na wielu ulicach na terenie objętym projektem rozszerzenia SPPN wprowadzono ruch jednokierunkowy. W szczególności tam gdzie taka zmiana organizacji ruchu umożliwiła wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych i nie wpływa negatywnie na obsługę posesji.</p>
418	<p>W związku z tym, że Plac Niemena stał się obecnie parkingiem, wnioskuję o umieszczenie w projekcie oznakowania zakazującego postoju i parkowania na obu jezdniach Placu. Czyli zarówno na wjeździe od ulic Jędruska i Dygata, jak i konieczne jest umiejscowienie takiego samego znaku od strony ulicy Powązkowskiej. Już teraz prawe pasy Placu są parkingiem a po wprowadzeniu SPPN, sytuacja się pogorszy. Nie dość że poprzez permanentne blokowanie prawego pasa dochodzi do niebezpiecznych sytuacji, to dodatkowo bardzo często samochody zasłaniają przejścia dla pieszych.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Pl. Niemena nie jest objęty opracowaniem, jako że nie został on dotychczas zaklasyfikowany jako droga publiczna.</p>

419	<p>Sugerujemy przydzielenie konkretnych miejsc parkingowych do poszczególnych adresów.</p> <p>Na chodniku przy ulicy Sułkowskiego na odcinku między Dziennikarska a Książna, po stronie zaplanowanych miejsc parkingowych (adresy parzyste), znajdują się latarnie przez co chodnik jest węższy. Na tym odcinku miejsca parkingowe powinny być wyznaczone po drugiej stronie (adresy nieparzyste).</p> <p>Dodatkowo na tym odcinku zlokalizowany jest budynek wielorodzinny Sułkowskiego 12/14 (kilkanaste mieszkań) oraz usług (w tym szkoła nauki jazdy) więc zaproponowane 12 miejsc postojowych nie zabezpieczy potrzeb parkingowych mieszkańców.</p> <p>Sugerujemy przydzielenie konkretnych miejsc do poszczególnych adresów.</p> <p>Dodatkowo ruch wokół Skweru „Zniewiarza” powinien być zorganizowany jednokierunkowo, działać jak rondo, wówczas na jednokierunkowej ulicy Książna zmieszczą się dodatkowe miejsca parkingowe.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Ad 1. Nie ma możliwości wyznaczenia miejsc na drogach publicznych z przeznaczeniem dla konkretnego adresu.</p> <p>Ad 2. Miejsca postojowe na ul. Sułkowskiego są wyznaczone na jezdni.</p> <p>Ad 3. Uwzględniono. Na ul. Książna został wprowadzony jeden kierunek ruchu i wyznaczono dodatkowe miejsca postojowe.</p>
420	<p>Zaznaczona konkretna, przykładowa lokalizacja, ale de facto odnosi się to do całej Alei Wojska Polskiego. Przy przebudowie zostały wyznaczone wysepki, tak aby samochody nie mogły zasłaniać widoku przy wyjazdach/wjazdach z ulic dochodzących do Alei. Niestety, nie jest to wystarczająca przeszkoda dla kierowców, którzy nic sobie z tego nie robiąc parkują na tychże wysepkach. Dlatego przy okazji wyznaczania strefy i "ogarniania" sytuacji parkingowej na Żoliborzu, proszę o poprawę tychże wysepek. Tak jak to zostało zrobione na rogu Wyspiańskiego/Golebiewskiego i AWP czyli słupkami lub - według mnie lepszym sposobem - z pomocą dużych donic na kwiaty. Żądać sobie sprawę, że część ulic zostanie zmieniona na jednokierunkowe i brak widoczności może wtedy być mniejszym problemem, ale biorąc pod uwagę np. ewentualny kontrach rowerowy, uważam że jest to mimo wszystko istotna kwestia.</p>		https://www.arcgis.com	<p>W przypadku projektowania wysp przed przejściami dla pieszych w ramach rozszerzenia SPPN stosowane są na nich słupki blokujące, przedmiotowa lokalizacja będzie podlegała obserwacji.</p>
421	<p>Postuluję ustawienie jednokierunkowej ulicy od strony Polockiej w stronę Lutolskiego.</p>	<p>Moja pracownia znajduje się w Parku Żeromskiego. Zarówno ja, jak i moi pracownicy oraz dostawcy korzystają z zatoczki znajdującej się przed fortem Sokolnickiego, przy ulicy Mickiewicza 51. Je-JEZELI będzie to teren wyłączony ze strefy, podejrzewam, że wszyscy będą tam parkować, ponieważ będzie to postój bezpłatny. Z uwagi na działalność, którą prowadzę, niezbędny jest dojazd i parkowanie w tym miejscu (wjazd do parku jest zabroniony). Je-JEZELI ten teren będzie ciągle obstatowany samochodami, nie będziemy mieli możliwości normalnie funkcjonować, prowadzić jakichkolwiek dostaw, a także utrudniony może być wywóz nieczystości - ogólnie bardzo to wpłynie na naszą codzienną, sprawną jak dotąd działalność. Dopodłym rozwiązaniem byłoby wyłączenie tego terenu z parkowania lub postój dla osób niezwiązanych z działalnością w parku - w formie i prochoniach znajdujących się w parku Żeromskiego.</p>	https://www.arcgis.com	<p>Ad 1. Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. Ad 2. Ulica prowadząca do Fortu Sokolnickiego będzie ujęta w SPPN. Będą tam wyznaczone ogólnodostępne miejsca postojowe.</p>
422	<p>Sugerujemy przydzielenie konkretnych miejsc parkingowych do poszczególnych adresów.</p> <p>Na chodniku przy ulicy Sułkowskiego na odcinku między Dziennikarska a Książna, po stronie zaplanowanych miejsc parkingowych (adresy parzyste), znajdują się latarnie przez co chodnik jest węższy. Na tym odcinku miejsca parkingowe powinny być wyznaczone po drugiej stronie (adresy nieparzyste).</p> <p>Dodatkowo na tym odcinku zlokalizowany jest budynek wielorodzinny Sułkowskiego 12/14 (kilkanaste mieszkań) oraz usług (w tym szkoła nauki jazdy) więc zaproponowane 12 miejsc postojowych nie zabezpieczy potrzeb parkingowych mieszkańców.</p> <p>Sugerujemy przydzielenie konkretnych miejsc do poszczególnych adresów.</p> <p>Dodatkowo ruch wokół Skweru „Zniewiarza” powinien być zorganizowany jednokierunkowo, działać jak rondo, wówczas na jednokierunkowej ulicy Książna zmieszczą się dodatkowe miejsca parkingowe.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Ad 1. Nie ma możliwości wyznaczenia miejsc na drogach publicznych z przeznaczeniem dla konkretnego adresu.</p> <p>Ad 2. Na ul. Sułkowskiego parkowanie jest wyznaczone na jezdni.</p> <p>Ad 3. Uwzględniono. Na ul. Książna został wprowadzony jeden kierunek ruchu i wyznaczono dodatkowe miejsca postojowe.</p>
423	<p>Przy ul. Dygasińskiego 22a i 22 są bramy wjazdowe. Nie zostały tam wyznaczone miejsca parkingowe po parzystej stronie ulicy. Czy oznacza to zakaz parkowania dla właścicieli na własnych bramach? Dostane za to mandat? Je-JEZELI ulica Dygasińskiego będzie jednokierunkowa to wyjeżdżając od ulicy Gorniki można zrobić bliżej miejsca parkingowe od skrzyżowania. Przy numerze 22B narysowane są 3 miejsca parkingowe. Jedno miejsce zaznaczone jest na branie wjazdowej. Tam tylko 2 samochody wejdą. Najlepiej proszę o pozostawienie parkowania samochodów po obu stronach ulicy. Uspokojenie ruchu. Wprowadzenie tu możliwości chodzenia po ulicy. Ogólnie to jestem przeciwna wprowadzeniu strefy płatnego parkowania. Placa tu podatkii i jeszcze kase od nas wyciągać! Handel na Żoliborzu przez to padnie. Ja nie pojedę pod Hale Marymoncka ani do Merkurego po cięście zakupy! no bo nie moja strefa!</p>	<p>Wnoskuje za pozostawieniem ruchu dwukierunkowego na ul. Promyka. Ulica Promyka wraz z Bohomolka jest szersza. To taka przełotówka między Gwiazdźista a Mickiewicza. Autobusy i inne gabarytowe ła drogi jeżdżą. Na promyka jest na tyle szeroko że można zostawić parkowanie na chodniku po nieparzystej stronie dla mieszkańców i wyznaczyć miejsca po stronie ogródków działkowych kosztem cienkiego pasa zieleni.</p>	https://www.arcgis.com	<p>Odnosnie ul. Dygasińskiego: przepisy nie zezwalają parkować na wyjazdach z posesji.</p> <p>Odnosnie ul. Promyka: Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.</p>
424	<p>Sulkowskiego 12/14</p>		https://www.arcgis.com	<p>Brak uwag.</p>
425		<p>Strefa płatnego parkowania na Żoliborzu jest niepotrzebna i sprzeciwiają się jej mieszkańcy, w tym również ja. Z przeprowadzonej ankiety na Facebookowej grupie mieszkańców Żoliborza większość była przeciwko tej strefie. Ludziom żyje się dobrze, zawsze jest gdzie zaparkować i nie ma sensu by te sytuacje zmieniać lub zepsuć. Temat powstania SPPN na Żoliborzu powoduje duże napięcia w społeczeństwie. Jest jeszcze czas by z tej błędnej decyzji się wycofać i nie wprowadzać na siłę czegoś czego mieszkańcy nie chcą.</p>	brak lokalizacji do	<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>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie Żoliborza strefą płatnego parkowania. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2021 r.</p>
426	<p>ul.Sulkowskiego 12/14</p>		https://www.arcgis.com	<p>W rejonie wskazanej nieruchomości występuje brak możliwości technicznych wyznaczenia pełnowymiarowego miejsca postojowego dla osoby niepełnosprawnej.</p>
427	<p>Wo wskazanym miejscu nie ma nigdy miejsc parkingowych - niezależnie od dnia i pory. Cale Braci Żaluskich jest zajęte - ludzie nagminnie zgłaszają "żle" zaparkowane samochody (ta malutka ulica jest najpopularniejsza, jeśli chodzi o odholowane samochody). Wprowadzenie płatnej strefy parkowania i ograniczenie parkowania z abonamentem do 150 metrów od miejsca zamieszkania niczego nie zmieni (bo nie zakłada np. zwiększenia miejsc parkingowych, które są bardzo potrzebne). Rozwiązaniem byłoby zwiększenie ceny płatnych parkingów w okolicy - niektórzy mieszkańcy trzymają tam miejsca przez wiele lat (i nie użytkują "na wszelki wypadek" - bo kwota jest bardzo niska.</p>	<p>Rozwiązaniem problemu nie jest wprowadzenie płatnej strefy parkowania, tylko zwiększenie miejsc parkingowych (a nie, jak zakłada projekt, dodatkowe ich ograniczenie).</p>	https://www.arcgis.com	<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>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 DMG 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>
428	<p>W danej lokalizacji mamy ogromne problemy z parkowaniem. Wynikają one zarówno z parkowania samochodów przez osoby z odległych miejsc w Warszawie i korzystających potem z transportu miejskiego, jak również z obecności kociółca (kilka naborów dziennie) oraz restauracji. W rezultacie w ciągu dnia jesteśmy pozbawieni możliwości zaparkowania w okolicy własnego domu - jest to możliwe dopiero późnym wieczorem. W takich obszarach, z zabudową jednorodzinną powinna być możliwość parkowania tylko dla mieszkańców. Dla przyjezdnych należy stworzyć inny parking np. podziemny pod pl.Wilsona, który od lat pozostaje niewykorzystany.</p>		https://www.arcgis.com	<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>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 DMG 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>

429	<p>Pomiar natężenia parkowania w wybranym przez ZDM terminie, częściowo obejmującym wakacje, nie odzwierciedla przewidzianego natężenia ruchu na Żoliborzu w pozostałych miesiącach. Mimo to wykazano ponad 100 proc zajęcie ulic (w niektórych przypadkach ponad 100, nie wiem co miałyby to znaczyć). Mamy załączone nie pokazują doładowanie jeno projekowanych miejsc parkingowych. Nie wiem co oznacza żółta przerywana linia wzdłuż większości ulic w moim rejonie nr2. Zrozumiałam, że zasadniczo projektowane są miejsca ba dwóch ulicach: Czarnieckiego i Kaniowskiej. Co z resztą? Za sensowny uważam pomysł zarezerwowania niektórych miejsc tylko dla mieszkańców? Czy to jednak znaczy, że cały ruch „przyjeźdźnych” akupi się na tych dwóch i tak zatłoczonych ulicach? Czarnieckiego, z powodu bliskości poczty, kościoła, restauracji i sklepów jest obciążona od 8 rano do wieczora. Poza tym z pewnością masowo jest łamany zakaz strefy w Czarnieckiego w połowie Krasńskiego. Świadczy k tym masowy przejazd pojazdów w godzinach rannych. Czy pomiar to uwzględni? Chciałabym też zwrócić uwagę na parkowanie na Eysmonta: samochody wzdłuż parkanów, w razie konieczności straż pozarna nie wjeżdża.</p>	<p>Ogólnie: to dobry pomysł. Jestem za.</p>	<p>https://www.arcgis.com</p> <p>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>Mamy świadomość, że w trakcie wakacji i w dobie pandemii na ulicach pojawia się mniej samochodów przyjeźdźnych. Oznacza to, że w innym czasie wyniki pomiarów, które już teraz wykazały znaczny deficyt miejsc postojowych, byłyby jeszcze bardziej niekorzystne. 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 DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postaju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>W każdym przypadku pozostawiona szerokość jezdni pozwala na swobodną obsługę posesji.</p>
430	<p>W odpowiedzi na prośbę ZDM o przesłanie informacji, gdzie mieszkańcy widzą brak zapewnionych miejsc dla dostawców, chciałabym zwrócić uwagę na ulicę Kochowskiego przy skrzyżowaniu z Krasńskiego.</p> <p>W tej lokalizacji jest kilka punktów, które dobrze służą lokalnej społeczności i szkoda by było, gdyby miały kłopoty po wprowadzeniu SPPN. Są to chociażby takie miejsca jak uciekające się do najbliższych:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Music Media, jedyny tradycyjny sklep muzyczny na Żoliborzu 2) Sklep chemiczno-kosmetyczny U Roberta - bez którego trzeba by jeździć wielokrotnie po różne artykuły także gospodarce do marketu budowlanego do Arkadii 3) Pasmateria ELKA - ostatnio oblegana z uwagi na zainteresowanie tkaninami, podczas zycia maseczek 4) Kawiarnia Kainowe Serce (w której regularnie odbywają się koncerty) <p>Obecnie dostawy do nich prowadzone są często na pograniczu przepisów - czy to tkanin czy artykułów gospodarczych. W związku z planem zabezpieczenia martwego pola - rogu Kochowskiego i Krasńskiego 25, gdzie za końcem miejsc postojowych czasem były niesety wyładowane towary, prosilibym o umożliwienie legalne postój dla dostawców zainteresowanych handlowców. Tak aby mogli nadal prowadzić działalność na normalnych warunkach.</p> <p>Będę bardzo wdzięczny za wzięcie tego pod uwagę. Tak jak bardzo cieszę mnie zabezpieczenie wspomnianego miejsca - na projekcie słupkami, bo faktycznie często auta tutaj ograniczały mocno widoczność, to tak samo widzę potrzebę innych - proszę o ich uwzględnienie. DZIEKUJĘ</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
431	<p>Proszę o uwzględnienie większej liczby miejsc parkingowych w okolicy Pl. Henkła, ul. Trentowskiego oraz Niegołęwskiego. Obecnie liczba miejsc jest zbyt mała w stosunku do potrzeb. Natomiast wg planów strefy płatnego parkowania liczba ta w okolicy zmniejszy się kilkakrotnie.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Uwzględniono. W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegołęwskiego i ul. Wyspiańskiego.</p>
432	<p>GEN WI Andersa , otrzymałam od Państwa 3 parkometry , gdzie w żaden sposób nigdy nie mogę znaleźć miejsca , wożę męża na rehabilitację i parkometru E240038 jest miejscem gdzie mogę zaparkować , czy jest jakaś szansa że strony Państwa o przywrócenie mi tego parkometru, miałam go poprzednio , teraz od mojego miejsca zamieszkania jest 180 m , przekracza 30 m od ostatniego parkometru, bardzo proszę o pomyslnie rozwiązanie mojego problemu, dziękuję</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Uwaga nie dotyczy propozycji zmian organizacji ruchu na potrzeby funkcjonowania SPPN na Żoliborzu. 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 postój na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
433	<p>Zgłaszamy uwagę-sprzeciw do projektu SPP obszar 1, że pod nr. ul. Tucholska 22 wyznaczono miejsca parkingowe w bramie, które uniemożliwiają wyjazd i wjazd na posesję. Na takie rozwiązanie absolutnie nie wyrażamy zgody.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>Uwzględniono - w projekcie rysowana została brama wjazdowa na teren posesji.</p>
434		<p>Proszę o nie tworzenie strefy na zattasiu</p>	<p>brak lokalizacji do</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>
435	<p>W projekcie organizacji ruchu (obszar 5 artuszk 32) , na projektowanej ulicy Z. Hubnera zaprojektowano próg zwalniający. Będzie on znajdował się dokładnie pomiędzy dwoma blokami, w odległości zaledwie kilku metrów od mieszkań na parterze. Takie umiejscowienie tego środka uspokojenia ruchu spowoduje narażenie na nadmierny hałas, związany z a) hamowaniem pojazdów b) pracą zawieszania c) ponownym przyspieszaniem. Narazi okolicznych mieszkańców na konieczność wysłuchiwania ciągłego stukotu przejeżdżających przez niego samochodów, narażenie na zanieczyszczenia oraz wibracje szkodliwe dla zdrowia. Dodatkowo będzie spowodowane to przez echo odbijające się od blisko zbudowanych bloków. W związku z tym proszę o uwzględnienie moich uwag i usunięcie rzeczonego środka uspokojenia ruchu lub zastąpienie go innym mniej inwazyjnym np szczykaną.</p>		<p>https://www.arcgis.com</p> <p>ul. Hubnera nie jest objęta opracowaniem, jako że nie została ona dotychczas zaklasyfikowana jako droga publiczna.</p>
436		<p>Sprzeciw przeciwko rozszerzeniu esp o Żoliborz na Pl. Inwalidów</p>	<p>brak lokalizacji do</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>
437		<p>Idea wprowadzania SPPN na coraz większych obszarach Warszawy jest skandaliczna. SPPN nie jest opłatą za usługę, a paropodatkim, który stanowi ogromne obciążenie finansowe dla osób pracujących na terenie strefy. Stracił będą także mieszkańcy samej strefy: za drugi i kolejny samochód płacąc 1200 zł rocznie.</p>	<p>brak lokalizacji do</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>
438	<p>Sprzeciwiam się wprowadzaniu SPPN na coraz większym obszarze. Mieszkańcy terenów objętych strefą tracą mnożstwo miejsc parkingowych, nieprawdą jest, że wraz z wprowadzeniem SPPN miejsc przybywa. SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Konsultacje powinny dotyczyć zmniejszenia strefy i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców.</p>	<p>Sprzeciwiam się wprowadzaniu SPPN na coraz większym obszarze. Mieszkańcy terenów objętych strefą tracą mnożstwo miejsc parkingowych, nieprawdą jest, że wraz z wprowadzeniem SPPN miejsc przybywa. SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Konsultacje powinny dotyczyć zmniejszenia strefy i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców.</p>	<p>https://www.arcgis.com</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 – wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg.</p>
439		<p>Sppn jest karygodnym paropodatkim. Konsultacje powinny dotyczyć znacznego zmniejszenia strefy. Sppn w każdej lokalizacji do tej pory wiązało się z likwidacją wielu miejsc postojowych - a z projektu wynika że tak samo będzie na Żoliborzu i Ochocie.</p>	<p>brak lokalizacji do</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 – wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg.</p>

440	<p>W miejscu ulic Marii Kazimierzy, Twardowskiego, Dembinskiego, opalińskiego jest to zabudowa domków jednorodzinnych w których większość są to domy zamieszkałe przez dwa albo trzy pokolenia. W naszym przypadku mieszkań z babcią i rodzicami. Do tego 2 razy w tygodniu przyjeżdża siostra z Lomianek opiekując się babcią. Czytalem Wasz projekt i stwierdziłem że na ulicy jest 33 miejsca parkingowe. Na samym odcinku od Lutosańskiego do Twardowskiego wzdłuż posesji jest 15 numerów po obu stronach więc automatycznie 30 miejsc parkingowych. A gdzie jeszcze cała długość od Potockiej do Lutosańskiego? Chyba ktoś źle policzył :) Na tych uliczkach nigdy nie było problemów z parkowaniem ani za dużą liczbą samochodów. Jak najbardziej jestem za wprowadzeniem strefy ale na głównych ulicach, Meckiewicza, Słowackiego, Kraśnickiego. Wracając do zamieszkania Babciu posiada samochód na dojazdy do lekarza. Rodzice posiadają pojazd na dojazdy do pracy ja tam samo. Do tego mój syn za dwa lata zrobi praw jazdy i też chciałby korzystać z auta. W takiej sytuacji jak ja jest minimum połowa mieszkańców tych ulic. Dlatego będziemy postulować i prosić o zmianę strefy i wyłączenie niektórych ulic ze strefy, tak samo jak Żoliborz Dziennikarski :) Jak nie będziemy zmuszeni likwidować nasze zielone trawniki i ogródki i tworzyć tam wydzielone parkingi na dodatkowe pojazdy i czego chcielibyśmy uniknąć mając na względzie tereny zielone na Żoliborzu. Proszę o przemyślenie a jeśli jest jakaś szansa na pomoc w jaki sposób możemy wpłynąć na strefę płatnego parkowania i jej zasięg.</p>		https://www.arcgis.com	<p>Wprowadzenie SPPN wyłącznie na głównych ulicach spowoduje przeniesienie pojazdów, których kierowcy unikają opłat na inne ulice na których nie są pobierane opłaty. Na ul. Marii Kazimierzy zaproponowano w większości zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
441	<p>Obecnie przewidziane w projekcie rozwiązanie dot. ulicy Dziennikarskiej na odcinku od Tucholskiej do Sułkowskiego zamiast usprawniać uniemożliwi normalne funkcjonowanie jego mieszkańcom. Miejsca możliwego parkowania oznaczone na planie na foletowo w połączeniu z zakazem postoju są rozwiązaniem zaskakującym i nieakceptowalnym! Wbrew Parafce założeniem nie każdy mieszkaniec/ właściciel domu na Dziennikarskiej posiada garaż lub wjazd na posesję a zaproponowany zakaz postoju na wysokości Dziennikarskiej 9 uniemożliwi mi zaparkowanie auta przed własnym domem (Dziennikarska 7), co było możliwe, odgąd tu mieszkam (04.1973). Nie rozumiem powodu tej zmiany i nie zgadzam się z pogorszeniem komfortu życia i uniemożliwieniem mi normalnego korzystania z mojej nieruchomości, z tytułu posiadania której odprowadzam do kasy miejskiej podatki. Domagam się utrzymania możliwości parkowania auta na chodniku przed budynkami Dziennikarska 7-9 na dotychczasowych zasadach. Nie rozumiem, co miałby usprawnić projektowany zakaz postoju. Jego ustanowienie jest nielogiczne i pozbawione jakiegokolwiek uzasadnienia. Zakaz postoju to nic innego jak sztywna w stosunku do mieszkańców, którzy za odśnieżanie i utrzymanie chodnika odpowiadają i podatki od nieruchomości mają płacić, ale możliwości zaparkowania auta pod własnym domem już mają zostać pozbawieni. To ma być troska o dobro mieszkańców? Należy umożliwić parkowanie aut na ul. Dziennikarskiej na dotychczasowych zasadach, czyli po obydwu stronach ulicy! Rozwiązanie to sprawdziło się przez ostatnie dziesięciolecia i nie widzę najmniejszego powodu jego zmiany! Je-JEZELI uważają jednak Parafce inaczej, to należy rozważyć uczynienie ulicy Dziennikarskiej jednokierunkową na całej długości (ruch od Kraśnickiego do Promyka, czyli w dół), organizując jednocześnie miejsca możliwego parkowania po jednej stronie ulicy (tak jak w obecnym projekcie, czyli po stronie numerów nieparzystych), jednocześnie ustawiając zakaz postoju po drugiej stronie (numery parzyste).</p>		https://www.arcgis.com	<p>Uwzględniono, proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem na całej długości ulicy.</p>
442	<p>Obecnie przewidziane w projekcie rozwiązanie dot. ulicy Dziennikarskiej na odcinku od Tucholskiej do Sułkowskiego zamiast usprawniać uniemożliwi normalne funkcjonowanie jego mieszkańcom. Miejsca możliwego parkowania oznaczone na planie na foletowo w połączeniu z zakazem postoju są rozwiązaniem zaskakującym i nieakceptowalnym! Wbrew Parafce założeniem nie każdy mieszkaniec/ właściciel domu na Dziennikarskiej posiada garaż lub wjazd na posesję a zaproponowany zakaz postoju na wysokości Dziennikarskiej 9 uniemożliwi mi zaparkowanie auta przed własnym domem (Dziennikarska 7), co było możliwe, odgąd tu mieszkam (04.1973). Nie rozumiem powodu tej zmiany i nie zgadzam się z pogorszeniem komfortu życia i uniemożliwieniem mi normalnego korzystania z mojej nieruchomości, z tytułu posiadania której odprowadzam do kasy miejskiej podatki. Domagam się utrzymania możliwości parkowania auta na chodniku przed budynkami Dziennikarska 7-9 na dotychczasowych zasadach. Nie rozumiem, co miałby usprawnić projektowany zakaz postoju. Jego ustanowienie jest nielogiczne i pozbawione jakiegokolwiek uzasadnienia. Zakaz postoju to nic innego jak sztywna w stosunku do mieszkańców, którzy za odśnieżanie i utrzymanie chodnika odpowiadają i podatki od nieruchomości mają płacić, ale możliwości zaparkowania auta pod własnym domem już mają zostać pozbawieni. To ma być troska o dobro mieszkańców? Należy umożliwić parkowanie aut na ul. Dziennikarskiej na dotychczasowych zasadach, czyli po obydwu stronach ulicy! Rozwiązanie to sprawdziło się przez ostatnie dziesięciolecia i nie widzę najmniejszego powodu jego zmiany! Je-JEZELI uważają jednak Parafce inaczej, to należy rozważyć uczynienie ulicy Dziennikarskiej jednokierunkową na całej długości (ruch od Kraśnickiego do Promyka, czyli w dół), organizując jednocześnie miejsca możliwego parkowania po jednej stronie ulicy (tak jak w obecnym projekcie, czyli po stronie numerów nieparzystych), jednocześnie ustawiając zakaz postoju po drugiej stronie (numery parzyste).</p>		https://www.arcgis.com	<p>Uwzględniono, proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem na całej długości ulicy.</p>
443		Jest to inicjatywa bez sensu, dojdzie mieszkańców.	brak lokalizacji do	<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>
444	<p>W tym miejscu oprócz już istniejących miejsc jest możliwość powiększenia tej strefy o 4 lub 5 miejsc. Na spotkaniach konsultacyjnych była mowa że nie zostanie zmniejszonych ilość miejsc postojowych , otóż obecnie na ul. Czaki wzdłuż bloku jest zaparkowanych 37 samochodów a według planów zaledwie 27 , to już na takiej krótkiej ulicy ZŁKWIOWAŁŚCIE 10 miejsc, w miejscu obecnie jest zaparkowanych 10 aut a waznych planach są dwa rowniegle i dodatkowo pieniądze wydane na bezsensowne słupki W dalszym ciągu JESTEM PRZECIW WPROWADZENIU SPPN NA ŻOLIBORZU.</p>		https://www.arcgis.com	<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 jeźni manewrowych zgodnych z przepisami – wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg.</p>
445	<p>Mamy uwagi do projektu zmniejszenia ilości miejsc parkingowych w okolicy adresu al. Wojska Polskiego 50/54. Obecnie znalezienie miejsca graniczy z cudem, nie mówię tu o "legalnych" miejscach, bo zaparkować na takim miejscu samochód w promieniu 200m od domu jest obecnie niemal niemożliwe. Najgęściej jest w ciągu dnia, wtedy jest czasem szansa, o godz 17.30 bez szans. Trzeba zważać na samochód w miejscach niedostępnych, i liczyć że nie dostanie się mandat. Znam prawie wszystkie samochody parkujące w okolicy, są to samochody sąsiadów, nie widzę problemu z samochodami "przyjeźdźczych". Problem ze znalezieniem miejsca od godz 18 wwyż jest najlepszym przykładem, że te samochody należą do osób z okolicy. Dodam, że jesteśmy małżeństwem z 1 dzieckiem, mamy 1 samochód, a targanie zakupów, śpiącego dziecka i jego rzeczy z drugiego końca dzielnicy bo w promieniu 500m nie będzie wolnego miejsca to będzie koszmar. Mam nadzieję, że osoby podejmujące ostateczną decyzję też mają rodziny i wiedzą o czym mówię. Jeśli nie, to proszę wziąć pod uwagę taką perspektywę.</p>	<p>Nawet najmniejsze zmniejszenie ilości miejsc w całej dzielnicy będzie skutkowało: 1. Wzmocnionym ruchem jawnego jeżdżących mieszkańców szukających miejsca przez pół godziny w promieniu 300-500m od domu. 2. Zagniewaniem miejsc nie w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania czyli utrudnianie znalezienia miejsca mieszkańcom z odleglejszych obszarów dzielnicy. 3. Jedynym skutkiem będzie więcej dziko parkujących samochodów, zaślepianie okolicy, większe wpływy do budżetu miasta z mandatów. Jedynie miejsca które być może są zajmowane przez "przyjeźdźczych" to okolice metra Wilsonałów. Gdańskiego, ale mieszkańcy tamtych okolic na pewno wiedzą najlepiej czy tak rzeczywiście jest.</p>	https://www.arcgis.com	<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 jeźni 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. 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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
446	<p>Na planie została wydzielona zdecydowanie za mała ilość miejsc parkingowych.</p>		https://www.arcgis.com	<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 jeźni 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>

447		Jestem przeciwna, gdyż nie widzę korzystnego rozwiązania dla osób wynajmujących mieszkania na Żoliborzu.	brak lokalizacji do	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. 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.
448	Kaniowska odcinek od Krasiańskiego-bis (numer Kaniowska 45) do zakrętu (Kaniowska 25) - zachowanie ruchu dwukierunkowego, "strefa mieszkańca" dla mieszkańców tak aby każdy mieszkaniec na odcinku Kaniowska 45 - Kaniowska 25 miał przed domem miejsce dla siebie a nie SPPN! Absolutnie NIE dla ruchu jednokierunkowego na tym odcinku! Zależy nam na miejscach w "strefie mieszkańca" pod domami - inaczej te miejsca szczególnie bliżej ul. Krasiańskiego mogą być zaplanowane przez przyjezdnych i osoby z domów od Kaniowskiej 45 do Kaniowskiej 25 nie będą mieli gdzie stanąć. Szczególnie duży jest problem w okolicach Kaniowskiej 45 i okolicach - tam właśnie powinna być strefa mieszkańca. Dla przyjezdnych powinny być zrobione miejsca SPPN po północnej stronie Krasiańskiego-bis / wewnętrznej na szerokim chodniku pod drzewami - Urząd Dzielnicy proponował przy okazji konsultacji i remontu dróg Żoliborza Oficerskiego że właśnie ten odcinek pod drzewami oddający parkowanie na Czarnieckiego i Kaniowskiej na rogu i udośćni więcej miejsc dla przyjezdnych właśnie tam. Jestem właścicielem domu przy ul. Kaniowskiej 45, jestem tam zameldowany i sprzeciwiam się miejscom SPPN pod moim domem na Kaniowskiej 45!	Proszę aby w przypadku domów / mieszkań wykorzystywanych na działalność gospodarczą / firmy / fundacje / stowarzyszenia przysługiwala możliwość uzyskania "karty mieszkańca" tak jak dla osób zameldowanych / mieszkańców. Wiele domów / mieszkań jest wykorzystywanych w ten sposób na nieuciągliwą działalność i normalnie przysługowałyby ich właścicielom / mieszkańcom karty mieszkańca na parkowanie - w tej sytuacji nie są wykorzystywane a są potrzebne korzystającym w takim samym wymiarze - pierwsza za 30 zł, kolejna za 1200 zł. Jest to zgodne z lokalnym zapotrzebowaniem, nie zmniejsza miejsc dostępnych bo tyle samo przynależałoby do mieszkania / domu. Je-JEZELE ktoś jest właścicielem czy najemcą domu / mieszkania to powinien mieć możliwość korzystania tak jak mieszkaniac także je-JEZELE dom / mieszkanie jest wykorzystywane na firmę / fundację / stowarzyszenie (cele inne niż czysto mieszkaniowe). Brak zapewnienia takich miejsc będzie w tej okolicy problemem i wynikałoby z tego problemy. Nie chodzi o "darmowe" miejsca dla klientów czy odwiedzających (dla tych powinny być dostępne w okolicy miejsca SPPN) tylko na tak samo opłacany abonament dla właścicieli czy użytkowników - tyle samo "kosztów" jak dla mieszkańców. Prowadzę na Żoliborz Oficerski na ul. Czarnieckiego biuro i potrzebuję miejsca postojowego - rozumiem opłatę tak samo ustaloną jak dla mieszkańca. Proszę o uwzględnienie tego i zapewnienie możliwości "karty mieszkańca" i parkowania w strefie mieszkańca jak dotychczas w takiej sytuacji. Spółka w której jestem udziałowcem z żoną posiada lokal na Czarnieckiego i potrzebujemy miejsca postojowego dla biura. Dlaczego na dany dom / mieszkanie używane na cele biura nie miało by przysługiwać miejsce w takich ilościach jak dla mieszkańców? Byłoby to niesprawiedliwe i niezgodne z zapotrzebowaniem lokalnym. Tyle samo przysługiwać powinno na każde mieszkanie / dom miejsc w "strefie mieszkańca" i dla mieszkańca i dla użytkownika biurowego. Szczególnie je-JEZELE np. ktoś jest właścicielem mieszkania. Wiele mieszkań czy domów jest własnością spółek a wykorzystywane są w sposób nieuciągliwy i korzystający potrzebują codziennie parkować.	https://www.arcgis.com	Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na ul. Kaniowskiej byłoby rozwiązaniem nieefektywnym. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego umożliwia na ul. Kaniowskiej wyznaczenie miejsc postojowych, co w przypadku pozostawienia obecnej organizacji ruchu byłoby niemożliwe. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.
449	Proszę o zmianę proponowanego kierunku ruchu na Plac Lelewela na odcinku Żółkowskich - Modrzezewskiej tak aby ruch jednokierunkowy był nie od ul. Żółkowskich tylko od ul. Modrzezewskiej do ul. Żółkowskich. Aktualnie dużym problemem jest to, że dużo aut parkujących do metra na Placu Wilsona albo do przychodni wjeżdża od ul. Mickiewicza przez ul. Żółkowskich i zajmuje te niewiele miejsc przed domami na Placu Lelewela - czasami przez te mieszkania / użytkownicy domów przy Placu Lelewela nie mogą przez to zaparkować czy nawet przejechać. Jest to coraz większy problem i powoduje to "rozjeżdżanie" Placu Lelewela przez auta wjeżdżające od ul. Żółkowskich szukające miejsc postojowych które jak ich nie znajdują kręcą się w kółko. Prosimy o wprowadzenie ruchu jednokierunkowego od ul. Modrzezewskiej do ul. Żółkowskich - co ułatwiłoby korzystającym z domów przy Placu Lelewela zaparkowanie i ograniczyłoby problem "rozjeżdżania" tego pięknego placu przez poszukujących miejsc.		https://www.arcgis.com	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządce ruchu.
450	Prosimy o usunięcie znaku zakaz parkowania i postoju wprowadzonego bez konsultacji z mieszkańcami i korzystającymi z mieszkań / domów przy ul. Czarnieckiego - co bardzo ograniczyło możliwość zaparkowania. Prosimy zamiast tego o wprowadzenie zasad takich jak na innych ulicach Żoliborza Oficerskiego - czyli możliwość parkowania po obu stronach ul. Czarnieckiego jak "strefy mieszkańca". Prosimy aby możliwość parkowania w strefie mieszkańca była dostępna zarówno dla mieszkańców jak i dla prowadzących tam biura na tych samych zasadach ilościowych i kosztowych. Na ul. Czarnieckiego jest szereg nieuciągliwych biur i mieszkań / domy te nie są wykorzystywane na inne cele - ale potrzebne są 1-2 miejsca postojowe dla każdego z nich które powinny być dostępne na tych samych zasadach.		https://www.arcgis.com	Ad 1. Zakaz parkowania został zaproponowany w miejscu zagrażającym bezpieczeństwu ruchu. Ad 2. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania oraz identyfikator B-35 przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.
451	Proszę o wytyczenie płatnych miejsc postojowych po północnej stronie ulicy Krasiańskiego (od ul. Czarnieckiego do ul. Kaniowskiej) na poszerzonym chodniku pod drzewami (w razie technicznych wymogów - częściowo na chodniku, częściowo na jezdni) Ten chodnik był specjalnie poszerzany aby umożliwić parkowanie większej ilości aut - tak jak Urząd Dzielnicy proponował przy okazji konsultacji i remontu dróg Żoliborza Oficerskiego. Po południowej stronie (wzdłuż domów na Krasiańskiego-bis / wewnętrznej) proponuję zakaz postoju niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkańca"). Czyli powinno być odwrotnie niż jest w projekcie - miejsca SPPN po stronie północnej a po stronie południowej miejsca dla mieszkańców. Umożliwi to pozostawienie większej ilości miejsc SPPN po zewnętrznej stronie osiedla, a jednocześnie parkowanie pod domem dla mieszkańców Krasiańskiego-bis / wewnętrznej. Pod domami powinny być miejsca dla mieszkańców, a miejsca SPPN po zewnętrznych stronach - nie pod domami - a właśnie po to był poszerzany chodnik po północnej stronie Krasiańskiego-bis i w konsultacjach z mieszkańcami ustalono że tam będą ulokowane dodatkowe miejsca postojowe! Aktualny projekt neguje tamte ustalenia - tak więc prosimy o zrobienie długiego pasa SPPN po stronie północnej Krasiańskiego-bis od ul. Czarnieckiego do ul. Kaniowskiej pod drzewami na specjalnie w tym celu poszerzonym przy ostatnich remontach dróg chodniku.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
452		Nie chce sppn. Nie uważam aby to w czymkolwiek pomogło. Przeciwnie ograniczenie liczby miejsc do parkowania jest szkodliwe dla miasta.	brak lokalizacji do	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.
453		Stanowczo sprzeciwiam się wprowadzeniu SPPN na coraz większym obszarze. Mieszkańcy terenów objętych strefą tracą wiele miejsc parkingowych, nieprawdą jest, że wraz z wprowadzeniem SPPN miejsc przybywa. SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Konsultacje nie powinny więc dotyczyć poszerzenia SPPN - którego mieszkańcy nie chcą - a zamiast tego jej zmniejszenia i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców	brak lokalizacji do	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 – wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg.
454		Po stronie północnej na odcinku od Mickiewicza do Smiałej należy ustawić słupki	https://www.arcgis.com	Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. Projekt zakłada zastosowanie znaku B-36.
455		Odzyskanie szerokości minimum 150cm chodnika dla pieszych, przeniesienie parkowania na ulicę.	https://www.arcgis.com	Uwzględniono - w miejscach w których wyznaczane są miejsca postojowe związane z wprowadzeniem SPPN zachowywana jest minimalna szerokość chodnika 2,0 m.

456	Odzyskanie szerokości minimum 150cm chodnika dla pieszych, przeniesienie parkowania na ulicę.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono - w miejscach w których wyznaczone są miejsca postojowe związane z wprowadzeniem SPPN zachowywana jest minimalna szerokość chodnika 2,0 m.
457	Odzyskanie szerokości minimum 150cm chodnika dla pieszych, przeniesienie parkowania na ulicę.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono - w miejscach w których wyznaczone są miejsca postojowe związane z wprowadzeniem SPPN zachowywana jest minimalna szerokość chodnika 2,0 m.
458	Konieczność zabezpieczenia wejścia do przedszkola		https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
459	Zamiana organizacji ruchu na jednokierunkową, zabezpieczenie przejść dla pieszych słupkami, dodanie przejścia dla pieszych na odcinku przy pralni "Alcja".		https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
460	Wyznaczenie równoległych miejsc postojowych dla mieszkańców, likwidacja znaku drogowego "ronda", w bramie budynku Wyspiańskiego 7 powinno pojawić się miejsce krótkiego postoju służące kurierom, taksówkom, dostawcom, mieszkańcom ładującym ciężkie pakunki do pojazdów, karetom i w razie konieczności straży pożarnej.		https://www.arcgis.com	W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkla jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.
461	Zamiana drogi na jednokierunkową celem zachowania obecnych miejsc postojowych i zapewnienia chodników o szerokości 2m		https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
462	Konieczność odzyskania chodnika na potrzeby pieszych, konieczna jest korekta skrzyżowania ulic Mierosławskiego i Śmiałej		https://www.arcgis.com	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 zestawienia warunków należy do kierownika rozpoznawcy i jest zastosowanie znaku "zakaz postoi" z
463	Konieczność zabezpieczenia chodnika po prawej stronie ulicy, przy przychodni dla dzieci		https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
464	Mierosławskiego przy WKU - "rozkostkowanie" parkingu przed WKU, wytyczenie pasa zieleni i wyznaczenie miejsca postojowego na rowery.		https://www.arcgis.com	Zastrzeżone miejsca zostały zilkwidowane, ponadto wyznaczono miejsca dla osób niepełnosprawnych.
465	Konieczność uwehlenia chodnika dla pieszych. Obecnie brak możliwości swobodnego przejścia. Należy zabezpieczyć okolice obu przedszkoli - prywatnego i państwowego, na rogu Suzina i Sierpeckiej wyznaczyć miejsce postojowe dla dostawców.		https://www.arcgis.com	Projekt zakłada wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni, ponadto zaprojektowano słupki U-12c.
466	Konieczność zabezpieczenia chodników przylegających do przedszkola na ulicy Rybińskiego, Sulkowskiego.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
467	Prośba o niewyznaczenie miejsc postojowych w miejscu gdzie w części parkowej znajduje się chodnik prowadzący do parku.		https://www.arcgis.com	Błędnie wskazana lokalizacja uwagi
468	Prośba o wyznaczenie miejsc dla dostawców dla wszystkich okolicznych lokali usługowo - handlowych		https://www.arcgis.com	W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
469	Prośba o wyznaczenie miejsc dla dostawców dla wszystkich okolicznych lokali usługowo - handlowych		https://www.arcgis.com	W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
470	Prośba o wyznaczenie miejsc dla dostawców dla wszystkich okolicznych lokali usługowo - handlowych		https://www.arcgis.com	W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
471	Zajęczka przy Mickiewicza w stronę Krajewskiego: chodnik wymaga zabezpieczenia celem zapewnienia możliwości przejścia pieszym		https://www.arcgis.com	Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. Projekt zakłada zastosowanie znaku B-36.
472	Plac Inwalidów 4/6/8: Dodanie do miejsc postojowych koperty dla osób niepełnosprawnych pod placówką Poczty Polskiej		https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
473	Likwidacja miejsc postojowych w osi Alei Wajską Polskiego po obu stronach placu oraz na łączniku biegnącym ulicą Śmiałą		https://www.arcgis.com	We wskazanej lokalizacji nie zostały wyznaczone miejsca postojowe.
474	Zabezpieczenie chodników urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego od strony południowej		https://www.arcgis.com	Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. Projekt zakłada zastosowanie znaku B-36.
475	Przesunięcie parkowania pojazdów w całości na jezdnię.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
476	Ulica Przasnyska od Duchnickiej w kierunku Rydygiera: wzorem tymczasowej organizacji ruchu, obowiązującej czasowo przy okazji np. Święta Zmarłych, wprowadzenie ruchu jednokierunkowego od Duchnickiej w stronę Rydygiera z miejscami postojowymi po stronie istniejącego chodnika.		https://www.arcgis.com	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Przasnyskiej jest dużą zmianą w odniesieniu do stanu istniejącego, taka zmiana musi być poparta badaniami/obserwacjami natężenia ruchu, oraz analizą w którą stronę należy skierować ruch - w obecnej ocenie projektanta rozwiązanie takie jest nieefektywne.
477	Prośba o zabezpieczenie chodników urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego		https://www.arcgis.com	Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. Projekt zakłada zastosowanie znaku B-36.
478	Zakaz parkowania na ulicy po stronie zachodniej od przejścia dla pieszych przed wejściem do szkoły do ul. Zajęczka. Obecnie ZDM zaplanował tam strefę mieszkańców co będzie powodować, że samochody będą parkować na chodniku i zagradzać przejście pieszym.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono. Przejście dla pieszych przez ul. Or-Ota w rejonie skrzyżowania z ul. Zajęczka zostanie zabezpieczone słupkami blokującymi U-12c.
479	"Ulica jednokierunkowa w kierunku al. Wojska Polskiego. Parkowanie dopuszczone jedynie na jezdni po stronie zachodniej. Chodnik po stronie zachodniej zabezpieczony słupkami. Na "rondzie" parkowanie dopuszczone jedynie na jezdni. Zakaz parkowania po wewnętrznej stronie "ronda" z znakiem t-24. Parkowanie dopuszczone wewnątrz "ronda". Wprowadzenie słupków przed przedszkolem na tuku ulicy"		https://www.arcgis.com	W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkla jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.
480	"Ulica jednokierunkowa w kierunku pl. Henkla Parkowanie jednostronne na jezdni. "		https://www.arcgis.com	W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkla jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.
481	Odcinek zachodni od Pol iGojowiczynskiej do Kraśńskiego - wprowadzenie parkowania na jezdni na całej długości ulicy. Zakaz parkowania na chodniku.		https://www.arcgis.com	Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatu na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. Ewentualne zmiany zostaną wprowadzone w ramach osobnego opracowania, niekoniecznie w tym samym terminie co wdrożenie SPPN.
482	Odcinek od Kraśńskiego do Próchnika - Parkowanie na jezdni strefa mieszkańców. Zakaz parkowania na chodnikach. Ruch jednokierunkowy.		https://www.arcgis.com	Uwaga wprowadzona częściowo. Zaprojektowano postój po wschodniej stronie na odc. Próchnika- Kraśńskiego, proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem, pozostawiając wolną przestrzeń chodnika dla pieszych. Nie wprowadzono jednego kierunku ruchu.

483	Odcinek od Sierpeckiej do Kina Tęcza - zakaz parkowania na chodniku po stronie wschodniej oraz zabezpieczenie chodników słupkami.		https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
484	Słupki na chodniku od strony Trasy AK		https://www.arcgis.com	Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrozdenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. Projekt zakłada zastosowanie znaku B-36.
485	modernizacja zatoki przy szkole (Włościańska 35), parkowanie prostopadłe lub skośne		https://www.arcgis.com	Przebudowa zatok postojowych nie jest w zakresie opracowania. Pojazdy powinny parkować zgodnie z geometrią zatoki.
486	wyłączenie jednego pasa na długości Braci Żaluskich do Włościańskiej i przeznaczenie na parkowanie równoległe (wzorem ul. Mickiewicza)		https://www.arcgis.com	Uwzględniono.
487	Odcinek od Rydygiera do Duchnickiej - ruch jednokierunkowy w stronę Duchnickiej. Parkowanie strefa mieszkańców po wschodniej stronie ulicy.		https://www.arcgis.com	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Przasnyskiej jest dużą zmianą w odniesieniu do stanu istniejącego, taka zmiana musi być poparta badaniami/obserwacjami natężenia ruchu, oraz analizą w którą stronę należy skierować ruch - w obecnej ocenie projektanta rozwiązanie takie jest nieefektywne.
488	Zgłaszam sprzeciw wobec rozszerzenia strefy płatnego parkowania.	brak lokalizacji do		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.
489	Wprowadzenie znaków zakazu parkowania poza zatokami parkingowymi. Popieram wprowadzenie sppn Żoliborz na terenie całego Zoliborza. Popieram uwagi zgłaszane przez stow. Żoliborz! Bardzo pozytywnie oceniam przedstawione przez Zarząd Dróg Miejskich propozycje zmian w zasadach abonamentowych dla mieszkańców – wyłączenie 7 stref abonamentowych oraz wprowadzenie identyfikatora mieszkańca. Do przedstawionej koncepcji zmian na żoliborskich ulicach zgłaszam następujące uwagi: 1. Uwagi ogólne: 1.1. Na wszystkich ulicach lokalnych i dojazdowych powinna zostać wprowadzona strefa Tempo 30. Obecnie taka strefa funkcjonuje na starym Żoliborzu, na innych ulicach lokalnych ograniczenie prędkości jest wprowadzane znakami po każdym skrzyżowaniu. Należałoby to ujednolicić i objąć strefą ograniczenia prędkości do 30 km/h wszystkie ulice poza Mickiewicza, Krasńskiego, Słowackiego, Popieluski, Broniewskiego i Powązkowską. 1.2. Należy zabezpieczyć przejścia dla pieszych przed nielegalnym parkowaniem – przed przejściami dla pieszych jezdnia powinna być zwężona do minimalnej przeprowy szerokości, aby uniemożliwić parkowanie tuż przed pasem. W ostatnich latach takiej rozwiązania wprowadzono np. w alei Wojska Polskiego oraz na ulicy Krasńskiego od placu Wilsona do Popieluski. 1.3. Przed wprowadzeniem strefy płatnego parkowania należy zaliczyć do dróg publicznych odcinki dróg wewnętrznych: ulica historyczna, ulica Towarowa (odcinek wokół Górek Włościańskich), ulica łącząca Kąlową z Szajnochy, parking przed budynkiem Szajnochy 11, końcowy odcinek Kąlową (przy Słowackiego), ulica dojazdowa do WIML-u, parking przy Cmentarzu Wojskowym – tak aby można było tam wprowadzić płatne parkowanie. 1.4. Na wszystkich bez wyjątku ulicach jednokierunkowych powinien zostać dopuszczony dwukierunkowy ruch rowerowy - jako powszechnie obowiązująca zasada. 1.5. Dobrym pomysłem jest podzielenie dzielnicy na 7 stref abonamentowych oraz na strefy "identyfikatora mieszkańca". 1.6. Na małych ulicach jednokierunkowych warto rozważyć organizację pasów postojowych naprzemiennie, w celu esowania toru jazdy i uspokojenia ruchu. 1.7. Zakaz postoiu niedotyczący mieszkańców (tzw. "strefa mieszkańca") powinien obowiązywać na całej ulicy od skrzyżowania do skrzyżowania (lub jako strefa zakazu postoiu na jeszcze większym obszarze), zamiast proponowanych w projekcie odcinkowych zakazów postoiu "od do" (tabliczki T-25). 1.8. Bardzo istotną jest ochrona przestrzeni chodnika przed nielegalnym parkowaniem za pomocą słupków lub innych środków (trawniki, donice, stojaki rowerowe) – popieramy rozwiązania tego rodzaju zaproponowane w projekcie. 1.9. Na lokalnych ulicach Żoliborza warto stosować znaki drogowe w rozmiarze mini – ze względu na strefę Tempo 30. 1.10. Przy okazji wprowadzania zmian w organizacji ruchu warto usunąć zbędne znaki w strefach Tempo 30 (np. znaki A-11a na ulicy Promyka). 1.11. Warto rozważyć wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na wszystkich wąskich ulicach Żoliborza Historycznego 2. Uwagi szczegółowe: Za mało dopuszczalnych znaków (pełna treść uwag w mailu nr 273)	https://www.arcgis.com	1.1 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. 1.2 Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. 1.3 Uwaga dotycząca wprowadzenia dróg wewnętrznych do kategorii dróg publicznych wymaga przeprowadzenia osobnej procedury. 1.4 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. 1.5 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 postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. 1.6 Propozycja może skutkować znacznym ograniczeniem liczby miejsc postojowych. 1.7 Proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem (znak B-35 lub strefowy B-39) w sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na niewystarczające parametry drogi, ale możliwy jest nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy). 1.8 Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. 1.9 Projekt zostanie poddany weryfikacji pod tym kątem. 1.10 Projekt zostanie poddany weryfikacji pod tym kątem. 1.11 Ruch jednokierunkowy wprowadzono na ulicach na których zmiana organizacji ruchu umożliwia wprowadzenie dodatkowych miejsc postojowych i nie wpływała na dodatkowe utrudnienia w ruchu.	
490	Mieszkał na terenie dzielnicy Żoliborz od 23 lat (Kolonia XI WSM-ZC) i gromadzę obserwacje na temat warunków parkowania w dzielnicy w okresie znacznego czasu, kiedy to Państwo prowadziło obserwacje. Pozwolił sobie zauważyć, że: 1. dane zebrane w dniach 8.08.2020-11.09.2020 nie są miarodajne i nie oddają wiarygodnie obrazu sytuacji, gdyż były zebrane w podwójnie nietypowym czasie: w okresie pandemii, kiedy to wielu mieszkańców pracowało zdalnie i w tygodniu nie opuszczało zamieszkałych miejsc parkingowych oraz w okresie wakacji, kiedy mieszkańcy wyjeżdżali na wyjazdy weekendowe lub dłuższe. 2. nie wiem, w jaki sposób przeszedł Państwo, który samochód nie należy do mieszkańców, czy wykuczali Państwo wszystkie rejestracje (mnie niż WX czy też rejestracje pozawarszawskie, ale w ten sposób wykluczali Państwo mieszkańców użytkujących samochody leasingowane czy też mieszkańców mających tytuł prawny do samochodu zarejestrowanego poza Warszawą, 3. problemem mieszkańców Żoliborza nie jest to, że miejsca parkingowe w ciągu dnia są zajmowane przez tzw. przyjezdnych, a to, że wsiadając wieczorem po pracy mieszkańcy nie mają gdzie zaparkować, pomimo że zwi przyjezdni zdajęli już odjechać. 4. opłaty abonamentowe powinny być wyższe i przeznaczane na racjonalne wyznaczenie miejsc parkingowych w dzielnicy. 5. na przestrzeni ostatnich 10 lat obserwuje się znaczące zmniejszenie liczby miejsc parkingowych, chociażby poprzez masowe zastępowanie miejsc przeznaczonych do parkowania osobnego przez miejsca do parkowania równoległego (np. ul. Krasńskiego, ul. Jaskółkiewicza); podczas konsultacji społecznych zapowiedziano przedstawienie danych wskazujących, że wyznaczenie miejsc parkowania równoległego nie przyczynia się do zmniejszenia liczby miejsc parkingowych, jednak dane takie ostatecznie nie zostały przedstawione - nic dziwnego, bo zasady matematyki raczej nie pozwalają na udowodnienie takiej tezy, w konsekwencji zmniejszenia w tym trybie liczby miejsc parkingowych mieszkańcy wieczorem jeżdżą 30-40 min. w kółko, zanim wreszcie uda im się znaleźć wolne miejsce parkingowe - czy ktoś się zastanawiał, jak ta sytuacja wpływa na poziom emisji spalin? od...	brak lokalizacji do		1. Pomiarzy zostały wykonane w jednym możliwym terminie. Ze względu na pandemię wirusa SARS-CoV-2, wdrożenie obniżenia nie pozwoliła na wykonanie badań w okresie październik-listopad. Ponadto, pomiary były prowadzone również we wtorek - 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. 2. Rozróżnienie na mieszkańców i przyjezdnych było wykonywane poprzez wykrywanie tablic powtarzających się odpowiednio często. Nie miało znaczenia miejsce zarejestrowania pojazdu. 3. Badania napełnienia parkingów wykazują znaczny spadek parkujących pojazdów w godzinach wieczornych i nocnych. 4. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoiu w pobliżu miejsca zamieszkania 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. 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. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postoiu pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMCC 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.
491	Ul. Ficowskiego powinna mieć dopuszczone parkowanie tylko na jezdni. Na zakręcie w stronę Kaliny Jędrusk konieczne jest poszerzenie chodnika.		https://www.arcgis.com	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 postoiu pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMCC 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.
492	Zdecydowanie sprzeciwiam się wprowadzeniu jednej strefy "dla mieszkańców" w postaci całego Żoliborza. To absurd likwidujący sens strefy parkowania. Mieszka tu 50,000 ludzi - dane im prawa do darmowego parkowania na terenie całego Żoliborza nic nie zmienia w obecnej sytuacji	brak lokalizacji do		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.

493		<p>Postuluje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przeniesienie parkowania z chodników na jezdnię - rezygnację z rozwiązania prezentowanego przez przedstawiciela ZDM jako "status quo +" polegającego na utrzymaniu dotychczasowych zasad parkowania na zasadach ogólnych w obrębie SPPN. Jak utrzymanie takiej samej lub bardzo podobnej liczby miejsc parkingowych w obrębie nowej SPPN ma się do celów i założeń Strategii #Warszawa2030 a zwłaszcza celu 3 oraz 3.3? - zmianę plastikowych nakładek i słupków wykorzystywanych w miejscach wyłączonych z ruchu na niską zielen (np. ogrody deszczowe) analogicznie jak na ul. Francuskiej lub stojaki na rowery - wprowadzenie parkowania naprzemiennego raz po jednej raz po drugiej stronie ulicy aby uspokoić ruch. - wprowadzenie stref zamieszkania na lokalnych ulicach, przy których znajdują się szkoły, przedszkola, żłobki, ogród jordanowski (wszędzie tam, gdzie znajdują się dzieci). 	brak lokalizacji do	<p>Ad 1. Uwzględniono.</p> <p>Ad 2. Uwzględniono.</p> <p>Ad 3. 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>Ad 4. Takie rozwiązanie byłoby nieefektywne pod kątem liczby miejsc postojowych.</p> <p>Ad 5. Uwaga wykracza poza zakres opracowania dotyczącego wprowadzenia strefy płatnego parkowania.</p>
494	Prośba o zabezpieczenie chodników urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego		https://www.arcgis.com	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, stojaki rowerowe, ławki, itp.
495	Rozumiem, że ul. Mickiewicza jest graniczna między strefami 1 i 3. Czy osoba mieszkająca w strefie 3 (WSM Mickiewicza) będzie mogła parkować również po drugiej stronie ulicy pod Szklanym Domenem?	<p>Jakie będą możliwości parkowania pojazdu członka rodziny? Samochód zarejestrowany na Mokotowie, właściciel zameldowany tamże, nie ma wykupionego abonamentu na parkowanie w innej strefie miasta, bo nie ma takiej potrzeby. Właściciel samochodu opiekuje się niepełnosprawną siostrą, ale jej schorzenie nie upoważnia do karty inwalidzkiej. Niekiedy musi siostrę nadzorować w czasie przyjmowania leków, czyli 3 razy dziennie, kupić dla niej jedzenie lub leki. Są okresy, kiedy spędza u niej cały dzień lub połowę dnia. Czy w takim razie siostra może wystąpić jako "użytkownik" pojazdu (ona sama nie jest właścicielką żadnego samochodu) i wykupić roczny abonament za 30 zł?</p> <p>Czy przewidujecie Państwo inne rozwiązanie, np. zakup abonamentu rodzinnego w takiej samej cenie?</p> <p>W tym przypadku chodzi o faktyczną konieczność opieki nad członkiem rodziny, sprawowaną przez jedną osobę, która jest właścicielem samochodu, a nie zwykłe odwiedzić rodziny z wieloma samochodami. Jest to też dłuższy postój niż w przypadku dostawy np. jedzenia. Mam świadomość, że na Żoliborzu mieszka wiele osób starszych. Być może zdrowie mojej krewniej uległo takiemu pogorszeniu, że komisja lekarska przyznałaby jej kartę inwalidzką, ale jej pierwsze schorzenie nie daje do tego prawa. Proces orzekania jest długi i wymaga wizyty lekarskiej, co w obecnym czasie jest skomplikowane. W jaki sposób będzie wiadomo, że liczba kopert dla niepełnosprawnych w strefie płatnego parkowania jest dostateczna?</p>	https://www.arcgis.com	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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Zasady wydawania abonamentów i kart N+ są opisane na stronie https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie/
496	Zmiana planowanej organizacji ruchu na ulicy Brandysa, tak aby stanowiła jedynie strefę pieszczą z wyłączeniem ruchu samochodowego. Ulica ta powinna stanowić przedłużenie pasażu im. Zapasiewicza pomiędzy Przasnyską a Powązkowską.		https://www.arcgis.com	Uwaga wykracza poza zakres opracowania dotyczącego wprowadzenia strefy płatnego parkowania.
497		Zdecydowanie sprzeciwiam się wprowadzeniu jednej strefy "dla mieszkańców" w postaci całego Żoliborza. To absurd likwidujący sens strefy parkowania. Mieszka tu 50,000 ludzi - danie im prawa do darmowego parkowania na terenie całego Żoliborza nic nie zmienia w obecnej sytuacji.	brak lokalizacji do	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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.
498		Zdecydowanie sprzeciwiam się wprowadzeniu jednej strefy "dla mieszkańców" w postaci całego Żoliborza. To absurd likwidujący sens strefy parkowania. Mieszka tu 50,000 ludzi - danie im prawa do darmowego parkowania na terenie całego Żoliborza nic nie zmienia w obecnej sytuacji.	brak lokalizacji do	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 Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.