

Załącznik do raportu z konsultacji dla SPPN dzielnicy Żoliborz.

lp	Treść	uwagi	Odpowiedzi
1	Jako mieszkaniec Żoliborza jestem zdecydowanie przeciwny wprowadzeniu strefy płatnego parkowania w naszej Dzielnicy. Nakładanie kolejnego haraczu na mieszkańców zakrawa już nie na zarządzanie miastem a na lupienie jego mieszkańców. Na Żoliborzu mało jest nowych osiedli z blokami z parkingami podziemnymi. Miejsca parkingowe się ogranicza, nie tworzy. Problemy z parkowaniem są nie w godzinach szczytu (8.00-16.00) ale właśnie po 17.00, gdy mieszkańcy wracają do domu. Załem planowanie Strefy Płatnego Parkowania nie rozwiązuje żadnego problemu a jest zwyczajnym, kolejnym skokiem na kasę mieszkańców		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. Badania napalenienia parkingów wykazują znaczny spadek parkujących pojazdów w godzinach wieczornych i nocnych.
2	Zdecydowanie sprzeciwiam się utworzeniu Strefy Płatnego Parkowania na Żoliborzu. W dzielnicy niewiele jest nowych osiedli z parkingami w podziemiach. Miasto i dzielnica ogranicza miejsca parkingowe. Te które są, okupowane są nie w godzinach pracy, a po nich. Po pracy trzeba długo krążyć żeby zaparkować samochód. Średnia wieku mieszkańców jest raczej wysoka zatem i propozycja przesiedli na rower jest nieaktualna. Miejsca parkingowych nie umiecie stworzyć, tylko kasę za wszystko wyciągać? To już nie zarządzanie miastem a lupienie mieszkańców. Warszawa może i staje się przyjazna dla przybyszów, ale mieszkańców traktuje się w niej coraz gorzej.		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. Miejsca postojowe wyznaczone są przy założeniu maksymalizacji ich liczby, z zachowaniem bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wszelkich zasad projektowych określonych stosownymi przepisami prawa w tym przede wszystkim Prawa o ruchu drogowym.
4	złazsam uwagę do wielkości obszaru - 150m - dotyczącego parkowania dla osób posiadających abonament z tytułu zamieszkania w danym rejonie. Dla mnie - zamieszkałej Słowackiego róg H.Czaka będzie to oznaczało "wałkę o miejsce" (w obszarze 150 m jest ok.40-50 miejsc na 10x tyle potrzebujących) i konieczność płatności za parkowanie w rejonie swojego miejsca zamieszkania. Uważam, że SPPN ma sens jeśli w zamian dzielnica przygotowuje pewne miejsca w rejonie 150 m lub zwiększy ją odległość w stosunku do miejsca zameldowania.		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.
5	Cieszę się że strefy płatnego parkowania. Kłopotliwe dla mnie i sąsiadów będzie ograniczenie do parkomatów w odległości do 150m od mieszkania. W okolicy teatru komedia, gdzie mieszkam jest bardzo trudno zaparkować i często znajduje najbliższe wolne miejsce dopiero na Potockiej. Chciałbym móc awaryjnie mieć jeden parkomat obok szkoły podarżniczaj. Ponadto kłopotem jest teatr. Widzowie zastawiają każdy skrawek przestrzeni i nie da się przejeść. Czy jest możliwe wydłużenie czasu płatnego parkowania do g. 22 oraz podwyższenie stawki w okolicy teatru w godzinach spektakli?		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. Godziny obowiązywania strefy płatnego parkowania zostały wydłużone do 20.00, zaś stawki postoju zostały podniesione (3,9 zł za pierwszą godzinę).
6	Thank you for the "Jaka Strefa Płatnego Parkowania Na Żoliborzu" leaflet that I received in my mailbox today. I have a suggestion for future leaflets: it would be nice if you could address them to every citizen of Żoliborz and not only to straight married men. I'm referring to the "Ja i żona mamy dwa auta" sentence.		Uwaga o charakterze ogólnym zostanie wzięta pod uwagę przy następnych konsultacjach społecznych.
7	znalazłem dzisiaj przed klatką schodową ulotkę dot. wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie Żoliborza. Bardzo cieszę mnie taka informacja, ponieważ ze względu na bliskość centrum i dobrą komunikację bardzo często miejsca parkingowe są zajęte przez osoby dojeżdżające do centrum i licza, że wprowadzenie SPPN w końcu to (przynajmniej częściowo) uregulują. Mam jednak pewną uwagę - mieszkam w bloku przy ul. Broniewskiego 11. Prawdopodobnie zna Pan/Pani sytuację, jako, że temat parkingu poruszany wzdłuż bloku przy którym mieszkam a także kilku innych po tej stronie ulicy był poruszany zarówno przeze mnie jak i sąsiadów wielokrotnie, także w ZDM. Mianowicie - przy części Broniewskiego zwanej drogą serwisową od lat jest nieuregulowany parking. Dla mnie (i pewnie dla moich sąsiadów) bardzo istotne jest to jak zostanie on zagospodarowany po wdrożeniu SPPN. Jeśli na miejscu nieuregulowanego parkingu powstanie parking właściwy to jestem zadowolony, że jest to rzecz jak najbardziej pożądana (jako, że liczba miejsc dla mieszkańców zwiększy się poprzez zwolnienie części miejsc przez osoby dojeżdżowe, zaś najemcy - których w okolicy jest dużo - będą zmuszeni rozdzielać się w Warszawie co pozwoli na przyszłe remonty i utrzymanie dróg). Jeśli na ów miejscu nie powstanie parking właściwy - sytuacja znacznie się pogorszy - najbliższe oznaczone miejsca parkingowe znajdują się 500m od budynku w którym mieszkam. Oznacza to mniej więcej tyle, że wszystkie osoby mieszkające w obrębie tych miejsc będą uciekaly na "dziki" parking powodując jego dalszą dewastację i prawdopodobnie czepując parking na stałe (jako, że duża liczba samochodów w okolicy przez długi czas pozostaje bez użycia). Stąd też, moja uwaga - jest to rzecz jak najbardziej pozytywna i przeze mnie (a także na podstawie opinii kilku sąsiadów z którymi rozmawiałem) - pożądana - lecz także wymagająca remontu i regulacji już istniejących dzikich parkingów - prawdopodobnie nie tylko wzdłuż Broniewskiego ale w innych częściach Żoliborza.		Miejsca postojowe zostały zaprojektowane tak, by przy zachowaniu wszystkich wytycznych prawa oraz zasad bezpieczeństwa, wprowadzić w terenie maksymalną ich liczbę. Zakres projektu nie obejmuje przebudowy terenu pod nowe miejsca postojowe. Proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
8	w ramach konsultacji społecznych związanych z planowanym wprowadzeniem strefy płatnego parkowania oraz koniecznego uporządkowania miejsc parkingowych zwracam uwagę na postulaty mieszkańców domów znajdujących się wzdłuż ulicy Krasińskiego (od Pl. Wilsona do ul. Popieluszk): prosimy o zmianę metody parkowania wzdłuż jezdnii w obu kierunkach z obecnej metody parkowania wzdłużnego na rzecz parkowania ukosego (względem osi jezdni). Taka zmiana jest możliwa ponieważ chodnik jest bardzo szeroki, na całej omawianej długości nie wykorzystywany jest na żadne ogólniki czy kawiarnie, jest znacząco szerszy niż potrzeby spacerowiczów, którzy preferują zielony teren pomiędzy jezdniami. Skośne parkowanie nie zakłóci pasa ruchu przeznaczonego dla rowerzystów i z zapasem zostawi chodnik dla przechodniów. Miejsca parkingowych przy domach wielokondywnych jest bardzo mało a także rozwiązanie znacząco poprawi sytuację. Przy okazji proszę o informację w sprawie parkingu podziemnego znajdującego się pod placem Wilsona. Czy planowane zmiany organizacyjne ruchu nie mogłyby posłużyć także rozwiązaniu problemu wjazdów na ten parking?		Wyznaczenie miejsc postojowych skośnych na ul. Krasińskiego na odc. pl. Wilsona - Popieluszk jest niemożliwe ze względu na funkcjonujące wzdłuż ul. Krasińskiego pasy dla rowerów. Obecna szerokość jezdni wraz z chodnikiem nie pozwala na wytyczenie miejsc skośnych (min. szerokość 4,80 m) przy jednoczesnym zachowaniu pasa ruchu dla rowerów (min. 1,5 m plus 0,5 m opaski bezpieczeństwa) oraz pasa ruchu dla pojazdów (min. 3,25 m). Dla pieszych pozostałe wówczas niespełnia 1,3 m chodnika, co nie spełnia wymogów prawnych ani użytkowych. Ponadto, skośne parkowanie przy pasie rowerowym stanowi zagrożenie potracenia rowerzysty przez wyjeżdżający tyłem pojazd. Pod pl. Wilsona znajduje się pustka technologiczna. Jej przebudowa na parking podziemny to kosztowna inwestycja, której realizacja była planowana w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego
9	Na Żoliborzu mieszkam od urodzenia. Obecnie jestem zameldowany przy ul. Gojowickizyńskiej i pod tym adresem zamieszkuje też tata czyli w rejonie płatnego parkowania nr 4, a zamieszkuje od wielu lat przy ul. Krasińskiego 10 czyli w rejonie płatnego parkowania nr 1 (jeśli dobrze odczytałem mapę). Jestem współwłaścicielem samochodu wraz z tatą. Jak będzie wyglądała sprawa abonamentu na ten samochód dla nas obu?		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. Każdy mieszkaniec ma prawo do jednego abonamentu na jedno auto. 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.
10	W związku do SPPN - popieram wprowadzenie opłat za parkowanie na Żoliborzu (sam posiadam samochód, ale staram się ograniczać jego używanie). Popierając SPPN kieruję się głównie chęcią zmniejszenia ruchu samochodowego co powinno spowodować poprawienie jakości powietrza i zwiększenie bezpieczeństwa poruszania się na rowerze/hulajnodze. W związku z powyższym sugeruję wprowadzenie polityki proekologicznej także w tym względzie i zapewnienie ulg czy zwolnień z opłat dla samochodów elektrycznych - niezanieczyszczających powietrza spalaniem. Uważam, że miasto powinno aktywnie promować odchodzenie od korzystania z wszelkich urządzeń wykorzystujących paliwa kopalne od samochodów począwszy a na piecach węglowych skończywszy		Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalecałoby 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. Auta elektryczne mają przywilej bezpłatnego postoju w SPPN nadany na mocy ustawy o elektromobility.
11	w ramach konsultacji społecznych dotyczących wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Żoliborzu chciałabym zdecydowanie sprzeciwić się zmianom zaproponowanym na ulicy Jelinka, a zwłaszcza jej części od ulicy Dembińskiego do samego jej - ślepego - końca. 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 wymiły się dwa samochody nie wyjeżdżając przy tym na chodnik, śmieciarki mają problem z "przeciągnięciem się" między zaparkowanymi autami, a także samochody odśnieżające ulicę (Urząd Dzielnicy nie wywiązuje się przez to ze swoich obowiązków i naszej ulicy nie odśnieża). Państwo zaś zapropowia "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 przesiadać się między nimi, rozjeżdżając przy okazji pieszych. Chyba nie na tym ma polegać bezpieczeństwo na drodze oraz poprawienie sytuacji związanej z dzikim parkowaniem. Jednocześnie nie zgadzamy się na wprowadzenie zakazu zatrzymywania się pod posesjami mieszkańców. Uniemowiają Państwo parkowanie samochodów przez właścicieli posesji pod ich własnymi domami, na ich własnych chodnikach. Żądamy wprowadzenia całkowitego zakazu parkowania na całej ulicy z wyjątkiem miejsc pod posesjami przeznaczonymi tylko i wyłącznie dla mieszkańców tychże posesji. Jeśli plan miały pozostać taki jaki jest, to nie zgadzamy się na jego wdrożenie.		Uwzględniono. Na ul. Jelinka w projekcie przewidziano znak B-39 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.

<p>Mam wrażenie, iż ZDM nie dokonał wizji lokalnej i nie przeliczył możliwych miejsc parkowania w naszej okolicy.</p> <p>1) promień 150 m</p> <p>To jest całkowicie nieracjonalne! Mamym podwórko, ale na nim rzadko kiedy jest miejsce do parkowania (strefa tego nie zmien). Najbliższe lokalizacje: ulica Śmiała - na granicy 150 m, jednokierunkowa mała i zalocowana przez samochody mieszkańców, strefa nic nie zmien</p> <p>pl. Inwalidów w kierunku Cytadeli - na granicy 150+ m, trochę lepiej z parkowaniem ale też problematycznie, niedawno gmina zlikwidowała tam parę miejsc parkingowych ul. Mickiewicza - naprzeciw naszej kamienicy, na granicy 150 m, ciasno z parkowaniem.</p> <p>=> w moim przypadku najczulszą parkują na Al. Wojska Polskiego od strony Cytadeli (podobnie jak inni nasi mieszkańcy). To jest odległość ok. 300-500 m.</p> <p>Rozważając: w przypadku mieszkańców kamienicy 18B granica 150m jest niewystarczająca i takie podjęcie ZDM jest dyskryminujące.</p> <p>"Obecnie samochody wg mojej obserwacji parkują w naszej okolicy głównie na: wskazanej Al. Wojska Polskiego, parkingu przy stacji Metro Dw. Gdański, ul. Krajewskiego. W okolicy nie ma żadnych parkingów, jedynie taki "parking" to róg Zajączka/Śmiała (przed domem aukcyjnym), ale on jest praktycznie cały czas zajęty przez auta mieszkańców przyjeżdżających kamienic.</p> <p>Moja propozycja: to zwiększenie promienia do minimum 500 m i wskazanie tego promienia.</p> <p>2) użytkownik pojazdu</p> <p>Jaka jest dokładna definicja użytkownika pojazdu i jak będzie weryfikowana?</p> <p>3) mąż i żona - dwa auta</p> <p>W ulocie jest napisane "Tak, możliwe jest otrzymanie jednego abonamentu na osobę". Proszę o wyjaśnienie czy to należy rozumieć jako: 2x30 PLN czy 30 + 1200 PLN?</p> <p>4) podwórka</p> <p>Czy podwórka, na które można wjechać samochodem i zaparkować stanowią również strefę płatnego parkowania?</p> <p>5) osoby starsze/emeryci</p> <p>W okolicznych mieszka dużo osób starszych, część ma problemy z poruszaniem się, część posiada samochody. Wszystkie te osoby będą miały również problem z promieniem 150 m.</p>		<p>Ad 1. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Ad 2. Osoba uprawniona do korzystania z pojazdu to osoba, która weszła w posiadanie kluczyka lub sterownika, służącego do otwarcia lub uruchomienia pojazdu mechanicznego za zgodą właściciela pojazdu lub innej osoby uprawnionej do ich posiadania. Osoba może korzystać z pojazdu na podstawie dowolnej umowy zawartej z właścicielem, np. w ramach stosunku pracy, umowy użyczenia, przechowania, komisu czy jednorazowej pożyczki (także takiej ustalonej ustnie). Abonament mieszkańca przyznawany jest na dany pojazd, niezależnie od tego kto go w danym momencie używa.</p> <p>Ad 3. Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>Ad 4. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p> <p>Ad 5. Odpowiedź w pkt. 1.</p>
<p>Jako były mieszkaniec rejonu ul. Gdańskiej i Potockiej, oraz obecny mieszkaniec Bielian (Os. Ruda) mam przyjemność zwrócić uwagę na niektóre aspekty dot. SOR na niektórych ulicach.</p> <p>Napiętn jednak uwagi ogólne, głównie rowerowe:</p> <p>1) Tam gdzie to możliwe, wprowadzić kontrachur na ulicach jednokierunkowych;</p> <p>2) Na ul. Mickiewicza (pełnia Marymont-Półk do Pl. Wilsona) wyliczyć pasy rowerowe, w razie konieczności przesunąć pasy parkingowe (równoległe) tak, aby samochody stały prawym kątem na krawężniku. Postulat ten pojawia się już od wielu lat, rekomendowany jest też w wielu projektach dot. rozwoju sieci rowerowej.</p> <p>Teraz uwagi dot. trójką Gdańska-Bieniewicka-Potocka (tuż zaliczając rysunki sprzed kilku lat). W skrócie:</p> <p>a) ulica Potocka od Placu do Bieniewickiej (wariantowo Urzędniczej) jednokierunkowa (na wschód), z parkowaniem równoległym po obu stronach; rozważyć kontrapas rowerowy w kier. zachodnim, ewentualnie kontrapas dla SGSP (o ile ona tego zażąda);</p> <p>b) ulica Bieniewicka w całości będzie pełnić rolę "drugiej jezdni" Potockiej (bez zmiany przekroju, to co jest na Ark 9 jest ok, o ile nie wprowadzi się kontrachuru, co jednak wymagałoby rezygnacji z parkowania po stronie południowej);</p> <p>c) ulica Gdańska od Bieniewickiej do Placu Kuronia stanowi ciąg dalszy powyższych-można rozważyć nałk kontrapas dla autobusów (które obok rowerów i służb byłby innymi pojazdami uprawnionymi do przejazdu przez plac).</p> <p>Oczywiście powyższe zmiany wiąże się z pozbawieniem możliwości zawracania na Placu. Będzie się ono odbywać na ul. Słowackiego, zgodnie z rysunkiem (wiąże się to z zmianą projektu PMIO/2974/19 i zmianą programu sygnalizacji na skrzyżowaniu z Popieluski i Gdańską w przypadku zastosowania war.1, dlatego proponuję rozważyć war. 2, wymagający utworzenia krótkiego pasa do zawracania poza skrzyżowaniem).</p>	<p>ZALĄCZNIK</p>	<p>Ad 1. 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 SPFN.</p> <p>Ad 2. Uwzględniono - zmiany są projektowane w ramach odrębnego opracowania.</p> <p>Ad a) b) i c) Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Proponowane zmiany wykraczają poza zakres tego projektu.</p>
<p>W projekcie strefy na Żoliborzu wyznaczono miejsca płatne na jezdni na Placu Lelewela. W ten sposób uniemożliwi mi się wyjeżdżanie/ wjeżdżanie z/ do bramy. Zapraszam pomysłodawcę wyznaczenia miejsca vis a vis bramy wjazdowej żeby spróbował wjechać albo wjechać z bramy posesji przy Placu Lelewela 4 w sytuacji, w której naprzeciwko bramy jest zaparkowany samochód. Jeżeli dokonywałby Państwo jakiejś obserwacji to zauważyłbym, że w tym miejscu nieprzypadkowo zawsze stał skuter - tylko wyłączenie tego fragmentu jezdni z parkowania samochodów (bo skuter jest mniejszy i pozwala na manewry) umożliwiłoby korzystanie z nieruchomości. Jeżeli vis a vis bramy wjazdowej do posesji jest zaparkowany samochód wówczas nie mogę wysunąć się samochodem z bramy na tyle żeby z niej wjechać. Utrudnianie wjeżdżania lub wyjeżdżania jest wykraczaniem drogowym. Strasznie kłopotliwie kierowców, którzy zaparkowali w sposób zabroniony. Czy strefa ma zmienić kodeks wykroczeń? Problem nie jest nowy, zgłaszałem go wielokrotnie, a wobec braku zainteresowania, zastosowałem manewr ze skutermem. Nie chciałbym być zmuszony do stałego blokowania tego miejsca skutermem, który będę lam parkował w ramach abonamentu mieszkańca. Ale jeżeli zostaną zmuszony to tak postąpię.</p> <p>Mam prawo korzystać z wjazdu do garażu - jeżeli plan strefy parkowania pozbawi mnie możliwości korzystania z własności - zaskarżę także uchwały albo w trybie administracyjnym albo może będę procesował się z miastem o odszkodowanie.</p> <p>Rozwiązanie problemu może być proste. Wylasczyć wyliczyć miejsce położone vis a vis bramy z miejsc wyznaczonych do parkowania. Problem wydaje się jednak szerszy niż wyłącznie naruszenie mojego prawa do korzystania z własności nieruchomości, ale także zapewne wielu innych sąsiadów nieruchomości. Analiza, która miała być wykonywana musiała dostrzec jak często mieszkańcy Placu Lelewela blokują miejsca położone vis a vis ich bram za pomocą przemieszczonych paschółek drogowych. Czynnikiem to z takiego samego powodu, z którego ja wykorzystuję zaparkowany skuter.</p> <p>Dodatkiem jezdni na Placu Lelewela jest dwoje wąska. Nawet w wypadku ruchu jednostronnego, samochody jadące wzdłuż samochodów zaparkowanych najężdżają na chodnik i niszczą go. Załadam, że miasto Warszawa będzie regularnie naprawiało chodnik wzdłuż jezdni na Placu Lelewela albo go przebuduje przy zastosowaniu takich materiałów żeby nie ulegały polamaniu, bo w przeciwnym wypadku polamane płyty będą stanowiły zagrożenie dla pieszych.</p> <p>Pozwoliłem sobie wysłać powyższe uwagi do dwóch radnych Rady Dzielnicy p.p. Piotra Wertenstein-Żulawskiego i Konrada Smoczego. Mam nadzieję, że współpraca z Nimi pozwoli na skorygowanie wad projektu.</p>		<p>Uwaga została uwzględniona. Ze względu na wskazanie problemu z wjazdem i wyjazdem z/do posesji przy ul. Lelewela w projekcie wprowadzono strefę B-30 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Pozwoli to na efektywne wykorzystanie miejsc do parkowania, przy jednoczesnym wykluczeniu parkowania z obszaru bram wjazdowych na teren posesji. Postój na zasadach ogólnych nie dopuszcza bowiem zatrzymywania pojazdu w miejscach utrudniających wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęki postojowej (zgodnie z art. 49 ust. 2 pkt. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym).</p>
<p>Moja rodzina i ja jesteśmy zdecydowanymi przeciwnikami płatnego parkowania w Warszawie, za wyjątkiem ścisłego centrum miasta.</p> <p>Ludzie mają samochody i muszą je gdzieś parkować. Zamiast wprowadzać dodatkowe opłaty, utrudniające życie mieszkańcom, warto pomyśleć o budowaniu miejsc postojowych (np. na Gwiaździstej pod mostem Grota z jednej strony są miejsca postojowe, z drugiej jest tylko plac. Zabrakło energii, myślenia?). Powstaje wielki Żoliborz Artystyczny, nowe sklepy, restauracje i lotniny brak miejsc postojowych. Wielkie baki postawione przy kilku wąskich ulicach. Ktoś liczy ile czasu stracią mieszkańcy, dojeżdżające do pracy? Zakładając rzeczywistość, nie wszyscy korzystają z komunikacji miejskiej.</p> <p>Komunikacji miejskiej jeszcze wale brakuje, by nazwać ją dobrą (oczywiście są wyjątki). Dodatkowo pandemia nie sprzyja poruszaniu się transportem miejskim. Będzie się nam żyło ciężiej, nie dokładając nam kłopotów, dodatkowych wydatków. Ludzom warto dawać ulgi, zachęcać ich, a nie pustozyc ich kieszenie. Może warto zastanowić się nad wyeliminowaniem z ruchu miejskiego starych samochodów?</p> <p>Jestem zdecydowanie na NIE płatnym miejscem postojowym!!!</p> <p>Nie udawajmy, że samochodów nie ma. Są i gdzieś muszą parkować.</p>		<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. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.</p> <p>W kwestii parkingu pod trasą S8 i Trasa Armii Krajowej, wyjaśniamy, że teren ten jest w zarządzie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i znajduje się poza władaniem Miasta st. Warszawy (znajduje się on także poza obszarem objętym opracowaniem).</p> <p>Odnosząc się do uwagi w sprawie nowych inwestycji na terenie Żoliborza, wskazujemy, że niezbędna liczba miejsc postojowych dla poszczególnych nowych obiektów jest określana w drodze uzyskiwania stosownych pozwoleń na realizację przedsięwzięcia.</p> <p>Według obecnie obowiązujących przepisów - w ruchu mogą uczestniczyć sprawne pojazdy posiadające aktualny przegląd techniczny, niezależnie od ich wieku.</p>
<p>Około Pl. Wilsona stały się tymczasowym parkingiem dla osób przyjeżdżających z poza Warszawy. Tak jest od chwili uruchomienia metra. Mieszkan przy Mickiewicza 27. Rano po zakupy, inne sprawy i wracam po godzinie i do 18 nie mam gdzie ustawi samochodu. O stanie nerów nie będę pisał. MOJA OPINIA w tym temacie : Zebysmy my mieszkancy mogli zyc wprowadzic juz JUTRO - Pozdrawiam Tych co o tym myślą LP</p>		<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca wprowadzić wdrożenie 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.</p>
<p>W odniesieniu do planu dot. ulicy Pogonowskiego na odcinku od ul. Mierosławskiego do rondka przy nr. 1-4, przedstawiona propozycja nie ma żadnego sensu, jest przegotowana z całkowitym pominięciem potrzeb mieszkańców a jej wdrożenie uniemożliwi normalne funkcjonowanie wszystkim mieszkańcom, szczególnie osobom starszym.</p> <p>Obecnie wszystkie miejsca parkingowe na tym odcinku (wzdłuż ulicy po jednej stronie oraz na rondku) są zajęte przez mieszkańców. Parkuje tu zwykle ok. 20 samochodów, nie licząc tych zaparkowanych na posesjach. Pomyśl o likwidacji tych miejsc i zastąpieniu ich czterema na rondku, bez stworzenia jakiegokolwiek parkingu zastępczego w rozsądnej odległości, jest absurdem spowodowanym zapewne przyjęciem, że na tym odcinku ulicy Pogonowskiego nie ma mieszkań. Jest jednak inaczej. W naszym domu (Pogonowskiego 4) mieszka 5 osób pełnoletnich oraz 3 niepełnoletnie. Korzystają one łącznie z 3 samochodów, z czego tylko jeden można zaparkować na podjeździe (ze względu na niemożność skrętu na posesję, częściowo na terenie gminnym). W większości innych domów przy ulicy jest podobnie.</p> <p>Nie wiem, gdzie będzie można parkować pozostałe dwa nasze samochody ani samochody innych mieszkańców ulicy. Chyba, że celem projektu jest zmuszenie nas do sprzedaży samochodów i tym samym istotnego utrudnienia zaspokojania potrzeb życiowych albo też poniesienia wielomilionowych kosztów przebudowy domu, aby ponownie zamieścić na garażu.</p>		<p>W projekcie na ul. Pogonowskiego proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>

<p>18</p> <p>Całkowity zakaz zatrzymywania się wzdłuż ulicy Wypiańskiego, na tak zwanym dużym jakiu moim zdaniem nie ma racji bytu. Do porę sukcesywnie są likwidowane "miejsca parkingowe" poprzez montaż słupków. Znalazienie miejsca postojowego graniczy z cudem , gdyż wiele zaparkowanych pojazdów jest z okolicznych bloków a nie mieszkańców Wypiańskiego 5 czy 6 lub też ludzie traktują tą ulicę jako długoterminowy parking lub P+R. Wg Państwa projektu pozostawienie jedynie dwóch parkingów na "środku jakiejś" jest rozwiązaniem niewystarzającym. Dodatkowo chociażby Państwo dołoży kolejne dwa miejsca dla osób niepełnosprawnych. Moim zdaniem jest ich i tak za dużo, na jednym parkingu są aż 3 na 16 miejsc parkingowych, które generalnie stoja pustk bęzd na noc parkują na nich auta bez uprawnień do tego. Rozumiem , że tuż obok jest centrum aktywności seniora i stąd taka ilość miejsc, ale te miejsca mogłyby być tuż przy centrum seniora. Wycinka drzew pokazała, że aut mieszkańców tej ulicy jest mniej niż w normalnym trybie (przeważająca ilość aut z okolicznych ulic). Podczas wycinki popelniono bład w zagospodarowaniu przestrzeni pomiędzy nowymi nasadzeniami- spokojnie po adekwatnym zabezpieczeniu podłoża mogły zostać tam wydzielone miejsca parkingowe zamiast kolejnych barierk co by utrudniło ruch. Idealnym rozwiązaniem jest zamknięcie osiedla z dwóch stron co stanowczo odbiakuje tragicznie zapchaną ulicę- często tak postawionymi samochodami. Ktre utrudniają przejazd (jakie mam marzenie, wiem mało realne ☹️)</p> <p>Jestem na tak za płatną strefą parkowania wzdłuż ulicy Wypiańskiego (i to również sprawi, że liczba aut się zmniejszy, a nam nadzieję znikną auta nie używane). Stanowczo NIE !! Dla całkowitego zakazu zatrzymywania się czy zakazu postoiu.</p> <p>Chyba że miejsca na parkingu można wykupić/wynająć i postawić słupek uniemożliwiający parkowanie osobom postronnym. Rozejdą się jak świeże bułeczki ☺️</p>	<p>Uwzględniono. W projekcie zaproponowano wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Wypiańskiego, co znacznie zwiększy możliwości w parkowaniu pojazdu. Nie ulegnie przy tym zwiększeniu liczba miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych, pozostaną tylko te, które obowiązywały dotychczas.</p>
<p>19</p> <p>Na wstępie muszę wyrazić oburzenie sposobem przeprowadzania konsultacji. Projekty zostały udostępnione 27 października, a konsultacje odbywają się już 28 i 29 października. Chyba pomyłkowaniem zależało na tym, by nikt nie brał w nich udziału? Nie ma innego wyłączenia dla tak ekspresywnej formy, przy jednoczesnym braku skutecznego poinformowania mieszkańców o całej procedurze - do nas nie dotarła żadna informacja na ten temat normalną drogą, a sąsiedzi byli zaskoczeni, gdy ich informowalem.</p> <p>Interesuje mnie obszar ślepego odcinka ulicy Edwarda Jelinka. Na załączonym planie widzę, że jedna, parzysta strona ulicy objęta jest zakazem zatrzymywania i postoiu. Czy to znaczy to, co oznacza ten znak, czy też np. zabrakło w opisie informacji, że zakaz ten nie dotyczy mieszkańców? Jeśli ma to być bezwzględny zakaz zatrzymywania i postoiu, to proszę o wskazanie miejsc, gdzie mieszkańcy mogą parkować swoje samochody.</p> <p>Rozumiem chęć władarzy miasta do pobierania opłat, ale nie rozumiem chęci utrudnienia mieszkańcom życia. Mieszkam przy tej ulicy od prawie 30 lat i ani ja, ani moi sąsiedzi, nie mamy problemów z organizacją ruchu, czy też wypracowanym przez lata sposobem parkowania na naszej ulicy. Nie wiem czemu ma służyć zmiana organizacji ruchu i wprowadzenie jednokierunkowych ulic.</p> <p>Z całą pewnością nie służy to wygodzie mieszkańców i nie ma związku z planowanym poborem opłat - czemu zatem ma to służyć?</p> <p>Jeśli zdaniem pomysłodawców, ma to ułatwić nam życie, to bardzo dziękujemy, nie chcemy.</p>	<p>Abym 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.</p> <p>Na ul. Jelinka w projekcie przewidziano znak B-39 "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
<p>20</p> <p>RUCH JEDNOKIERUNKOWY NA PLACU LELEWELA ZASADNICZY PROBLEM DOJAZDU DO PORADNI NA SZAJNOCHY, Z GŁÓWNYM WEJŚCIEM OD STRONY ULICY SZAJNOCHY! Praktycznie NIE MA DOJAZDU ANI DOSTĘPU do największej Poradni Ogólnej i Specjalistycznej w Północnej Warszawie z rozbudowaną diagnostyką !! RTG USG , Rehabilitacja i Fizykoterapia, oraz APTEKA , SKLEP ZE SPRZĘTEM ORTOPEDYCZNYM Poradnia ta zapewnia opiekę WSZYSTKIM MIESZKAŃCOM ZOLIBORZA I BIELAN ; Tysiące pacjentów codziennie starają się dostać na konsultacje i badania, na REHABILITACJĘ etc etc; do Apteki... Matki z dziećmi na rękę i w wózkach, starsi pacjenci o kulach, z balkonkami i na wózkach inwalidzkich !! Dzieciom - Kobietom w ciąży Osobom Starszym i niesprawnym PROBLEM ZASADNICZY! FATALNY DOJAZD i ogromne schody od ulicy Szajnochy, długi podjazd dla wózków inwalidzkich, który mogą pokonać tylko "super sprawni inwalidzi" Można przebudować wej. ście poszerzyć podjazd i zbudować PARKING od ulicy SZAJNOCHY do głównego wejścia W budynku są windy, male wykorzystywane, a chorzy ludzie brną sięi metrowi wokół budynku!!! Samochody zastawiają pobłiskie stare ulice , głównie wąską jęzdnią wzdłuż PLACU LELEWELA, co i tak nie zapewnia wygodnego dostępu dla Pacjentów . Uliczka PLAC LELEWELA jest praktycznie ulicą wewnętrzną, a PLAC stanowi obiekt zabytkowy ; chroniony. Piękny obszar zieleni, miejsce wypoczynku, spacerów i zabaw dla mieszkańców, szczególnie dla dzieci Konieczne dalsze omówienie z mieszkańcami i Zarządem Dzielnicy</p>	<p>Wizja w terenie wykazała, że wzdłuż ulicy Pl. Lelewela odbywa się praktycznie ciągły postój pojazdów, po jej południowej stronie (od strony parku), co zasadniczo ogranicza przebieg tej ulicy dla ruchu dwukierunkowego. Stąd więc idea jednego kierunku ruchu wzdłuż Pl. Lelewela, co powinno wpłynąć na płynność ruchu, uczynić jego zasady oraz poprawić bezpieczeństwo. Dojazd do Pl. Lelewela możliwy będzie od strony ul. Potockiej poprzez wjazd ulicą Szczepanowskiego, zaś od strony ul. Mickiewicza przez wjazd ulicą Żółkowskich. Kwestie związane z przebudową infrastruktury wokół samej przychodni są zależne przede wszystkim od zarzący niniejszego obiektu medycznego.</p>
<p>22</p> <p>Mam pytanie o wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na Placu Lelewela - zaproponowano ruch jednokierunkowy od strony ul. Żółkowskich tj. od strony przychodni na Szajnochy - podczas gdy dużym problemem dla mieszkańców tego odcinka Pl. Lelewela jest wjeżdżanie i zajmowanie tych bardzo niewielu dostępnych miejsc przez samochody dojeżdżające do przychodni - gdyby ruch jednokierunkowy zrobić w drugą stronę tj. od H. Modrzęjskiej do Żółkowskich to można by ograniczyć ten napływ - jest to pytanie głównie do użytkowników domów na pl. Lelewela - wiem, że zwracali się do Urzędu w sprawie zalewania autami przystających do przychodni i rozjeżdżania ulicy w poszukiwaniu miejsc Czy rozważany jest wariant odwrócenia jednokierunkowości?</p>	<p>Odwrócenie projektowanego kierunku ruchu na ul. Lelewela, tj. zmiana na ruch z zachodu na wschód, znacznie utrudnił dojazd do tej ulicy mieszkańcom. Zaproponowany w projekcie kierunek ruchu pozwala na łatwy wjazd zarówno jadącym z południa ul. Mickiewicza (dzięki istniejącej zawrocie), jak i ul. Potocką (wjazd od ul. Szczepanowskiego). Ze względu na wnioski mieszkańców Pl. Lelewela o trudnościach przy wyjeździe z bram, w ostatecznej wersji projektu proponujemy wprowadzenie "zakazu postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem, co ograniczy możliwość zastawiania bram i pozwoi na postój mieszkańcom w miejscach do tego dozwolonych.</p>
<p>23</p> <p>Jestem mieszkanka ulicy E. Jelinka nr 52 (strefa 8) Bardzo proszę o wyjaśnienie co oznacza zółta linia narysowana na projekcie przez całą długosć ul. Jelinka na odcinku od Debinskiego do końca po prawej stronie? Wg mnie oznacza całkowity ZAKAZ PARKOWANIA. Czy to znaczy, że nawet po uzyszczeniu opłaty rocznej dla mieszkańca nie będzie mogła parkować pod swoim domem? Jeśli tak, proszę o podanie miejsca GDZIE BĘDE MOGLA PARKOWAC. Wydaje mi się to niemożliwe i dlatego bardzo proszę o szybka odpowiedź, bo jeśli jednak tak jest, to musimy z mieszkańcami zaprotestować i prosić Państwa o zmianie tych planów. Tak więc proszę o odpowiedź, czy właściciel domu przy ulicy Jelinka nawet po wykupieniu rocznego abonamentu będzie mógł parkować przed swoim domem, czy nie?</p>	<p>Uwzględniono. Na ul. Jelinka w projekcie przewidziano znak B-39 "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
<p>24</p> <p>Wysocki abonament od drugiego samochodu jest dyskryminacją rodzin wielodzietnych. Mają rodzina poradzi z jednym. W wielodzietnej drugi to często życiowa konieczność a nie luksus. Podczas rozmowy starannie Państwo omijacie ten temat.</p>	<p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p>
<p>25</p> <p>Jako wieloletni mieszkaniec Starego Żoliborza gorąco popieram utworzenie SPNN na całym obszarze Żoliborza. Parkowanie w Dzielnicy to horror. Samochody blokują chodniki, drogi rowerowe i zagrożają bezpieczeństwu ruchu. Nie może być kompromis pomiędzy bezpieczeństwem a liczbą miejsc parkingowych. Trzeba wybrać bezpieczeństwo. Opłaty za parking powinny być na tyle wysokie, aby zniechęcić mieszkańców (i przyjeźdźców z innych dzielnic i podwarszawskich miejscowości do metra) do korzystania z samochodów. W warunkach ekonomicznych, w których siła nabywcza społeczeństwa pozwala na kupno w zasadzie nieograniczonej ilości samochodów, ich ilość na ulicy musi być regulowana. Regulacja popytu na miejsca parkingowe przez opłaty jest słuszną polityką kształtowania zachowań komunikacyjnych. Ponadto chciałbym dodać, że na dzielnicowych forach od dawna zdecydowana większość mieszkańców (w tym większość zmotoryzowanych) popiera strefę płatnego parkowania. Oczywiście, nie wątpliwe, że mieszkańcy gorzej ekonomicznych dzielnic czy podwarszawskich miejscowości nie będą z wprowadzenia strefy zadowoleni. Tych należy zachęcać do przesiadki na rower lub zbiorokm. To że strefy PPN działają wiadę po obszarach, na których zostały wprowadzone. Starczy przejechać wiaduktami na Andersa na Grodzimieście by zawiłać w imiej rzeczywistości, gdzie samochody stoją na wyznaczonych miejscach a chodniki są znacznie. Chcemy strefy jak najszybciej!</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>
<p>26</p> <p>Pięsz do Was jako Prezes Wspólnoty Mieszkańców Wypiańskiego 6/8 i jako właściciel samochodu. Przedstawiłem rozwiązania nie uwzględnienia postulatów mieszkańców naszego bloku jak i bloku Wypiańskiego 5. Od dawna występowałem o zwiększenie miejsc na parkowanie przed naszymi blokami. A doczekaliśmy się słupków zmniejszających liczbę miejsc do parkowania. Występowałem o odcienie o ok. metr plotu otaczającego miejsce do zabawy dla dzieci, a wygospodarowane miejsce przeznaczyc po skosie na parkowanie na ułożonych ażurowych płytach. Uzyskalibyśmy ok. 10 miejsc parkingowych z obu stron. Obecnysiy viceburmistrz zarządu Witold Siewelwicz odrzucił nasze rozwiązanie. Nie może być tak, że mieszkańcy naszych bloków będą się bić o zaparkowanie na jednych 2-och małych parkingach a możliwość zaparkowania wzdłuż ulicy Wypiańskiego od strony placu zabaw będą mieli nie tylko mieszkańcy naszych bloków lecz w zasadzie mieszkańcy całej Polski. Potrzebna ilość miejsc parkingowych to jeśli zaliczyć po 1-dnym samochodzie na mieszkanie to dla Wypiańskiego 6/8 potrzeba 120 miejsc i dla bloku Wypiańskiego 5 też 120 miejsc to razem 240 miejsc. Jak się wydają konsultacje są lipne, bo nie dostaliśmy żadnych wiadomości do skrzynek pocztowych ani plakatów na oficjalnych miejscach o mających się odbyć konsultacjach społecznych. Reasumując to zdecydowanie protestujemy przeciwko tym przewidywanym rozwiązaniom szczególnie zmniejszeniu miejsc parkingowych.</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. Abym 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/dzialalnosc/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-zoliborzu/</p>

<p>Uwagi odnośnie 3 obszaru projektowanych zmian w organizacji ruchu i parkowania na ulicach Żoliborza, w części dotyczącej ul. Wyspiańskiego.</p> <p>Przedstawiony projekt przewiduje:</p> <ul style="list-style-type: none"> miejsca postojowe na czas aktywnego wzdłuż istniejących już, a nieuwzględnionych w planach, wygrodzeń (U12a lub U12b); ustawienie słupków (U12c) przy wyjeździe w ul. Wyspiańskiego 6/8 od strony Al. Wojska Polskiego, podczas gdy one już tam są; miejsca parkingowe na chodniku wzdłuż ogrodzenia przedszkolnego (przy wyjeździe z ul. Wyspiańskiego 5 w stronę Al. Wojska Polskiego) z adnotacją o braku zieleni w tym terenie kompletnie ignorując fakt istnienia tam wieloletnich drzew; miejsca parkingowe na chodniku u zbiegu ul. Wyspiańskiego i Al. Wojska Polskiego uniemożliwiający tym samym swobodne poruszanie się pieszych po chodniku przy budynkach mieszkalnych wzdłuż Al. Wojska Polskiego. <p>W związku z powyższym (o innych niedociągnięciach w prezentowanym projekcie z pewnością poinformują Państwa mieszkańcy innych ulic) trudno oprzeć się wrażeniu, że autorzy projektu nie zweryfikowali swoich pomysłów, przed przystąpieniem do prac planistycznych, z aktualnym stanem organizacji ruchu w rejonie ul. Wyspiańskiego. Ponadto Państwo Projektanci określając cel swojej pracy, jako ochronę potrzeb parkingowych lokalnej społeczności poprzez wprowadzenie strefy płatnego parkowania - przy czym (jak zostało podkreślone) decyzja radnych m. st. Warszawy o jej wprowadzeniu ma być podjęta w oparciu o projekty ZDM najlepiej odpowiadające potrzebom lokalnej społeczności - pamiętaj, a co powinni uczynić w pierwszej kolejności, ustalić rzeczywiste potrzeby mieszkańców w tym zakresie i przedstawić adekwatne do nich rozwiązania. Tymczasem projekt nie uwzględnia nowych miejsc parkingowych, a jedynie (poprzez wprowadzenie licznych znaków zakazu lub parkowania z ograniczeniem czasowym) de facto likwiduje miejsca obecnie wykorzystywane. Obóz trzeba uświadomić Państwu Projektantom, że domy mieszkalne przy ul. Wyspiańskiego 5 i 6/8 (także przy Pl. Henkła) zostały oddane do użytku w połowie lat 50-tych ubiegłego stulecia, w którym to czasie nie budowano wielko powierzchniowych garaży podziemnych, a konsekwencje (nieprzewidywalnego wówczas na taką skalę, jaka ma miejsce obecnie) rozwoju motoryzacji w postaci zwiększonego zapotrzebowania na miejsca parkingowe nie stanowiły priorytetu budownictwa mieszkaniowego ani nawet jego integralnej części. W kolejnych latach, aż do dzisiaj, było w sposób naturalny wymusza na mieszkańcach wykorzystywanie każdego wolnego miejsca na zaparkowanie swoich aut. Przy określonym wcześniej celu, projektowanych zmian należałoby więc uwzględnić potrzeby parkingowe mieszkańców ok. 200 lokali w budynkach przy ul. Wyspiańskiego 5 i 6/8. Obecnie wykorzystywanych jest (wliczając liczbę zaparkowanych samochodów) ok. 120 miejsc. W prezentowanym projekcie przewidziano ich jedynie ok. 30 - 35 w dwóch zatokach usytuowanych przy wyłotach w/w ulic. Jaki zatem cel chcą Państwo osiągnąć, bo na pewno nie ten z przyjętego w projekcie założenia?</p> <p>Miejsc powyższe na uwadze zwracam się z uprzejmą prośbą o korektę przedmiotowych planów uwzględniając rzeczywiste potrzeby mieszkańców omawianego rejonu oraz stan faktyczny dokonanych już wcześniej zmian, a nieuwzględnionych w obecnych projektach. Także o wskazanie alternatywnych rozwiązań zaspokojenia określonych (znanych) potrzeb lokalnej społeczności poprzez np. budowę sieci parkingów podziemnych (w tym udostępnienie istniejącego pod Pl. Wilsona, ew. budowę nowego np. wzdłuż ul. Ks. J. Popieluszki) lub nazimnych (piętrowych, rotacyjnych itp.).</p> <p>Jednocześnie gorąco apeluję, aby - wprowadzając strefę płatnego parkowania na całej ul. Wyspiańskiego - nie likwidować istniejących miejsc parkingowych i nie ustawiać znaków zakazu parkowania czy też parkowania z ograniczeniem czasowym, przynajmniej do czasu wskazania innych, możliwych do zaakceptowania przez lokalną społeczność, rozwiązań.</p> <p>Wniosek: Jeżeli zatem konsultacje mają być rzetelne, a cel, - o którym mowa na wstępie - osiągnięty, do czasu znalezienia alternatywnych rozwiązań nie należy podejmować decyzji akceptującej przedstawiony projekt zmian.</p> <p>P.S. W tym miejscu warto zwrócić uwagę, iż wcześniej pod hasłem „wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców” urządzono na środku ulicy, pomiędzy jezdniami przy ul. Wyspiańskiego 5 i ul. Wyspiańskiego 6/8, przez nikogo nieoczekiwany, plac zabaw dla dzieci podwójnie ogrodzony metalowymi parkanami oraz trzećmi wzdłuż jego boków metalowym wygrodzeniem, podczas gdy w pobliżu - z dala od ruchu kołowego - znajdują się parki z dużymi placami zabaw dla dzieci, jak: Sady Żoliborskie czy Park Zeromskiego przy Pl. Wilsona.</p>	<p>Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom - przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>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>
<p>27</p> <p>Proszę o informację, jakie miejsca dla mieszkańców planują Państwo zrobić dla osób z Gen. Żajączka 8.</p> <p>Oj zawsze parkowanie było na podwórku (wjazd od strony pizzerii a wyjazd brama). Z tego co widzę na projekcie to nie ma planu by była tam strefa tylko dla mieszkańców. To miejsce, gdzie nie parkują przyjeździ a jedynie Co o tam mieszkać. Likwidując te kilkanaście miejsc spowoduje, że te auta nie będą miały, gdzie stanąć bo przecież nie znikną, 13 miejsc naprzeciwko budynku (po drugiej stronie na pewno nie zmieni sytuacji bo tam przecież też jest kolejny duży budynek 1 jego mieszkańcy). Czekam na informację, jaka jest propozycja ja bo obecna na pewno nie jest do zaakceptowania.</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
<p>28</p> <p>Przebieg już wcześniej w tej sprawie, ale teraz odcyfrowałem szczegóły planu (swoją drogą prezentowanie projektu nie jest przyjazne dla chcących się z nim zapoznać).</p> <p>W Państwa projekcie na Placu Lelewela przewidziano 2 m na miejsce postojowe, 3,05 m na jezdnię. Do tego doliczamy jeszcze chodnik o szerokości 2,20 m. Wazyłko na styk, co do centymetra. Zobliem ekspertemi. Znacząco szerokość projektowanego miejsca parkingowego pachoczkami (wyznaczyłem je zgodnie z projektem za pomocą miarki, którą widac na zdjęciu) i spróbowałem wyjechać z bramy moim samochodem (długość 5,15 m). Jak widać na załączonych zdjęciach, z bramy mojej nieruchomości nie da się wyjechać jeżeli wia a vis niej będzie zaparkowany samochód osobowy. Nie da się wyjechać ani wjechać, bo nie da się manewrować na takiej powierzchni (odległość do manewrowania wynosi 10 cm!) od karseni zaparkowanego samochodu do ślaliowego ogrodzenia). Brama jest standardowa, zgodna z normą, samochód dług ale przecież dopuszczony do ruchu więc urządzać, że nie uznaj argumentu o potrzebie zmiany go na krótszy - bywają zresztą dłuższe i z tego powodu nikt nie taci swoich praw, obowiązek zarządcy drogi publicznej jest umożliwienie mi dostępu do bramy i korzystania z nieruchomości.</p> <p>Projekt planu uniemożliwił mi to. Proszę zatem projekt skorygować w taki sposób abym miał możliwość korzystania z bramy.</p>	<p>DRUGI MAIL OD TEGO SAMEGO PANA; UZUPELNI ENIE POZYCJI NR 14; DOŁĄCZÓ NE ZDJĘCIA POWIARU ODLEGLÓ SCI OD BRAMY DO AUTA</p> <p>Uwaga została uwzględniona - na Pl. Lelewela wycofano się z koncepcji miejsc postojowych równoległych na całym jej ciągu. Zaproponowano wprowadzenie strefy "zakazu postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Pozwoli to na efektywne wykorzystanie miejsc do parkowania, przy jednoczesnym ograniczeniu parkowania z obszaru bram wjazdowych na teren posesji. Postój na zasadach ogólnych nie dopuszcza bowiem zatrzymywania pojazdu w miejscach utrudniających wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęki postojowej (zgodnie z art. 49 ust. 2 pkt. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym).</p>
<p>29</p> <p>1. Nie powinniśmy prowadzić dyskusji, jak ma wyglądać rozszerzenie SPPN o Żoliborz i Ochotę, a fundamentalnie sprzeciwiamy się temu rozszerzeniu. Uważamy, że SPPN powinna być radykalnie zmniejszona, a opłaty obniżone</p> <p>2. Opłaty parkingowe w strefie SPPN są podatkiem a nie opłatą za usługę rynkową. Charakter opłat parkingowych jako daniny publicznej potwierdził Trybunał Konstytucyjny. Danina ta jest pobierana za korzystanie z przesłani publicznej analogicznego do np. chodzenia po chodniku czy rekreacji w parku. Kierowcy są tak najbardziej obciążoną fiskalnie grupą użytkowników ruchu. Nawet gdyby SPPN traktować jak usługę, to nie ma nic wspólnego z wolnym rynkiem sytuacja gdy miasto jest jednocześnie dominującym podmiotem na „rynku”, i jest jego regulatorem (wzory plany miejscowe, ogranicza liczbę miejsc parkingowych)</p> <p>3. SPPN 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 SPPN jest w interesie mieszkańców”, bo zrekono „ludziej będzie im zaparkować”. To nieprawda, bo:</p> <p>a. Mieszkańcy Żoliborza/Ochoty nie zapłacą co za parkowanie pod własnym domem, ale nadal zapłacą gdy pojedą w inny rejon SPPN. A samochód jest po to by się nim przemieszczać, a nie by stał pod domem. Tymczasem abonament dla mieszkańców obejmuje tylko kilka najbliższych parkometrów</p> <p>b. Wprowadzenie SPPN oznacza drastyczną redukcję miejsc parkingowych (określone wymiary miejsc, wprowadzane zakazy w pozostałych, niewyznaczonych miejscach). Na Pradze po wprowadzeniu SPPN redukcja miejsc parkingowych była tak drastyczna, że dziś więcej osób ma abonament parkingowy niż jest wyznaczonych miejsc. Redukcja liczby miejsc parkingowych może sięgnąć nawet 50%</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 (dłż 2 samochody w rodzinie to norma) będzie płacić wysoki podatek nawet za parkowanie pod własnym domem</p> <p>5. Władze miasta wprowadzając SPPN nie rozwiązują problemów deficytu miejsc parkingowych, a jedynie maskują swoją nieudolność. Zamiast pobierać coraz większe kwoty podatku parkingowego od coraz większej liczby osób, należą tworzyć nowe miejsca parkingowe. Tymczasem nadal nie możemy się doczekać realizacji obiecywanych parkingów wielopozostawionych.</p>	<p>1. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia SPPN zostały poprzedzone badaniami dotyczącymi zapytałości i rotacji miejsc postojowych. Badania te były prezentowane podczas konsultacji społecznych i wskazują na spełnienie ww. przesłanek do rozszerzenia SPPN. Nie dysponujemy żadnymi badaniami wskazującymi na zasadność zmniejszenia SPPN i obniżenia opłat - byłoby to działanie znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPPN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.</p> <p>2. Podstawą prawną dla pobierania opłat w SPPN jest Ustawa o drogach publicznych, która w art. 13 ust. 1 stwierdza że „korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”.</p> <p>3. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPPN są jednocześnie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>4. Aby przyrzyć 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 zasad 8 parkometrów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postój na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Projektując SPPN, przyjęto zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (i j) jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom - przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „drastyczną redukcją miejsc postojowych”.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>5. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie 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 SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalecającemu 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>

<p>Poniżej chciałem odnieść się do rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrefowanego na Żoliborz i Ochotę.</p> <p>1. Nie powinniśmy prowadzić dyskusji „jak ma wyglądać rozszerzenie SPPN” o Żoliborz i Ochotę, a fundamentalnie sprzeciwiamy się temu rozszerzeniu. Uważamy, że SPPN powinna być radykalnie zmniejszona, a opłaty obniżone</p> <p>2. Opłaty parkingowe w strefie SPPN są podatkiem a nie opłatą za usługę rynkową. Charakter opłat parkingowych jako daniny publicznej potwierdził Trybunał Konstytucyjny. Danina ta jest pobierana za korzystanie z przestrzeni publicznej analogicznego do np. chodzenia po chodniku czy rekreacji w parku. Kierowcy są i tak najbardziej obciążoną fiskalnie grupą użytkowników ruchu. Nawet gdyby SPPN traktować jak usługę, to nie ma nic wspólnego z wolnym rynkiem sytuacja gdy miasto jest jednocześnie dominującym podmiotem na „rynku”, i jest jego regulatorem (tworzy plany miejscowe, ogranicza liczbę miejsc parkingowych)</p> <p>3. SPPN 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 SPPN jest w interesie mieszkańców”, bo rzekomo „Jatwiej będzie im zaparkować”. To nieprawda, bo:</p> <p>a. Mieszkańcy Żoliborza/Ochoty nie zapłacą może za parkowanie pod własnym domem, ale nadal zapłacą gdy pojadą w inny rejon SPPN. A samochód jest po to by się nim przemieszczać, a nie by stał pod domem. Tymczasem abonament dla mieszkańców obejmuje tylko kilka najbliższych parkometrów</p> <p>b. Wprowadzenie SPPN oznacza drastyczną redukcję miejsc parkingowych (określone wymiary miejsc, wprowadzane zakazy w pozostałych, niewyznaczonych miejscach). Na Pradze po wprowadzeniu SPPN redukcja miejsc parkingowych była tak drastyczna, że dziś więcej osób ma abonament parkingowy niż jest wyznaczonych miejsc. Redukcja 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 płacić wysoki podatek nawet za parkowanie pod własnym domem</p> <p>5. Władze miasta wprowadzając SPPN nie rozwiązują problemów deficytu miejsc parkingowych, a jedynie maskują swoją nieudolność. Zamiast pobierać coraz większe kwoty podatku parkingowego od coraz większej liczby osób, należy tworzyć nowe miejsca parkingowe. Tymczasem nadal nie możemy się doczekać realizacji obowiązkowych parkinów wielopozomowych.</p>	<p>1. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefe płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia SPPN zostały poprzedzone badaniami dotyczącymi zajętości i rotacji miejsc postojowych. Badania te były prezentowane podczas konsultacji społecznych i wskazują na spełnienie ww. przesłanek do rozszerzenia SPPN. Nie dysponujemy żadnymi badaniami wskazującymi na zasadność zmniejszenia SPPN i obniżenia opłat – byłoby to działanie znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPPN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.</p> <p>2. Podstawą prawną dla pobierania opłat w SPPN jest Ustawa o drogach publicznych, która w art. 13 ust. 1 stwierdza że „korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”.</p> <p>3. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPPN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>4. Aby 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 zasad 8 parkometrów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostalaby podzielona na kilka takich obszarów. Projektując SPPN, przyjęto zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (1) 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 t DMC oraz w sposób nieurządający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku „zakaz postoju” z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „drastyczną redukcją miejsc postojowych”.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>5. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalekuje przedłożeniu w 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.</p>
<p>1. Nie powinniśmy prowadzić dyskusji „jak ma wyglądać rozszerzenie SPPN” o Żoliborz i Ochotę, a fundamentalnie sprzeciwiamy się temu rozszerzeniu. Uważamy, że SPPN powinna być radykalnie zmniejszona, a opłaty obniżone</p> <p>2. Opłaty parkingowe w strefie SPPN są podatkiem a nie opłatą za usługę rynkową. Charakter opłat parkingowych jako daniny publicznej potwierdził Trybunał Konstytucyjny. Danina ta jest pobierana za korzystanie z przestrzeni publicznej analogicznego do np. chodzenia po chodniku czy rekreacji w parku. Kierowcy są i tak najbardziej obciążoną fiskalnie grupą użytkowników ruchu. Nawet gdyby SPPN traktować jak usługę, to nie ma nic wspólnego z wolnym rynkiem sytuacja gdy miasto jest jednocześnie dominującym podmiotem na „rynku”, i jest jego regulatorem (tworzy plany miejscowe, ogranicza liczbę miejsc parkingowych)</p> <p>3. SPPN 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 SPPN jest w interesie mieszkańców”, bo rzekomo „Jatwiej będzie im zaparkować”. To nieprawda, bo:</p> <p>a. Mieszkańcy Żoliborza/Ochoty nie zapłacą może za parkowanie pod własnym domem, ale nadal zapłacą gdy pojadą w inny rejon SPPN. A samochód jest po to by się nim przemieszczać, a nie by stał pod domem. Tymczasem abonament dla mieszkańców obejmuje tylko kilka najbliższych parkometrów</p> <p>b. Wprowadzenie SPPN oznacza drastyczną redukcję miejsc parkingowych (określone wymiary miejsc, wprowadzane zakazy w pozostałych, niewyznaczonych miejscach). Na Pradze po wprowadzeniu SPPN redukcja miejsc parkingowych była tak drastyczna, że dziś więcej osób ma abonament parkingowy niż jest wyznaczonych miejsc. Redukcja 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 płacić wysoki podatek nawet za parkowanie pod własnym domem</p> <p>5. Władze miasta wprowadzając SPPN nie rozwiązują problemów deficytu miejsc parkingowych, a jedynie maskują swoją nieudolność. Zamiast pobierać coraz większe kwoty podatku parkingowego od coraz większej liczby osób, należy tworzyć nowe miejsca parkingowe. Tymczasem nadal nie możemy się doczekać realizacji obowiązkowych parkinów wielopozomowych.</p>	<p>1. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefe płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia SPPN zostały poprzedzone badaniami dotyczącymi zajętości i rotacji miejsc postojowych. Badania te były prezentowane podczas konsultacji społecznych i wskazują na spełnienie ww. przesłanek do rozszerzenia SPPN. Nie dysponujemy żadnymi badaniami wskazującymi na zasadność zmniejszenia SPPN i obniżenia opłat – byłoby to działanie znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPPN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.</p> <p>2. Podstawą prawną dla pobierania opłat w SPPN jest Ustawa o drogach publicznych, która w art. 13 ust. 1 stwierdza że „korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”.</p> <p>3. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPPN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>4. Aby 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 zasad 8 parkometrów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostalaby podzielona na kilka takich obszarów. Projektując SPPN, przyjęto zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (1) 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 t DMC oraz w sposób nieurządający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku „zakaz postoju” z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „drastyczną redukcją miejsc postojowych”.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>5. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalekuje przedłożeniu w 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.</p>
<p>Zgłaszam poniższe uwagi dotyczące rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrefowanego na Żoliborz oraz Ochotę.</p> <p>1. Nie powinniśmy prowadzić dyskusji „jak ma wyglądać rozszerzenie SPPN” o Żoliborz i Ochotę, a fundamentalnie sprzeciwiamy się temu rozszerzeniu. Uważamy, że SPPN powinna być radykalnie zmniejszona, a opłaty obniżone</p> <p>2. Opłaty parkingowe w strefie SPPN są podatkiem a nie opłatą za usługę rynkową. Charakter opłat parkingowych jako daniny publicznej potwierdził Trybunał Konstytucyjny. Danina ta jest pobierana za korzystanie z przestrzeni publicznej analogicznego do np. chodzenia po chodniku czy rekreacji w parku. Kierowcy są i tak najbardziej obciążoną fiskalnie grupą użytkowników ruchu. Nawet gdyby SPPN traktować jak usługę, to nie ma nic wspólnego z wolnym rynkiem sytuacja gdy miasto jest jednocześnie dominującym podmiotem na „rynku”, i jest jego regulatorem (tworzy plany miejscowe, ogranicza liczbę miejsc parkingowych)</p> <p>3. SPPN 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 SPPN jest w interesie mieszkańców”, bo rzekomo „Jatwiej będzie im zaparkować”. To nieprawda, bo:</p> <p>a. Mieszkańcy Żoliborza/Ochoty nie zapłacą może za parkowanie pod własnym domem, ale nadal zapłacą gdy pojadą w inny rejon SPPN. A samochód jest po to by się nim przemieszczać, a nie by stał pod domem. Tymczasem abonament dla mieszkańców obejmuje tylko kilka najbliższych parkometrów</p> <p>b. Wprowadzenie SPPN oznacza drastyczną redukcję miejsc parkingowych (określone wymiary miejsc, wprowadzane zakazy w pozostałych, niewyznaczonych miejscach). Na Pradze po wprowadzeniu SPPN redukcja miejsc parkingowych była tak drastyczna, że dziś więcej osób ma abonament parkingowy niż jest wyznaczonych miejsc. Redukcja 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 płacić wysoki podatek nawet za parkowanie pod własnym domem</p> <p>5. Władze miasta wprowadzając SPPN nie rozwiązują problemów deficytu miejsc parkingowych, a jedynie maskują swoją nieudolność. Zamiast pobierać coraz większe kwoty podatku parkingowego od coraz większej liczby osób, należy tworzyć nowe miejsca parkingowe. Tymczasem nadal nie możemy się doczekać realizacji obowiązkowych parkinów wielopozomowych.</p>	<p>1. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefe płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia SPPN zostały poprzedzone badaniami dotyczącymi zajętości i rotacji miejsc postojowych. Badania te były prezentowane podczas konsultacji społecznych i wskazują na spełnienie ww. przesłanek do rozszerzenia SPPN. Nie dysponujemy żadnymi badaniami wskazującymi na zasadność zmniejszenia SPPN i obniżenia opłat – byłoby to działanie znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPPN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.</p> <p>2. Podstawą prawną dla pobierania opłat w SPPN jest Ustawa o drogach publicznych, która w art. 13 ust. 1 stwierdza że „korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”.</p> <p>3. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPPN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>4. Aby 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 zasad 8 parkometrów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostalaby podzielona na kilka takich obszarów. Projektując SPPN, przyjęto zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (1) 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 t DMC oraz w sposób nieurządający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku „zakaz postoju” z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „drastyczną redukcją miejsc postojowych”.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>5. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalekuje przedłożeniu w 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.</p>

<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 podatkiem a nie opłatą za usługę rynkową. Charakter opłat parkingowych jako daniny publicznej potwierdził Trybunał Konstytucyjny. Danina ta jest pobierana za korzystanie z przeszerzanej publicznej analogicznego do np. chodzenia 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 miasto jest 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 wprowadzając SPNN jest w interesie mieszkańców”, bo rzekomo „łatwiej będzie im zaparkować”. To nieprawda, bo:</p> <p>a. Mieszkańcy Żoliborza/Ochoty nie zapłacą moze za parkowanie pod własnym domem, ale nadal zapłaca gdy pojedą w inny rejon SPNN. A samochód jest po 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 liczby 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 płacić 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 obiecywanych parkingów wielopozostowych.</p>	<p>1. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych „strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia 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 znacznie 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 ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”.</p> <p>3. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPNN są jednocześnie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>4. Aby przychylić się do uwag mieszkańców, a także do speyfikacji dzielnic takich jak Żoliborz, ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostalaby podzielona na kilka takich obszarów. Projektując SPNN, przyjęło zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (1 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 t DMC oraz w sposób nieurtrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku „zakaz postoiu” 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 zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPNN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalekuje 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>
<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 podatkiem a nie opłatą za usługę rynkową. Charakter opłat parkingowych jako daniny publicznej potwierdził Trybunał Konstytucyjny. Danina ta jest pobierana za korzystanie z przeszerzanej publicznej analogicznego do np. chodzenia 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 miasto jest 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 wprowadzając SPNN jest w interesie mieszkańców”, bo rzekomo „łatwiej będzie im zaparkować”. To nieprawda, bo:</p> <p>a. Mieszkańcy Żoliborza/Ochoty nie zapłacą moze za parkowanie pod własnym domem, ale nadal zapłaca gdy pojedą w inny rejon SPNN. A samochód jest po 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 liczby 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 płacić 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 obiecywanych parkingów wielopozostowych.</p>	<p>1. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych „strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia 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 znacznie 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 ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”.</p> <p>3. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPNN są jednocześnie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>4. Aby przychylić się do uwag mieszkańców, a także do speyfikacji dzielnic takich jak Żoliborz, ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostalaby podzielona na kilka takich obszarów. Projektując SPNN, przyjęło zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (1 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 t DMC oraz w sposób nieurtrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku „zakaz postoiu” 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 zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPNN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalekuje 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>
<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 podatkiem a nie opłatą za usługę rynkową. Charakter opłat parkingowych jako daniny publicznej potwierdził Trybunał Konstytucyjny. Danina ta jest pobierana za korzystanie z przeszerzanej publicznej analogicznego do np. chodzenia 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 miasto jest 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 wprowadzając SPNN jest w interesie mieszkańców”, bo rzekomo „łatwiej będzie im zaparkować”. To nieprawda, bo:</p> <p>a. Mieszkańcy Żoliborza/Ochoty nie zapłacą moze za parkowanie pod własnym domem, ale nadal zapłaca gdy pojedą w inny rejon SPNN. A samochód jest po 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 liczby 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 płacić 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 obiecywanych parkingów wielopozostowych.</p>	<p>1. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych „strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia 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 znacznie 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 ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”.</p> <p>3. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPNN są jednocześnie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>4. Aby przychylić się do uwag mieszkańców, a także do speyfikacji dzielnic takich jak Żoliborz, ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostalaby podzielona na kilka takich obszarów. Projektując SPNN, przyjęło zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (1 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 t DMC oraz w sposób nieurtrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku „zakaz postoiu” 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 zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPNN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalekuje 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>

<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 podatkiem a nie opłatą za usługę rynkową. Charakter opłat parkingowych jako daniny publicznej potwierdził Trybunał Konstytucyjny. Danina ta jest pobierana za korzystanie z przestrzeni publicznej analogicznego do np. chodzenia 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 miasto jest 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 SPNN w imię interesu 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 po to by się nim przemieszczać, a nie by stał pod domem. Tymczasem abonament dla mieszkańców obejmuje tylko kilka najbliższych parkomatów</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 liczby 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 płacić 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 wieloetapowych.</p>	<p>1. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych „strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia 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 znacznie 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 ponoszenia 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 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze, dzielnica Żoliborz zostałaby 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 (1) 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 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku „zakaz postoju” z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie 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 zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPNN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie. Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca wprowadzenie władcom 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>
<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 podatkiem a nie opłatą za usługę rynkową. Charakter opłat parkingowych jako daniny publicznej potwierdził Trybunał Konstytucyjny. Danina ta jest pobierana za korzystanie z przestrzeni publicznej analogicznego do np. chodzenia 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 miasto jest 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 SPNN w imię interesu 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 po to by się nim przemieszczać, a nie by stał pod domem. Tymczasem abonament dla mieszkańców obejmuje tylko kilka najbliższych parkomatów</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 liczby 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 płacić 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 wieloetapowych.</p>	<p>1. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych „strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia 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 znacznie 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 ponoszenia 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 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze, dzielnica Żoliborz zostałaby 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 (1) 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 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku „zakaz postoju” z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie 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 zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPNN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie. Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca wprowadzenie władcom 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>
<p>Chciałem Prêtshaw przesłać pólki co kilka tygodni od rejonu 1 dla SPNN na Żoliborz. Uwagi te przygotowałem na podstawie arkusza nr 15, który został już przez Państwa udostępniony. Dot. ulic Tucholska, Książna, Sułkowskiego, Dygasińskiego, Gomółki, Byłomska, Mysłowicka, Święcickiego, Rybitzkiego</p> <p>Ulice te aktualnie de facto funkcjonują, tak jak gdyby były objęte strefą zamieszkania, tzn. ruch pieszych w znacznej mierze odbywa się po jezdni, ze względu na zastawione chodniki przez nielegalnie parkujące samochody. Wydaje się, że rozwiązanie to jest bezpieczne. Można więc rozważyć sformalizowanie tego rozwiązania. Wówczas istniałaby możliwość, żeby część chodników w całości przeznaczyć na miejsca parkingowe, a ruch pieszych prowadzić jezdnią, przy zastosowaniu urządzeń inżynieringowego uspokojenia ruchu.</p> <p>Docelowo, jak sądzić, część z tych ulic można by przebudować i zlikwidować w ogóle poślad na chodniki i jezdnie, który wydaje mi się anachroniczny. Wydaje się, że można by tam zastosować takie rozwiązanie: Warszawa, ul. Pielichy Lanowej:</p> <p>https://www.google.com/maps/@52.1739706,21.0839986,3a,75y,128.07h,80.18t/data=!3m1!1e1!3m5!1sbAUWgpubKirdaA1TUQkww!2Fgeod0.gghpt.com!2Fcbk%3Fpanoid%3DbAUWgpubKirdaA1TUQkww!2Fgeopu%3Dhumbnail%26cb_client%3Dmaps_sv_tactile_gps%26thumb%3D2%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D84.18678%26pitch%3D0%26mfbtfv%3D1007116384!8e192</p> <p>I podobny przykład z Władcis:</p> <p>https://www.google.com/maps/@48.1592249,16.2742337,3a,75y,286h,78.71t/data=!3m1!1e1!3m4!1sF1qICB5CATBRrdg8eBTA2e07116384!8e192</p> <p>Półki co rozwiązanie takie można by wdrożyć przy pomocy oznakowania poziomego i progów prefabrykowanych, bez przebudowy ulic.</p> <p>Jeśli takie rozwiązanie okaże się niemożliwe/niezasadne, warto zauważyć, że na tych ulicach często chodniki po obu stronach jezdni są po prostu zabudowane, gdyż ulice te są bardzo małe. Być może możliwe byłoby więc np. przeznaczanie chodnika z jednej strony ulicy w pełni na miejsca parkingowe, a w zamian uwolnienie z drugiej strony chodnika od samochodów.</p> <p>Niezależnie od powyższych propozycji, proszę o uwzględnienie następujących uwag:</p> <ul style="list-style-type: none">- wszystkie ulice, na których zostanie wprowadzony ruch jednokierunkowy, powinny mieć dopuszczony kontratak rowerowy na zasadach ogólnych- na ulicach Sułkowskiego i Dygasińskiego proponowałbym wprowadzenie pasy parkowania równoległego naprzemiennie, w celu ewakuacji rowy jazdy za pomocą zaparkowanych aut (np. na ulicy Sułkowskiego, na odcinku Dzielnikarska-Kozmiana 12 m.p. z projektu można w tym celu przenieść na stronę południową)- Docelowo, jak sądzić, część z tych ulic można by przebudować i zlikwidować w ogóle poślad na chodniki i jezdnie, który wydaje mi się anachroniczny. Wydaje się, że można by tam zastosować takie rozwiązanie: Warszawa, ul. Pielichy Lanowej:- może warto rozważyć wprowadzenie jednego kierunku ruchu na wszystkich tych ulicach, w celu uzyskania dodatkowej przestrzeni na parkowanie?	<p>Parkowanie w strefie zamieszkania jest dozwolone wyłącznie na wyznaczonych miejscach postojowych. Zagospodarowanie wskazanych ulic, w tym duża liczba wyjazdów bramowych, praktycznie uniemożliwiłby legalny postój na tych ulicach w strefie zamieszkania. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie jest 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> <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 SPNN.</p> <p>Nie uwzględniono zmian na ul. Sułkowskiego i Dygasińskiego. Rozwiązanie będzie skutkowało ograniczeniem liczby miejsc postojowych.</p> <p>Ruch jednokierunkowy zostanie wprowadzony tam, gdzie pozwala to osiągnąć więcej miejsc postojowych bez znaczących utrudnień w ruchu.</p>

61	Jestem mieszkańcem ulicy Tucholskiej na Żoliborzu. Wyznaczenie miejsc parkingowych w ciągu ulicy Tucholskiej 2-16 wzbudza we mnie jeszcze jedno pytanie. Co mamy (mieszkańcy ulicy Tucholskiej 2-16) zrobić w okresie zimowym w kwestii odśnieżania chodnika przed posesją? Dotychczas odgarniamy śnieg żalazką w tzw. rymnasku, a po wyznaczeniu miejsc parkingowych nie ma gdzie zrypać odgarniętego śniegu.	Odśnieżanie łoży w zakresie właściciela/zarządcy budynku.
62	bardzo proszę o informację w jaki sposób prowadzone są konsultacje? Uczestniczyłem zarówno w spotkaniu na YT jak i później szłam zoomie. Kolejnego dnia kiedy teoretycznie miał być dyżur telefoniczny pomimo 20 krótkich prób nie udało mi się połączyć a na linek zostawić wiadomości ponieważ odzywał się tylko komunikat że skrzynka jest pełna. Wyślełam 3 zapytania za pośrednictwem formularza on line jak narazie bez odpowiedzi. W jaki sposób możliwy jest kontakt z partamentem i uzyskanie jakiegokolwiek informacji zwrotnej?	Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: https://zdm.waw.pl/dzialalania/konsultacje-spolescnejjaka-strefa-platnego-parkowania-na-zoliborzu . Dyżur telefoniczny był przeznaczony przede wszystkim dla osób niemających skrzyżować z innych form konsultacji. Podczas dyżurów odbyliśmy kilkadziesiąt rozmów z mieszkańcami. Zapytania wysłane mailowo lub poprzez formularz znajdują się w niniejszym pliku wraz z odpowiedziami.
63	1. Odległość parkowania do 150 m od miejsca zamieszkania to zdecydowanie za mało. Obecnie nie zawsze możliwe jest znalezienie wolnego miejsca w odległości 150 m od domu. Można przyjąć że to się zmieni na lepsze ale nie można wykluczyć że takie sytuacje i tak wystąpią. Uregulowanie parkowania zmniejszy przecież liczbę legalnych miejsc do parkowania. 2. Kwota abonamentu za drugie auto w gospodarstwie (1200 zł/rok) wydaje się zbyt wysoka, jest ona zbliżona do kosztu wynajęcia garażu podziemnego. Posiadanie dwóch pojazdów nie oznacza dziś że gospodarstwo jest zamieszkałe. 3. Dla mieszkańców powinna być wprowadzona darmowa pierwsza godzina parkowania w obrębie całej SPNN Żoliborz. Mieszkańcy korzystają często z lokalnych usług w swojej dzielnicy i nie powinni być teraz ograniczani musząc ponosić koszt parkowania wybierając się np. do sklepu kilka ulic dalej. Korzystanie z transportu publicznego nie zawsze jest możliwe planując większe zakupy.	Ad 1 - 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 postępu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz została podzielona na kilka takich obszarów. Ad 2 - Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy. Ad 3 - Nie przewiduje się takiego rozwiązania. Koszt opłaty za jedną godzinę postępu wynosi 3,9 zł.
64	Prosiłabym o wyjaśnienie zapisu: Abonament mieszkańca upoważnia do postępu w pobliżu miejsca zameldowania w rejonie do 8 parkomatów – promień 150 m od domu plus 100 m od każdego parkomatu. To jest niezrozumiałe zapisane – proszę o wyjaśnienie jak to należy interpretować. Mieszkam na osiedlu gdzie od bloku do ulicy mam prawie 100m. Miejsce parkingowych przy ulicy nigdy nie ma wolnych, poza tym jest ich tylko kilka sztuk. W takim przypadku w promieniu 150m od domu nie mam szans zaparkować. Jak zatem interpretuje się ten zapis? Mogę parkować przy 8 parkomatach najbliższych mojemu miejscu zamieszkania?	Rejon obowiązywania abonamentu wyznaczamy, wybierając do 8 parkomatów (może być ich mniej) w promieniu 150 metrów od miejsca zameldowania mieszkańca w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, przy czym wybór parkomatów z tego rejonu przysługują mieszkańcowi SPNN. Postój pojazdu może mieć miejsce w odległości nie większej niż 100 metrów od parkomatów objętych abonamentem, w okresie jego ważności. 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 postępu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz została podzielona na kilka takich obszarów.
65	Zwracam się z uprzejmym pytaniem. Co w sytuacji gdy pomimo wprowadzenia strefy płatnego parkowania na obszarze w którym chcieliby zaparkować samochód dalej nie będzie wolnego miejsca parkingowego? Nie wiem czy Państwo posiadają taką wiedzę ale uprzejmie informuje że w godzinach wieczornych gdy kończą pracę miejsc poprostu nie ma. Jeżeli wszyscy mieszkańcy wykupią abonament to będzie problem z miejscami. Obecny poziom dostępności miejsc parkingowych w obszarze placu Wilsona, Teatru Komedia czy ulicy Słowackiego oceniam jako tragiczny. Oczywiście można gorzej np w wodzie lub błocie po kolana. Pozostałe miejsca już zostały szczerze ogrodzone słupkami. Korzystając z krótkiego pytania, z niecierpliwością oczekuję na wyczerpującą odpowiedź.	Wprowadzenie SPNN 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 postępu w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. 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) jeździ manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieurządzający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.
66	Jako mieszkancie Warszawy i uczestnik konsultacji Żoliborz 3 - Żoliborz 4 - nie zgadzam się na wprowadzenie sprnuw w ogole w tych dzielnicach. Jak pokazują liczby na chwile obecna sprnuw sa nikomu niepotrzebne, jedynie zwieksza uciążliwosc kierowcom i dodatkowo obciążą mieszkańców dodatkowymi opłatami. Nie chce juz wspominać obrzydliwych pomalowanych stref na chodniku i asfalcie.	Wprowadzenie SPNN 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 postępu w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie.
67	Chciałabym zwrócić Państwa uwagę na to że promień uprawniający do bezpłatnego parkowania powinien być większy niż 150 m, zwłaszcza w okolicy Pl.Wilsona. Mieszkam w pobliżu i w tym rejonie z cudem graniczy zaparkowanie samochodu w pobliżu miejsca swego zamieszkania. Sytuacja ta raszej się nie poprawi jeśli chodzi o dostępność miejsc z uwagi na znajdującą się tutaj stacja metra. Poza tym uważam jeszcze że dla mieszkańców pierwsza godzina parkowania w obrębie całej SPNN powinna być darmowa. Mieszkańcy wybierając się np do sklepu położonego kilka ulic dalej nie powinni ponosić kosztów parkowania.	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 postępu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz została podzielona na kilka takich obszarów. Celem aliancją jest zapewnienie mieszkańcom możliwości bezpłatnego postępu w pobliżu domu. Celem nie jest zapewnienie mieszkańcom możliwości bezpłatnego postępu w całej strefie - wówczas jej wprowadzenie nie miałyby sensu.
68	w załączniku przesyłam mój wniosek w sprawie planowanej strefy SPNN na Żoliborzu.	ZALĄCZNIK postoj ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parking 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 sprawnie 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 okno 10 minut 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 niewspółmierne dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inną charakterystykę niż powdwienie kogós 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 odczających 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. Podjętóżenie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obalenie dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.
69	mieszkam przy ul. Kaniowskiej 7. Chciałabym zgłosić następujące uwagi do przedstawionego planu: 1. Rozumiem konieczność wprowadzenia strefy płatnego parkowania i wyznaczenia stanowisk parkingowych. Odnoszę jednak wrażenia, że autor koncepcji nie zdaje sobie sprawy z liczby samochodów mieszkańców naszej ulicy. Być może pomiarzy wprowadzenie były w ciągu dnia, kiedy my mieszkańcy wysiadają do pracy. Likwidacja wszystkich miejsc parkingowych po parzystej stronie ulicy, czyli dokładnie połowy przestrzeni (włącznie z szerszym chodnikiem na Szwercza Weydchowickiego) spowoduje ogromne problemy z znalezieniem wolnego miejsca. W ostatnią niedzielę po południu, kiedy większość mieszkańców była w domach, policzyłem ich samochody po obu stronach ulicy od rogu Mierosławskiego aż do wysokości naszego domu nr 7. Po naszej, nieparzystej stronie w zasadzie wszystkie miejsca były zajęte, po parzystej parkowało 14 samochodów lokalnych + 2 samochody gościnne. Sytuacja w dalszej części Kaniowskiej była identyczna. Proszę mi wyjaśnić, jak autor projektu wyobraża sobie zmniejszenie wszystkich samochodów mieszkańców na naszej ulicy? Nasza ulica jest na tyle szeroka, że przy wyznaczeniu miejsc parkingowych po naszej stronie (czyściwo na chodniku) i po drugiej stronie tylko na jezdni (bo tam chodnik jest wąski) Kaniowska byłaby w dalszym ciągu przejezdna, zwłaszcza przy projektowanym tutaj ruchu jednokierunkowym. Może więc warto byłoby raz jeszcze przemyśleć koncepcję stanowisk parkingowych. 2. Współnota Kaniowska 7 od wielu lat dziedziwi od ZDM 1 m ² chodnika na małą allankę śmietnikową. W przedstawionym planie przed naszym domem jest wyznaczone stanowisko parkingowe, bez uwzględnienia miejsca na allankę. Czy można by poprosić o skorygowanie planu o ten mały detał?	Ad 1. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (i) jeździ manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieurządzający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ad 2. Strefa w ostatecznym kształcie uwzględni potrzeby parkingowe i bytowe mieszkańców.
70	Chciałabym zapytać czy jest możliwość aby mieszkańcy placący za abonament w danej dzielnicy nie placili za parkowanie auta odwożąc dziecko do szkoły, przedszkola, lekarza w ramach dzielnicy?	Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postępu w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postępu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz została podzielona na kilka takich obszarów. Celem abonamentu jest umożliwienie bezpłatnego postępu w pobliżu miejsca zamieszkania, a nie bezpłatnego parkowania w celu zaliczania niezbędnych spraw.

<p>4. naruszeniem art. 10 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym w zw. z § 8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem, poprzez brak przeprowadzenia przez organy analizy skutków, jakie zmiana organizacji ruchu powoduje dla uczestników ruchu, w szczególności mieszkańców, oraz wyjaśnienia, czy zostały spełnione ustawowe przesłanki upoważniające do dokonania zmiany organizacji ruchu na ww. odcinku ul. Mierosławskiego,</p> <p>5. naruszeniem art. 10 ust. 5 ustawy Prawo o ruchu drogowym w zw. z § 8 ust. 1 ww. rozporządzenia w zw. z art. 9 i 10 p.a. poprzez brak konsultacji społecznych, w tym z udziałem głównych użytkowników drogi 6. mieszkańców, braku debat, spotkań lub telekonsultacji, poświęconych pracom projektowym nad nową organizacją ruchu,</p> <p>6. naruszeniem art. 10 ust. 5 i 12 ustawy Prawo o ruchu drogowym w zw. z § 3 i 2 ww. rozporządzenia, poprzez dokonanie zmiany stałej organizacji ruchu w sposób arbitralny i w oparciu o przesłanki niewymienione w powyższych przepisach,</p> <p>7. eskalacją konfliktu wokół nielicznych projektowanych w ww. odcinku miejsc parkingowych (konflikt już występuje, ze względu na liczbę pojazdów najemców pobliskich lokali),</p> <p>8. spadkiem wartości nieruchomości pozabawionej przez ww. zakaz zwyczajowego miejsca parkingowego przed bramą posesji, bez wypłaty jakiegokolwiek rekompensat.</p> <p>9. całkowitym brakiem uwzględnienia planowanej modernizacji ww. odcinka ulicy, planowanego od kilku lat i nadal odkładanego, po którym nastąpi zmiana szerokości jezdni, chodników, systemu obrzeży oraz wykończenia ustanowionych wjazdów do posesji.</p> <p>10. Wyrażam zgodę wyłącznie na rozwiązanie uwzględnienia potrzeby mieszkańców, a w szczególności możliwość parkowania przed prywatną bramą do posesji, w tym: A. przekształcenie ulicy w ulicę jednokierunkową, co zmniejszy natężenie ruchu i pozwoli zachować miejsca parkingowe na jezdni po wschodniej stronie ulicy, równoległe przy krawędzi jezdni, przy niezbędnym jednym pasie ruchu. . B. zakaz postój/zakaz zatrzymywania się (znak B-35/B-36) po wschodniej stronie ulicy, z oznaczeniem znakiem T-0 „z wyłączeniem mieszkańców” oraz znakiem T-30 (tabliczka wskazująca sposób ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni) C. alternatywnie, zakaz ruchu na ww. odcinku ulicy (znak B-1) z oznaczeniem znakiem T-0 „z wyłączeniem mieszkańców i służb miejskich” oraz znakiem T-30 (tabliczka wskazująca sposób ustawienia pojazdu względem krawędzi jezdni) Uprzejmie proszę o informację dlaczego do mieszkańców posesji położonych przy ul. Mierosławskiego 2a - 2i nie zostały wysłane pisemne powiadomienia o planowanych zmianach, z określenie sposobu zapoznania się z projektowanymi zmianami, w celu przeprowadzenia konsultacji społecznych, jak wspomniano w p. 5 niniejszego pisma.</p>	<p>Ad 4. Uwaga spoza zakresu opracowania – kompetencje Zarządu Dróg Miejskich oraz Biura Polityki Mobilności i Transportu</p> <p>Ad 5. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w listopadzie 2020 r. Żadne przepisy nie nakładają obowiązku organizacji konsultacji społecznych dotyczących projektów organizacji ruchu.</p> <p>Ad 6. Zmiana nie jest wprowadzana w sposób arbitralny, ale poprzedzona jest konsultacjami społecznymi.</p> <p>Ad 7. SPNN na wprowadzić rotację pojazdów, nalejczy lokal komercyjnych nie są uprawnieni do abonamentu mieszkańców.</p> <p>Ad 8. Zgodnie z przepisami, potrzeby parkingowe powinny zostać zaspokojone na terenie posesji. Wszystkie posesje na wskazanym odcinku ulicy posiadają garaże lub podwórka, które mogą być w ten sposób wykorzystywane. Miejsca postojowe na drodze publicznej nie przysługują poszczególnym nieruchomościom i nie stanowią ich "zwyczajowej" własności.</p> <p>Ad 9. W przypadku modernizacji ulicy wiążącej się ze zmianą szerokości jezdni i chodników zmianie ulegnie również organizacja ruchu. Termin takiej przebudowy nie jest znany.</p> <p>Ad B. Uwaga została uwzględniona – wprowadzono ruch jednokierunkowy w rejonie wskazanych posesji.</p> <p>Ad B. Uwaga została uwzględniona – na odcinku od ul. Czarnieckiego do al. Wojska Polskiego po wschodniej stronie drogi zaprojektowano "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Ad C. Uwaga nie została uwzględniona – nie przewiduje się ograniczenia możliwości korzystania z drogi publicznej za pomocą znaku "zakaz ruchu".</p> <p>Abj 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 świaczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: https://zdm.waw.pl/dzialalniki/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-pialnego-parkowania-na-zolborzu/</p>
<p>106. Piszę, ponieważ jestem oburzona propozycją Urzędu Miasta, dotyczącą ograniczenia miejsc parkingowych oraz wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Żoliborzu. Nie wiem, czy którykolwiek urzędnik, który wpadł tak tak "genialny" w swoim mniemaniu pomysł kiedykolwiek był chociaż w dzielnicy, w której ja się urodziłam, wychowałam i zamierzam wychować moje dzieci, ale jeśli nie to pewnie nie zdaje sobie nawet sprawy z tego, że i tak o miejsce parkingowe, o ile nie ma się w domu garażu i wykupionego miejsca parkingowego, a w starych blokach (jakie stanowią większość zabudowy Żoliborza ciężko o podziemi parking...) bardzo ciężko to o miejsce postojowe! Tym czasem Urząd Miasta choć pozabaw mieszkańców ponad 80% dotychczas używanych miejsc!!!! Czy w takiej sytuacji macie Państwo pomysł na to w jaki sposób możecie zapewnić mieszkańcom "legalnie" miejsca postojowe? Czy zdacie sobie Państwo sprawę z tego, że taką decyzją powoduje Państwo również, że w tym momencie wartości nieruchomości w MOJEJ dzielnicy nagle drastycznie spadnie? Już nie wspominając nawet o tym, że w obliczu ostatnich protestów przeciwko zaostreniu prawa aborcyjnego po ciuchu, w trakcie pandemii, tak żeby ludzie nie mieli możliwości wyrazić swojego sprzeciwu, między innymi Pan Prezydent Miasta st. Warszawy wyrażał swoje niezadowolenie z tego jak niemoralne było to zachowanie, a teraz próbuje zrobić dokładnie to samo, tylko z inną sprawą, mogłoby się wydawać, że przecież tak mało znacząca, że NKT nawet nie zauważył kiedy przepisy przez Państwa proponowane wejdą w życie. Rozumiem, że jeśli jednak zdalny protest mieszkańców Żoliborza, w postaci wysłanych przez nas maili i wykonanych telefonów, nie przyniesie żadnego rezultatu macie Państwo w budżecie zaplanowane środki na stworzenie nowych miejsc parkingowych i wyrównanie mieszkańcom strat jakie poniosą po tym jak ich inwestycje w postaci nieruchomości w dzielnicy Żoliborz stracą tak dużo na wartości???</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. 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 DMIC oraz w sposób nieuradunijający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Dzięki temu liczba miejsc postojowych nie ulegnie zmniejszeniu.</p>
<p>107. uprzejmie proszę o zapoznanie się i odpowiedź na załączone pismo</p>	<p>ZALĄCZENIK</p> <p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkija jak 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. W projekcie zaproponowano wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Wyspiańskiego, co znacznie zwiększy możliwości w parkowaniu pojazdu.</p> <p>Odpowiadając na treść załącznika informujemy:</p> <p>Ad 1. Mieszkańcy ul. Wyspiańskiego 6/8 nie zostali poinformowani o konsultacjach. Aby jak najlepiej poinformować mieszkańców o konsultacjach, ZDM przekazał Poczcie Polskiej ulotki do dystrybucji do skrzynek pocztowych na terenie całej dzielnicy. Konsultacje społeczne zostały wydłużone do 20 listopada 2020 r. aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świaczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: https://zdm.waw.pl/dzialalniki/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-pialnego-parkowania-na-zolborzu/</p> <p>Ad 2. Aby zapewnić możliwość uczestnictwa osobom "wykluczonym cyfrowo", przewidziano dyżury telefoniczne. Podczas dyżurów projektanci i urzędnicy rozmawiali z kilkudziesięciami osobami. Uwagi do projektów (wylózonych również w wersji papierowych w miejscach wskazanych przez Urząd Dzielnicy) można było składać w wersji elektronicznej lub pisemnie/listownie.</p> <p>Ad 3. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (i) jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 i DMIC oraz w sposób nieuradunijający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Ad 4. Rozróżnienie na mieszkańców i przyjezdnych było wykonywane poprzez wykrywanie tablic powtarzających się odpowiednio często. Nie miało to znaczenia miejsce zarejestrowania pojazdu.</p>
<p>108. Chciałbym zgłosić uwagę do jednego miejsca na ulicy Próchnika Jest to obszar 3 - arkusz 19; Z jednej strony jest chciałbym bardzo podziękować, że wreszcie ktoś pomyślał o słabej widoczności w tym miejscu. Zarówno dla kierowców jak i pieszych. Dojeżdżając ulicą Próchnika mało co widać za sprawą aut parkujących aż po sam wyfot bez skrzyżowania jak również piesi idący lewą stroną chodnikiem od Krasieńskiego mało co widać. Niejednokrotnie trzeba przechodzić tu przed maskami samochodów, będąc kompletnie zasłoniętym. Chodzą tędy ludzie z dziećmi do pobliskich przedszkoli jak również starsi mieszkańcy WSM-u. Tym samym w pełni jako osoba zameldowana na ul. Próchnika i rodzic kolejnego już dziecka uczęszczającego do Przedszkola nr 130 chciałbym w pełni poprzez zaplanowany znak zakazu zatrzymywania B-36 na końcu miejsc postojowych dla mieszkańców Jak idę z dzieckiem, to zawsze muszę syna pilnować - kierowca zwyczajnie nie masz szans zobaczyć dziecka, gdyby wyszedł mu zza auta na jezdnię. A nie każdy zwalnia dojeżdżając do tak stojącego auta, często kierowcy zatrzymują się dopiero przed samym skrzyżowaniem. To auto ponijęz nie jedzie - zazwyczaj tak tutaj auto regulamine stoją; Tak samo rodzic pchający przed sobą wózek dziecięcy może zaskoczyć kierowcę Przez lata się tędy przejeżdżałem - najpierw z córką, potem z synem. Jednocześnie chciałbym spytać o dodatkowe wyrośnięcie braku możliwości postój w tym miejscu - nie każdy jest świadomy wymaganej przepisami odległości od skrzyżowania jak również znaki zwykłego zakazu na Żoliborzu są mocno ignorowane. Może coś takiego jak ściana wysepka po drugiej stronie skrzyżowania udaloby się także tutaj zaplanować? Tak, aby zarówno pionowa jak i pozioma oznakowanie w jasny i czytelny sposób dobitnie informowały, że tutaj nie wolno parkować? Alternatywnie - może warto byłoby tutaj - na ciągu pieszym wyznaczyć po prostu PRZEJŚCIE DLA PIESZYCH wzdłuż ciągu pieszezoego przy Szuza? Jest to jedna z niewielu rzeczy, które jeszcze budzą respekt wśród kierowców na Żoliborzu. Zgłoszenia akłubom postój zbyt blisko skrzyżowania czy zakazu B-36 są sprawdzane często po 2-3 dniach z uwagi na niski priorytet. Parkowanie zbyt blisko przejść lub w ich obrębie jest jednak traktowane jako zagrożenie i spotyka się z bardziej adekwatną reakcją. Będę wdzięczny za przyglądnięcie się temu konkretnemu miejscu i rozważenie ewentualnej korekty. Inaczej niewiele się zmieni po wdrożeniu SPNN - tak jak teraz kierowcy stoją zbyt blisko skrzyżowania, tak potem będą stał za znakiem. Jeśli tylko będzie to zwykłe B-36 Nie mam złutcher, przedził spodziewam się, że tak zaparkują chętnie ludzie nie posiadający identyfikator mieszkańca lub w ogóle unikający opłat w SPNN. Zarówno powyższa kwestia jak i bezpieczeństwo mieszkańców mam nadzieję, że jest dla Państwa istotne. Nie są to w tym miejscu moim zdaniem nieuzasadnione obawy. Poza wcześniej wklejonymi zdjęciami do treści mała przesyłam także inne fotografie - z różnych dni, które to potwierdzają. Naprawdę ciężko trudno tędy normalnie przejść i przejechać, choć podczas przeprowadzanych badań - na przekłamie lata i września nie jest to tak odczuwalne. Prawdziwa "jazda bez trzymanki" zaczyna się we wrześniu, jak od października normalnie wracają studenci. A ludzie w okresie przed epidemią nie pracowali tak często jak teraz zdalnie.</p>	<p>ZALĄCZENIK</p> <p>Uwagę uwzględniono, zaprojektowano wyspę z prefabrykatów. Proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Przeszczególnia przepisów (w tym tych dotyczących identyfikatorów) powinna pilnować straż miejska lub policja.</p>

109	<p>W załączniku jest pismo do służb miejskich.</p>	ZALĄCZNI K	<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. W projekcie zaproponowano wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Wypiańskiego, co znacznie zwiększy możliwości w parkowaniu pojazdów.</p> <p>Odpowiadając na treść załącznika informujemy:</p> <p>Ad 1. Mieszkańcy ul. Wypiańskiego 6/8 nie zostali poinformowani w procesie informowania o konsultacjach. Aby jak najlepiej poinformować mieszkańców o konsultacjach, ZDM przekazał Poczcie Polskiej ulotki do dystrybucji do skrzynek pocztowych na terenie całej dzielnicy. Konsultacje społeczne zostały wydłużone do 20 listopada 2020 r. aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świadczą o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spolecznej/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-zoliborzu/</p> <p>Ad 2. Aby zapewnić możliwość uczestnictwa osobom "wykluczonym cyfrowo", przewidziano dyżury telefoniczne. Podczas dyżurów projektanci i urzędnicy rozmawiali z kilkudziesięcioma osobami. Uwagi do projektów (wyłożonych również w wersji papierowych w miejscach wskazanych przez Urząd Dzielnicy) można było składać w wersji elektronicznej lub pisemnie/listownie.</p> <p>Ad 3. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (1) 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 kierownicy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Ad 4. Rozróżnienie na mieszkańcach i przyjeżdżających było wykonywane poprzez wykrywanie tablic powtarzających się odpowiednio często. Nie miało znaczenie miejsce zarejestrowania pojazdu.</p>
110	<p>Piszę w sprawie wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Żoliborzu. Mieszkam na ulicy Adama Próchnika. Jestem zarejestrowany tym, że po wprowadzeniu parkomatów będę miała tylko możliwość parkowania auta w promieniu 150 metrów od miejsca zamieszkania. Mam obawy, że może nie być wystarczająco miejsc dla mieszkańców. Co dzieje się w momencie jak nie znajduję miejsca w promieniu 150 metrów? Obecnie znalezienie miejsca parkingowego jak wracam późno z pracy jest niemożliwe blisko miejsca zamieszkania. O godz. ok. 21:00 przejeżdżam nie ma już przyjeżdżających, są tylko samochody mieszkańców, a miejsc parkingowych nie ma. Wobec braku miejsc parkuję daleko od miejsca zamieszkania, np. teraz zaparkowałam na ul. Niegolewskiego. Proszę o zapewnienie mnie, że po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania będę miała możliwość zaparkowania samochodu. Nie chcę mieć problemów związanych z parkowaniem auta.</p>		<p>Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. Abonament nie jest równoznaczny z gwarancją dostępności wolnego miejsca, jednak wprowadzenie opłat ma poprawić dostępność miejsc w porównaniu do stanu obecnego. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańców. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
111	<p>zgodnie z ustaleniami doślałam dokumenty.</p>	ZALĄCZNI K	<p>Uwaga wprowadzona częściowo. Zaprojektowano postój po wschodniej stronie na odc. Próchnika- Krasieńskiego, proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem, pozostawiając wolną przestrzeń chodnika dla pieszych. Nie wprowadzono jednego kierunku ruchu.</p>
112	<p>Jestem mieszkaniem kamienicy przy ulicy Sierpeckiej (budynek ma adres Słowackiego 25 / Sierpecka 6a / Sierpecka 6a). Z projektu wynika, że jedyną dostępną na ulicy Sierpeckiej miejsca parkingowe przy kamienicy mają zostać zlikwidowane. Jako posiadacz samochodu stanowczo protestuję przeciwko takiemu rozwiązaniu. Są to jedynie miejsca parkingowe dla mieszkańców naszej dużej kamienicy. Na tyle dużej, że budynek posiada nawet podwójny numer 6 i 6a. Od strony Słowackiego, na wysokości naszego budynku miejsca parkingowych nie ma w ogóle (przystanek autobusowy), parking w okolicy kawiarni Secret Life wykorzystywany jest przez osoby mieszkające na dalszym odcinku Sierpeckiej / Słowackiego. Parking płatny przed Teatrem Komedia nie umożliwia wykupienie stałego miesięcznego/rocznego abonamentu, bo nie maje dostępnych miejsc (regularnie pyłam). W pobliżu nie ma biur, przedsiębiorstw, czy innych miejsc, do których ludzie przyjeżdżaliby do pracy, a mimo to, praktycznie przez cały dzień wszystkie miejsca parkingowe na Sierpeckiej przed kamienicą są zajęte. A wieczorem, gdy mieszkańcy jeżdżą do domu po pracy praktycznie nigdy nie ma wolnego miejsca. Sam często koło 18 - 20 nie jestem w stanie zaparkować pod domem i krążę 20 minut po okolicznych uliczkach szukając miejsca do zaparkowania. A wszystko to w sytuacji, gdy do parkowania używane jest również pobocze po drugiej stronie Sierpeckiej, przy ogrodzeniu przedszkola (a tych miejsc nawet Państwo nie uwzględnił w kalkulacji). W tym momencie (11 listopada 2020, godz. 21:00) wyglądam przez okno i na krótkim odcinku Sierpeckiej na wysokości naszej kamienicy po obu stronach uliczki Sierpeckiej 26 samochodów. Zaliczam zdjęcia. Tak jest codziennie. W badaniu parkowania nie wzięli Państwo też pod uwagę bezpośredniej bliskości Teatru Komedia. Obecnie z wiadomych przyczyn Teatr nie działa, ale normalnie w ciągu roku odbywają się tam kilka razy w tygodniu wieczorami przedstawienia. Parking przed teatrem ma bardzo ograniczoną pojemność, więc na naszej małej uliczce regularnie pojawia się sznur samochodów należących do ludzi którzy przyjechali na przedstawienie. Ci kierowcy parkują wszędzie, gdzie się da, łącznie z trawnikami, a gdy przyjeżdżam wtedy z pracy, próba znalezienia wolnego miejsca jest z góry skazana na niepowodzenie. Dlatego perspektywa likwidacji miejsc postojowych przed kamienicą w momencie, gdy teraz i tak jest ich za mało dla mieszkańców jest nieodpuszczalna. Wzręcz przeciwnie prosilibym o znalezienie możliwości dodania takich miejsc - i tak mieszkańcy parkują po drugiej stronie uliczki, przy ogrodzeniu przedszkola, ale przydałoby się to usankcjonować: porządnie utwardzić ten teren i oznaczyć miejsca parkingowe, bo teraz to w zasadzie ubita, moczna rozjeżdżona ziemia z wieloma niebezpiecznymi dla pojazdów dziurami. Sierpecka na tym odcinku to mała, ślepa uliczka, bez żadnego "dużego" ruchu drogowego, nie prowadząca nigdzie dalej. Wykorzystywana być powinna tylko przez mieszkańców na dojazd do domu i parkowanie przed budynkiem. Dlatego najlepszym w moim rozwiązaniem byłaby nie likwidacja miejsc, ale zamknięcie tego odcinka dla samochodów z zewnątrz i dedykowanie go wyłącznie mieszkańcom.</p>	ZALĄCZNI K	<p>Na ulicy Sierpeckiej proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania i nie są objęte niniejszym opracowaniem. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
113	<p>W imieniu swoim/Jejlnika 14/ oraz moich sąsiadów z ul. Jełnika KATEGORYCZNIE PROTESTUJĘ przeciwko:1.-wprowadzeniu spp. na ul. Jełnika. 2-zmianie organizacji ruchu na Jełnika. ARGUMENTY:ad.1.-płatne parkowanie wyrządzi wiele szkód i utrudnień mnie i innym mieszkańcom oraz instytucjom pobierających od nas różne dodatkowe opłaty. Prawie w każdym domu/np. Jełnika 2,8,8, 12, 14,20/ ich właściciele wynajmują część powierzchni swojej nieruchomości na biura i inne instytucje prowadzące działalność gospodarczą.Pracownicy tych biur przyjeżdżają do miejsca pracy samochodami z różnych części Warszawy i okolic/W moim przypadku-pracownicy biura 4 osoby - 4 samochody./Obciążenie ich i innych ogromnymi opłatami za płatne parkowanie spowoduje wdrowienie wymiaru, co spowoduje UTRATĘ moich dochodów w konsekwencji RUJNE finansową-mam niską emeryturę/ a inne instytucje np. Urząd skarbowy utracie płatnego przeze mnie podatku od wynajmu a Urząd Miasta podatku od nieruchomości za działalność gospodarczą. Przyjeżdżający samochodami interesanci do istniejących na biur- też nie będą zawyżeni opłatami parkingowymi. Ja i moja żona jesteśmy seniorami -wymagamy opieki a przyjeżdżający do nas syn będzie za to płacić !!! Inni członkowie rodziny i znajomi też !!! AD. 2.-wprowadzenie zmiany organizacji ruchu /ruch jednokierunkowy/ nie ma żadnego racjonalnego uzasadnienia - spowoduje znaczne utrudnienia z dojazdem do nas samych,naszych gości/kurierowi i innych osób. MIESZKAMY tu 28 lat i magie KTOS !!! bez żadnego powodu chce zaburzyć nasze życie. PROTESTUJĘ.</p>		<p>Ad 1. Wprowadzenie SPFN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.</p> <p>Ad 2. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na wskazanym odcinku drogi ma na celu wyznaczenie maksymalnej ilości miejsc postojowych i odpowiedniej szerokości pasa ruchu. Na ul. Jełnika w projekcie przewidziano znak B-39 "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
114	<p>Rozumiem i akceptuję konieczność wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Żoliborzu, ale nie rozumiem pozostałych działań z tym związanych. Proszę zatem o odpowiedź na wątpliwości zawarte w załączonym piśmie.</p>	ZALĄCZNI K	<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 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-spolecznej/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-zoliborzu/</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 (1) 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 kierownicy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Zatem teza o rzekomej likwidacji miejsc postojowych nie jest prawdziwa.</p> <p>W odniesieniu do poszczególnych pytań zawartych w załączniku, informujemy:</p> <p>1 i 2. Decyzja o wprowadzeniu SPFN nie została podjęta, jest ona wyłączną kompetencją Rady m.st. Warszawy. Jest ona poprzedzona badaniem zajętości i rotacji miejsc postojowych oraz konsultacjami społecznymi. Opracowanie dotyczy wyłącznie miejsc postojowych na drogach publicznych. Zaspokojenie potrzeb parkingowych powinno się odbywać w pierwszej kolejności na terenie posesji, zaś miejsca postojowe na drogach publicznych stanowią tylko uzupełnienie. Nie ma i nigdy nie było gwarancji wolnego miejsca postojowego na drodze publicznej dla każdego chętnego.</p> <p>3 i 5. 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. Zwracamy przy tym uwagę, że wykonana inwentaryzacja jednoznacznie wskazuje, że większość samochodów parkuje w tym rejonie niezgodnie z przepisami.</p>

<p>Rozumiem i akceptuję konieczność wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Żoliborz, ale nie rozumiem pozostałych działań z tym związanych. Proszę zatem o odpowiedź na wątpliwości zawarte w załączonym piśmie.</p>	<p>4.Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami – wykorzystując przy tym istniejącą przestrzeń, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg. 6. Projekt poprzedzono inwentaryzując w terenie. Pomiaru były prowadzone przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni, czyli zarbowo w ciągu dnia, wieczorem jak i w nocy. 7. ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postępu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. 8. Wyznaczenie miejsc postojowych skónych na ul. Krasińskiego na odc. pl. Wilsona - Popieluski jest niemożliwe ze względu na funkcjonujące wzdłuż ul. Krasińskiego pasy dla rowerów. Obecna szerokość jezdni wraz z chodnikiem nie pozwala na wytyczenie miejsc skónych (min. szerokość 4.80 m) przy jednoczesnym zachowaniu pasa ruchu dla rowerów (min. 1,5 m plus 0,5 m opaski bezpieczeństwa) oraz pasa ruchu dla pojazdów (min. 3,25 m). Dla pieszych pozostałe wówczas niespełna 1,3 m chodnika, co nie spełnia wymogów prawnych ani użytkowych. Ponadto, skłone parkowanie przy pasie rowerowym stanowi zagrożenie potrącenia rowerzysty przez wyjeżdżający tym pojazdy. 9. Pod pl. Wilsona znajduje się pustka technologiczna. Jej przebudowa na parking podziemny to kosztowna inwestycja, której realizacja była planowana w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego.</p>
<p>Chciałbym ustosunkować się do projektu zmian w zakresie miejsc parkingowych i strefy parkowania. Państwo chyba żartujecie. Przedstawiona propozycja zakłada zmniejszenie ilości miejsc parkingowych w stosunku do obecnie dostępnych. Kto w ogóle wpadł na taki pomysł? Jak chcecie coś zmieniać i działać w interesie mieszkańców to informujcie, że w interesie mieszkańców jest to żeby było gdzie zaparkować. Już teraz sytuacja jest trudna i nie rzadko znalezienie miejsca parkingowego w okolicy (obszar ograniczony ulicami Krasińskiego, Popieluski, Mickiewicza, Potocka) zajmuje ponad pół godziny. Ja akurat mieszkam na Sierpeckiej ale znalezienie miejsca blisko to rzadkość. Szczególnie w czasie kiedy zjeżdżają się ludzie do Teatru Komedia (w okresie poza pandemią) co dziennie od g. 16 do 21 (22). Powtarzam, jak chcecie coś zmieniać, to zrobicie tak żeby było lepiej a nie gorzej. Jak uważacie, że jest za dużo miejsc parkingowych teraz, to oddajcie mieszkańcom parking pod urzędem dzielnicy i resztę zostawcie w spokoju!</p>	<p>W istniejącej geometrii nie ma możliwości pozostawienia miejsc postojowych w ciągu ul. Sierpeckiej na odc. od ul. Krechowickiej do Poczobutta - Odlanickiego, ze względu na wąską przekrój drogi, która jest drogą bez przejazdu i musi zapewniać swobodny przejazd w obu kierunkach. Ulica, na tym odcinku ma szerokość niespełna 5 m, przy konieczności zachowania min. 2.25 m szerokości poszczególnych pasów, nie ma miejsca na wprowadzenie miejsc postojowych.</p>
<p>116 Piszę w imieniu Pani AO, która nie ma komputera. Ta Pani chce indywidualnie zaprotostować przeciwko ustawieniu znaku całkowity zakaz zatrzymywania. W jaki sposób, sym. robiący jej zakupy i przyjeżdżający w celach opiekuńczych, ma zatrzymywać się przed domem.</p>	<p>Na odcinku od ul. Czarnieckiego do Al. Wojska Polskiego po wschodniej stronie drogi zaprojektowano "zakaz postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
<p>117 Apeluje, w imieniu mieszkańców domów Mierostawskiego 2, 2 a-o rezygnację z absurdalnego projektu, ustawienia znaku B36, po tej stronie ulicy, gdzie znajdują się się wejścia do tych posesy. Dlaczego, "usprawniać", w ramach akcji- coraz lepszy Żoliborz- istniejący układ komunikacyjny na tej ulicy. Układ funkcjonujący bez zastrzeżeń, bezpiecznie i nie stwarzający problemów śmieciarkom. Podczas telefonicznej konsultacji, nikt nie był w stanie „rzeczowo, odpowiedzieć na pytanie, jak będą funkcjonować mieszkańcy, po zrealizowaniu tej koncepcji. Jeśli „właśnie ta koncepcja nie ulegnie zmianie, żądamy spotkania z pomysłodawcą i projektantem. Żądamy również w przypadku jakiegokolwiek zmian, o poinformowanie nas. Akceptujemy wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Jesteśmy zdeterminowani i przewidujemy skierować sprawę do sądu administracyjnego. Program telewizyjny Absurdy Drogowe, zainteresuje się tym, po ustawieniu tego znaku. Po co wkladać "kij w mrowisko" przy i tak napiętej sytuacji ogólnospolecznej. Ośmieszycie się , realizując tak kretyński projekt.</p>	<p>Na odcinku od ul. Czarnieckiego do Al. Wojska Polskiego po wschodniej stronie drogi zaprojektowano "zakaz postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
<p>118 z pewnością dzięki nagłośnieniu sprawy, przez grono zaangażowanych mieszkańców Żoliborza, będą Państwo w najbliższym czasie w związku z trwającymi konsultacjami społecznymi (! w trakcie pandemii, w trakcie przymusowego ograniczenia kontaktów oraz wynikającego z nagłych zmian planów dnia wielu osób) odot. zmian organizacji parkowania na Żoliborzu dostawać wiele maili i sygnałów oburzenia. Dołączam z całą rodziną do tychże. Państwa projekt, wprowadzany niemal pod osłoną nocy, jest przykładem najgorszego zarządzania informacją oraz planowania przestrzeni. Redukcja miejsc parkingowych w takim stopniu i bez wsparcia dla mieszkańców, najemców, będących bezpośrednio ofiarami takich ruchów, jest tym, co musi budzić opór. Wprowadzając Państwo działania, które wypracują życie wielu osób do góry nogami. Wiele z nas, zwłaszcza dziś, ze względu na pandemię, dojeżdża samochoodem do pracy, przedszkola dzieci czy żłobka. Jednocześnie wielu z nas, próbuje również ograniczać przemieszczanie się, w związku z czym, zakupy robimy z mniejszą częstotliwością, za to większe - trzeba je wnieść, dźwigać, jeśli jest się jeszcze w pełni sił. Co mają robić starsze osoby, które również poruszają się autami? Plan redukcji miejsc parkingowych, to przerażający dyktat, w którym niczego Państwo nie oferują w zamian, dla tych, których ta gwałtowna zmiana dotknie w największym stopniu. Co to znaczy, że mieszkańcy dostaną możliwość zaparkowania 150 m od miejsca zamieszkania? Wszyscy? Z jednej ulicy mamy się pomicieść? Mieszkamy już dość długo na Krasińskiego 09 i wiemy, że jest to absolutnie niemożliwe. Nasze dzieci nie dostały się do publicznych placówek przedszkola i żłobka na Żoliborzu, musimy je rozwozić dzień w dzień. Następnie podejmujemy próby zaparkowania jak najbliżej domu, czyli gdzie to będzie tylko możliwe. Kiedy Zora była w drugiej, trudnej ciąży, i samochód w każdej chwili był nam potrzebny, nie mogliśmy liczyć na żadne pewne miejsca. W związku z brakiem dostępu do takowego, musieliśmy liczyć się z dodatkowym stresem. Podjęliśmy Państwo działania pozornie najprostsze - ograniczmy miejsca, wprowadźmy płatne miejsca. Rozumiem, że ma to zmierzać do zamknięcia strefy dla przyjeźdźnych, a także zwiększenia wpływów do budżetu, na pewno nie zmierza do wzmocnienia Państwa mandatu społecznego w dzielnicy. Pozwalają Państwo na rozwój dzielnicy przez deweloperów, bez najmniejszej analizy dotyczącej ryzyka wynikającego z przystoju liczby mieszkańców, przepustowości ulic oraz tak, liczby miejsc parkingowych. Działania doradne, jakimi są postuluwane przez Państwa zmiany, mają być próbą naprawienia tejże sytuacji? Nie, My nie jesteśmy jej winni i nie My, jako mieszkańcy starego Żoliborza, powinniśmy ponosić konsekwencje złego planowania i braku wyrobzeni. Zamiast stawiać kolejne słupki i wydawać na nie środki, może lepiej przygotować plan, w którym zarówno deweloperzy jak i dzielnica będą mogły znaleźć rozwiązania wynikające z możliwości jakie daje dzisiejsze planowanie przestrzenne. Parkingi są potrzebne - mogą być podziemne, naziemne, kilkupiętrowe. Ale nie można rozwiązywać problemu, po prostu skreślając 60% obecnego stanu i zakładając, że jakość to będzie. Dotychczas Żoliborz był jedną z najwyżej ocenianych dzielnic za jakość życia. Przecież to się absolutnie zmieni, tym samym zmieni się profil mieszkańców, firm, inwestycji, a także ocena ogólna rządzących. Wszyscy będziemy cierpieć. Nie każdy ma własny garaż i mieszkanie z ogródkiem. Więcej na pewno za to jest wśród nas, osób, które wybrały tę dzielnicę ze względu na szanse i możliwości dla dzieci, na zielni i wspomnianą jakość życia. Teraz będziemy pełni stresu, agresji i frustracji, będziemy potować na miejsca parkingowe, a następnie w każdy roboczy dzień tygodnia, gonić, by zdążyć z dzieckiem do szkoły lub przedszkola. Zapraszamy do nas na Krasińskiego, na Henkła, Wojska Polakiego, proszę próbować parkować 150 metrów od domu. Jeśli to ma być ratunek dla mieszkańców. Proszę spróbować przejeź z torbami pełnymi zakupów, proszę za każdym razem spamiętać gdzie stoć auto, ile czasu i nerwów trzeba znieść, by zdążyć z dzieckiem na czas. Proszę sprawdzić jak mają się poruszać osoby starsze. Na pewno są inne rozwiązania, choćby już takie, dające nam min. 1km zasięgu na parkowanie, choćby takie jak inwestycja w parkingi piętrowe, ale też spokojne analizy z ekspertami, a nie zrzućcie w tak trudnych warunkach, bomby na mieszkańców. Jak rozumiem, poziom troski lokalnej, jest dokładnie ten sam, co poziom troski krajowej, a przecież to tu - lokalnie - powinniśmy się lepiej rozumieć i bardziej obać o doświadczenie współobywatela.</p>	<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. Mieszkańcom strefy płatnego parkowania przysługuje abonament uprawniający do bezpłatnego postępu w pobliżu miejsca zameldowania lub w przyszłości we wskazanym obszarze. Obecnie koszt abonamentu wynosi 30 zł rocznie. ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postępu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Nie ma planu "redukcji miejsc postojowych" w ramach wprowadzania SPFN. 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 postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>

134	<p>Mam następujące pytania:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Czy osoba (zameldowana na Żoliborzu), która chce wykupić abonament mieszkańca musi wykazać/poверить dowód?2. Czy osoba (zameldowana na Żoliborzu), która chce wykupić abonament mieszkańca musi wykazać/poверить dowód?3. Jakiś inny sposób rozwiązania parkingów dla osoby wynajmującej mieszkanie na Żoliborzu, ale zameldowanej w innej dzielnicy Warszawy?	<p>Wnioskując o wydanie abonamentu, należy przedstawić dowód osobisty lub inny dokument potwierdzający tożsamość; dowód rejestracyjny pojazdu (wystawiony na aktualnego właściciela), na który ma być wystawiony abonament; odblądniętą umowę ewidencyjną lub umowę użyczenia zawartą w formie aktu notarialnego (a nie z notarialnie potwierdzonymi podpisami) – w przypadku osób niebędących właścicielami lub współwłaścicielami pojazdu. Umowa musi dotyczyć pojazdu, na który ma być wydany abonament i być zawarta przez osobę występującą o wydanie abonamentu.</p> <p>Ad 2 i 3. 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 przysługują osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPFN.</p>
135	<p>Ze zdumieniem stwierdzamy, że wraz z wprowadzeniem systemu płatnego parkowania na Żoliborzu idą poważne ograniczenia i naruszenia istniejącego dobrostanu mieszkańców budynków Wyspiańskiego 5 i 6/8 oraz innych w okolicy - likwidacja ponad 80% istniejących miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Wyspiańskiego (stnieją obecnie miejsca parkingowe po jej obu stronach). Brak jest przedstawienia i planowania rozwiązań zamiennych w oparciu o konsultacje i wizje lokalne.</p> <p>W budynkach Wyspiańskiego 5 i 6/8 jest ponad 200 lokali mieszkalnych oraz przedszkole (użyteczność publiczna, parkujący pracownicy i czasowo rodzice dzieci), przyjmując 1 msc parkingowe na jednego mieszkańca potrzeba ponad 200 miejsc, w okolicy nie ma alternatywnych parkingów (te nieduże, które są, obsługują inne nieruchomości i jest podobny deficyt), już obecnie sytuacja jest trudna, brakuje miejsc, często my mieszkańcy, właściciele lokali parkujemy w okolicy (w której również planowane są ograniczenia), sytuacja taka jest zarówno rano jak i wieczorem.</p> <p>Ograniczenie parkowania wzdłuż ul. Wyspiańskiego i pozostawienie parkowania na dwóch małych parkingach - 2 x po 16 miejsc parkingowych, czyli 1 miejsce parkingowe na 12.5 mieszkańca! Taka sytuacja sparaliżuje życie i funkcjonowanie nas mieszkańców. Ponadto w obrębie 150 m od miejsca zamieszkania (czyli w ramach płatnego abonamentu mieszkańca) nie będzie możliwe zaparkowanie większości aut obecnych i przyszłych właścicieli mieszkań. Tym bardziej, że ograniczenia dotyczą też innych miejsc na Żoliborzu.</p> <p>Miejsca parkingowe muszą być zapewnione. Istnieją rozwiązania, która mogą poprawić istniejącą sytuację, np. zmodyfikowanie i 2 parkingów przy Wyspiańskiego 5 oraz 6/8 (zmniejszając część terenu zielonego wokół placu zabaw przy parkingach) oraz zapewnić jednostronne parkowanie wzdłuż ulicy Wyspiańskiego pod koszem, to przykładowe rozwiązania mające na względzie istniejący dobrostan i elementarne potrzeby mieszkańców, już pogorszony znowy wcześniej stan montując słupki ograniczające na chodnikach i placach oraz barierki - kolejne trzecie ogrodzenie terenu zielonego, bez żadnych konsultacji z mieszkańcami i bez rozwiązań zamiennych, rekompensujących utracę w ten sposób kilkanaście miejsc parkingowych.</p> <p>Wyrażam sprzeciw wobec likwidacji miejsc parkingowych, która oprócz paraliżu i totalnego chaosu spowoduje też realne obniżenie wartości nieruchomości, których mieszkańcy nie mają gdzie parkować. Miasto musi uporać się z problemem parkowania poprzez stworzenie legalnych miejsc parkingowych, a dopiero wówczas wprowadzać ewentualne zakazy regulujące ruch.</p>	<p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegołewskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych. Liczba miejsc postojowych w wysokości posesji Wyspiańskiego 5 i 6/8 zostanie zwiększona. Przy budynku nr 5 zostaną zaparkowane miejsca równoległe na jezdni, zaś po stronie budynku nr 6/8 proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
136	<p>W ramach konsultacji społecznych dla projektu Strefy Płatnego Parkowania na Żoliborzu, chciałabym wnieść zgłoszenie moją wdzięczność za podjęcie tego trudnego tematu i dotyczącego nas wszystkich mieszkańców. Prawie wszystkie aspekty Państwa propozycji to dla mnie dobre wiadomości. Jestem mieszkańką Żoliborza Urzędniczego od dziesięciu lat, udzielałam się aktywnie jako przewodnicząca Wspólnoty Mieszkaniczej Nieruchomości przy ul. Popieluszki 4. Po zapoznaniu się szczegółowo z projektami dla strefy 3, w tym naszego rejonu, chciałabym zgłosić Państwu pod rozwagę następującą propozycję, dotyczącą zjazdu z ulicy Popieluszki na podwórka budynków Popieluszki 2-8. Choć miejsce nie dotyka bezpośrednio naszego budynku, planowane jego ukształtowanie dotyczy nas również.</p> <p>Zaznaczony przeze mnie poniżej obszar powinien zostać włączony do pasa drogowego ul. Popieluszki. Motywuję swoją propozycję tym, iż po wprowadzeniu SPP według dzisiejszej propozycji, zaznaczony na żółto grunt pozostanie własnością miasta, która finalnie będzie podlegała zbyciu/działaniu Wspólnoty Mieszkaniczej Popieluszki 6.</p> <p>Z mojej, sąsiedzkiej perspektywy nie będzie możliwe zapobieganie parkowaniu na żółtym terenie, jeśli granica zarządu będzie przebiegała w dziś proponowany sposób. Jeśli zaś pokazywany teren będzie dołączony do pasa drogowego, być może zostaną dodane 2-3 miejsca parkingowe w tej strefie zgodnie z przepisami. Lecz jeśli nawet nie będzie to możliwe, nie pojawią się miejsca „na dziko”.</p> <p>Dla wspólnot mieszkaniowych, zastanawiających się obecnie nad przyzwołą podwórką i uporządkowaniem wewnętrznego kwestii miejsc parkingowych poza pasami drogowymi, będzie to również możliwość klarownego oddzielenia przestrzeni publicznej od przestrzeni populubliycznej, pomiędzy budynkami 6 i 8. Ścieżki znajdujące się przyziemiu budynku przy ul. Ks. J. Popieluszki 6 będą wychodziły na przestrzeń publiczną, zarządzaną wspólnie przez ZDM, a nie przestrzeń populubliyczną zarządzaną przez wspólnotę.</p> <p>Doprowadzając do absurdu reakcje wspólnot na wprowadzenie SPP można sobie wyobrazić, że wspólnota stawia plot na granicy pasa drogowego i pobiera opłaty na parkowanie pomiędzy budynkiem a pasem. Zachowanie dzisiejszej propozycji przestrzennej umożliwiłoby takie rozwiązanie.</p> <p>Stąd polecam Państwu uważnie przytoczenie tego fragmentu do zakresu pasa drogowego.</p>	<p>ZALAĆZNI K</p> <p>Uwaga wykracza poza zakres opracowania. Włączenie terenu do pasa drogowego wymagałoby wyodrębnienia działki i przejęcia jej przez miasto na cele drogowe.</p>
137	<p>z przedstawionych planów wynika, że ulica Jasnowska od nr 8 - 16 nie jest objęta płatnym parkowaniem.</p> <p>Już obecnie ilość samochodów parkujących na tym fragmencie ulicy jest tak duża, że znalezienie wolnego miejsca po południu i wieczorem jest niezwykle trudne, a czasami wręcz niemożliwe. Znaczna ilość parkujących na całej ulicy Jasnowskiej stanowią samochody przyjezdne, nie należące do mieszkańców.</p> <p>Należy się spodziewać, że po pozostawieniu fragmentu ulicy nie objętego płatnym parkowaniem jeszcze bardziej się pogorszy sytuacja, praktycznie uniemożliwiająca mieszkańcom tej części ulicy jakiegokolwiek zaparkowanie samochodu.</p> <p>W związku z powyższym, proponuję aby w porozumieniu z Administracją Osiedla Rudaka (ul. Dołnościńska 3, 01-736 Warszawa tel 22 568 97 61), będącej "właścicielem" tego fragmentu ulicy, wprowadzić również tutaj płatne parkowanie.</p> <p>Innym ewentualnym rozwiązaniem (uwagam, że gorszym), byłoby wprowadzenie strefy możliwości parkowania tylko dla mieszkańców tego fragmentu ulicy.</p> <p>Takie rozwiązanie ma być wprowadzane na innych wąskich uliczkach Żoliborza (o czym donosiła GW).</p> <p>Oczywiście pojazdy musiałyby być wyposażone w identyfikatory.</p> <p>Rozumiem, że bez względu na przyjęte docelowe rozwiązanie, wszyscy upoważnieni (tzn. spełniający określone w przepisach warunki) mieszkańcy bloków nr 8-16 będą mogli otrzymać abonament umożliwiający parkowanie w strefie SPFN na ulicach Jasnowskiej, Sybilii i Ebląskiej.</p> <p>W innym przypadku, korzystanie z samochodu, może się okazać, bardzo, bardzo problematyczne.</p> <p>Byłbym bardzo zobowiązany za uwzględnienie jednej z moich propozycji.</p> <p>AKTUALIZACJA Szanowni Państwo,</p> <p>niniejszym informuję, że w dn. 12.11.2020 r. brałem udział w konsultacjach telefonicznych zorganizowanych przez ZDM przy współudziale projektantów systemu.</p> <p>Uzyskałem informację, że ulica Jasnowska od nr 8 - 16 nie będzie objęta płatnym parkowaniem.</p> <p>Jednocześnie potwierdzono moje obawy, że pogorszy to znacznie, a wręcz części uniemożliwi, możliwości zaparkowanie samochodów przez mieszkańców tej części ulicy.</p> <p>Zasugerowano, aby Administracja Osiedla "Rudaka" wspólnie z ZDM znalazła rozwiązanie umożliwiający parkowanie tylko dla mieszkańców (np. przez wprowadzenie obszar wyłączonego z możliwości parkowania przez innych kierowców nie posiadających wymaganych identyfikatorów).</p> <p>Jest to dosyć pilne, ponieważ przyjęte rozwiązanie powinno być wprowadzone do opracowanego obecnie projektu SPFN.</p> <p>Oczekuję, że informacja o przyjętym rozwiązaniu i dalszych działaniach zostanie przekazana wszystkim zainteresowanym mieszkańcom (np. na tablicach ogłoszeń umieszczonych na kławkach schodowych)</p>	<p>Wskazany odcinek ul. Jasnowskiej jest drogą wewnętrzną. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
138	<p>Jako Urząd m. st. Warszawy (oraz Zarząd Drog Miejskich) informujemy, że celem Strefy Płatnego Parkowania ma być „...ochrona potrzeb parkingowych lokalnej społeczności...”.</p> <p>Niestety realizacja Strefy Płatnego Parkowania w obszarze naszego i okolicznych osiedli nie ma nic wspólnego z tą celnością wydawaliby się idea. W rzeczywistości realizacja SPP to likwidacja 90% miejsc postojowych! A tego jako właściciele mieszkańca, placzą lokalne podatki zdecydowanie nie chcą! Jako ZDM twierdzicie, że problem parkowania w naszej okolicy wynika z „...aut postawianych przez kierowców z innych, dalej położonych dzielnic, posiadających się w naszej okolicy do środków komunikacji miejskiej (metra, tramwaju)”. Jest to WIERUTNA BZDURA!!! Mam pełną świadomość, że nie są to samochody z Tarchomina czy Białejki, tylko nasze – Żoliborskie, samochody mieszkańców. Wystarczy przyjechać do godziny 20 - 21 i się przekonać... Urzędnicy zaprojektowali nam ABSURDALNĄ redukcję miejsc parkingowych – ze 180 do 40 (niebieskiego + Henkła + Trentowskiego) !!!</p> <p>Choć, aby władze miasta usłyszały mój głos oraz głosy innych mieszkańców i zmodyfikowały politykę miejską dotyczącą SPP.</p> <p>Dlatego, w załączeniu przesyłam pismo (w formie pdf jak i podpisany jego skan - zeskanowane osobno 2 strony) i proszę o ustosunkowanie się do zawartych w nim pytań oraz o rezygnację z wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania na terenie Żoliborza przy ul. Wyspiańskiego oraz okolicznych ulicach.</p>	<p>ZALAĆZNI K</p> <p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegołewskiego, 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 pojazdu.</p> <p>Odpowiadając na treść załącznika informujemy:</p> <p>Ad 1. Mieszkańcy ul. Wyspiańskiego 6/8 nie zostali pominięci w procesie informowania o konsultacjach. Aby jak najlepiej poinformować mieszkańców o konsultacjach, ZDM przekazał Poczcie Polskiej ulotki do dystrybucji do skrynek pocztowych na terenie całej dzielnicy. Konsultacje społeczne zostały wyłączone do 20 listopada 2020 r. aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platego-parkowania-na-zoliborzu/</p> <p>Ad 2. Aby zapewnić możliwość uczestniczenia osobom "wykluczonym cyfrowo", przewidziano dyżury telefoniczne. Podczas dyżurów projektanci i urzędnicy rozmawiali z kilkudziesięcioma osobami. Uwagi do projektów (wykrotzonych również w wersji papierowych w miejscach wskazanych przez Urząd Dzielnicy) można było składać w wersji elektronicznej lub pisemnie/ustnie.</p> <p>Ad 3. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (i) i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy był jedynie postój pojazdów na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierownicy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Ad 4. Rozróżnienie na mieszkańców i przyjezdnych było wykonywane poprzez wykrywanie tablic powtarzających się odpowiednio często. Nie miało znaczenie miejsce zarejestrowania pojazdu.</p>

139	<p>Jako mieszkaniec adresu Krasieńskiego 67a zwracam się z prośbą o rozpatrzenie zakazu parkowania w naszej uliczce z wyłączeniem mieszkańców, ewentualną zmianę organizacji ruchu w uliczce i postawienie słupków na chodniku.</p> <p>Ulica nie spełnia wymogów aby zaprojektować w niej miejsca parkingowe, ale przez parkowanie, które odbywa się na niej w tej chwili dochodzi do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - blokowania pasów ruchu - zastawiania naszej drogi pozarowej (w przypadku pożaru służby nie mają szansy dostać się na nasze patio) - zastawiania naszego wjazdu i wyjazdu do garażu - zastawiania chodnika, co utrudnia widoczność wyjeżdżającym z garażu i powoduje częste kolizje <p>Ponadto, w momencie wyznaczenia strefy płatnego parkowania dookoła zgodnie z zakładanym jej zakresem obszarowym, nasza uliczka stanie się dodatkowo atrakcyjna dla tych, którzy nie będą chcieli parkować płatnie.</p> <p>Będziemy wdzięczni za przychylenie się do prośby nas jako mieszkańców, wprowadzenie takich zmian ulatwi życie mieszkańcom naszego osiedla i zapewni bezpieczeństwo. W załącznikach przesyłam kilkanaście zdjęć dokumentujących jak wygląda codzienne parkowania i funkcjonowanie w naszej uliczce. Dodatkową podstawą do działania w naszej sprawie stanowią może bogata historia zgłoszeń w SM, będziemy wdzięczni jeżeli poświęcą Państwo czas na zapoznanie się z tematem.</p>	<p>Droga wraz z miejscami postojowymi znajduje się poza pasem drogowym ul. Krasieńskiego. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
140	<p>Działając w imieniu Zarządu Wspólnoty Mieszkańców w załączniku przesyłam opinię dotyczącą strefy płatnego parkowania.</p>	<p>ZALĄCZNIK</p> <p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegołęwskiego i ul. Wyspiańskiego. Taki układ zwiększy liczbę proponowanych ogólnodostępnych miejsc postojowych w SPPN. Liczba miejsc postojowych na wysokości posesji Wyspiańskiego 5 i 6/8 zostanie zwiększona. Przy budynku nr 5 zostaną zaprojektowane miejsca równoległe na jezdnii, zaś po stronie budynku nr 6/8, zaproponowano znak "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Zakładania projektowe nie przewidywały likwidacji istniejących obszarów zielonych, projekt zakłada wprowadzenie miejsc na obecnie funkcjonującej infrastrukturze, przy minimalizowaniu zmian na obszarach zieleni, parków i chodników.</p>
141	<p>Jako mieszkańcy adresu Krasieńskiego 67.67a i 67b zwracam się z prośbą o rozpatrzenie zakazu parkowania w naszej uliczce z wyłączeniem mieszkańców, ewentualną zmianę organizacji ruchu w uliczce i postawienie słupków na chodniku. Ulica nie spełnia wymogów aby zaprojektować w niej miejsca parkingowe, ale przez parkowanie, które odbywa się na niej w tej chwili dochodzi do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - blokowania pasów ruchu - zastawiania naszej drogi pozarowej (w przypadku pożaru służby nie mają szansy dostać się na nasze patio) - zastawiania naszego wjazdu i wyjazdu do garażu - zastawiania chodnika, co utrudnia widoczność wyjeżdżającym z garażu i powoduje częste kolizje <p>Ponadto, w momencie wyznaczenia strefy płatnego parkowania dookoła, nasza uliczka stanie się dodatkowo atrakcyjna dla tych, którzy nie będą chcieli parkować płatnie.</p> <p>Będziemy wdzięczni za przychylenie się do naszej prośby, wprowadzenie takich zmian ulatwi życie mieszkańcom naszego osiedla i zapewni bezpieczeństwo.</p> <p>Mieszkańcy mają wiele zdjęć dokumentujących jak wygląda codzienne parkowania i funkcjonowanie w naszej uliczce. Dodatkową podstawą do działania w naszej sprawie stanowią może bogata historia zgłoszeń w SM, będziemy wdzięczni jeżeli poświęcą Państwo czas na zapoznanie się z tematem.</p>	<p>Droga wraz z miejscami postojowymi znajduje się poza pasem drogowym ul. Krasieńskiego. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
142	<p>brałem udział w "konsultacjach", które były przeprowadzone dnia naszego rejonu - nr 3. Co prawda dowiedziałem się o nich z ulotki tego samego dnia, kiedy się odbywały dosłownie parę godzin przed ich realizacją, ale mimo to udało mi się wziąć w nich udział. Dodatkowo odbywały się one pod innym adresem na youtube niż było zamieszczone na stronie urzędu. Rozumiem, że to problemy techniczne, ale nie w taki sposób powinno zaczynać się konsultacje.</p> <p>Na początek chciałbym poprosić o udzielenie odpowiedzi na moje pytanie, które wówczas zadałem, ale nie uzyskałem satysfakcjonującej mnie odpowiedzi. Pan Michał jako "ekspert" przedstawiający zalety SPPN nie był w stanie odpowiedzieć wprost na te jak i większość pozostałych poruszanych kwestii. Na pytanie "Jakie będą konsekwencje dla mieszkańców, którzy nie znajdą miejsca do zaparkowania w obrębie swojej strefy abonamentowej?" stwierdził, że nie dopuszcza do takich sytuacji... Zatem prosilibym o udzielenie rzetelnej odpowiedzi, gdyż nie chcę w przyszłości narażać się na nieprzyjemne konsekwencje.</p> <p>Dodatkowo chciałbym przytoczyć dane przedstawiane podczas prezentacji, które zawierają, mam nadzieję tylko poprzez niezachowanie ich wykonania, niepełne i błędne informacje. Jedną z nich dotyczy ul. Trentowskiego, gdzie są wskazane 2 dowolne miejsca parkingowe i pominięte ich wykorzystanie, które z moich codziennych obserwacji sięga od 1000% do 1500%. Tu zaznaczę, że nie pomylili się w zrach, na co dzień jest tam zaparkowane 20 - 30 aut. Nie prowadziłem profesjonalnej eksperty, tak jak Państwo, ale codziennosc pozwala zaobserwować wiele spraw. Oprócz tego przy wielu ulicach jest zaznaczone, że auta są na nich zaparkowane w większej liczbie w ciągu dnia niż wieczorami i w weekendy. Tutaj muszę się nie zgodzić, gdyż jest dokładnie odwrotnie. Wieczorami i noca jest więcej zaparkowanych aut niż w godzinach płatnego parkowania. Tutaj również muszę poprosić o stwierdzenie smutnej codzienności.</p> <p>Na koniec chciałbym zaapelować do Państwa, abyście wysłuchali mieszkańców Zoliborza, chociaż w jednej kwestii. Nie tworzyć strefy płatnego parkowania na Zoliborzu, a jeżeli musicie, to nie likwidujcie miejsc parkingowych, których i tak jest mało, a jeżeli nawet uważacie za konieczne, to chociaż nie wprowadzajcie ograniczenia 150 m + 100 m dla strefy abonamentowej.</p>	<p>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. Miejsca postojowe wzdłuż ul. Trentowskiego zostaną zachowane.</p> <p>W przypadku ul. Trentowskiego wkład się błąd. Zapotrzebowanie na tej ulicy zgodnie z wynikami pomiarów przekracza 350%.</p> <p>ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postój na większym obszarze: dzielnica Zoliborz zostałyby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
143	<p>Jako mieszkańcy adresu Krasieńskiego 67.67a i 67b zwracam się z prośbą o rozpatrzenie zakazu parkowania w naszej uliczce z wyłączeniem mieszkańców, ewentualną zmianę organizacji ruchu w uliczce i postawienie słupków na chodniku. Ulica nie spełnia wymogów aby zaprojektować w niej miejsca parkingowe, ale przez parkowanie, które odbywa się na niej w tej chwili dochodzi do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - blokowania pasów ruchu - zastawiania naszej drogi pozarowej (w przypadku pożaru służby nie mają szansy dostać się na nasze patio) - zastawiania naszego wjazdu i wyjazdu do garażu - zastawiania chodnika, co utrudnia widoczność wyjeżdżającym z garażu i powoduje częste kolizje <p>Ponadto, w momencie wyznaczenia strefy płatnego parkowania dookoła, nasza uliczka stanie się dodatkowo atrakcyjna dla tych, którzy nie będą chcieli parkować płatnie.</p> <p>Będziemy wdzięczni za przychylenie się do naszej prośby, wprowadzenie takich zmian ulatwi życie mieszkańcom naszego osiedla i zapewni bezpieczeństwo.</p> <p>W załącznikach przesyłam kilkanaście zdjęć dokumentujących jak wygląda codzienne parkowania i funkcjonowanie w naszej uliczce. Dodatkową podstawą do działania w naszej sprawie stanowią może bogata historia zgłoszeń w SM, będziemy wdzięczni jeżeli poświęcą Państwo czas na zapoznanie się z tematem.</p>	<p>ZALĄCZNIK</p> <p>Droga wraz z miejscami postojowymi znajduje się poza pasem drogowym ul. Krasieńskiego. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
144	<p>W imieniu swoim, moich rodziców, ich sąsiadów i znajomych oraz tysiący zoliborzan którzy nie mają możliwości wziąć udziału w internetowych "konsultacjach" zgłaszam stanowczy sprzeciw, więcej: prośbę, błagam Państwa o zaprzestanie wprowadzania strefy płatnego parkowania w naszej dzielnicy.</p> <p>Jak Państwo doskonale wieciej ten projekt pana prezydenta Traskowskiego ma na celu wyłącznie drenaż kieszeni mieszkańców nowym podatkiem, i to w chwili gdy borykamy się z pandemią i lockdownem, mnóstwo ludzi traci pracę i środki do życia. Narzucanie nowych opłat na osoby korzystające z prywatnego transportu w momencie gdy ten właśnie transport jest najbezpieczniejszy jest wprost niemożliwe, jest działaniem na szkodę mieszkańców.</p> <p>Osobom które uważają że i tak jest "za tanio" polecam opracowanie z 2015r które zestawia ceny parkowania w Warszawie z tym w innych europejskich miastach w odniesieniu do średniej pensji. W tym wyliczeniu mieszkańcy Warszawy płać więcej (procentowo w stosunku do zarobków) niż mieszkańcy Luksemburga czy Genewy!!!</p> <p>Niebezpieczna i szkodliwa naraża dzielnica mieszkańców Warszawy i aglomeracji warszawskiej na swoich i OBCYCH nie powinna w ogóle wybrzmiewać w tym kontekście. W Warszawie wszyscy jesteśmy u siebie; tu mieszkamy i pracujemy, tworzymy to miasto, jesteśmy jego sensem.</p> <p>Zmusza się nas do płacenia NIE za możliwość parkowania (o czym świadczy najlepiej większa ilość abonamentów niż miejsc wydana na przykład na Pradze czy Woli) ale za utrudnianie bądź uniemożliwienie tego parkowania innym.</p> <p>Wbrew głoszonym przez Państwa sloganom strefa nie służy mieszkańcom bo nie powstaną ŻADNE NOWE MIEJSCA PARKINGOWE, a istniejące których korzystamy od dziesięcioleci znikną lub zostaną uszczuplone- oczywiście zgodnie z przepisami. Jeśli już dziś nasze samochody szczerze wypełniają dostępne miejsca to co stanie się z nimi gdy tych miejsc będzie mniej???</p> <p>Na terenie naszej dzielnicy, jak o tym wspominał pan Leik podczas swojej prezentacji, niemal 100% miejsc zajętych jest przez mieszkańców. Widac to najlepiej gdy bardzo trudno o wolne miejsce także wieczorem gdy "toby" już dawno wrócił do domu.</p> <p>Tak więc ta nieliczna grupa która parkuje tu i przesiada się do komunikacji miejskiej, w czasie gdy my jedziemy do pracy w innych dzielnicach i te miejsca zwiłniamy, jest zbyt słabym pretekstem do wprowadzenia strefy, ci ludzie CHCA KORZYSTAĆ Z KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ, należy im to umożliwić a nie utrudniać, poprzez budowę parkingów P&R tam gdzie najdogodniej będzie dokonać przesiadki. Po wprowadzeniu strefy na Zoliborzu przesiadka straci dla nich sens i ci wszyscy kierowcy ruszą do swoich celów w centrum miasta przyczyniając się do zwiększenia korków. Kto będzie płacił za postój i przesiadki się skoro za te same pieniądze może dojechać do celu?</p> <p>Widmy pod uwagę by mieszkańcy którzy sami mieszkają w innych dzielnicach opiekują się starymi rodzicami czy krewnymi na Zoliborzu: czy do ciężaru opieki wypada jeszcze dorzucać ciężar finansowy??</p> <p>A ci którzy w naszej dzielnicy prowadzą biznes? Co skłoni ich do pozostania jeśli ta przychodność będzie kosztowała ich i klientów paręset złotych miesięcznie?</p> <p>I wiele innych nierozwiązywalnych problemów wiąże się z tym projektem, dlatego prosimy gorąco: zaniechajcie go!</p> <p>NIE DLA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA NA ZOLIBORZU!</p>	<p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Taki jest cel wprowadzenia opłat.</p>
145	<p>Po konsultacji z sąsiadami jestem przeciwny proponowanym zmianom na ul. Kaniowskiej 8, wyznaczeniu płatnych miejsc parkingowych oraz jednego kierunku ruchu od ul. Krasieńskiego do ul. Fortecznej.</p> <p>Jak do tej pory nie mam żadnych problemów z zaparkowaniem samochodu pod swoim domem w związku z tym uważam proponowane zmiany za nieuzasadnione.</p> <p>Proszę o uwzględnienie mojego głosu i nie wprowadzanie żadnych zmian na ul. Kaniowskiej.</p>	<p>W przypadku ul. Kaniowskiej której szerokość wynosi ok. 6.2 m wyznaczenie miejsc postojowych o minimalnej szerokości 2.0 m powoduje zawężenie ulicy do szerokości ok. 4.2 m. Szerokość taka nie pozwala na poprawienie ruchu dwukierunkowego. Obecnie pojazdy parkujące na ulicy Kaniowskiej nie pozostawiają chodnika o szerokości wymaganej przepisami.</p>

<p>146</p> <p>Byłbym wdzięczny za informacje dotyczącą kosztów stawiania słupków i ich konserwacji [jakis kre... już wcześniej 2 lata temu zdecydował i zamontował słupki na placu Henka od strony trawnika / aktualnie powyginane , pokłanane, skordowane które nie spełniają jakiegokolwiek funkcji oprócz puszcia swą estetykę otoczenia. To słupki to w majej skali to samo co ektry akustyczne przy A2 W-wa -Łódź stojące i korodujące/ już po 7 latach/ na polach. No ale tam był kosztowny lobbying w Cyku na Wiejskiej odnośnie dopuszczalnej ilości decybeli i się udało "para zdybelch" naszych podatników wytać bezsensownie. Nie zgadzam się i nie życzę sobie aby moje podatki szły na takie cele jakie podwładni Prezydenta W-woy przeznaczali i dalej zamierzają wydawać na debilizmy, a takim jest objęcie oddalonych od pl. Wilsona małych uliczek naszej dzielnicy. Znaczącym że tak się szychyżliwie składa. Ze ja i moja żona mamy gdzie parkować i nie będzie nas to dotyczyć, ale codziennie widzę jak inne samochody krążą wieczorami po ul. Niegolewskiego, Kochowskiego pl. Henka, Kraśnińskiego i próbują gdzieś w okolicy zaparkować, a podobno walczymy z zanieczyszczeniem środowiska? Chcicie wprowadzać strefy płatnego parkowania to o.k. ale bez żadnych zbędnych kosztów /słupki, linie i ograniczania ilości miejsc do parkowania. Tym osobom które zamierzają to wprowadzić przed podjęciem decyzji proponuje wizje lokalną w dzień powszedni w godz. 19-22 przejść się na spacer po uliczkach Żoliborza w okolicach j... w i zobaczyć krążących kierowców szukających miejsc do parkowania. Rozumiem potrzebę takiej decyzji w bliskiej okolicy pl. Wilsona /Stacja Metra/ ale dalsze strefy na uliczkach na Żoliborzu Oficerskim, Urzędniczym i Dzielnickim to przeproszam za kolokwizmal ale to pełny "DEBELCH". Jeszcze raz przed decyzją wydatków na strefy parkowania proponuje obejrzeć i zastanowić się nad słupkami na pl. Henka/te które stoją od strony wewnętrznej ronda/ kto zdecydował -kto postawił- kto sprawdził jakość wykonania i montażu ,a przede wszystkim czekać na wyjaśnienie jaki był cel ich montażu? To przecież jest skandal sadze że kilka-kilkanaście tysięcy PLN część m/mnymi z moich podatków poszło w tym przypadku w błoto. Podziwiam garca i życzę wyważonych decyzji. i proponuje decydenptom zastanowić się nad wydawaniem nie swoich pieniędzy a podatników i róbćcie Państwo wszystko tak jak byście Państwo wydawali swoją kasę i wtedy na pewno pomoże to w podjęciu dobrych decyzji.</p>	<p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henka jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego i ul. Wyspiańskiego. W projekcie zaproponowano wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Wyspiańskiego, co znacznie zwiększy możliwości w parkowaniu pojazdów.</p>
<p>147</p>	<p>ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
<p>148</p>	<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. 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. 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. Nie ma zatem planów likwidacji 120 miejsc postojowych. 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>149</p>	<p>ZALĄCZNI K</p> <p>Uwzględniono. Podkład mapowy został uzupełniony o bramę wjazdową na teren posesji. Lokalizacja miejsc postojowych została poprawiona.</p>
<p>150</p>	<p>Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na ul. Kaniowskiej byłoby rozwiązaniem nieefektywnym. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego umożliwiałoby na ul. Kaniowskiej wyznaczenie miejsc postojowych, co w przypadku pozostawienia obecnej organizacji ruchu byłoby niemożliwe.</p>
<p>151</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 świadczą o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: https://zdm.waw.pl/dzialalnosc/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-zoliborzu/ 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. 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. Dzięki temu liczba miejsc parkingowych nie ulegnie zmniejszeniu.</p>
<p>152</p>	<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, zaproponowano znak "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. 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 świadczą o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: https://zdm.waw.pl/dzialalnosc/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-zoliborzu/</p>

<p>153</p> <p>Jako mieszkańcy budynku wielorodzinnego przy placu Henka 6 od lat obserwujemy zmiany, które zachodzą w przestrzeni dookoła naszej kamienicy. W naszym budynku są 33 mieszkania, zamieszkuje w nim może 60-70 osób, w sumie mieszkańcy mają około 10-13 samochodów. Dlaczego więc każdego wieczoru kłębiemy się po okolicy szukając miejsca do zaparkowania samochodu, a bez problemu parkujemy w środku dnia? Odpowiedź na to pytanie jest prosta - nie mieszkamy blisko metra, więc w ciągu dnia nie ma problemu z parkowaniem, ale nasz plac otoczony jest dużymi budynkami, w których ilość samochodów jest znacznie większa. Od kiedy na osiedlu WSM Żoliborz Centralny, które jest po drugiej stronie ulicy Kraśkińskiego ograniczono liczbę miejsc, maleje uliczki w witlowej zabudowie Żoliborza Urzędniczego zaczęły być wieczornymi parkingami dla mieszkańców tamtych okolic. Podobnie jest przy ulicy Wypiańskiego, gdzie parkują mieszkańcy budynków stojących wzdłuż ul. Wojska Polskiego. W związku z tym, posiadacze samochodów z Wypiańskiego również szukają miejsc parkingowych w mniejszych uliczkach odchodzących od placu Henka. Tu warto także zauważyć, że choć przy ulicy Niegolewskiego są jedynie budynki jednorodzinne, to wiele z nich nie ma miejsc parkingowych na posesji lub ma ich za mało, więc ich mieszkańcy także parkują samochody na ulicy.</p> <p>Jak można rozwiązać problemy z parkowaniem w obszarze placu Henka i ulicy Niegolewskiego?</p> <p>Przedzie wszystkim ulica Niegolewskiego powinna być jednokierunkowa, a plac Henka powinien wrócić do statusu skrzyżowania równorzędnych.</p> <p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicy Niegolewskiego podniesie także bezpieczeństwo dzieci chodzących do zlokalizowanym przy pl. Henka przedszkola. Obecnie w porannych godzinach szczytu wielu kierowców skręca sobie drogi i zamiast jechać ulicą Kraśkińskiego do placu Wilsona, skręca w ul. Trentowskiego i przez plac Henka i ulicę Niegolewskiego dojeżdża do ulicy Mickiewicza na różnych jej odcinkach. To generuje nieprzeobrażony ruch na małych lokalnych uliczkach. Biorąc pod uwagę to, że przy placu Henka jest przedszkole zamieszkanie na miejscu powinno być jednym z priorytetów dla tego obszaru. Pod kątem przedszkola proszę rozważyć zrobienie miejsc "kiss&ride" dla rodziców dzieci do niego uczęszczających - jest na to dobre miejsce między ulicami Wypiańskiego, a Niegolewskiego. Nawet przy zmianie placu Henka z ronda w skrzyżowanie, nie uchroni się tyłch miejsc jako legalne miejsca parkingowe, ale świetnie mogłyby się sprawdzić jako "kiss&ride" dla rodziców przedszkolaków lub w ciągu dnia dla klientów administracji, która mieści się w przyziemiu budynku przy placu Henka 6. Na samym placu Henka warto byłoby zmniejszyć okrągły trawnik na środku, żeby parkujące samochody zostały wyżej miejsca na chodniku - przydadnie jest linia oznaczająca 1,5 metra szerokości chodnika.</p> <p>Rozwiązaniem będzie również wprowadzenie parkowania tylko dla mieszkańców, ale musi być dobrze zaplanowana strefa mieszkańców - np. wyznaczenie strefy Żoliborza Urzędniczego, między ulicami Kraśkińskiego, Popieluski, Mickiewicza i aleją Wojska Polskiego. Przy takiej strefie na mniejszych uliczkach pomieszczą się pojazdy mieszkańców budynków przylegających do tej strefy, bez ryzyka załania jej przez samochody z dużego osiedla jakim jest WSM Żoliborz Centralny.</p> <p>Planując wprowadzanie zmiany nie rozwiązuje się jednak jednej z istotnych, w perspektywie najbliższych lat kwestii - wymiany samochodów na elektryczne. W obecnej chwili nie możemy zamienić samochodu spalinowego na elektryczny, bo brak miejsca parkingowego uniemożliwia nam ładowanie takiego samochodu. Być może przy planowaniu zmian organizacji parkowania w tym obszarze warto również pomyśleć o miejscach dla takich samochodów.</p>	<p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henka jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego i ul. Wypiańskiego. W projekcie zaproponowano wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Wypiańskiego, co znacznie zwiększy możliwości w parkowaniu pojazdów.</p>
<p>154</p> <p>w nawiązaniu do rozmowy konsultacyjnej dotyczącej płatnego parkowania „Żoliborz – Żoliborz”, uprzejmie proszę o uwzględnienie uwagi formalnej do realizowanego projektu.</p> <p>Sprawa dotyczy Żoliborza Starego w rejonie Al. Wojska Polskiego / Or - Ota (przy wjeździe w uliczkę osiedlową Or - Ota z Al. Wojska Polskiego). W planie oznaczono, jako wykonanie wyseppek, bądź osłupkowanie - czyli podległoby zlikwidowaniu czterech miejsc parkingowych (dwa po stronie prawej - wzdłuż szkoły nr 62 i dwa miejsca po stronie budynku Al. WP 31). Jest to prawo skręt w uliczkę, a więc nie kolizuje i nie zagraża przebiegu pieszych oraz nie ogranicza niedostatecznej widoczności. Uprzejmie proszę o uwzględnienie prośby, podnoszącej ilość miejsc parkingowych.</p>	<p>Uwaga została uwzględniona.</p>
<p>155</p> <p>w sprawie konsultacji o rozszerzeniu strefy płatnego parkowania o Żoliborz wnoszę swoje pytania oczekując odpowiedzi (mam nadzieję, że nie będzie ono zlekceważone tak jak moja ostatnia korespondencja z Państwem).</p> <p>1. Strefa płatnego parkowania miała się znajdować się przy linii metra lub wzdłuż linii co miało uporządkować parkowanie tych, którzy korzystają z transportu publicznego. Jak Państwo wyłumaczącyce objęcie strefą ulic położonych z daleka od metra, np. ul. Gwiżdżista, Kępa Potocka, Felńskiego, Al. Wojska Polskiego, Broniewskiego?</p> <p>2. Czemu osoby placące podatki w Warszawie muszą ponosić dodatkowe opłaty za parkowanie aut, skoro co roku placą za utrzymanie infrastruktury miejskiej w tym parkingowej?</p> <p>3. Jeśli moja tona nie jest współwłaścicielem auta, czy może wystąpić o abonentament dla naszego samochodu?</p> <p>4. Co w przypadku uznania przez sąd wniosku prokuratury o niewłaściwym poszerzeniu SPNN o Pragę i Wolę? Czy strefy zostaną zmniejszone, a włączenie Żoliborza zostanie wstrzymane lub także cofnięte?</p> <p>Jako mieszkaniec Warszawy nie wyrażam zgody na poszerzenie strefy płatnego parkowania. Bzdurą jest tłumaczenie, że to co robi ratusz ma na celu ochronie mieszkańców i miejsc postojowych. Gdyby tak faktycznie było, to osoby placące podatki w Warszawie mogłyby parkować bez dodatkowych opłat, kary powinny dotyczyć tych kierowców, którzy parkują niezgodnie z przepisami. Obecne działania to kolejny przykład sięgania głębiej do kieszeni warszawiaków. Już nie tylko większą strefą płatnego parkowania, ale droższe godziny postojów, wydłużenie czasu postojów i zwiększenie kar za brak opłaty.</p>	<p>1. Strefa płatnego parkowania powinna być oparta na naturalnych granicach. Wprowadzenie opłat tylko w pobliżu stacji metra przesunie problem z parkowaniem poza obręb strefy, na mniejsze uliczki Żoliborza.</p> <p>2. Wprowadzenie SPNN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częstszego rozwiązywania problemów z parkowaniem. Tak jest cel wprowadzenia opłat.</p> <p>3. Tak. Informacje na temat abonentamentów są na stronie https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie</p> <p>4. Skarga prokuratury została oddalona przez sąd jako bezzasadna.</p>
<p>156</p> <p>chciałbym zgłosić swoje uwagi do strefy płatnego parkowania na ulicy Rydygiera:</p> <ul style="list-style-type: none"> - na wysokości numeru 19 vis a vis Biedronki potrzebne jest przeciagnięcie pola powierzchni miejsca dla niepełnosprawnych o klin przed - auta notorycznie wykorzystują tą niewielką przestrzeń, która nie jest wydzielonym miejscem parkingowym, parkują nieprawidłowo a jednocześnie utrudniają osobom korzystającym z miejsca przeznaczanego dla niepełnosprawnych prawidłowe zaparkowanie auta; - zwracam uwagę na konieczność postawienia niskich słupków przy zjeździe z ulicy Rydygiera w stronę strefy dostaw budynku przy ulicy Rydygiera 19. Tu jest przejście dla pieszych, każdego dnia stoją w tym miejscu nieprawidłowo zaparkowane auta, które ograniczają widoczność i jednocześnie niszczą trawnik; - jeśli dobrze odczytać plany, to na wysokości budynków przy ul. Rydygiera 14 nie przewidziano miejsc postojowych - tu mieszka wiele osób, ruch jest coraz większy na Rydygiera a Państwa pomiar nie uwzględniają wielu osób, które się tu jeszcze nie sprowadziły (nowe etapy, nie wszystkie mieszkania są już zamieszkałe). Tu też są lokale usługowe w parterach. Dodatkowo, za rogiem otworzy się wkrótce duża szkoła. Miejsca postojowe są tu niezbędne. - jeśli dobrze odczytać legendę to przewidziano Państwo przy ulicy Rydygiera słupki białe - czerwone. To skaradne słupki - sugerują zmianę na niskie, czarne - nie będą szpecylić okolicy 	<p>Przebudowa ulicy Rydygiera na przedmiotowym odcinku została wykonana wg. odrębnego opracowania. Przedstawiony projekt organizacji ruchu jedynie wskazuje jej docelową geometrię i że zostanie objęta strefą.</p>
<p>157</p> <p>zgodnie z projektem ul. Jasnodorska począwszy od nr 8 do 16 nie jest objęta SPNN (odcinek wyszarzony na mapie). Z założenia utworzenie SPNN 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 Jasnodorskiej) niestety chybiona. Fragment ulicy Jasnodorskiej, o którym mowa to po prostu gigantalny 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 odwiezający groby na Cmentarzu Powązkowskim robią sobie gigantyczny parking praktycznie z całego osiedla). Rzecz w tym, aby zmotoryzowani mieszkańcy osiedla mieli zapewnione miejsce parkingowe po powrocie z pracy. Niestety z projektu już widać, że wprowadzenie SPNN na pozostałym odcinku ulicy Jasnodorskiej oraz na sąsiednich uliczkach osiedla spowoduje ograniczenie na nich liczby miejsc postojowych, a tym samym zwiększenie obłożenia parkującymi pojazdami odcinka ulicy Jasnodorskiej, wyłączonego spod SPNN. Już w obecnej chwili znalezienie miejsca parkingowego po godzin. 20-4j na całym osiedlu graniczy z cudem albo jest wprost niemożliwe.</p> <p>Zależność SPNN od możliwości ograniczenia tego niekorzystnego zjawiska poprzez wprowadzenie strefy wyłączonej z ogólnodostępnego parkowania, a przeznaczoną tylko dla mieszkańców. Takową strefę można byłoby utworzyć począwszy od miejsca, w którym obecnie znajduje się znak "Strefa ruchu" na wysokości budynku Jasnodorska 8 (patrz SPNN Żoliborz, arkusz 24) aż do ślepego końca ulicy Jasnodorskiej.</p> <p>Wg. uzyskanych informacji fragment ulicy, o którym mowa jest pod zarządzaniem Administracji Osiedla "Rudawka".</p> <p>Proszę zarówno ZDM, jak i Administrację Osiedla o wzajemną konsultację i ustosunkowanie się do wspomnianej kwestii oraz informację o dalszych krokach, które potencjalnie należałoby przedsięwziąć, aby wprowadzić zmiany do dotychczasowego projektu SPNN, tak aby nie pogorszyć tak już dramatycznej sytuacji z miejscami parkingowymi mieszkańców "Rudawki".</p>	<p>ZALĄCZENIE</p> <p>Wskazany odcinek ul. Jasnodorskiej jest drogą wewnętrzną. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
<p>158</p> <p>chciałbym poinformować, że dowiedziałem się o tym, że macie Państwo w planach wprowadzenie strefy płatnego parkowania na Żoliborzu. Uważam, że ruszanie tego tego tematu w czasach pandemii jest ruchem bardzo nie na miejscu, że nękającym i kompletnie bez poszanowania obywateli. Dokładnie wiadomo, że na Żoliborzu mieszka dużo ludzi i nie ma tu miejsca do parkowania - w szczególności w obszarze metra Plac Wilsona. Do tego mieszka tu dużo ludzi, którzy wynajmują mieszkania i nie będą w stanie zdedytować pozwolenia na parkowanie. Czy riki o takich ludziach nie myśli? Konsultacje powinny zostać odłożone w czasie, albo przełożone w dłuższym okresie, bo przeprowadzenie ich w obecnych czasach nie będzie miarodajne</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 świadczą o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: https://zdm.waw.pl/dzialalania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-żoliborzu/</p> <p>Zgodnie z ustawą z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności każdy obywatel ma obowiązek zameldować się na stałe lub czasowo w miejscu zamieszkania. Abonent mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postojów w pobliżu miejsca zamieszkania przysługujące osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPNN.</p>
<p>159</p> <p>Wyrażamy sprzeciw przeciwko zmianie organizacji ruchu na ulicy Kaniowskiej, oraz parkowania jedynie po stronie nieparzystej.</p> <p>Uzasadnienie.</p> <p>Wyznaczenie miejsc płatnego parkowania spowoduje, że My mieszkańcy będziemy mieli problem z parkowaniem przed własnym domem. Zakłóci to porządek i dobre relacje życia społecznego między mieszkańcami tej ulicy. Ruch jednokierunkowy spowoduje przekierowanie całego ruchu samochodów w małą, wąską uliczkę ul. Forteczną i ul. Hauke Bosaka.</p> <p>Prosimy i proponujemy o pozostawienie na ulicy Kaniowskiej obecnych zasad ruchu, nie tworzenia płatnych miejsc parkingowych przed naszymi domami, utrzymania ruchu dwukierunkowego i parkowania po obu stronach ulicy.</p> <p>Ta forma funkcjonuje od dziesiątków lat i jest dla Nas mieszkańców wygodna i dobra.</p> <p>Małe, kameralne uliczki na Żoliborzu Otoczarom stają się uliczkami przełotowymi, zatłoczą swą spokój i urok. Z ruchem jednokierunkowym wiąże się też większe zatłoczenie środowiska, a my Żoliborzanie dbamy o nasze środowisko, naszą przyrodę. Jesteśmy bardzo przywiązani do Naszego Zielonego Żoliborza.</p>	<p>W przypadku ul. Kaniowskiej której szerokość wynosi ok. 6,2 m wyznaczenie miejsc postojowych o minimalnej szerokości 2,0 m powoduje zawężenie ulicy do szerokości ok. 4,2 m. Szerokość taka nie pozwala na poprawzenie ruchu dwukierunkowego. Obecnie pojazdy parkujące na ulicy Kaniowskiej nie pozostawiają chodnika o szerokości wymaganej przepisami.</p>

<p>165</p> <p>Chciałbym zwrócić uwagę na absurd, który nie został zmieniony w przypadku projektu ulicy Cieszkowskiego. Chodzi o zabezpieczenie chodnika na odcinku od adresu 4A do 4B, Zaraz gdzie obecnie jak i zgodnie z planem kończą się miejsca postojowe za Cieszkowskiego 2 idąc prawą stroną od skrzyżowania ze Słowackiego.</p> <p>Jest on zabezpieczony tylko iluzorycznie - samym zakazem zatrzymywania B-36</p> <p>Są w tym miejscu białe czerwone słupki, ale chronią ... trawnik a nie przejście chodnikiem</p> <p>Mimo zakazu auta stoją tutaj prawie cały czas - jedni parkują na noc, inni na czas spektaklu w Teatrze Komedia, a jeszcze inni w ogóle zostawiają tu auta na cały dzień jadąc Metrem do pracy.</p> <p>Zgłaszanie nie odnosi skutku, w miejsce jednego ukaranego są kolejni chętni.</p> <p>Ważne: tano z dzieckiem do przychodni na Szajnochy czy na plac Letowicza nigdy nie wiadomo, czy uda się przejechać bez wchodzenia na jezdnię lub nakładania drogi aby iść chodnikiem po drugiej stronie ulicy.</p> <p>Może udałoby się te nieszczesne słupki przesunąć bliżej krawędzi jezdni aby w ogóle mogły chronić przed czymkolwiek?</p> <p>Z tego, co widzę na projekcie to nadal są w pasie drogowym.</p> <p>Inaczej powstanie tutaj parking kierowców unikających opłat w SPNN. Eldorado dla miejscowych i przyjezdnych. A piesi nadal będą zmuszeni do wchodzenia na jezdnię.</p> <p>A inni uczulwi kierowcy będą tym zdumiewający do planowania za postój, skoro tak łatwo można ominąć system</p> <p>Proszę o rozważenie załatwienia tej luki oraz poprawy bezpieczeństwa pieszych</p>	ZALĄCZNI K	Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrożdzenia tylko w rejonie przejścia dla pieszych, skrzyżowań itp.
<p>166</p> <p>Chciałbym przekazać swoje uwagi dotyczące skrzyżowania ulic Szerpeckiej i Suzina. Móre znajduje się w strefie 3 (arkusz 14).</p> <p>Przedzie wszystkim pragnąłbym podkreślić, że zaproponowane jego zabezpieczenie może okazać się zbyt słabe. Wspomniane skrzyżowanie jest bowiem regularnie szczerle zastawiane. Zakaz zatrzymywania B-36 po lewej stronie dojazdu Suzina poprawi czytelność oznakowania, ale obawiam się, że nie rozwiąże problemów.</p> <p>Od lat w tym miejscu funkcjonują Przedszkole nr 130 oraz sklep spożywczy - w ich imieniu, jako mieszkanie oraz rodzic kolejnego już przedszkolaka uczęszczającego do tej placówki chciałbym prosić o wyznaczenia czasowego miejsca do ich obsługi. Tak aby nie utarzać się co chwila z dostawcami, którzy parkują auta i tłumacząc się brakiem miejsc, ignorując bezpieczeństwo mieszkańców - rodziców odprawiających dzieci czy starszych osób, których sporo mieszka na WSM-ie.</p> <p>Przechodząc bowiem w obrębie skrzyżowania od sklepu Agatka na drugą stronę niejednokrotnie trzeba to robić przy bardzo ograniczonej widoczności. Często pozostaje kilkadziesiąt centymetrów, góra metr aby przeciągnąć się na jezdnię na rogu a i tak trzeba wejść na ulicę, aby zobaczyć czy nic nie jedzie. Proszę mi uwierzyć, że z małym dzieckiem potrafi być to bardzo mocno utrudnione. I nawet na jednokierunkowej ulicy może stwarzać to zagrożenie.</p> <p>Mam jednak jeszcze jedną propozycję - chciałbym prosić o wyznaczenie przejścia dla pieszych wzdłuż ciągu pieszego Suzina - i tak wykluczają tu Państwo parkowanie po skręce w Szerpecką. Zamiast sztucznego i słabego w warszawskich realiach montowania powierzchni wyłączzonej z ruchu P-21 i wydawania funduszy na wysepkę ze słupkami (który zaręczam, że będzie trzeba często naprawiać), może warto rozważyć wytyczenie pasów? Szerpecka dalej jest ulicą jednokierunkową więc niewiele zmieni to w możliwościach postój a wyznaczenie przejścia diametralnie poprawi bezpieczeństwo.</p> <p>Jest to jedynie (poza miejscami dla osób z niepełnosprawnością) miejsce, do którego bowiem na Żoliborz kierowcy jeszcze się w miarę stosują.</p> <p>A interwencją w przypadku parkowania w jego obrębie potrafi być szybkie i konkretne - tak jakby Państwo oczekiwali od służb.</p> <p>A nie, że jak w przypadku postojów zbyt blisko skrzyżowania zgłoszenia sprawdzane są z bardzo dużym opóźnieniem z uwagi na ilość zgłoszeń z Żoliborza.</p> <p>Parkowania w obrębie samego skrzyżowania zreszta nie sposób upilnować - sami rodzice odwożący i odbierający dzieci niesłycha też mają w tym swój przykry udział.</p> <p>Po wprowadzeniu opłat mogą to robić jeszcze częściej.</p> <p>W tym miejscu auta nie tylko ograniczają widoczność przy przechodzeniu na drugą stronę - także utrudniają dostęp do obniżenia krawężnika, co stanowi barierę dla osób z wózkami dziecięcymi czy starszych z wózkami na zakupy. Często nie mając przejazd prosilo, po prostu wchodzą na ukoś z musu na drugą stronę do Przedszkola, mimo, że wychodzą wtedy zza aut i mogą zaskoczyć kierowców.</p> <p>Tak samo wieczorem praktycznie nic nie jest powstrzymać zmołotowanych widów od porzucenia aut i przyblokowania przejścia w obrębie skrzyżowania na bite dwie godziny albo więcej.</p> <p>Pod samym Teatrem Komedia jak ktoś zostawi samochód na pasach, to straż miejska usuwa pojazdy z uwagi na utrudnienie i zagrożenie. Tutaj najczęściej mimo zgłoszeń nie dociera na czas.</p> <p>Wyznaczenie przejścia dla pieszych było zreszta zgodne z obietnicami UD Żoliborz w odpowiedzi na interpelacje radnych z lutego tego roku:</p> <p>https://bip.warszawa.pl/Menu_podmiotowe/dzielnica/Zoliborz/Rada_2018_2023/interpelacje_zapytania/default.htm?Numer=312&W.Sprawie=sierpeckiej&Organs=2&Dzielnica=18&Kadencja=3&R=1</p> <p>Będę wdzięczny za rozważenie obu kwestii.</p> <p>Inaczej wyznaczając tylko same miejsca postojowe i stawiając wysepkę na P-21 tylko wstrzymają Państwo zmiany w tym miejscu na następne lata (bardzo trudno będzie wyprosić zmianę) oraz stworzona zostanie luka w systemie SPNN.</p> <p>Załączam PDF z fragmentem projektu oraz zdjęciami z powyższej lokalizacji z różnych dni. Ufam, że okażą się pomocne.</p>	ZALĄCZNI K	Uwaga poza zakresem opracowania. Wyznaczenie przejścia dla pieszych może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji.
<p>167</p> <p>Co za bezczystość wymyślił płatną strefę parkowania na Żoliborzu? Dlaczego nie ma żadnej informacji o parkingu podziemnym pod placem Wilsona? Jak długo ma leżeć odłożony? Słać nas na taką nieogospodarność? Przesłańcie zachowywać się jak pazerne sepy czy niemi cmentarne. Jesli uruchomicie parking podziemny to w zupelnosci parkowanie.</p>		Wprowadzenie SPNN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.
<p>168</p> <p>Jako członek Rady Wspólnoty Krasieńskiego 41141A zwracam się z prośbą o przedstawienie szacunkowego siałtuwu drogi wewnętrznej usytuowanej wzdłuż nieruchomości Krasieńskiego 41141A po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania. Proszę o więcej informacji dot. ilości miejsc oraz lokalizacji parkometrów. Jest to obszar 5, podobszar 25. Z góry dziękuję za wszelkie szczegóły.</p> <p>UZUPELNIENIE: Szanowni Państwo, dot. konsultacji społecznych w sprawie wprowadzenia SPNN na terenie Dzielnicy Żoliborz - obszar 5, podobszar 25: w odniesieniu do własności gruntów oraz informacji zawartych pod linkiem: http://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa/?service=mapa_wlasnosci# informuję, iż wstępnie wytyczone parkingu oznaczone czarnymi prostokątami znajdują się na terenie prywatnym Wspólnoty Krasieńskiego 41141A: Wspólnota Krasieńskiego 41141A jest właścicielem działek: Dzielnica Żoliborz Nr obrębku 70304 Nr działki 19, 20, 21, 22, 26, 37/1. Zwracam się z prośbą o wzięcie powyższych informacji pod uwagę przy planowaniu miejsc postojowych i formalne ustosunkowanie się w formie pisemnej do powyższego.</p>	ZALĄCZNI K	Odcinek drogi przed budynkami Krasieńskiego 41141A wraz z miejscami postojowymi stanowi drogę wewnętrzną znajdującą się poza pasem drogowym. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarzązca terenu.
<p>169</p> <p>Skan pisma w sprawie strefy płatnego parkowania oraz absurdalnych i bzdurnych projektów likwidacji 90% miejsc postojowych pod tym przykryciem, jak również uniemożliwienia nam uczestnictwa w konsultacjach społecznych (były 28.10 a info wspólnota otrzymała 3.11.) w złączniku. Prosimy o odpowiedź. Informujemy również, że kopia tego pisma (wraz z nakreśleniem sprawy) jaki i państwa odpowiedź na nie zostanie przekazana do różnych zainteresowanych takimi planowanymi sprawami mediów i organów państwowych.</p>	ZALĄCZNI K	Wprowadzenie SPNN 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. 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 i 2) jedni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Aby jak najlepiej pomierować 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 bierzących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w konsultacjach. Informacje na temat przebiegu konsultacji i akcji informacyjnej znajdują się pod adresem: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-zoliborzu/
<p>170</p> <p>W związku z planowanym wprowadzeniem strefy płatnego parkowania chciałbym wyrazić swoją opinię. Jestem jak najbardziej "ZA" wprowadzeniem strefy płatnego parkowania - ale uważam że ilość przewidzianych miejsc na naszej okolicy (ul. Wypiańskiego i pl. Henka) jest śmieszna, chamska ze strony ustawodawcy wobec mieszkańców i wota o postę do nieba. Jak na ok 300 mieszkańców mamy pomieścić się na 50 miejscach? Opłata za drugi samochód przegoni właścicieli wraok - które stoją i zaśmiecają naszą ulicę - ale to będzie pewnie to 10 aut. Uważam że rozwiązaniem jest postawienie znaków "zakaz parkowania - nie dotyczy mieszkańców" na ul. Wypiańskiego. Rozumiem że miejsca na chodniku jest mało, uliczki są wąskie - ale jak samochodów będzie mniej dzięki strefie - to może będą stawać tylko po stronie placu zabaw dla dzieci i wszyscy będą zadowoleni. Nie rozumiem z kolei ustawiania słupków na chodniku w miejscu gdzie jest więcej niż 1,5m dla pieszych. Zgadzam się z koleją że przy przejściach dla pieszych i na nich nie powinno się parkować. Innym rozwiązaniem jest zmniejszenie pola placu zabaw - jest sporo miejsca żeby porobić skoczne parkowania do wewnętrznej strony placu. Rozumiem że to droższe rozwiązanie ale chyba byłoby najbardziej użyteczne. Dzieciom nic to nie zmieni co najważniejszą rolę w wypracowaniu psów w miejscu gdzie i tak nie można ich wypracować!</p>	ZALĄCZNI K	W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henka 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. Założenia projektowe nie przewidywały likwidacji istniejących obszarów zielonych, projekt zakłada wprowadzenie miejsc na terenie funkcjonującej infrastruktury, przy minimalizowaniu zmian na obszarach zielonych, parków i chodników. Geometryczne zmiany i ewentualna przebudowa wewnętrznego placu przy ul. Wypiańskiego mogą stanowić odrębną decyzję zarządy.

171	<p>Jestem przeciw planowanemu ograniczeniu miejsc parkingowych dla rejonu Wyspiańskiego i Placu Henka.</p> <p>W jaki sposób taka organizacja ma się przyczynić do zapewnienia komfortu mieszkańców?!</p> <p>Nie wiem czy Państwo są świadomi ale mieszkańcy posiadają samochody, które wymagają miejsca do zaparkowania. Czy ten plan ma spowodować utrudnienia i zniechęcenie do mieszkania w tym rejonie? Rozumiem, że Państwa plan jest taki, że mieszkańcy pozbywają się samochodów za wyjątkiem około 30 wybranych. A może trochę więcej empatii i najpierw stworzyć miejsca dostępne dla mieszkańców a potem wprowadzać zakazy.</p>		<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>
172	<p>Dowiedziałem się, że planują Państwo zasadniczo zmniejszyć liczbę miejsc parkingowych na Ulicy Wyspiańskiego, Rondzie Henka i okolicach. Jako właściciel mieszkania na ulicy Wyspiańskiego wyrażam stanowczy sprzeciw wobec tych planów. W tej okolicy jest główny problem z zaparkowaniem samochodów. A Państwo nie rozwiązują tego problemu tylko go coraz bardziej pogłębiają. Obecne Państwa absurdalne plany wpisują się w Wasze wcześniejsze działania.</p> <p>1) Najpierw parę lat temu zamontowaliście duże słupki ograniczające miejsca do parkowania.</p> <p>2) Potem zainstalowaliście barierki przed przedszkolem nr 96 na całym chodniku, choć z racji wielkości chodnika można było barierki zrobić tak, żeby wciąż dało się parkować a jednocześnie zwiększyć bezpieczeństwo przedszkolaków.</p> <p>3) Potem po nowych nasadzeniach drzew zamontowaliście mniejsze słupki wzdłuż ulicy Wyspiańskiego, które uniemożliwiają odważenie drzwi zaparkowanego samochodu po stronie kierowcy. A można było zrobić inny system, żeby kierowcy nie wjeżdżali na trawę i korzenie ale jednocześnie mogli otwierać drzwi. Obecne rozwiązanie powoduje, że kierowcy parkują samochody odsuwając się od tych słupków ograniczających tym samym możliwość przejazdu przez Wyspiańskiego.</p> <p>Przypominam, że to Wy jesteście dla mieszkańców a nie odwrotnie. Znaczna większość mieszkańców mojego budynku (jakiś 95%) jest przeciwna Waszym działaniom.</p> <p>Jesteś chcecie ograniczyć parkowanie to zrobicie alternatywne miejsce do parkowania np. parking podziemny pod ulicą Wyspiańskiego (tak wiem kolektor - trzeba było myśleć i planować lepiej wcześniej - to Wasz problem).</p> <p>Ale jest jedna rzecz, którą możecie zrobić żeby poprawić możliwość parkowania i jednocześnie zwiększyć bezpieczeństwo przede wszystkim przedszkolaków i dzieci, które bawią się na placu zabaw przy ulicy Wyspiańskiego (wiem co o tym, bo moje dziecko potrafił tam samochód gdy szło na plac zabaw). Otóż na fragmentach Wyspiańskiego które są dwukierunkowe (czyli od ulicy Wojska Polskiego do rozwidlenia przy przedszkolu nr 96 oraz na odcinku od ronda Henka do rozwidlenia Wyspiańskiego) zrobicie tylko jeden kierunek ruchu. Dzięki temu:</p> <p>1) Znacznie spadnie niebezpieczny ruch samochodów na ulicy Wyspiańskiego, bo przestanie to być ulica przejazdowa która ludzie bardzo szybko jeżdżą (tym akurat powinniście się zająć - istniejący mini "śpiący policjant" to jakaś farsa). Wyspiańskiego stałoby się ulicą lokalną, gdzie mieszkańcy będą szukali miejsca do parkowania, a więc będą jeździć znacznie wolniej i jeżdżących samochodów będzie znacznie mniej. Najlepiej jakby ta ulica była jednokierunkowa w stronę ronda Henka, bo w godzinach porannych bardzo dużo samochodów jedzie w stronę centrum. Chocaj ominąć korek na Popieluszki jadą Wyspiańskiego i jedą bardzo szybko. To generuje zagrożenie dla pieszych w tym przedszkolaków, spalinę i smog. Ulica jednokierunkowa w stronę Henka zablokowała by ten ruch.</p> <p>2) Po zrobieniu ulic jednokierunkowych pojawił się cały jeden pas wodny, który można przeznaczyć do dodatkowych miejsc do parkowania samochodów.</p> <p>Zwracam też uwagę, że robiąc ulicę jednokierunkową możecie wciąż zezwolić na przejazd w obie strony pojazdom uprzywilejowanym (słyszałem kiedyś od kogoś z władz, że Wyspiańskiego ma być przejezdna dla pojazdów uprzywilejowanych w obie strony).</p>		<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>
173	<p>W nawiązaniu do zaprezentowanego projektu dla ulicy Suzina (w zakresie arkusza 14 ze strefy 14) chciałbym zgłosić prośbę o zabezpieczenie jednego "wąskiego gardła".</p> <p>Znajduję się ono między adresem 8 i 8, przy rogu tarasu jednej z restauracji w Kotłowni a początkiem budynku kina Teęza.</p> <p>Auta regularnie wciskają się tutaj na ukoś, blokując przejście chodnikiem a prowizoryczne zabezpieczenie - betonowy słupek jest przesuwany na bok.</p> <p>Załączam PDF ze wskazaniem lokalizacji na projekcie oraz kilkoma zdjęciami pokazującymi, co tutaj się wyprawia.</p> <p>Niestety, taki przyrzek obrazek w tym miejscu się powiara - odprowadzając czy odbierając dziecko z pobliskiego Przedszkola nr 130 nigdy nie wiem, czy uda się nam tutaj normalnie przejść. Tak samo w normalnych czasach, podczas spektakli w Teatrze Komedia, wciągając z pracy można tutaj natrafiać na takie utrudnienie.</p> <p>Zgłoszenia służbom nie odnoszą większego skutku - kierowcy utrudniającej przejście najczęściej odjeżdżają przed weryfikacją zgłoszeń na miejscu.</p> <p>Może udałoby się tutaj postawić chociaż stały słupek czy dwa pilnujące parkowania równoległe do krawędzi jezdni na miejscach postojowych - zgodnie z zaproponowaną zmianą?</p> <p>Obawiam się, że w tym miejscu sama wymalowana linia nie wystarczy.</p> <p>Wydział Infrastruktury UD Zoliborz wyreczy Państwa w drugim równie kiepskim miejscu - pod schodami kina Teęza, stawiając we wrześniu słupki blokujące, aby zabezpieczyć przejście chodnikiem.</p> <p>Może więc w ramach oszczędności z tamtego punktu udałoby się chociaż symbolicznie zabezpieczyć miejsce zaraz obok?</p> <p>Tak jak wspominałem - chodzą tędy rodzice z dziećmi. Poza dwoma publicznymi przedszkolami zaraz obok znajdują się także dwie prywatne placówki dla małych dzieci.</p>	ZALĄCZNI K	<p>W projekcie organizacji ruchu dla SPPN, na ul. Suzina, w obrębie nr 6 i 8 zaproponowano "zakaz postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
174	<p>Jako mieszkańcy adresu Krasieńskiego 67.67a i 67b zwracamy się z prośbą o rozpatrzenie zakazu parkowania w naszej uliczce z wyłączeniem mieszkańców, ewentualną zmianą organizacji ruchu w uliczce i postawienie słupków na chodniku. Ulica nie spełnia wymogów aby zaprojektować w niej miejsca parkingowe, ale przez parkowanie, które odbywa się na niej w tej chwili dochodzi do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - blokowania pasów ruchu - zastawiania naszej drogi pożarowej (w przypadku pożaru służby nie mają szansy dostać się na nasze patio) - zastawiania naszego wjazdu i wjazdu do garażu - zastawiania chodnika, co utrudnia widoczność wyjeżdżającym z garażu i powoduje częste kolizje <p>Ponadto, w momencie wyznaczenia strefy płatnego parkowania dookoła, nasza uliczka stanie się dodatkowo atrakcyjna dla tuch, którzy nie będą chcieli parkować płatnie. Będziemy wdzięczni za przychylenie się do naszej prośby, wprowadzenie takich zmian ułatwi życie mieszkańcom naszego osiedla i zapewni bezpieczeństwo.</p> <p>W załącznikach przesyłam kilkanaście zdjęć dokumentujących jak wygląda codzienne parkowanie i funkcjonowanie w naszej uliczce. Dodatkową podstawą do działania w naszej sprawie stanowić może bogata historia zgłoszeń w SM, będziemy wdzięczni jeżeli poświęcą Państwo czas na zapoznanie się z tematem.</p>		<p>Droga wraz z miejscami postojowymi znajduje się poza pasem drogowym ul. Krasieńskiego. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
175	<p>W załączeniu przesyłam opinię dot. strefy płatnego parkowania w Dzielnicy Żoliborz.</p>	ZALĄCZNI K	<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. 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 postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
176	<p>zanim zaczniecie wprowadzać ssp i likwidować 80% miejsc postojowych na wyspiańskiego i na placu henka może najpierw zapewnicie z rozsądkiem miejsca parkingowe dla mieszkańców? likwidować i zakazać to każdy potrafi, tylko w imię czego? gdzie mieszkańcy mają parkować jak tylko ilość miejsc się zmniejsza, stawiane są idiotyczne i nieprzemysłane słupki, plotki, znaki, które chyba są tylko koniecznością zrealizowania "słupkowego" budżetu, a nie przemyślanym działaniem. wszelkie propozycje zwiększenia miejsc parkingowych były mniej ważne niż jakieś plotki przy drzewach, a spokojnie mogą współistnieć i drzewa i samochody. Mieszkańcy tutaj od ponad 40 lat i nie wyobrażam sobie gdzie miałabym zostawić samochód? na białkach? dodatkowo wartość naszej nieruchomości znacznie spada, kto będzie chciał kupić mieszkanie w miejscu, gdzie na 250 mieszkań przypada 20 miejsc? Mieszkamy w mieście, a nie na wsi, a cechą miasta jest zurbanizowanie życia i korzystanie z dóbr techniki, jakimś są m.in. samochody, terror ekologiczny jest przesadnie kulturowany w ostatnich czasie, ani na Wyspiańskiego ani na placu Henka zaparkowane samochody nie blokują przejazdu (na może jest trochę ciutniej na wyspiańskiego odkąd postawiono bezsensowne plotki od strony placu zabaw), z wózkami dziecięcymi też nie ma problemu, nawet na rowerze się można zmieścić. Zdarzają się blokujące wyjeźdy, ale to może zdarzyć się wszędzie, a na placu henka to już w ogóle nie wiadomo w imię czego wszystkie miejsca miałyby zniknąć. prośbę, aby miasto najpierw stworzyło odpowiednią ilość legalnych miejsc parkingowych, a potem zaczęło wprowadzać zakazy, taka kolejność działania wydaje się logiczną. może najpierw warto znaleźć rozwiązanie dla pustego parkingu pod placem Wilsona??? Jako wieloletnia mieszkanka zaproponowanemu rozwiązaniu mówię stanowcze NIE!</p>		<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>
177	<p>Pragnę wyrazić mój sprzeciw przeciwko przedstawionej propozycji nowej organizacji miejsc postojowych w rejonie ul. Wyspiańskiego, związanej z planowanym wprowadzeniem Strefy Płatnego Parkowania na terenie dzielnicy Żoliborz.</p> <p>W załączeniu przesyłam pismo w tej sprawie.</p>	ZALĄCZNI K	<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. 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 postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
178	<p>mieszkan w budynku przy ul Wyspiańskiego 5. Obecnie, parkowanie samochodu przy ul. Wyspiańskiego jest bardzo trudne. Czasami krąży blisko 40 minut po okolicy w celu znalezienia jakiegokolwiek miejsca parkingowego. Jakiśkolwiek zmniejszenie liczby miejsc, na których można zaparkować samochód przy ul Wyspiańskiego i okolicach będzie istym koszmarem. Niniejszym wyrażam mój sprzeciw wobec planowanego ograniczenia liczby miejsc, na których można zaparkować samochód w szczególności przy ul Wyspiańskiego, placu Henka, oraz ul Trentowskiego.</p>		<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. 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 postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
179	<p>Przesyłam uwagi dotyczące parkowania przy Pogonowskiego</p>	ZALĄCZNI K	<p>W projekcie na ul. Pogonowskiego proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoi" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>

205	<p>Prosimy o zwrócenie uwagi na chodnik naprzeciwko placu Lelewela 2 przy rogu z ul. Żółkowskich - przedstawiony na arkuszu projektowym nr 14. Jestem bardzo wdzięczny za zabezpieczenie rogu chodnika z tyłu przychodni na Szajnochy - chodząc tędy z dziećmi do pobliskiej Przychodni dla Dzieci wielokrotnie borykałem się z problemami z przejeźdem. Auta regularnie bowiem blokowały tutaj chodnik, traktując chociażby obniżenie krawężnika z górkami dla niewidomych jako idealny parking. Ciężko się, że ta sytuacja nie może ulec zmianie. Tym niemniej jestem trochę zaniepokojony brakiem zabezpieczenia chodnikiem po drugiej stronie wyjazdu z małej zatoki parkingowej z boku budynku przychodni.</p> <p>Niestety, w tym miejscu również parkowały auta, niejako okracając na chodniku oraz kolumny na zieleni. Było to bardzo dotkliwe, gdyż chodnik ten stanowi nie tylko dojście do samochodów, ale przede wszystkim łącznik i przejście przez park przy placu Lelewela a także dojście na pobliskie plac zabaw dla dzieci.</p> <p>Może udałoby się go również zabezpieczyć? Sama szycia miejsc postojowych to naprawdę trochę mało - będzie to generowało koszt częściej jej naprawy. Może udałoby się ją wzmocnić chociaż jednym słupkiem na rogu? Tak, aby wciągnięcie auta dla niektórych osób nie było tak łatwe i kuszącą alternatywą.</p> <p>Rozwiązaniem, które niezależnie od czasu postępu potrafiłby uprzykrzyć skutecznie życie większej ilości ludzi. W tym także osobom starszym i ludziami z dziećmi - pacjentom przychodni i nie tylko. Z góry dziękuję za rozważenie tej kwestii.</p> <p>Zalączę mapkę ze wskazaniem powyższego miejsca oraz kilkoma zdjęciami - pokazującymi zarówno zablokowany chodnik jak pokazującymi także miejsce, którego zabezpieczenie udało się już zaplanować. Może udałoby się to rozwiązać kompleksowo. Szkoda by było, gdyby zabezpieczenie istniało tylko po jednej stronie a druga pozostała otwarta.</p>	ZALĄCZNI K	Uwzględniono. Zabezpieczono przed nielegalnym parkowaniem chodnik przy ul. Żółkowskich - zaprojektowano słupki U-12c.
206	<p>Chciałem się podzielić swoimi uwagami na temat SFPN w obszarze 4. Chciałbym zacząć od tego, że niestety pomiary w okresie wakacyjnym, dodatkowo w dobie pandemii są mało miarodajne o czym niech świadczą poniższe dane: Włociańska zapiełnienie 67 / 33%</p> <p>Z moich obserwacji wynika zupełnie co innego. Miarownicia ulica zastawiona jest po obu jej stronach (z czego la bliżej AK jest niezgodna z prawem). Dla przykładu osiedle przy Włociańskiej to około 900 lokali, dla których przewidziano (Włociańska + fragment Braci Żaluskich) około 74 miejsc postojowych. Daje to 1 miejsce na około 13 lokali. Oczywiście zdaję sobie sprawę, że miasto z gumy nie jest, jednak wydaje mi się, że kilkoma zabiegami sytuację można poprawić. Dodam, że większość osiedli z lat 60-70tych w strefie 4 jest tak skonstruowana, że nie ma możliwości wydzielania tam parkingów (na terenie WSM), ponadto trzeba jeszcze wziąć pod uwagę miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Poniżej zatem przesyłam swoje propozycje a jako załącznik przesyłam zdjęcia.</p> <p>1. Miejsca postojowe na przeciwko szkoły na Włociańskiej - zmiana z równoległych na skośne lub prostopadłe. Można to osiągnąć poprzez drobną przebudowę obecnej zatoki. Poza tym były już zabiegi płoków etc. by zmusić mieszkańców do parkowania równoległego, które nic nie dały.</p> <p>2. Zwiększenie ulicy Broniewskiego o jeden pas na długości od Braci Żaluskich do Włociańskiej (część w stronę Bielani) i wydzielanie tam miejsc równoległych (przykładnie Mickiewicza). Mamu tu korzystną sytuację spowolnienia ruchu, dodatkowych miejsc bez ingerencji w zieleni.</p> <p>3. Wydzielenie 2 miejsc na ulicy Gąbalińskiej (na końcu ślepej uliczki)</p> <p>4. Dodatkowo warto przemyśleć w przyszłości wybudowanie nowego chodnika wzdłuż Włociańskiej (około 1,5 m od istniejącego) a istniejący przeznaczyć pod parkowanie skośne. Przede wszystkim dzięki temu rozróżniamy ruch pieszych od parkujących aut. To rozwiązanie jednak od rozważenia po tym jak zmieni się sytuacja po wprowadzeniu strefy, tak jak by najmniej ingerować w przyrodę.</p> <p>5. Wyznaczenie i zalegalizowanie parkowania przy stacji Trafo (2-3 miejsca), przy wyjeździe do Auchan. Jest tam naturalna zatoczka z trylniki, dziś zabroniona do parkowania bo znajduje się w obrębie pasa drogowego (znak B36). Nawet Straż Miejska uważa, że to dobre rozwiązanie.</p> <p>6. Jako ostatni parking P+R na Włociańskiej, który niestety generuje tylko ruch w naszej dzielnicy. Miał on zastosowanie kiedy meto kończyło się na Marymoncie. Obecnie jest to tylko wprowadzenie ruchu blisko śródmieścia. Wiem, że brak parkingu jest wielką bolączką pobliskiego bazaru, a zamiana P+R na ogólnodostępny parking mogłaby być przyczynić do ponownego rozkwitu tego miejsca.</p> <p>Kończąc chciałbym zauważyć, że koszt za pierwsze auto jest śmiesznie niski, co wcale nie zachęca do pożywania się aut, które używane są raz na kilka tygodni i zalegają blokując miejsca. Myślę, że 300 PLN rocznie może dopiero dać jakąś refleksję.</p>	ZALĄCZNI K	<p>Ad 1 Przebudowa może zostać zrealizowana na podstawie osobnego opracowania. W ramach projektu przewidziane jest wyznaczenie postojów w istniejących zatokach.</p> <p>Ad 2. Uwzględniono.</p> <p>Ad 3. Jest to droga manewrowa na ślepych odcinku ulicy i musi być zachowana szerokość dla dwukierunkowej jezdni - wyznaczono postój dla mieszkańców przy zachodniej krawędzi jezdni.</p> <p>Ad 4. Budowa chodnika jest nową inwestycją poza zakresem opracowania SFPN.</p> <p>Ad 5. Rozwiązanie sprzeczne z prawem - Dziennik Ustaw Nr 43, poz. 430 - Załącznik nr 2 Zawężenie ul. Broniewskiego nie będzie realizowane przy wprowadzeniu strefy SFPN. Miasta Stołeczne Warszawa posiada projekty zagospodarowania obszaru ul. Broniewskiego wraz z wyznaczeniem dodatkowych miejsc, ale wiąże się to z przebudową ulicy wg odrębnego opracowania. Kończąc uwaga nie dotyczy zmian w organizacji ruchu. Zasady funkcjonowania strefy płatnego parkowania niszczono w tym zasady wydawania abonamentów zostaną uregulowane w uchwały Rady Miasta Stołecznej Warszawy . W przypadku ul. Włociańskiej wkradł się błąd. Poprawne wartości to 127% w godzinach, w których funkcjonowałyby SFPN i 66% poza tymi godzinami.</p> <p>Ad 6. Uwaga dotyczy kompetencji ZTM.</p>
207	<p>Samochodów w Warszawie jest dużo, ich liczba stale rośnie. Każdy samochód potrzebuje przynajmniej dwóch miejsc parkingowych. Jednego do warowania na właściciela przy miejscu zamieszkania i drugiego przy miejscu pracy. W każdym samochodzie siedzi jedna osoba, rzadko dwie. A samochody nawet niezaokoło jedno-, czy dwuosobowe. Samochód jako narzędzie do sprawnego przemieszczania służące praktycznie jednemu człowiekowi nie ma przyszłości.</p> <p>Co robią urzędnicy w odpowiedzi na rosnącą, poki co, liczbę samochodów? Zajmują się stawianiem płoków, słupków, wymalowywaniem oznaczeń poziomych zakazujących parkowania i stajam rozszerzaniem strefy płatnego parkowania, czyli czymś akurat odwrotnym do tego co odpowiada logika. Logika podpowiada tworzenie miejsc parkingowych wszędzie tam, gdzie się tylko da. Nielogicznie urządzone miasto jest polem działalności Straży Miejskiej, która zbiera haracze na następne płoki i słupki, nad którymi urzędnicy nie panują. Zalączę zdjęcie tej szkodliwej działalności. Potencjał ludzki drzemający w Stajach Miejskiej powinien być przeznaczony na budowanie miejsc parkingowych, a pasywniczka Straż Miejska zlikwidowana.</p> <p>Niestety, logika w naszym narodowym życiu poki co jest nieobecna. Świewym tego dowodem jest absurdalny pomysł związania opłaty za wywóz śmieci ze zużyciem wody. Szkoda, że nie z ciśnieniem atmosferycznym. To jakiś zanik zbiorowej mądrości władz Warszawy.</p>	ZALĄCZNI K	Wprowadzenie SFPN 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. Osobom niezameldowanym nie przysługują abonament. W związku z tym liczba miejsc postojowych dla mieszkańców posiadających abonament zwiększy się. Konieczność uiszczenia opłat przez osoby przysługujące znaczyć zwiększy rotację pojazdów na zajmowanych miejscach postojowych.
208	<p>Chciałbym sprzeciwić się wprowadzeniu obszarowego abonamentu mieszkańca na Żoliborzu. Taki abonament uderzy w mieszkańców mieszkających w blokach zabudowy mieszarnej oraz zachęci do zalaławiania wszystkich spraw samochodem (brak argumentu fiskalnego faworyzuje samochód zamiast spaceru, roweru czy transportu publicznego), co jest sprzeczne z warszawską polityką mobilności, która nakazuje ograniczanie ruchu samochodowego w obszarze dzielnic centralnych (z Żoliborz niewątpliwie jest taką dzielnicą). Ponadto poprzez wprowadzenie tak dużego obszaru jak mówiliem - mieszkańcy będą zachęceni do zalaławiania wszystkich spraw samochodem (bo jak nie muszę płać, to wybiorę ogzewany samochód, zamiast roweru), a co za tym idzie miejsca parkingowe przy punktach usługowych będą pozbawione rotacji (bo jak nie płać to nie muszę się przeparkować), zatem mieszkańcy w okolicy takich punktów będą zmuszeni szukać miejsc parkingowych dalej (co znowu generuje dodatkowy ruch samochodów). W związku z powyższym uprzejmie proszę, aby zmniejszyli Państwo zakres abonamentu, jeśli nie do pierwotnego, to przynajmniej do max 3-4 przecznic od miejsca zamieszkania.</p>	ZALĄCZNI K	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.
209	<p>Proszę o powtórne przeanalizowanie ilości miejsc. Po dokładnym przeanalizowaniu tych wartości zdecydowanie stwierdzam, że nie powinni Państwo zmniejszać ilości miejsc. W tym rejonie wieczorem znaleździemy miejsca parkingowego granicy z cudem. Widzę, że ograniczenie ilości miejsc planują Państwo w kilku obszarach. Zmiana układu z obecnego na wzdłuż ulicy spowoduje bardzo duże utrudnienia dla mieszkańców.</p> <p>Proszę o powtórne przeanalizowanie planu pod tym kątem.</p>	ZALĄCZNI K	Wprowadzenie SFPN 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. 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.
210	<p>Z tego co zrozumiałam z informacji o abonamencie osoby będą zameldowane, posiadające samochód i rozliczające się w Warszawie mogą wykupić abonament. A co z osobami, które nie mają możliwości meldunku w Warszawie, a płacąc czynsz, rozliczają się z podatkiem od wielu lat w stolicy i korzystają z samochodu? Dlaczego takie osoby nie mają prawa wykupić abonamentu za 30 zł?</p> <p>Chciałabym zgłosić rozważenie takiej opcji i nie karać brakiem możliwości wykupienia abonamentu osób, które uczciwie pracują, rozliczają się i płacą rachunki.</p>	ZALĄCZNI K	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 przysługują osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SFPN.
211	<p>W dniu 28.10 uczestniczyłem w konsultacjach społecznych w kwestii strefy płatnego parkowania na Żoliborzu. Zgłosiłem też swoje uwagi przez formularz kontaktowy. Uwagi te dotyczą okolic ul. Trentowskiego, Wyspiańskiego, pl. Henka. Temat był dość mocno poruszany na spotkaniu, w internecie też jest już na ten temat głosno.</p> <p>Chciałabym się dowiedzieć jakie są kolejne kroki w tej sprawie?</p> <p>Kiedy zostanie zaprezentowana propozycja nowego rozwiązania, które nie uderzy w mieszkańców poprzez zlikwidowanie większości miejsc w okolicy? Już teraz bardzo trudno znaleźć jakiegokolwiek miejsce, choć parkują tu jedynie mieszkańcy.</p>	ZALĄCZNI K	W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henka jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegołowskiego, ul. Wyspiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.
212	<p>W załączniku przesyłam piemo Wojskowego Komendanta Uzupelnień Wojskowa Komenda Uzupelnień Warszawa-Śródmieście</p>	ZALĄCZNI K	Miejsca wskazane w uwadze znajdują się w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania, gdzie parkowanie jest zabronione. Nie ma także możliwości wprowadzenia miejsc postojowych, w taki sposób by wyjazd na miejsca odbywał się przez chodnik, stwarzać to może niebezpieczne sytuacje. Niewłaściwym jest przedkładanie potrzeb komunikacyjnych obiektu nad bezpieczeństwo pieszych.

<p>Wdrożenie SPPN niesie za sobą większe niż dotychczas zainteresowanie mieszkańcami, gdzie można uniknąć opłat. Takie punkty są już nagminnie wykorzystywane już teraz - przez kierowców nie zainteresowanych szukaniem wolnych miejsc. Jest to arkusz 19, z którym zapoznałem się w ramach projektów dla obszar nr 3. Jednym z tych miejsc są łuki zawroci Krasiańskiego - obojętnej po wprowadzeniu zakazów skrętów w lewo na skrzyżowaniu z Popieluszką. Gdzie od Krasiańskiego 29 można elegancko skręcić po łuku w stronę Krasiańskiego 20. Tak byłoby, gdyby faktycznie zawrotka była BEZKOLIZYJNA jak to nazwał kiedyś dyr. T. Dombi prezentując rozwiązanie na sesji Komisji infrastruktury UJ Zoliborz, w której brałem udział jako zainteresowany mieszkańiec. Niestety, czas pokazał, że stało się ona miejscem dzielnego parkingu - poniżej załączam przykładowe zdjęcia: Zawrotka po obu stronach chroniona jest czymś absolutnie w Warszawie iluzorycznym - powierzchnią wyłączoną z ruchu P-21. Moją propozycją - jako mieszkańca, który czasem będzie musiał zapłacić za postój (z czym absolutnie nie mam problemu), jest jej dodatkowe zabezpieczenie. Poprzez jasne i czytelne oznakowanie zakazem zatrzymywania przynajmniej B-36 po obu stronach skrętu w zawrotkę. Inaczej centralnie na widoku ludzi korzystających z płatnych miejsc, niektórzy kierowcy bezczelnie nadal będą stawać samochody, robiąc w balona ludzi, którzy uczciwie zamierzają zapłacić za postój. Zależy mi na oznakowaniu pionowym, bo jest ono czytelne w praktycznie każdych warunkach. P-21 zdarza się, że stoi w wodzie albo jest zabrudzone osadami z drzewa i tym samym w ogóle go nie widać. Absolutnie nie zamierzam generować Państwu kosztów remontu - niwelacji nawierzchni czy dodatkowego czyszczenia jezdni. To nie jest przejście dla pieszych czy ciąg pieszy, gdzie ma to większe znaczenie. Natomiast prosilibyśmy o naniesienie korekty i dodanie jasnych, czytelnych znaków zakazów - jeśli mają Państwo na uwadze szerszość strefy oraz edukację kierowców, aby łatwo widzieli, że tu po prostu nie można parkować. Ufam, że taki i można liczyć na taką drobną i niskokosztową zmianę, która dla opłat SPPN w tej okolicy może mieć wymierny efekt. Dodatkowo to także kwestia poprawy bezpieczeństwa - przecież Ci kierowcy często z pasażerami potrafią przechodzić po jezdni w miejscach niedozwolonych, stwarzając zagrożenie dla siebie i innych.</p>	<p>ZALĄCZNI K</p>	<p>Uwzględniono. Zaprojektowano na wskazanej zawrotce ul. Krasiańskiego obustronny zakaz zatrzymywania.</p>
<p>w ramach konsultacji społecznych SPPN na Zoliborzu, chciałbym przedstawić swoje uwagi i zastrzeżenia do projektu Strefy 3, arkusz 14 - okolice ulicy Cieszkowskiego i Szajnochy. Po pierwsze, projekt nie przewiduje żadnych rozwiązań dla stanowiącej własność Miasta i pozostającej w zarządzie Dzielnicy Zoliborz terenu przed budynkiem pod adresem Szajnochy 11, który jest obecnie wykorzystywany na parking. Ta strona jest parkująca jest nieogrodzona dla składowych mieszkańców i w ramach wprowadzenia SPPN jest konieczne sformalizowanie jej statusu jako parkingu - pod żadnym zał pozorem wprowadzenie na tym terenie zakazu parkowania (co szczególnie nie wynika z projektu). Niezależnie, zupełnie nieuzasadnione i niepotrzebne jest wyłączenie możliwości parkowania po prawej stronie łuku ulicy Szajnochy, patrząc od strony ulicy Cieszkowskiego. Droga jest w tym miejscu dostatecznie szeroka, aby po jednej jej stronie parkować tylko samochody. Po drugie, w ramach przygotowania SPPN konieczne jest uregulowanie statusu parkingów na przedłużeniu ulicy Szajnochy, w kierunku zjazdu do ulicy Mickiewicza. W obecnym projekcie ulica ta jest oznakowana jako droga wewnętrzna, a istniejące wzdłuż niej kilkanaście (lub kilkadziesiąt) miejsc parkingowych nie zostało oznaczonych jako miejsca parkingowe SPPN. Wprowadzenie takiego rozwiązania w życie oznaczałoby absurdalną dla mieszkańców i gości sytuację, w której z niejasnych, administracyjnych przyczyn jedne oczywiście wyodrębnione miejsca parkingowe będą należeć do SPPN a inne, sąsiednie - nie. Uwaga ta dotyczy również kilkudziesięciu miejsc na tyłach Urzędu Dzielnicy i po jego wschodniej stronie, które w aktualnym projekcie również nie mają statusu miejsc parkingowych SPPN, mimo że są powszechnie dostępne i wykorzystywane na parking. Po trzecie, uwaga natury ogólnej. W obecnym projekcie miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Cieszkowskiego i Szajnochy jest najwyżej 25 miejsc, podczas gdy tylko w budynku pod adresem Cieszkowskiego 1/3 jest ponad 200 mieszkań. Projekt nie przewiduje uregulowania statusu miejsc opisanych powyżej, wprowadza też zakazy odnośnie do miejsc wykorzystywanych obecnie na parking przez mieszkańców - głównie chodzi tu o ulicę Szajnochy w łuku i na prostym odcinku, prowadzącym na tyły DH Merkury - które są stałe, z konieczności, zastawione samochodami. Należy bezwzględnie przeanalizować projekt pod tym kątem - inaczej wprowadzenie SPPN będzie dla mieszkańców gehenną.</p>	<p>ZALĄCZNI K</p>	<p>1. Wskazany parking wymaga uregulowania statusu drogi publicznej przez Urząd Dzielnicy. Po uregulowaniu będzie mógł zostać objęty SPPN. 2. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu. 3. Odnokw proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
<p>W imieniu Zarządu Stowarzyszenia Nowy Zoliborz przekazuję nasze stanowisko dotyczące jak wprowadzenia SPPN na Zoliborzu. Uprzejmie proszę o potwierdzenie otrzymania maila i załącznika.</p>	<p>ZALĄCZNI K</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
<p>1. ul. Duchnicka przy PKP Powąski 1 miejsce Kiss&Ride 2. pl. Niemienna zakaz zatrzymywania po obu stronach z holownikiem 3. pl. Niemienna/ul. Dygata zablokowanie słupkiem możliwości parkowania między przejściem dla pieszych a znakiem zakazu 4. ul. K. Jędrusiak wyznaczenie 1 miejsca dla pojazdów zapośredzania, postój np do 20 minut 5. ul. Szamocka postój tylko w znakach, zakaz z holownikiem na jezdni na całej długości 6. ul. Ficowskiego postój tylko w znakach, zakaz z holownikiem na jezdni na całej długości 7. Skrzyżowanie Jędrusiak/ Ficowskiego/ Szamocka zmiana na równorzędne we wszystkich kierunkach (obecnie ul. K. Jędrusiak jest podporządkowana) oraz osłupienie skrzyżowania i przejście dla pieszych 8. Gruntowa część ul. Ficowskiego plac do zawracania i zakaz postoju 9. ul. Ostrowska zakaz wjazdu, nie dotyczy rowerów i służb miejskich (gruntowa droga do lasu). Kierowcy szukając bezpłatnego parkingu prawdopodobnie zaczną przyjeżdżać zieleń w tym rejonie. 10. Zabezpieczenie przejścia dla pieszych między Powąskowska 44 i 44B przed parkowaniem. 11. Objęcie strefą parkingu przy cm wejściowym. 12. Rozszerzenie obowiązywania abonamentu dla mieszkańców Zoliborza Artystycznego (ok 7 tys. mieszkańców) o ulice na Woli, wokół cm. Stare Powąski. Na ulicach Zoliborza Artystycznego praktycznie nie ma miejsc parkingowych (pl. Niemienna, S.Dygata, K. Jędrusiak, Ficowskiego, Szamocka, Powąskowska, Krasiańskiego, Przasnyska, Rydygiera od Przasnyskiej do Powąskowskiej, Duchnicka). Mieszkańcy szukają wolnych miejsc w większej odległości. Najbliższe wolne miejsca dostępne są po sąsiedztwo, na ulicach Woli.</p>	<p>ZALĄCZNI K</p>	<p>1. Projekt zakłada wyłączenie miejsc ogólnodostępnych. Wprowadzenie miejsc K+R może być uwzględnione w osobnym opracowaniu. Jest to kompetencja Zarządu Transportu Miejskiego. 2.3.4. Plac Niemienna/Dygata nie jest drogą publiczną i w efekcie nie jest objęty SPPN, w związku z tym korekta organizacji ruchu na tym obszarze jest poza zakresem opracowania. 5. Na ul. Szamockiej obowiązuje znak B-36 poza miejscami wyznaczonymi pod parkowanie. 6. Na ul. Ficowskiego obowiązuje znak B-36, a jego egzekwowanie należy do straży miejskiej. Na końcu ulicy ustawiono znak B-1 z tabliczką T-24. 7. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Nie widzimy uzasadnienia do wprowadzenia postulowanej zmiany. 8. Na końcu ulicy ustawiono znak B-1 z tabliczką T-24. 9. Ul. Ostrowska jest drogą o statusie drogi publicznej, a więc nie możemy zabronić na nią wjazdu. Zastosowano jednak znaki B-36 na całym odcinku drogi, oraz znak B-1 na końcu drogi z wyłączeniem służb miejskich i rowerów. 10. Zabezpieczenie przejścia wymaga zmian na terenie drogi wewnętrznej, co jest poza zakresem opracowania. 11. Teren przed ominiętym jest w pasie drogi publicznej i zostanie objęty SPPN. 12. 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.</p>
<p>Po zapoznaniu się z prezentacją dotyczącą wprowadzenia na terenie dzielnicy Zoliborz strefy płatnego parkowania, w imieniu Zarządu Spółdzielni Mieszkaniowej Fenix, chcielibyśmy zgłosić następujące zastrzeżenia: 1. z przedstawionych założeń wynika brak jasnych regulacji w zakresie obszaru obowiązywania abonamentu- do 150 m od miejsca zamieszkania - na pytanie, co jeśli mieszkanie nie znajduje wolnego miejsca w tej odległości padła odpowiedź, że tak się raczej nie zdarzy. W naszym przekonaniu strefa abonamentowa powinna obejmować cały obszar dzielnicy. 2. Niejasny jest projekt tzw. stref zakazu postoju, w której to zarządem dostawca usług, np. hydraulik „na chwilę” mógłby się zaparkować za opłatą, ale zarazem w strefie tej nie będzie parkometrow. 3. Opłata abonamentowa za drugi samochód w gospodarstwie- 1 200 zł. Gdzie jest tu dbałość o interes mieszkańców, który przywileja wprowadzeniu na Zoliborz strefy płatnego parkowania? 4. Nie znaleźliśmy informacji, co z wydaniem abonamentów mieszkańcom w sytuacji posiadania aut leasingowych - czy będą mieć prawo do abonamentu? 5. Co z najemcami lokali usługowych i ewentualnym prawem do obniżonych opłat?</p>	<p>ZALĄCZNI K</p>	<p>Ad 1 - ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Zoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Ad 2 - W ramach projektu nie przewiduje się wyznaczenia dodatkowych miejsc dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN. Ad 3 - Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy. Ad 4 - Abonament mieszkańca przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo i posiadającym samochód (na własność lub na podstawie innego dokumentu, np. powierzenia lub umowy z pracodawcą). Szczegóły można znaleźć na stronie zdm.waw.pl w zakładce „abonament mieszkańca”. Ad 5 - Abonament mogą otrzymać jedynie mieszkańcy strefy.</p>
<p>W ramach konsultacji społecznych stanowczo przeciwiłabym się wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na ul. E. Jelitka. Przede wszystkim aktualny stan bez takiej strefy nie powoduje żadnych problemów z parkowaniem. Każdy ma możliwość zaparkowania bez jakichkolwiek utrudnień dla pozostałych użytkowników tak jezdni jak i chodnika. Ulica Jelitka jest klasyczną ulicą lokalną i musi z tego powodu dziwić pomysł kolejnego „opodatkowania” jej użytkowników. W dodatku tylko części ulicy ?????? Ze swobodnego parkowania korzystają mieszkańcy, pracownicy bardzo wielu firm tu zlokalizowanych oraz ich klienci. Z pewnością żadna z tych osób nie wystąpiła w wnioskiem o stworzenie tu strefy płatnego parkowania. Czynnika to, że pomysł jest wbrew oczekiwaniom użytkowników tej ulicy. Takie podejście słałoby pod wielkim znakiem zapytania dbanie przez władzary o dobro mieszkańców. Wyda się, że najprawdopodobniej jedynym celem proponowanych zmian jest drenaż portfeli! W naszym przypadku dla dzielnicy odnieś to do odwrotny skutek. Dochody znacznie spadną ponieważ zmusi to nas do zmiany siedziby firmy i wszelkie podatki będziemy opłacać najprawdopodobniej poza Warszawą. Jest oczywiste, że ich wysokość wielokrotnie przewyższa domniemane wpływy z parkometrów. Pragnę dodać, że identycznie postąpią powiązane z nami dwie dodatkowe firmy z ulicy Jelitka 18, tj CFU AKME oraz CFU REMA.</p>	<p>ZALĄCZNI K</p>	<p>Na ul. Jelitka w projekcie przewidziano znak B-39 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wyłączenie jednej ulicy z SPPN spowodowałoby, że stanie się ona miejscem ucieczki przed opłatami dla kierowców parkujących dotychczas na innych ulicach.</p>

219	<p>Mieszkam na ul. Wypiańskiego 4/1 od ponad 14 lat. Obserwuje i znam ruch uliczny w okolicy bardzo dobrze. Musze powiedziec ,ze z przerazaniem przyjmuje plany zagospodarowania i zmniejszenia liczby miejsc parkingowych . Odniosc sie tylko do przykladu odcinka który znam znakomicie. Wypiańskiego , pl.Henkla, Trentowskiego. Podam konkretne liczby na stale parkujacych samochodow nalezacych do osób zamieszkalych te odcinki: pl.Henkla – Trentowskiego : 22 pl.Henkla - 30 dwa parkinki na tzw."duzym jaju" - 40 na ulicy Wypiańskiego po obu stronach na tzw."duzym jaju" - 73 odcinek Wypiańskiego pomiędzy przedszkolem a WP - 24 w sumie 186 samochodów</p> <p>Planowana nowa koncepcja miejsc parkingowych, zakladajaca ok 30 miejsc w swietle obecnie załem zajnowanych miejsc przez mieszkanców 186 świadczy o kompletnej indolencji projektodawców i braku znajomosci realioów. Dodatkowy ich pomysł ,ze będzie można zaparkować w promieniu 150 m od miejsca zamieszkania, kaže mi podejrzać autorów o przykre dolegliwosci umyslowe. Bo takich mozliwosci fizycznie w znanej mi okolicy nie będzie.Zatem jest to propozycja totalnie abstrakcyjna. W imieniu wspólnoty mieszkaniowej stanowczo sprzeciwiamy sie takim idiotycznym koncepcjom.</p>	<p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkla 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>
220	<p>Działając jako administrator budynku Wypiańskiego 7 proszę przy projektowaniu organizacji ruchu i miejsc postojowych uwzględnić: - przejazd przy furtce od altanki smietnikowej budynku do ulicy na odbiór śmieci przez służbę miejską - miejsce wolne od parkowania na wysokości bramy przejazdu pod budynkiem Wypiańskiego 7, jako miejsca do postojów karetek oraz dojazdu służb miejskich pod budynek - zachować szerokość chodników, tak żeby osoby na wózkach inwalidzkich oraz z małymi dziećmi miały wolny przejazd chodnikiem - obecnie na rondzie i na dojeździe do ulicy Krasieńskiego czasami jest to niemożliwe. - w przypadku podjęcia decyzji o ruchu jednokierunkowym na ulicy Trentowskiego postulujemy żeby ruch odbywał się w kierunku od ulicy Krasieńskiego do Alei Wojska Polskiego - pozwoli to na płynność ruchu i możliwość zawrócenia ulicą Popieluski z uwagi na brak lewostrznu z ulicy Popieluski w Aleję Wojska Polskiego</p>	<p>1. Uwaga została uwzględniona. 2. Przedmiotowa lokalizacja została oznaczona jako jezdni i nie wyznaczono miejsc postojowych. 3. Uwaga została uwzględniona - minimalna szerokość chodnika pozostawianego pieszym przy wyznaczaniu parkowania na chodniku to 2,0 m. 4. Przeanalizujemy zasadność postulatów zmiany kierunku ruchu - będzie to zależne od zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.</p>
221	<p>Jestem przeciwna wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na Żoliborzu.Propozycja podziału na 5 stref pozbowia niektórych mieszkancow mozliwosci preferencyjnego dojazdu do metra i głównych ciagów komunikacyjnych.Zmniejszj sie też liczba miejsc parkingowych.Jestem na NIE</p>	<p>Wprowadzenie SPFN 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. Wprowadzenie opłat nie oznacza zakazu ponoszenia się samochodem po dzielnicy. Liczba miejsc parkingowych się nie zmniejszy. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych () i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
222	<p>w imieniu sąsiadów z ul. Tucholskiej (drugi odcinek, nr 17 -41), przesyłamy nasze uwagi dot. projektu strefy pp na naszej ulicy.</p>	<p>ZALĄCZNI K</p> <p>1, 3, 4. Nie ma możliwości weryfikacji osób uprawnionych. Takie rozwiązanie powoduje potencjalne nadużycia. 2. Odcinkowo proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
223	<p>W załączeniu przesyłam pismo dotyczące Strefy Płatnego Parkowania oraz dwie mapki. Oryginały przesyła drogą pocztową. Sekretariat Społem Żoliborz</p>	<p>ZALĄCZNI K</p> <p>Wprowadzono sposób postoju umożliwiający prowadzenie dostaw.</p>
224	<p>Jestem współwłaścicielem lokalu na ul. Wypiańskiego 4/5 - i jednocześnie prezesem zarządu firmy IT, która ma siedzibę na ul. Niegolewskiego 17/1 i w pełni popieram argumentację mojego Sąsiada zacytowaną poniżej. Jednocześnie uprzejmie informuję, że zarządzana przeze mnie firma odprawiła w 2019 roku do budżetu Państwa 813.000,- zł. podatku dochodowego - z czego część zasila budżet dzielnicy Żoliborz. Drastyczne ograniczenie możliwości parkowania na Żoliborzu zmusi nas do przeprowadki do innej dzielnicy.</p>	<p>Wprowadzenie SPFN 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. W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkla 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. Liczba miejsc postojowych na wysokości posesji Wypiańskiego 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 postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
225	<p>Chciałbym zwrócić uwagę na nieuwzględnienie zabezpieczenia przejścia chodnikiem na wysokości Mickiewicza 28 - przy głównej ulicy. Z przystanku autobusowego Plac Inwalidów 02 w stronę skrzyżowania z ul. Mierosławskiego Jest to ujęte na arkuszu 20, częściowo 21, więc wkładam dla lepszej orientacji screen z serwisu mapowego m. st. Warszawy: Niestety, wysiadających z autobusów w tym miejscu czeka często przykra niespodzianka. Auta parkujące bez przeszkód na chodniku między drzewa. O ile przed samym przejściem na wysokości skrzyżowania z Mierosławskiego są słupki, to na odcinku z przystanku ich brakuje. Osoba z wózkiem musi wtedy skakać po misach drzew a jak ktoś stoi na ukos, to w ogóle rodzic z dzieckiem czy osoba starsza ma trudności z przejściem Na mapce zaznaczona jest droga, którą musi nadłożyć pieszy cofając się do wcześniejszego przystanku tramwajowego i przejścia dla pieszych za nim aby ponownie iść w stronę Mierosławskiego pod murami kamienic. To blisko 200 m zamiast góra kilkudziesięciu w linii prostej. Nic dziwnego, że niektórzy wchodzi na jezdnię narazając się na potęrażenie. Jest to tak żenujące, że głowa boli. Już teraz "normalnie" ludzie tu stoją - do pobliskich sklepów czy ... idąc ze swoimi dziećmi do pobliskiego Parku Żeromskiego. A po wdrożeniu SPFN zjawisko się nasili - ludzie będą unikać tutaj opłat. Bardzo prosiłbym o korektę i zabezpieczenie tego miejsca. Jeśli to możliwe - słupkami a na start strefy chociaż dodatkową ochroną zakazem zatrzymywania B-36, aby wykroczenie było bezdyskusyjne i kierowcy nie twierdzili, że to nie ma zakazu. Niestety dopiero mając samemu problem z przejściem można to stwierdzić. Jedząc z dzieckiem na duży plac zabaw we wspomnianym Parku Żeromskiego poddałem się - wysiadałem na późniejszym przystanku, bo zwyczajnie za często nie dawałem rady tedy przejechać. Zgłoszenia braku pozostawienia 1,5 m przejścia chodnikiem z koleją są z takim niskim priorytetem i na Żoliborzu jest ich tak dużo, że na ich weryfikację można często liczyć następnego dnia, jak już kierowcy odjadą. Mam nadzieję, że mieszkańcy mogą liczyć na Państwa pomoc w tym miejscu.</p>	<p>ZALĄCZNI K</p> <p>Uwaga została uwzględniona.</p>
226	<p>Chciałbym zwrócić Państwa uwagę na róg skrzyżowania Krasieńskiego i Popieluski przy Krasieńskiego 31 Zaprojektowany został on na arkuszu 19, który pojawił się na konsultacjach w projekcie kilku rejonów - jest wspólny dla 3, 4 i 5.Bardzo się cieszę z zaplanowanych słupków przed przejściem, bo faktycznie czasem większe auta potrafiły nawet przelotnie częściowo sygnalizację Od dłuższego jednak czasu koresponduje z Państwem w kwestii dotyczącej poprawy bezpieczeństwa na wypadkowym skrzyżowaniu ulicy Krasieńskiego i Popieluski, od strony adresu Krasieńskiego 31. Jest to jedyny łuk skrzyżowania NIEZABEZPIECZONY słupkami - pozostałe 3 są w pełni zabezpieczone. Mając prośbę podziękowania jest troska o bezpieczeństwo - niestety od września niezabezpieczony róg skrzyżowania, między jednym przejściem dla pieszych a drugim ponownie stał się dzielnym parkینگiem. Zwiskow występuje zważając w porze odwiezienia i odbierania dzieci - kierowcy znów ignorują istnienie pieszych, przy których wjeżdżają na chodnik i których podczas postoju zasłaniają przed wejściem na przejście dla pieszych. Tak samo dzieje się podczas mszy w pobliskim kościele. Sygnalizacja niewiele tu niestety pomaga - kierowcy z Krasieńskiego skręcają w Popieluski na zielonej strzałce Zalążkami przykładowe zdjęcia - pokazuje to, z czym muszą się mierzyć osoby odpowiadające dzieci do innych placówek. Bywa, że ludzie wciskają tu 2 auta naraz. Proszę mi wybaczyć dociekliwość - to są pytania Cjca, którego córka zaczyna już samodzielnie tamłdy wracać do domu ze szkoły. Powyższa zmiana organizacji ruchu była zgłaszana przez 19115 Miejskie Centrum Kontaktu - ostatni status jaki otrzymałem pod numerem zgłoszenia 474620/20 mówił już o tym, że projekt zmiany w tym miejscu został przygotowany Bez zaryglowania tego miejsca nie mając też Państwa co marzyć o oszczędności SPFN w tym miejscu. I to jest miejsce, które powinno być w mojej opinii zabezpieczone niezwłocznie, nawet niezależnie od wdrożenia SPFN, jeśli przejdzie wspomniana zmiana. Nie powinno być odkładane na dalszy termin. Zgłaszanie służbom z reguły nic nie daje, bo postój jest na tyle krótki, że kierowcy odjeżdżają przed interwencją. Co nie znaczy, że nie jest to uciążliwe - wręcz przeciwnie. Tym niemniej powinno być również to uwzględnione na Państwa planach. O co niniejszym bardzo proszę. Ostatnią rzeczą, która pragnę, to jest to, żeby w jednej z licznych kolizji na tym skrzyżowaniu w końcu ucierpiał także pieszy, bo przez parkujące "na chwilę" pojazdy zwyczajnie nie będzie go widać.</p>	<p>ZALĄCZNI K</p> <p>Uwaga została uwzględniona. Zaprojektowano na narożniku skrzyżowania słupki blokujące U-12c.</p>

227	<p>Chciałem zgłosić swój sprzeciw w sprawie nowego pomysłu: zakazu parkowania wzdłuż ulicy Wyspiańskiego oraz pl. Henka. Nie zgadzam się na żaden znak zakazu parkowania.</p> <p>2. Jeżeli jest możliwość, to proszę również nie instalować w tym rejonie parkometrów lub jeżeli mają być, to dla każdego mieszkańca proszę o wystawienie upoważnienia do parkowania dla osób przyjeżdżających – żeby np. córka odwiedzająca starszą matkę nie musiała płacić za parkowanie.</p> <p>Trzeci pomysł, to ewentualnie postawienie na tych podwórkach szlabanów wjazdowych, tylko dla mieszkańców – tylko wtedy może mieć sens gospodarka przestrzeni w lepszy sposób.</p>		<p>1. 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>2. Zasady SPPN nie przewidywają zwolnienia z opłat czernokow rodziny. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoiu w pobliżu miejsca zamieszkania przysługują osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.</p> <p>3. Zasady parkowania na podwórkach i terenach wewnętrznych ustala zarządca terenu.</p>
228	<p>Mieszkam na Żoliborzu ponad 50 lat. W czasie gdy projektowano ulicę i osiedla Starego Żoliborza nie przewidywano takiego obciążenia samochodami jakie mamy teraz. Wydawałoby się, że dobry gospodarz powinien unieść zarządca powierzonym obszarem i starać się pogodzić pieszych, rowerzystów i kierowców. Tymczasem obecni gospodarze W.ansawy zdają się tylko ulegać wrzawie wznoszonej przez rowerowych pseudokowitów, którzy uważają że dysponować powinni wszystkimi przyjazdami nie będąc zmuszonymi do żadnych obowiązków. No i na fall tego żargonu taki nieudolny Zarządzający likwiduje miejsca przyjazne jednym, żeby zaspopokić kaprasy (bo nie potrzeby!!!) innych. Dlatego likwiduje miejsca parkingowe, ogranicza możliwości poruszania się normalnych ludzi.</p> <p>Jakos do ostatniego czasu dawalo się pogodzić interesy mieszkańców Warszawy. Teraz chciwy zarządzający tylko wyciąga łapę po nasze pieniądze.</p> <p>Zdęcydowanie jestem przeciwny wprowadzeniu SPP na Żoliborzu.</p> <p>Jak zamierzacie zapewnić mieszkańcom miejsca parkingowe??</p> <p>Jeśli w mieszkaniu mieszkają dwie niezależne rodziny muszą Waszym nakazem prowadzić wspólne gospodarstwo albo płacić haracz???</p> <p>Jak zamierzacie zrównać przywileje nowych osiedli (gdzie narzucane były przestrzenie parkingowe wewnątrz osiedli lub pod nowymi blokami) i starych osiedli Żoliborza Centralnego bez parkingów i garaży???</p> <p>Co to za władza, która jest przyjazna tylko przybyzsom i przyjezdzynom, starych mieszkańców mając za nic???</p>		<p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Taki jest cel wprowadzenia opłat.</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>
229	<p>Proszę o precyzyjną informację, ponieważ Pan Lejk nie do końca doprecyzował swojej odpowiedzi argumentując to nieznajomością wszystkich ulic na Żoliborzu. Pytanie dotyczy pasa wzdłuż ul. Poli Gojawiczyńskiej po stronie północnej. Teren jest w wieczystym użytkowaniu WSM (działka nr 28) jednocześnie działka leży w strefie pasa drogowego ul. Poli Gojawiczyńskiej? W imieniu Administracji Osiedla Żoliborz III dyrektor</p>	ZALĄCZNIK	<p>Parking po północnej stronie nie będzie objęty SPPN.</p>
230	<p>w imieniu Okręgu KORWIN-Warszawa w załączniku przesyłam stanowisko, które jednocześnie zawiera uwagi do planu rozszerzenia SPPN na Ochocie i Żoliborzu.</p> <p>Sprzeciwiamy się tej propozycji, podkreślając, że stoi ona w sprzeczności do opinii większości mieszkańców biorących udział w konsultacjach społecznych. Ponadto utrudnianie poruszania samochodem, jako najbezpieczniejszym środkiem komunikacji, w sytuacji epidemii SARS-CoV-2 jest daleko nieodpowiedzialne. Po powyższych miesięczny koszt parkowania w SPPN to 1000 zł, co musi przyczynić się do zwiększonego obciążenia komunikacji zbiorowej.</p> <p>Prezes Okręgu KORWIN-Warszawa</p>	ZALĄCZNIK	<p>Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefy płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Aby przychylić się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnic takich jak Żoliborz, ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasad 8 parkowań i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Projektując SPPN, przyjęło zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (i) i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postoi pojazdów na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „drastyczną redukcją miejsc postojowych”.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalecałoby władcom 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>
231	<p>W załączniku przesyłam stanowisko Klubu Konfederacji Warszawa w sprawie rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Nierozdzielonej na terenie dzielnic Żoliborz i Żoliborz.</p> <p>Stanowisko przesłane w załączniku jest jednocześnie zesłaniem uwag, jakie Klub Konfederacji Warszawa zgłasza w ramach kończących się konsultacji społecznych.</p> <p>Klub Konfederacji Warszawa apeluje o wysłuchanie woli mieszkańców Warszawy, którzy w zdecydowanej większości fundamentalnie sprzeciwiają się poszerzeniu Strefy Płatnego Parkowania Nierozdzielonej, co było wyraźnie widoczne podczas spotkań online prowadzonych w ramach tychże konsultacji.</p> <p>Apelujemy także do radnych m. st. Warszawy o odrzucenie wszelkich projektów rozszerzenia strefy, gdy te trafią pod obrady Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Lider Klubu Konfederacji Warszawa</p>	ZALĄCZNIK	<p>Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefy płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Aby przychylić się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnic takich jak Żoliborz, ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasad 8 parkowań i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Projektując SPPN, przyjęło zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (i) i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postoi pojazdów na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „drastyczną redukcją miejsc postojowych”.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalecałoby władcom 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>
232	<p>Dolęczy: Konsultacje organizacji ruchu na terenie Żoliborz Dzielnikarski – obszar 1 - ulice Koźmiana, Tucholska, Sułkowskiego, Dygasirskiego, Dziennikarska, Rybickiego, Bytomska, Mściławska, okolice parku AK Żniwiarz.</p> <p>Po zapoznaniu się z planami reorganizacji ruchu w dzielnicy Żoliborz dzielnikarski jako mieszkańcy kwartalu ulic Koźmiana, Tucholska, Sułkowskiego, Dygasirskiego, Dziennikarska, Rybickiego, Bytomska, okolice parku AK Żniwiarz wnosimy o</p> <p>Wprowadzenie skutecznego i egzemplifikowanego zakazu parkowania samochodów na chodnikach.</p> <p>Wprowadzenie możliwości parkowania samochodów tylko po jednej stronie ulicy i nie na chodniku.</p> <p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego.</p> <p>Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20-30 km na godzinę.</p> <p>Poniżej uzasadnienie powyższych wniosków i wyjaśnienie zagrożeń wynikających z obecnego stanu.</p> <p>O kilku lat wstecz mieszkańcy wymienionych ulic są pozbawieni możliwości normalnego korzystania z chodników ze względu na parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami. Są to w większości samochody osób przyjeżdżających w ciągu dnia a nie stałych mieszkańców (jest przeprowadzona dokumentacja fotograficzna dokumentująca natężenie parkowania w ciągu dnia i wieczorem po zakończeniu godzin pracy która wskazuje wyraźnie iż ponad 50% samochodów nie należy do stałych mieszkańców tych ulic ale do osób dojeżdżających do metra i do pracy w biurówcu na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Bohomolca).</p> <p>BRAK PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH NA CHODNIKACH. Codziennie część chodników jest poblokowana tak iż prześwili pomiędzy plotem a samochodem wynosi poniżej 50 cm. To powoduje iż piesi są zmuszeni wchodzić na ulicę. Jako mieszkańcy tych ulic systemowo nie możemy normalnie korzystać z chodników w parkując samochody.</p> <p>PARKOWANIE NIEZGODNE Z PRZEPISAMI. Samochody parkujące na chodnikach powyższych ulic parkują zawsze, bez wyjątku niezgodnie z przepisami nie zachowując wymaganego odstępu 1,5 metra. Taka sytuacja występuje w przypadku każdorazowego parkowania gdyż chodniki na tych ulicach są zazwyczaj wyższe niż wymagana odległość 1,5 m. Tak więc aby dopuścić możliwość parkowania zgodnie z przepisami konieczne byłoby wyznaczenie parkowania bezpośrednio na ulicy. W takim wypadku światło ulicy pozwala na parkowanie tylko po jednej stronie drogi. Straż miejska i policja akceptuje taki stan rzeczy w sposób trwały i nie podejmują interwencji.</p> <p>DROGI DOJŚCIA DO SZKÓŁ I PRZEDSZKÓŁ. Wymienione ulice stanowią ulice dojeżdża dzieci i rodziców do: Przedszkola Publicznego na ulicy Rybickiego, Szkoły Podstawowej nr 65 (rejon), 3 przedszkoli niepublicznych. Wskutk blokowania chodników przez samochody dzieci i rodzice są często zmuszani do wchodzenia na ulicę. Jest to zjawisko codzienne. Rodzice z dziećmi w wózkach bardzo często nie mogą się przecisnąć między plotem a samochodem i są zmuszeni do wchodzenia na ulicę. Rodzice z wózkami podwojnymi nigdy nie mogą korzystać z chodników – zawsze muszą wchodzić na ulicę.</p>		<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki - w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, słupki rowerowe, ławki, itp.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzony został ruch jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</p> <p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim uniknięcie 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.</p>

<p>OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE. Na chodnikach wymienionych ulic nie mogą się poruszać osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach. To jest naprawdę skandaliczne. Osoby taki muszą korzystać z jezdni.</p> <p>BRĄK PRZEJAZDU DLA AMBULANSÓW I STRAZY. Wskutek możliwości parkowania po obu stronach jezdni na tych ulicach występują zatory i zwichnięcia które albo utrudniają albo uniemożliwiają przejazd: Ambulansu, Straży Pożarnej.</p> <p>SAMOCHOZY OCZYSZCZANIA MIASTA. Na ulicach tych jest ciągle ograniczenie a często niemożliwość przejazdu dla samochodów Firm Oczyszczania miasta (wywóz śmieci).</p> <p>ZAGROŻENIE WYPADKAMI. Ze względu na zastawienie mieszkańcy nie mają możliwości oczyszczania chodników z liści i śniegu. Powoduje to stałe zagrożenie upadkami i poślizgnięciami.</p> <p>PARKOWANIE PRZEZ MIESZKAŃCÓW NA POSESJACH. Obecny stan zastawienia ulic samochodami osób dojeżdżających powoduje że mieszkańcy nie chcą ale bardzo często nie mogą parkować na posesjach. Zaparkowanie samochodów po obu stronach wąskiej ulicy i często blisko białym wjazdów powoduje że mieszkańcy nie są w stanie wejść lub wyjść z posesji bo jest to technicznie niemożliwe (spory samochód parkujący naprzeciwko bramy na wąskiej ulicy skutkuje to uniemożliwia). Siłą rzeczy mieszkańcy nie parkują na posesjach i w ten sposób zwiększają jeszcze ilość samochodów zaparkowanych na chodnikach.</p> <p>STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA. Samo wprowadzenie strefy płatnego parkowania nie rozwiąże problemy blokowania chodników czy ulic w wymienionym obszarze. Jeśli będzie dopuszczone parkowanie po obu stronach ulicy i na chodnikach powyższe zagrożenia nie zostaną wyeliminowane a jedynie zmniejszy się ilość samochodów blokujących chodniki i ulice.</p> <p>Obszar Żoliborza Dziennikarskiego jako dzielnica historyczna nie jest dostosowany do intensywnego ruchu samochodowego. Jest dzielnicą mieszkaniową o rzadkim jak na Warszawę charakterze. Jest miejscem życia dla społeczności wielopokoleniowej. Obecne zastawienie dzielnicy samochodami ogranicza możliwość rozwoju i dobrego funkcjonowania tej społeczności.</p> <p>Z powyższych powodów wnosimy o zmiany jak na wstępie tego listu.</p>		<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie – w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, stojaki rowerowe, lawki, itp.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzony został ruch jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</p> <p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z infrastrukturą rowerową, przebudowa przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenia będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p>
<p>W załączeniu przesyłam pismo - protest wobec planom płatnego parkowania Żoliborz ul. Jelitka</p>	<p>ZALĄCZENIE</p>	<p>Na ul. Jelitka w projekcie przewidziano znak B-39 "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. 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 SPPN na Ochocie i Żoliborzu wywołuje fundamentalny sprzeciw, nie tylko co do kwestii warunków technicznych, ale co do samej idei.</p> <p>SPPN nie jest opłatą za usługę, a parapatkiem, który stanowi ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych, dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50 zł (ponad 1000 zł miesięcznie).</p> <p>Stratni będą także mieszkańcy samej strefy: za drugi i kolejny samochód będą płacić 1200 zł rocznie, niezależnie od kosztów samej opłaty parkingowej jeśli tylko pojedą samochodem w inny obszar obowiązywania strefy.</p> <p>Stratni będą także mieszkańcy samej strefy: za drugi i kolejny samochód będą płacić 1200 zł rocznie, niezależnie od kosztów samej opłaty parkingowej jeśli tylko pojedą samochodem w inny obszar obowiązywania strefy.</p> <p>SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Władze Warszawy powinny odejść od tej polityki i pozostawić mieszkańcom swobodę wyboru środka transportu.</p> <p>Konsultacje nie powinny więc dotyczyć poszerzenia SPPN - którego mieszkańcy nie chcą - a zamiast tego jej zmniejszenia i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców.</p> <p>W związku z chiałym wnieść stanowczy sprzeciw wobec wprowadzeniu Strefy Płatnego Parkowania</p>		<p>Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefy płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia SPPN zostały poprzedzone badaniami dotyczącymi zajętości i rotacji miejsc postojowych. Badania te były prezentowane podczas konsultacji społecznych i wskazują na spełnienie ww. przesłanek do rozszerzenia SPPN. Nie dysponujemy żadnymi badaniami wskazującymi na zasadność zmniejszenia SPPN i obniżenia opłat – byłoby to działanie znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPPN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.</p> <p>Podstawa prawną dla pobierania opłat w SPPN jest Ustawa o drogach publicznych, która w art. 13 ust. 1 stwierdza że „korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPPN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>Aby przychylić się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnic takich jak Żoliborz, 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 postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Projektując SPPN, przyjęto zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych () i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy był postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „likwidacją znacznej liczby miejsc postojowych” i nie stało się tak ani na Pradze ani na Woli.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM z rekomenduje 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>
<p>Jestem mieszkańcem ul. Świeckiego 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". ŻADNA! Napiszcie 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 wybierania zbiorkomu albo placenia horrendalnych opłat? Czy ja wam każę jeździć na wózkach albo na deskorolce? Nie. To wy nie domagajcie się bym jeździł rowerem czy autobusem skoro chcą jeździć autem! Tak wygodnie. I w czasie pandemii bezpiecznie. Chce natomiast żebyście budowali parkingi (co z parkingiem pod ul. Wilsona) i tworzyli nowe, bezpłatne miejsca parkingowe.</p> <p>Z góry dzięki za odrzucenie tej bezsensownej propozycji rozszerzenia SPPN.</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>Chciałbym zasignalizować pominięcie jednego z bardzo często nadużywanych miejsc przy parkowaniu - rogu Popieluszki z Sarbiewskiego, zaraz za rogiem kamienicy Krasieńskiego 20</p> <p>Ulica Sarbiewskiego jest jednokierunkowa, więc na przeciwnym narożniku można by jakoś chociaż symbolicznie zabezpieczyć to martwe pole, za lukiem skrętu z Popieluszki. Np małą okrągłą wysepką ze słupkiem bez konieczności przebudowy narożnika.</p> <p>Tak, aby ludzie nie wiskali tutaj aut. Kąc od strony Metra Marymont trzeba często mocno uważać, bo samochody są tu stawiane na ukos nawet wystając na pasach.</p> <p>I nawet skracając w prawo z Popieluszki można wtedy zostać zaskoczonym przez pieszego - tutaj na rowerach były nimi dziećmi <10 lat.</p> <p>Na ostatnim zdjęciu (starszym, stąd białe czerwone słupki) widać nawet tutaj samochód, który stał tak długo, że został odholowany jako wrak</p> <p>Zgadza się - straż mijska podejmuje taką czynność, ale nie usuwa.</p> <p>Prosiłbym o wyłączenie parkowania w tym miejscu, aby owanicy nie oszukiwali w łatwy sposób innych omijając tutaj w łatwy sposób system opłat, który ponoć ma obowiązywać na wszystkich</p>	<p>ZALĄCZENIE</p>	<p>Uwaga znajduje się poza zakresem opracowania i leży w kompetencjach służb mundurowych.</p>
<p>Jestem mieszkańcem bloku przy ul. Potockiej 33. Przy okazji konsultacji dotyczących strefy płatnego parkowania przyjrzałem się mapce. Czy rozważa Państwo wprowadzanie miejsc dedykowanych poszczególnym adresom? Niestety, ale w bezpośredniej bliskości nie mamy zbyt wielkiego wyboru jak na 66 mieszkań. Takie rozwiązanie bardzo ułatwiłoby nam poszukiwanie miejsca.</p>		<p>Miejsca postojowe na drogach publicznych są ogólnodostępne i nie mogą być przypisane do konkretnych posesji. ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p>
<p>W nawiązaniu do konsultacji społecznych w sprawie wprowadzenia SPPN na Żoliborzu stanowczo sprzeciwiamy się obecnie proponowanym rozwiązaniom.</p> <p>Zalącam pismo ze szczegółami.</p>	<p>ZALĄCZENIE</p>	<p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.</p> <p>Nie przewiduje się likwidacji miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych () i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy był 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>

251	<p>Chciałbym się dowiedzieć w jaki sposób w badaniu średniego dobowego wykorzystanie miejsc postojowych określali państwo ile miejsc zajmowanych jest przez mieszkańców, a ile przez przyjezdnych. Wiele osób wynajmuje mieszkania, a ma samochody zarejestrowane np. w innym województwie/powiecie. Czy wzięli Państwo poprawkę na taką sytuację?</p> <p>Dodałoby czy jezeli np. ktoś na zmianę zamieszkuje w Warszawie na Żoliborzu i w innym mieście, to czy nadal będzie mógł wykupić abonament dla mieszkańca? Zameldowanie tymczasowe obowiązuje dopiero powyżej 3 miesięcy zamieszkania i nie można być zameldowanym w 2 miejscach na raz.</p>	<p>Rozróżnienie na mieszkańców i przyjezdnych było wykonywane poprzez wykrywanie tablic powtarzających się odpowiednio często. Nie miało znaczenie miejsce zarejestrowania pojazdu.</p> <p>Zgodnie z ustawą z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności każdy obywatel ma obowiązek zameldować się na stałe lub czasowo w miejscu zamieszkania. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postępu w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.</p>
252	<p>W załączniku.</p>	<p>Załącznik K</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 (1) i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legatny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieurtrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzony zostanie ruch jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</p> <p>Wskazany obszar jest już obecnie objęty ograniczeniem prędkości do 30 km/h.</p>
253	<p>Wprowadzenie SPPN na Ochocie i Żoliborzu wywołuje fundamentalny sprzeciw, nie tylko co do kwestii warunków technicznych, ale co do samej idei.</p> <p>SPPN nie jest opłatą za usługę, a paropodatkami, który stanowi ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych, dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50 zł (ponad 1000 zł miesięcznie).</p> <p>Straci będą także mieszkańcy samej strefy: za drugi i kolejny samochód będą płacić 1200 zł rocznie, niezależnie od kosztów samej opłaty parkingowej jeśli tylko pojedą samochodem w inny obszar obowiązywania strefy. Na dodatek, wprowadzenie strefy płatnego parkowania wiąże się z likwidacją znacznej liczby miejsc parkingowych, czego dowodzi doświadczenie z wprowadzaniem jej w poprzednich dzielnicach (Praga, Wola). Szacuje się, że na samej Ochocie zlikwidowanych będzie co najmniej 530 miejsc parkingowych, a nie zmniejsza ich liczba zniknie na Żoliborzu. Tymczasem od władz Warszawy należy wymagać zwiększenia, a nie zmniejszenia liczby dostępnych miejsc parkingowych.</p> <p>SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Władze Warszawy powinny odejść od tej polityki i pozostawić mieszkańcom swobodę wyboru środka transportu.</p> <p>Konsultacje nie powinny więc dotyczyć poszerzenia SPPN - którego mieszkańcy nie chcą - a zamiast tego jej zmniejszenia i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców</p>	<p>Zgodnie z ustawą o drogach publicznych „strefy płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia SPPN zostały poprzedzone badaniami dotyczącymi zajętości i rotacji miejsc postojowych. Badania te były prezentowane podczas konsultacji społecznych i wskazują na spełnienie ww. przesłanek do rozszerzenia SPPN. Nie dysponujemy żadnymi badaniami wskazującymi na zasadność zmniejszenia SPPN i obniżenia opłat – byłoby to działanie znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPPN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.</p> <p>Podstawą prawną dla pobierania opłat w SPPN jest Ustawa o drogach publicznych, która w art. 13 ust. 1 stwierdza że „korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPPN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>Abi przychylić się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnic takich jak Żoliborz, ZDM przedstawia Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkowań i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postępu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Projektując SPPN, przyjęto zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (1) i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legatny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieurtrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „likwidacją znacznej liczby miejsc postojowych” i nie stało się tak ani na Pradze ani na Woli.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalecałoby wprowadzić 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>
254	<p>Dolęczy: Konsultacje organizacji ruchu na terenie Żoliborza Dzielnickarski – obszar 1 - w tym ulice Koźmińska, Tucholska, Sulikowskiego, Dygańskiego, Dziennickarska, Rybińskiego, Bytomska, Mściławska, Wolica parku AK Zwińziar.</p> <p>Po zapoznaniu się z planami reorganizacji ruchu w dzielnicy Żoliborz dzielnickarski jako mieszkańcy kwartalu ulic Koźmińska, Tucholska, Sulikowskiego, Dygańskiego, Dziennickarska, Rybińskiego, Bytomska, okolice parku AK Zwińziar wnosimy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie skutecznego i egzekwowalnego zakazu parkowania samochodów na chodnikach. 2. Wprowadzenie możliwości parkowania samochodów tylko po jednej stronie ulicy i nie na chodniku. 3. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. 4. Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20-30 km na godzinę. <p>Poniżej uzasadnienie powyższych wniosków i wyjaśnienie zagrożeń wynikających z obecnego stanu.</p> <p>O kilku lat wszyscy mieszkańcy wymienionych ulic są pozbawieni możliwości normalnego korzystania z chodników ze względu na parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami. Są to w większości samochody przyjeżdżających w ciągu dnia a nie stałych mieszkańców (jest przeprowadzona dokumentacja fotograficzna dokumentująca naruszenie parkowania w ciągu dnia i wieczorem po zakończeniu godzin pracy która wskazuje wyraźnie iż ponad 50% samochodów nie należy do stałych mieszkańców tych ulic ale do osób dojeżdżających do metra i do pracy w biurach na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Bohemolca).</p> <p>BRAK PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH. Codziennie część chodników jest poblokowana tak iż prześwilił pomiędzy plotem a samochodem wynosi poniżej 50 cm. To powoduje iż piesi są zmuszeni wchodzić na ulicę.</p> <p>PARKOWANIE NIEZGODNE Z PRZEPISAMI. Samochody parkujące na chodnikach powyższych ulic parkują zawsze, bez wyjątku niezgodnie z przepisami nie zachowując wymaganego odstępu 1,5 metra. Taką sytuacją występuje w przypadku każdorazowego parkowania gdyż chodniki na tych ulicach są zazwyczaj węższe niż wymagana odległość 1,5 m. Tak więc aby dopuścić możliwość parkowania zgodnie z przepisami konieczne byłoby wyznaczenie parkowania bezpośrednio na ulicy. W takim wypadku światło ulicy pozwala na parkowanie tylko po jednej stronie drogi. Straż miejska i policja akceptuje taki stan rzeczy w sposób trwały i nie podejmują interwencji.</p> <p>DROGI DOUSCIA DO SZKÓŁ I PRZEDSZKÓŁ. Wymienione ulice stanowią ulice dojścia dzieci i rodziców do Przedszkola Publicznego na ulicy Rybińskiego, Szkoły Podstawowej nr 65 (rejon), 3 przedszkoli niepublicznych. Wskutek blokowania chodników przez samochody dzieci i rodzice są często zmuszani do wchodzenia na ulicę. Jest to jawny codziennie.</p> <p>OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE. Na chodnikach wymienionych ulic nie mogą się poruszać osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach. To jest naprawdę skandaliczne. Osoby takie muszą korzystać z jezdni.</p> <p>BRAK PRZEJAZDU DLA AMBULANSÓW I STRAŻY. Wskutek możliwości parkowania po obu stronach jezdni na tych ulicach występują zatory i zwichnięcia które albo utrudniają albo uniemożliwiają przejazd: Ambulansu, Straży Pożarnej.</p> <p>SAMOOCHODY OCZYSZCZANIA MIASTA. Na ulicach tych jest ciagle ograniczenie a często niemożliwość przejazdu dla samochodów Firm Oczyszczania miasta (wywóz śmieci).</p> <p>ZAGROŻENIE WYPADKAMI. Ze względu na zastawianie miejsc parkingowych nie mają możliwości oczyszczenia chodników z liści i śniegu. Powoduje to stale zagrożenie upadkami i poślizgnięciami.</p> <p>PARKOWANIE PRZEZ MIESZKAŃCÓW NA POSESJACH. Obecny stan zastawiania ulic samochodami osób dojeżdżających powoduje że mieszkańcy nie chcą ale bardzo często nie mogą parkować na posesjach. Zaparkowanie samochodów po obu stronach wąskich ulic i często blisko bram wjazdowych powoduje że mieszkańcy nie chcą wstąpić wjeżdżać z posesji bo jest to technicznie niemożliwe (spory samochod parkujący naprzeciwko bramy na wąskiej ulicy skutecznie to uniemożliwia). Śląg rzeczy mieszkańcy nie parkują na posesjach i w ten sposób zwiększają jeszcze ilość samochodów zaparkowanych na chodnikach.</p> <p>Z powyższych powodów wnosimy o zmiany jak na wstępie tego listu.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie – w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki, a w zależności od lokalnych i indywidualnych zagrożeń będą to lawniki, żyłotyły, słupki szerokości ławki.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzony został ruch jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</p> <p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z infrastrukturą rowerową, przebudowa przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p>
255	<p>Wprowadzenie SPPN na Ochocie i Żoliborzu wywołuje fundamentalny sprzeciw, nie tylko co do kwestii warunków technicznych, ale co do samej idei.</p> <p>SPPN nie jest opłatą za usługę, a paropodatkami, który stanowi ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych, dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50 zł (ponad 1000 zł miesięcznie).</p> <p>Straci będą także mieszkańcy samej strefy: za drugi i kolejny samochód będą płacić 1200 zł rocznie, niezależnie od kosztów samej opłaty parkingowej jeśli tylko pojedą samochodem w inny obszar obowiązywania strefy. Na dodatek, wprowadzenie strefy płatnego parkowania wiąże się z likwidacją znacznej liczby miejsc parkingowych, czego dowodzi doświadczenie z wprowadzaniem jej w poprzednich dzielnicach (Praga, Wola). Tymczasem od władz Warszawy należy oczekiwać zwiększenia, a nie zmniejszenia liczby dostępnych miejsc parkingowych.</p> <p>SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Władze Warszawy powinny odejść od tej polityki i pozostawić mieszkańcom swobodę wyboru środka transportu.</p> <p>Konsultacje nie powinny więc dotyczyć poszerzenia SPPN - którego mieszkańcy nie chcą - a zamiast tego jej zmniejszenia i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców</p>	<p>Zgodnie z ustawą o drogach publicznych „strefy płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia SPPN zostały poprzedzone badaniami dotyczącymi zajętości i rotacji miejsc postojowych. Badania te były prezentowane podczas konsultacji społecznych i wskazują na spełnienie ww. przesłanek do rozszerzenia SPPN. Nie dysponujemy żadnymi badaniami wskazującymi na zasadność zmniejszenia SPPN i obniżenia opłat – byłoby to działanie znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPPN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.</p> <p>Podstawą prawną dla pobierania opłat w SPPN jest Ustawa o drogach publicznych, która w art. 13 ust. 1 stwierdza że „korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPPN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>Abi przychylić się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnic takich jak Żoliborz, ZDM przedstawia Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkowań i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postępu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Projektując SPPN, przyjęto zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (1) i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legatny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieurtrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „likwidacją znacznej liczby miejsc postojowych” i nie stało się tak ani na Pradze ani na Woli.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalecałoby wprowadzić 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>

<p>Dotyczy: Konsultacje organizacji ruchu na terenie Żoliborz Dziennikarski – obszar 1 - ulice Koźmiana, Tucholska, Sułkowskiego, Dygasińskiego, Dziennikarska, Rybińskiego, Bytomska, Mściławska, okolice parku AK Żniwiarz.</p> <p>Po zapoznaniu się z planami reorganizacji ruchu w dzielnicy Żoliborz dziennikarski jako mieszkańcy kwartału ulic Koźmiana, Tucholska, Sułkowskiego, Dygasińskiego, Dziennikarska, Rybińskiego, Bytomska, okolice parku AK Żniwiarz wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie skutecznego i egzekwowalnego zakazu parkowania samochodów na chodnikach. 2. Wprowadzenie możliwości parkowania samochodów tylko po jednej stronie ulicy i nie na chodniku. 3. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. 4. Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20-30 km na godzinę. <p>Poniżej uzasadnienie powyższych wniosków i wyjaśnienie zagrożeń wynikających z obecnego stanu. O kilku lat wszyscy mieszkańcy wymienionych ulic są pozbawieni możliwości normalnego korzystania z chodników ze względu na parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami. Są to w większości samochody osób przyjeżdżających w ciągu dnia a nie stałych mieszkańców (jest przeprowadzona dokumentacja fotograficzna dokumentująca natężenie parkowania w ciągu dnia i wieczorem po zakończeniu godzin pracy która wskazuje wyraźnie iż ponad 50% samochodów nie należy do stałych mieszkańców tych ulic ale do osób dojeżdżających do metra i do pracy w biurcu na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Bohomolca).</p> <p>BRAK PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH. Codziennie część chodników jest poblakowana tak iż prześwit pomiędzy plotem a samochodem wynosi poniżej 50 cm. To powoduje iż piesi są zmuszeni wchodzić na ulicę. PARKOWANIE NIEZGODNE Z PRZEPISAMI. Samochody parkujące na chodnikach powyższych ulic parkują zawsze, bez wyjątku niezgodnie z przepisami nie zachowując wymaganego odstępu 1,5 metra. Taka sytuacja występuje w przypadku każdorazowego parkowania gdyż chodniki na tych ulicach są zazwyczaj węższe niż wymagana odległość 1,5 m. Tak więc aby dopuścić możliwość parkowania zgodnie z przepisami konieczne byłoby wyznaczenie parkowania bezpośrednio na ulicy. W takim wypadku światło ulicy pozwala na parkowanie tylko po jednej stronie drogi. Straż miejska i policja akceptują taki stan rzeczy w sposób trwały i nie podejmują interwencji mimo wielokrotnych zgłoszeń.</p> <p>DROGI DOJŚCIA DO SZKÓŁ I PRZEDSZKÓŁ. Wymienione ulice stanowią ulice dojścia dzieci i rodziców do: Przedszkola Publicznego na ulicy Rybińskiego, Szkoły Podstawowej nr 65 (rejon), 3 przedszkoli niepublicznych. Wskutek blokowania chodników przez samochody dzieci i rodzice są często zmuszani do wchodzenia na ulicę. Jest to jawisko odcznie.</p> <p>OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE. Na chodnikach wymienionych ulic nie mogą się poruszać osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach. To jest naprawdę skandaliczne. Osoby takie muszą korzystać z jezdni.</p> <p>BRAK PRZEJAZDU DLA AMBULANSÓW I STRAŻY. Wskutek możliwości parkowania po obu stronach jezdni na tych ulicach występują zatory i zwichnięcia które albo utrudniają albo uniemożliwiają przejazd: Ambulansu, Straży Pożarnej.</p> <p>SAMOOCHODY OCZYSZCZANIA MIASTA. Na ulicach tych jest ciagle ograniczenie a często niemożliwość przejazdu dla samochodów Firm Oczyszczania miasta (wywóz śmieci).</p> <p>ZAGROŻENIE WYPADKAMI. Ze względu na zastawienie mieszkańcy nie mają możliwości oczyszczenia chodników z liści i śniegu. Powoduje to stałe zagrożenie upadkami i posłizgnięciami.</p> <p>PARKOWANIE PRZEZ MIESZKAŃCÓW NA POSESJACH. Obecny stan zastawienia ulic samochodami osób dojeżdżających powoduje że mieszkańcy nie chcą ale bardzo często nie mogą parkować na posesjach. Zaparkowanie samochodów po obu stronach wąskich ulic i często blisko bram wjazdowych powoduje że mieszkańcy nie są w stanie wjechać lub wyjechać z posesji, bo jest to technicznie niemożliwe (spory samochód parkujący naprzeciwko bramy na wąskiej ulicy skutecznie to uniemożliwia). Siłą rzeczy mieszkańcy nie parkują na posesjach i w ten sposób zwiększają jeszcze ilość samochodów zaparkowanych na chodnikach.</p> <p>Z powyższych powodów wnosimy o zmiany jak na wstępie tego listu.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywyploty, stojaki rowerowe, lawki, itp.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzony został ruch jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</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 SFPN.</p>
<p>Po zapoznaniu się z planami reorganizacji ruchu w dzielnicy Żoliborz dziennikarski jako mieszkańcy i korzystający z kwartału ulic Mściławska, Drohicka, Malogoska, Bytomska Koźmiana, Tucholska, Sułkowskiego, Dygasińskiego, Dziennikarska, Rybińskiego, Bytomska, okolice parku AK Żniwiarz wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie skutecznego i egzekwowalnego zakazu parkowania samochodów na chodnikach. 2. Wprowadzenie możliwości parkowania samochodów tylko po jednej stronie ulicy i nie na chodniku. 3. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. 4. Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20-30 km na godzinę. <p>Poniżej uzasadnienie powyższych wniosków i wyjaśnienie zagrożeń wynikających z obecnego stanu. O kilku lat wszyscy mieszkańcy wymienionych ulic są pozbawieni możliwości normalnego korzystania z chodników ze względu na parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami. Są to w większości samochody osób przyjeżdżających w ciągu dnia a nie stałych mieszkańców (jest przeprowadzona dokumentacja fotograficzna dokumentująca natężenie parkowania w ciągu dnia i wieczorem po zakończeniu godzin pracy która wskazuje wyraźnie iż ponad 50% samochodów nie należy do stałych mieszkańców tych ulic ale do osób dojeżdżających do metra i do pracy w biurcu na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Bohomolca).</p> <p>BRAK PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH. Codziennie część chodników jest poblakowana tak iż prześwit pomiędzy plotem a samochodem wynosi poniżej 50 cm. To powoduje iż piesi są zmuszeni wchodzić na ulicę. PARKOWANIE NIEZGODNE Z PRZEPISAMI. Samochody parkujące na chodnikach powyższych ulic parkują zawsze, bez wyjątku niezgodnie z przepisami nie zachowując wymaganego odstępu 1,5 metra. Taka sytuacja występuje w przypadku każdorazowego parkowania gdyż chodniki na tych ulicach są zazwyczaj węższe niż wymagana odległość 1,5 m. Tak więc aby dopuścić możliwość parkowania zgodnie z przepisami konieczne byłoby wyznaczenie parkowania bezpośrednio na ulicy. W takim wypadku światło ulicy pozwala na parkowanie tylko po jednej stronie drogi. Straż miejska i policja akceptują taki stan rzeczy w sposób trwały i nie podejmują interwencji.</p> <p>DROGI DOJŚCIA DO SZKÓŁ I PRZEDSZKÓŁ. Wymienione ulice stanowią ulice dojścia dzieci i rodziców do: Przedszkola Publicznego na ulicy Rybińskiego, Szkoły Podstawowej nr 65 (rejon), 3 przedszkoli niepublicznych. Wskutek blokowania chodników przez samochody dzieci i rodzice są często zmuszani do wchodzenia na ulicę. Jest to jawisko odcznie.</p> <p>OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE. Na chodnikach wymienionych ulic nie mogą się poruszać osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach. To jest naprawdę skandaliczne. Osoby takie muszą korzystać z jezdni.</p> <p>BRAK PRZEJAZDU DLA AMBULANSÓW I STRAŻY. Wskutek możliwości parkowania po obu stronach jezdni na tych ulicach występują zatory i zwichnięcia które albo utrudniają albo uniemożliwiają przejazd: Ambulansu, Straży Pożarnej.</p> <p>SAMOOCHODY OCZYSZCZANIA MIASTA. Na ulicach tych jest ciagle ograniczenie a często niemożliwość przejazdu dla samochodów Firm Oczyszczania miasta (wywóz śmieci).</p> <p>ZAGROŻENIE WYPADKAMI. Ze względu na zastawienie mieszkańcy nie mają możliwości oczyszczenia chodników z liści i śniegu. Powoduje to stałe zagrożenie upadkami i posłizgnięciami.</p> <p>PARKOWANIE PRZEZ MIESZKAŃCÓW NA POSESJACH. Obecny stan zastawienia ulic samochodami osób dojeżdżających powoduje że mieszkańcy nie chcą ale bardzo często nie mogą parkować na posesjach. Zaparkowanie samochodów po obu stronach wąskich ulic i często blisko bram wjazdowych powoduje że mieszkańcy nie są w stanie wjechać lub wyjechać z posesji, bo jest to technicznie niemożliwe (spory samochód parkujący naprzeciwko bramy na wąskiej ulicy skutecznie to uniemożliwia). Siłą rzeczy mieszkańcy nie parkują na posesjach i w ten sposób zwiększają jeszcze ilość samochodów zaparkowanych na chodnikach.</p> <p>Z powyższych powodów wnosimy o zmiany jak na wstępie tego listu.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywyploty, stojaki rowerowe, lawki, itp.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzony został ruch jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</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 SFPN.</p>
<p>Dotyczy: Mierosławskiego 31 Miejsce postojowe dla niepełnosprawnych. Szanowni Państwo,</p> <p>W sprawie powyższego miejsca postojowego udało mi się Państwu porozmawiać w czasie konsultacji jak również wypełniałem też formularz on-line, gdzie zgłosiłem swoje uwagi. Przyznam, że zarówno telefonicznie jak i w formularzu w mojej opinii nie uargumentowałem swojego stanowiska wystarczająco i stąd też kolejna korespondencja.</p> <p>Z uwagi, że pod moją i męża pieczę pozostają oba lokale usługowe (własność i najem) mamy wobec przestrzeni okalającej wilyny plany i w tym kierunku podjęliśmy już kroki formalne.</p> <p>Plan dotyczy odroczenia fragmentu pasa zieleni, a którą chcemy też wykorzystać w przyszłości na część wylotowy do 1m co umożliwia nam zapisie MPZPZ. Dla odroczenia pasa zieleni przed naszym lokalem do tej pory otrzymaliśmy zgodę Wojewódzkiego Konservatora Zabytków jak i pozytywną opinię Biura Polityki Mobilności i Transportu (w załączeniu). Niestety gdyby w założonym miejscu pojawiło się miejsce postojowe dla niepełnosprawnych nasze plany będą niemożliwe do zrealizowania.</p>	<p>ZALĄCZENIE K</p> <p>Koperta postojowa dla osób niepełnosprawnych została przeniesiona na drugą stronę ul. Mierosławskiego, zaś w jej miejsce zaprojektowano ogólnodostępny postój na jezdni.</p>
<p>Mieszkam na Żoliborzu przy ul. Słowackiego 25, ale w skrzydle od ul. Sierpeckiej.</p> <p>Przed wszystkim chciałbym się odnieść do Państwa badań. Prowadzili je Państwo głównie w Sierpniu, gdy okolice mieszkańcy, ale też osoby zostawiających tu samochody w drodze do pracy są na wakacjach. Lipiec i sierpień to jedyny miesiąc w roku kiedy procent zająć miejsc zbliża się do tego, który Państwo podają. Na co dzień jest dużo gorzej. Tak na załączonych zdjęciach z mojego balkonu.</p> <p>To jest ulica Sierpecka, w godzinach nocnych i samochody samych mieszkańców. Na samym odcinku od Krechowickiej do przedszkola, gdzie w planie nie ma przewidzianego ani jednego miejsca parkingowego stoi 29 aut. W bramach, na chodniku, przy płocie przedszkola, gdzie są ogromne dziury, tuż przy przejściach dla pieszych. Po wprowadzeniu SPP według Państwa projektu 90% 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 znajdują się osoby, które będą zgłaszały to autu straż miejskiej i będzie się to kończyło mandatami, lub odholowaniem samochodów. Sytuacja wygląda jeszcze gorzej (choć trudno sobie to wyobrazić) gdy działa Teatr Komedia i pojawia się dodatkowych kilkadziesiąt aut szukających miejsce do zaparkowania.</p> <p>W tej sytuacji konieczne jest wyznaczenie i przygotowanie wszelkich możliwych miejsc parkingowych przeznaczonych jedynie dla mieszkańców. Można by było wyznaczyć na chodniku, wzdłuż kamienic, minimalnie go zajmując (większość mieszkańców stawia 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 mieszkańcom i poprawić sytuację z parkowaniem, tylko wszystko dodatkowo pogorszy.</p>	<p>ZALĄCZENIE K</p> <p>Ad 1. Uwaga została uwzględniona - w projekcie zostanie poszerzony chodnik, tak by możliwe było zatrzymanie pojazdów wzdłuż drogi, częściowo na jezdni, częściowo na chodniku.</p> <p>Ad 2. Pomiarzy zostały wykonane w jednym możliwym terminie. Ze względu na pandemię wirusa SARS-CoV-2, wdrożone obostrzenia nie pozwalały na wykonanie badań w okresie październik-listopad. Ponadto, pomiary były prowadzone również we wrześniu – to jest po zakończeniu wakacji. Pomiary były prowadzone przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni, czyli zarówno w ciągu dnia, wieczorem jak i w nocy.</p> <p>Mamy świadomość, że w trakcie wakacji i w dobie pandemii na ulicach pojawią 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>Dotyczy: Konsultacje organizacji ruchu na terenie Żoliborz Dziennikarski – obszar 1.</p> <p>Po zapoznaniu się z planami reorganizacji ruchu w dzielnicy Żoliborz dziennikarski jako mieszkańcy i korzystający z kwartału ulic Mściławska, Drohicka, Malogoska, Bytomska Koźmińska, Tuchołska, Sułkowskiego, Dugańskiego, Dziennikarska, Rybińskiego, Bytomska, okolice parku AK Złiniarz wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie skutecznego i bezpiecznego zakazu parkowania samochodów na chodnikach. 2. Wprowadzenie możliwości parkowania samochodów tylko po jednej stronie ulicy i nie na chodniku. 3. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. 4. Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20-30 km na godzinę. <p>Poniżej uzasadnienie powyższych wniosków i wyjaśnienie zagrożeń wynikających z obecnego stanu.</p> <p>O kilku ta wszyscy mieszkańcy wymienionych ulic są pozbawieni możliwości normalnego korzystania z chodników ze względu na parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami. Są to w większości samochody osób przyjeżdżających w ciągu dnia a nie stałych mieszkańców (jest przeprowadzona dokumentacja fotograficzna dokumentująca natężenie parkowania w ciągu dnia i wieczorem po zakończeniu godzin pracy która wskazuje wyraźnie iż ponad 50% samochodów nie należy do stałych mieszkańców tych ulic ale do osób dojeżdżających do metra i do pracy w biurze na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Bohemstwa).</p> <p>BRAK PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH. Codziennie część chodników jest poblakowana tak iż prześwit pomiędzy plotem a samochodem wynosi poniżej 50 cm. To powoduje iż piesi są zmuszeni wchodzić na ulicę.</p> <p>PARKOWANIE NIEZGODNE Z PRZEPISAMI. Samochody parkujące na chodnikach powyższych ulic parkują zawsze, bez wyjątku niezgodnie z przepisami nie zachowując wymaganego odstępu 1,5 metra. Taka sytuacja występuje w przypadku każdorazowego parkowania gdyż chodniki na tych ulicach są zazwyczaj węższe niż wymagana odległość 1,5 m. Tak więc aby dopuścić możliwość parkowania zgodnie z przepisami konieczne byłoby wyznaczenie parkowania bezpośrednio na ulicy. W takim wypadku światło ulicy pozwala na parkowanie tylko po jednej stronie drogi. Straż Miejsca i policja akceptują taki stan rzeczy w sposób trwały i nie podejmują interwencji.</p> <p>DROGI DOJŚCIA DO SZKÓŁ I PRZEDSZKOLI. Wymienione ulice stanowią ulice dojścia dzieci i rodziców do: Przedszkola Publicznego na ulicy Rybińskiego, Szkoły Podstawowej nr 65 (rejon), 3 przedszkoli niepublicznych. Wskutek blokowania chodników przez samochody dzieci i rodzice są zmuszani do wchodzenia na ulicę. Jest to zjawisko codzienne.</p> <p>OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE. Na chodnikach wymienionych ulic nie mogą się poruszać osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach. To jest naprawdę skandaliczne. Osoby takie muszą korzystać z jezdni.</p> <p>BRAK PRZEJAZDU DLA AMBULANSÓW I STRAŻY. Wskutek możliwości parkowania po obu stronach jezdni na tych ulicach występują zatoki i zwichnięcia które albo utrudniają albo uniemożliwiają przejazd: Ambulansu, Straży Pożarnej.</p> <p>SAMOOCHODY OCZYSZCZANIA MIASTA. Na ulicach tych jest ciagle ograniczenie a często niemożliwość przejazdu dla samochodów Firm Oczyszczania miasta (wywóz śmieci).</p> <p>ZAGROŻENIE WYPADKAMI. Ze względu na zastawienie mieszkańcy nie mają możliwości oczyszczenia chodników z liści i śniegu. Powoduje to stale zagrożenie upadkami i poslizgnięciami.</p> <p>PARKOWANIE PRZEZ MIESZKAŃCÓW NA POSESJACH. Obecny stan zastawienia ulic samochodami osób dojeżdżających powoduje że mieszkańcy nie chcą ale bardzo często nie mogą parkować na posesjach. Zaparkowanie samochodów po obu stronach wąskich ulic i często blisko bram wjazdowych powoduje że mieszkańcy nie są w stanie wjechać lub wyjechać z posesji bo jest to technicznie niemożliwe (spory samochód parkujący naprzeciwko bramy na wąskiej ulicy skutecznie to uniemożliwia). Siłą rzeczy mieszkańcy nie parkują na posesjach i w ten sposób zwiększają jeszcze ilość samochodów zaparkowanych na chodnikach.</p> <p>Z powyższych powodów wnosimy o zmiany jak na wstępie tego listu.</p>		<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie – w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, słupki rowerowe, lawki, itp.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzono zakaz ruchu jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</p> <p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające z projektu organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z infrastrukturą rowerową, przebudowa przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPNN.</p>
<p>260</p> <p>Nawiązując do opublikowanego projektu strefy płatnego parkowania na Żoliborzu proszę o ponowne przeanalizowanie uzasadnienia proponowanego rozwiązania oraz ponowne przeprowadzenie badania zapotrzebowania i wykorzystania miejsc parkingowych, gdyż zaprezentowane w trakcie konsultacji założenia są błędne.</p> <p>Od 34 lat jestem mieszkanką ulicy Sady Żoliborskie (projektowany obszar SPNN nr 4) i pragnę zwrócić Państwu uwagę, że ulice, osiedla oraz parkingi były w tym rejonie projektowane i budowane w czasach gdy liczba prywatnych samochodów osobowych była znacznie mniejsza niż obecnie. Liczba miejsc postojowych na ulicy Sady Żoliborskie (ale również na ul. Braci Żaluskich, Poli Gójarczyńskiej czy Włodziańskiej) nie uległa zwiększeniu w ciągu tych ponad 30 lat. Wreć przeciwnie – tereny ulic i parkingów doprowadziły do zmniejszenia ilości miejsc parkingowych m.in. na ulicach Sady Żoliborskie, Poli Gójarczyńskiej i Braci Żaluskich. Kilka lat temu przeprowadzono remont zatok parkingowych na ulicy Sady Żoliborskiej i ulicy Braci Żaluskich (w części ulic przylegających do osiedla Sady Żoliborskiej) w czasie którego zamiast wykonania dodatkowych miejsc parkingowych – zaprojektowano bardzo duże wysepki, na których zlokalizowano latarnie, co spowodowało zmniejszenie dostępnych miejsc parkingowych. Z tego powodu mieszkańcy sprzeciwili się „modernizacji” zatok parkingowych wzdłuż parku „Sady Żoliborskiej” - aktualnie nie są w nich wyznaczone miejsca parkingowe, ale zgodnie z przedstawionym projektem SPNN liczba wyznaczonych miejsc postojowych ma być mniejsza niż liczba parkujących tam pojazdów.</p> <p>Pragnę zgłosić następujące uwagi do przedstawionego projektu strefy płatnego parkowania oraz dokonanych analiz i założeń przede wszystkim w zakresie ulic Sady Żoliborskie, ale również ulic przyległych: Braci Żaluskich, Poli Gójarczyńskiej, Broniewskiego.</p> <p>261</p> <p>1. Pomiar wykorzystania miejsc postojowych zostały przeprowadzone (zgodnie z udostępnioną prezentacją) w terminie 08.08 – 11.09.2020 r. Większość pomiarów została przeprowadzona w okresie wakacyjnym, w którym co do zasady wykorzystanie miejsc parkingowych jest mniejsze, co powoduje, że pomiary są niewiarygodne. Celem przeprowadzenia rzetelnej analizy zapotrzebowania na miejsca parkingowe należy ją przeprowadzić w dłuższym okresie czasu obejmującym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - normalne dni pracujące (nieprzerwanie okres min. 1 miesiąca, zarówno w okresie letnim jak i zimowym), - okres ferii i wakacji szkolnych (zwracam uwagę, że przy ul. Braci Żaluskich 1 jest zlokalizowana szkoła podstawowa wraz z halą sportową w której odbywają się duże imprezy), - święta kościelne (Wielkanoc Boże Narodzenie Wszystkich Świętych), - odbywanie się imprez sportowych w szkole i hali sportowej. <p>Pomiary powinny odbywać się o stałych godzinach aby wynik mógł zostać uznany za miarodajny. W przedstawionych wynikach analizy nie podano o jakich godzinach i w jakich dniach były wykonywane pomiary na konkretnych ulicach, co powoduje, że wyniki mogą być obciążone bardzo dużym błędem metodycznym.</p>	<p>ZALĄCZENIE</p>	<p>Ad 112 Pomiary zostały wykonane w jednym możliwym terminie. Ze względu na pandemię wirusa SARS-CoV-2, wdrożone obostrzenia nie pozwalały na wykonanie badań w okresie październik-listopad. Ponadto, pomiary były prowadzone również we wrześniu - to jest po zakończeniu wakacji. Pomiary były prowadzone przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni, czyli zarówno w ciągu dnia, wieczorem jak i w nocy. Mamy świadomość, że w trakcie wakacji i w dobie pandemii na ulicach pojawia się mniej samochodów przyjezdnych. Oznacza to, że w innym czasie wyniki pomiarów, które już teraz wykazały znaczny deficyt miejsc postojowych, byłyby jeszcze bardziej niekorzystne.</p>
<p>2. W załączeniu prezentuję wyniki obserwacji wykorzystania miejsc parkingowych na ulicy Sady Żoliborskie przeprowadzone w terminie 13-18.11.2020 r. w godz. 8.30, 12.30, 16.30, 19.30. Obserwacje prowadzone były na całej długości ulicy Sady Żoliborskie. Jako punkt odniesienia wzięto projektowaną liczbę miejsc parkingowych w poszczególnych zatokach wskazanych na projekcie organizacji ruchu. Zgodnie z przedstawionym projektem planowana liczba miejsc postojowych ma wynieść 130 (oraz 3 miejsca postojowe dla taksówek). Aktualnie w zatokach mogą zaparkować max 134 pojazdy (co nie będzie możliwe po wyznaczeniu miejsc postojowych w zatocie przylegającej do parku Sady Żoliborskiej – zaparkuje tylko tyle pojazdów ile będzie miejsc). Pragnę zwrócić Państwu uwagę na następujące aspekty:</p> <ul style="list-style-type: none"> - O każdej porze dnia obserwuje się brak miejsc do parkowania. Nawet jeśli są wolne miejsca w zatokach to są to przeważnie koperty dla niepełnosprawnych, a poza zatokami parkuje od 25 do 44 samochodów. - Pościłe lasy posiadają praktycznie niekorzystane. - Najwięcej wolnych miejsc jest w plątek przed południem (zajętość 94-96 %). Po godzinie 16 wykorzystanie miejsc wynosi 100% (z wyjątkiem soboty 97-98 %, wtedy też najmniej samochodów stoi poza wyznaczonymi miejscami w zatokach). - Wykorzystanie wyznaczonych miejsc parkingowych zarówno w planowanych godzinach obowiązywania SPNN jak i poza nimi waży się od 93% do 100%, co znacznie odbiega od wartości wskazanej w prezentacji – 77%, co jednoznacznie wskazuje na niewłaściwe przeprowadzone pomiary. Dodatkowo poza wyznaczonymi miejscami parkuje od 25 do 40 samochodów, co oznacza, że potrzeby parkingowe mieszkańców są zaspokojone w ok. 76%. Na ulicy Sady Żoliborskiej BRAKUJE co najmniej 40 miejsc parkingowych do wykorzystania dla mieszkańców okolicznych bloków. Zamiast ograniczać dostęp do miejsc parkingowych należy zdecydowanie zwiększyć ich ilość. - Obserwacje zostały przeprowadzone w czasie zamknięcia szkoły i w okresie w którym nie odbywały się imprezy w hali sportowej. Na ulicy Sady Żoliborskie, ani w jej bliskim sąsiedztwie nie ma sklepów, lokali usługowych, restauracji ani innych obiektów o znaczeniu innym niż lokalne, co powoduje, że z miejsc parkingowych korzystają wyłącznie mieszkańcy (dodatkowo świadczy o tym brak wolnych miejsc parkingowych w godzinach wieczornych). Co potwierdzają wyniki analizy przedstawione w prezentacji. -1,56% z zadobieranych pojazdów przebywało w podobszarze tylko jeden raz” (88,44% pojazdów parkuje w strefie wielokrotnie) <p>3. W prezentacji wskazano, że „największa zajętość miejsc postojowych występuje w „godzinach pracy”, co może wskazywać, że mieszkańcy wybierają komunikację miejską a nie samochody prywatne poruszając się po Warszawie. Nie widzę uzasadnienia, dla nakładania opłat za parkowanie przez mieszkańców, którzy dojeżdżają do pracy komunikacją miejską. W prezentacji jednocześnie wskazano, że „w dni robocze dominują pojazdy osób przyjezdnych” – proszę o przedstawienie analizy w odniesieniu do konkretnych ulic, gdyż niewłaściwe jest dokonanie uogólnienia w momencie gdy w obszarze nr 4 znajdują się również okolice Cmentarza Wojskowego, Szpitala Wojskowego oraz Hali Marymonckiej. Ulic na których znajdują się obiekty użyteczności publicznej nie można rozpatrywać tak samo jak ulic mieszkaniowych. Proszę o podanie jaki procent miejsc jest wykorzystywany na ulicy Sady Żoliborskiej, w godzinach pracy przez samochody nie należące do mieszkańców ulic: Sady Żoliborskie, Poli Gójarczyńskiej, Braci Żaluskich.</p> <p>4. W prezentacji podano, że na ulicy Sady Żoliborskie rzeczywista ilość/liczba miejsc do parkowania, wynosi 157 – z czego wynika ta liczba i na jakiej podstawie została podana? W projekcie organizacji ruchu wyznaczono 130 miejsc, dlaczego nie wyznaczono zatem 157 miejsc parkingowych, tylko mniej o 17% niż wstępnie oszacowano?</p> <p>5. W związku z brakiem wystarczającej ilości miejsc parkingowych dla użytkowników hali sportowej oraz uczniów i rodziców szkoły podstawowej nr 267 – proszę o informację kiedy i w jakiej lokalizacji zostanie zrealizowana budowa parkingu dedykowanego tej placówce. W przypadku braku organizacji parkingu dedykowanego ww. szkole proponuję wprowadzenie zakazu organizacji w niej jakichkolwiek imprez, gdyż już teraz w ich trakcie samochody parkowane są z naruszeniem wszystkich zasad parkowania określonych w przepisach o ruchu drogowym.</p>		<p>Ad 112 Pomiary zostały wykonane w jednym możliwym terminie. Ze względu na pandemię wirusa SARS-CoV-2, wdrożone obostrzenia nie pozwalały na wykonanie badań w okresie październik-listopad. Ponadto, pomiary były prowadzone również we wrześniu - to jest po zakończeniu wakacji. Pomiary były prowadzone przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni, czyli zarówno w ciągu dnia, wieczorem jak i w nocy. Mamy świadomość, że w trakcie wakacji i w dobie pandemii na ulicach pojawia się mniej samochodów przyjezdnych. Oznacza to, że w innym czasie wyniki pomiarów, które już teraz wykazały znaczny deficyt miejsc postojowych, byłyby jeszcze bardziej niekorzystne.</p> <p>Ad 3 Dane dla poszczególnych ulic zostały przedstawione w tabelach.</p> <p>Ad 4 Prezentacja przygotowana przez Zarząd Dróg Miejskich, w projekcie zawarto 130 miejsc postojowych ogólnodostępnych oraz ok 19 miejsc wyłącznie dla mieszkańców.</p> <p>Ad 5 Potrzeby parkingowe powinny być w pierwszej kolejności zaspokojone na terenie posesji. Miejsca ogólnodostępne na drogach publicznych stanowią tylko uzupełnienie oferty parkingowej na terenie posesji.</p>

<p>6. Z wieloletnich obserwacji wiem, że na ulicy Sady Zoliborskie parkują też mieszkańcy ulic P. Gójawczyńskiej, Braci Zaluskich i Broniewskiego. WSM Zoliborz III zamknął szlabanami parkingi dla mieszkańców wzdłuż ulic Gójawczyńskiej na ok. 270 miejsc, wzdłuż Braci Zaluskich – 3 parkingi na ok. 195 miejsc i wzdłuż Broniewskiego na ok. 160. Wykorzystanie miejsc na terenach zamkniętych przez Spółdzielnię wynosi ok. 60-70% w okresie poza wakacyjnym. Po zamknięciu miejsc parkingowych wzdłuż Broniewskiego sytuacja parkingowa na Braci Zaluskich i Sdach Zoliborskich bardzo się pogorszyła.</p> <p>7. Przy wyjeździe na zamknięty parking wzdłuż Broniewskiego od numeru 20 do 26, od strony Galerii Handlowej, słoi znak informujący, że teren jest objęty monitoringiem miejskim. Skoro jest monitoring miejski i miasto ma swój wkład w kontrolę bezpieczeństwa na terenie spółdzielni mieszkaniowej to teren Spółdzielni na którym zlikwidowany jest parking powinien zostać włączony do SPNN, aby zwiększyć dostępność miejsc parkingowych w szczególności dla osób niebędących mieszkańcami a korzystających z zajęć hali sportowej.</p> <p>Wzdłuż Broniewskiego 20, 22, 24, 26 i boiska szkolnego na zamkniętym terenie Spółdzielni Mieszkaniowa wynajmuje miejsca parkingowe tylko mieszkańcom nieruchomości III do, której należy teren. Tacy mieszkańcy, po wydaniu identyfikatorów SPNN będą dysponować większą możliwością parkowania. W jaki sposób ZDM ma zamier kontrolować wydawanie abonamentów na parkowanie w SPNN mieszkańcom którzy mają zapewnione miejsce parkingowe na terenie spółdzielni? W trakcie zgłaszanych przeze mnie uwag telefonicznie w dniu 12.11.2020 r. zostam poinformowana, że ZDM nie kontroluje ilości wydawanych abonamentów i nie ma możliwości odmowy wydania abonamentu osobie zameldowanej w strefie płatnego parkowania. Wobec bardzo dużej ilości miejsc parkingowych należących do spółdzielni mieszkaniowej, które są przeznaczone dla mieszkańców konkretnych nieruchomości, umożliwienie nabywania tym mieszkańcom kolejnych abonamentów w ramach SPNN spowoduje naruszenie równości mieszkańców, gdyż w momencie posiadania miejsca parkingowego w ramach spółdzielni będą mogli otrzymać abonament w ramach SPNN na drugi samochód, obchodząc w ten sposób opłaty za drugi i każdy kolejny samochód w gospodarstwie domowym.</p> <p>Przez kilka lat próbowałam wynająć miejsce parkingowe na ww. parkingu (miejsca parkingowe stoją puste, niejednokrotnie są wykorzystywane niezgodnie z przeznaczeniem). Odmówiono mi.</p> <p>8. Zapropnowane abonamenty obszarowe dla mieszkańców, nie są rozwiązaniem akceptowalnym. Rejon parku Sady Zoliborskie, jest coraz bardziej atrakcyjny dla młodych rodzin (blisko parku, placów, zabaw, zielonych osiedli, szkół, przedszkoli...), które w dzisiejszych czasach co do zasady posiadają przynajmniej jeden samochód prywatny. Posiadając małe dzieci optymalne jest parkowanie w okolicy miejsca zamieszkania. W jaki sposób rodzice ma zaparkować samochód w okolicy Omenartarza Wojskowego (granica strefy) i wieczorem, z dwójmiejscowymi dziećmi w fotelkach dojeżdżać do mieszkania przy ulicy Sady Zoliborskiej? (Będę wdzięczna za udzielenie odpowiedzi – z chęcią skorzystam jak nie będę mogła znaleźć 19.30 miejsca parkingowego na ulicy Sady Zoliborskiej).</p> <p>9. Proszę o przeprowadzenie ankiety, wśród wszystkich mieszkańców ulicy Sady Zoliborskiej oraz użytkowników (rodzice/ pracownicy) SP 267, dotyczącej zaspokojenia potrzeb parkingowych oraz podanie wyników do publicznej wiadomości.</p> <p>Proszę o uwzględnienie zgłoszonych zastrzeżeń oraz przedstawienie do publicznej wiadomości wyników ponownej analizy zapotrzebowania na miejsca parkingowe w rejonie ulicy Sady Zoliborskie. Proponuję również rozważenie wprowadzenia SPNN w dzielnicach biurowych, takich jak Mokotów, a nie mieszkaniowych.</p> <p>Załącznik: Analiza wykorzystania miejsc parkingowych na ulicy Sady Zoliborskie - analiza własna</p>	<p>Ad 6 Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p> <p>Ad 7 Wakacyjny teren znajduje się poza pasem drogowym - jest to droga wewnętrzna. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postępu w pobliżu miejsca zamieszkania przysługując osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPNN.</p> <p>Ad 8 Abonament mieszkańca nie gwarantuje miejsca postojowego. Wprowadzenie większych stref abonamentu ma ułatwić znalezienie wolnego miejsca postojowego.</p> <p>Ad 9 SPNN nie zaspokoi wszystkich potrzeb parkingowych wszystkich mieszkańców, SPNN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie.</p>
<p>262</p> <p>Jako mieszkańcy adresu Krasieńskiego 67.67a i 67b zwracamy się z prośbą o rozpatrzenie zakazu parkowania w naszej uliczce z wyłączeniem mieszkańców, ewentualną zmianą organizacji ruchu w uliczce i postawienie słupków na chodniku. Ulica nie spełnia wymogów aby zaparkować w niej miejsca parkingowe, ale przez parkowanie, które odbywa się na niej w tej chwili dochodzi do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - blokowania pasów ruchu - zastawiania naszej drogi pożarowej (w przypadku pożaru służby nie mają szansy dostać się na nasze patio) - zastawiania naszego wjazdu i wyjazdu do garażu - zastawiania chodnika, co utrudnia widoczność wyjeżdżającym z garażu i powoduje częste kolizje <p>Ponadto, w momencie wyznaczenia strefy płatnego parkowania dookola, nasza uliczka stanie się dodatkowo atrakcyjna dla tych, którzy nie będą chcieli parkować płatnie. Będziemy wdzięczni za przychylenie się do naszej prośby, wprowadzenie takich zmian ulistwi życie mieszkańcom naszego osiedla i zapewni bezpieczeństwo.</p> <p>W załącznikach przesyłam kilkanaście zdjęć dokumentujących jak wygląda codzienne parkowania i funkcjonowanie w naszej uliczce. Dodatkową podstawą do działania w naszej sprawie stanowiąc może bogata historia zgłoszeń w SM, będziemy wdzięczni jeżeli poświęcą Państwo czas na zapoznanie się z tematami.</p>	<p>ZALĄCZNIK</p> <p>Droga wraz z miejscami postojowymi znajduje się poza pasem drogowym ul. Krasieńskiego. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
<p>263</p> <p>w nawiązaniu do konsultacji społecznych odnośnie Strefy Płatnego Parkowania na Zoliborzu, przesyłamy w załączniku pismo odnośnie projektu dla ul. Tuchocińskiej</p>	<p>ZALĄCZNIK</p> <p>Zgodnie z przepisami potrzeby parkingowe powinny być w pierwszej kolejności zapewnione na terenie posesji (w opisanym przypadku na terenie posesji mogą zaparkować co najmniej 2 auta). Miejsca postojowe na drogach publicznych nie powinny służyć do darmowego i nieograniczonego postępu pojazdów służbowych.</p> <p>Projekt nie ma na celu ograniczenia liczby miejsc postojowych na ulicy. 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 postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</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 a zatem mogą się przyczynić do zwiększenia dostępności miejsc postojowych.</p> <p>Klienci firmy i pracownicy korzystający z postępu krótkotrwałego, będą zobowiązani do wniesienia opłaty. W przypadku postępu do 1 godziny, jest to opłata 3,9 zł.</p>
<p>264</p> <p>choć wyrazić swój sprzeciw wobec rozszerzenia strefy płatnego parkowania na kolejne dzielnice mojego ukochanego miasta.</p> <p>Wprowadzenie SPNN na Ochocie i Zoliborzu wywołuje ogromne obawy, nie tylko co do kwestii warunków technicznych, ale co do samej idei.</p> <p>SPNN nie jest opłatą za usługę, a paropodatkami, który stanowi ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych, dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50 zł (ponad 1000 zł miesięcznie).</p> <p>Straszą 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 wprowadzeniem jej w poprzednich dzielnicach (Praga, Włost). Szacuje się, że na samej Ochocie zlikwidowanych będzie co najmniej 530 miejsc parkingowych, a nie mniejsza ich liczba zniknie na Zoliborzu. Tymczasem od władz Warszawy należy wymagać zwiększenia, a nie zmniejszenia liczby dostępnych miejsc parkingowych.</p> <p>SPNN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Władze Warszawy powinny odejść od tej polityki i pozostawić mieszkańcom swobodę wyboru drogi transportu.</p> <p>Konsultacje nie powinny więc dotyczyć poszerzenia SPNN - którego mieszkańcy nie chcą - a zamiast tego jej zmniejszenia i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców.</p>	<p>Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia 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 znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPNN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.</p> <p>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 ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”. Przesłanie uzasadniająca wprowadzenie SPNN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>Abym przychylić się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnic takich jak Zoliborz, 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 postępu na większym obszarze: dzielnica Zoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>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 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPNN nie wiąże się zatem z „likwidacją znacznej liczby miejsc postojowych” i nie stało się tak ani na Pradze ani na Woli.</p> <p>Zmiana kosztu abonamentu dla drugiego i kolejnego pojazdu w gospodarstwie domowym nie zostanie wprowadzona. Koszt abonamentu dla każdego pojazdu w gospodarstwie domowym będzie jednakowy.</p> <p>Wprowadzenie 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. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPNN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalecałoby 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>Dotyczy: Konsultacje organizacji ruchu na terenie Żoliborz Dziennikarski – obszar 1.</p> <p>Po zapoznaniu się z planami reorganizacji ruchu w dzielnicy Żoliborz dziennikarski jako mieszkańcy i korzystający z kwartału ulic Mściławska, Drohicka, Malogoska, Bytomska Koźmiana, Tucholska, Sułkowskiego, Dugańskiego, Dziennikarska, Rybińskiego, Bytomska, okolice parku AK Zwińlarz wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie skutecznego i egzekwowalnego zakazu parkowania samochodów na chodnikach. 2. Wprowadzenie możliwości parkowania samochodów tylko po jednej stronie ulicy i nie na chodniku. 3. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. 4. Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20-30 km na godzinę. <p>Poniżej uzasadnienie powyższych wniosków i wyjaśnienie zagrożeń wynikających z obecnego stanu.</p> <p>O kilku lat wszyscy mieszkańcy wymienionych ulic są pozbawieni możliwości normalnego korzystania z chodników ze względu na parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami. Są to w większości samochody osób przyjeżdżających w ciągu dnia a nie stałych mieszkańców (jest przeprowadzona dokumentacja fotograficzna dokumentująca natężenie parkowania w ciągu dnia i wieczorem po zakończeniu godzin pracy która wskazuje wyraźnie iż ponad 50% samochodów nie należy do stałych mieszkańców tych ulic ale do osób dojeżdżających do metra i do pracy w biurze na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Bohemstwa).</p> <p>BRAK PRZEJAZDU DLA PIESZYCH. Codziennie część chodników jest poblakowana tak iż prześwił pomiędzy plotem a samochodem wynosi poniżej 50 cm. To powoduje iż piesi są zmuszeni wchodzić na ulicę.</p> <p>PARKOWANIE NIEZGODNE Z PRZEPISAMI. Samochody parkujące na chodnikach powyższych ulic parkują zawsze, bez wyjątku niezgodnie z przepisami nie zachowując wymaganego odstępu 1,5 metra. Taka sytuacja występuje w przypadku każdorazowego parkowania gdyż chodniki na tych ulicach są zazwyczaj węższe niż wymagana odległość 1,5 m. Tak więc aby dopuścić możliwość parkowania zgodnie z przepisami konieczne byłoby wyznaczenie parkowania bezpośrednio na ulicy. W takim wypadku światło ulicy pozwala na parkowanie tylko po jednej stronie drogi. Straż Miejsca i policja akceptuje taki stan rzeczy w sposób trwały i nie podejmują interwencji.</p> <p>DROGI DOJŚCIA DO SZKÓŁ I PRZEDSZKÓŁ. Wymienione ulice stanowią ulice dojeżdża dzieci i rodziców do: Przedszkola Publicznego na ulicy Rybińskiego, Szkoły Podstawowej nr 65 (rejon), 3 przedszkoli niepublicznych. Wskutek blokowania chodników przez samochody dzieci i rodzice są często zmuszani do wchodzenia na ulicę. Jest to zjawisko codzienne.</p> <p>OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE. Na chodnikach wymienionych ulic nie mogą się poruszać osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach. To jest naprawdę skandaliczne. Osoby takie muszą korzystać z jezdni.</p> <p>BRAK PRZEJAZDU DLA AMBULANSÓW I STRAŻY. Wskutek możliwości parkowania po obu stronach jezdni na tych ulicach występują zatory i zwichnięcia które albo utrudniają albo uniemożliwiają przejazd: Ambulansu, Straży Pożarnej.</p> <p>SAMOCHODY OCZYSZCZANIA MIASTA. Na ulicach tych jest ciagle ograniczenie a często niemożliwość przejazdu dla samochodów Firm Oczyszczania miasta (wywóz śmieci).</p> <p>ZAGROŻENIE WYPADKAMI. Ze względu na zastawienie mieszkańcy nie mają możliwości oczyszczenia chodników z lodu i śniegu. Powoduje to stale zagrożenie upadkami i poslizgnięciami.</p> <p>PARKOWANIE PRZEZ MIESZKAŃCÓW NA POSESJACH. Obecny stan zastawienia ulic samochodami osób dojeżdżających powoduje że mieszkańcy nie chcą ale bardzo często nie mogą parkować na posesjach. Zaparkowanie samochodów po obu stronach wąskich ulic i często blisko bram wjazdowych powoduje że mieszkańcy nie są w stanie wjechać lub wyjechać z posesji bo jest to technicznie niemożliwe (spory samochód parkujący naprzeciwko bramy na wąskiej ulicy skutecznie to uniemożliwia). Siłą rzeczy mieszkańcy nie parkują na posesjach i w ten sposób zwiększają jeszcze ilość samochodów zaparkowanych na chodnikach.</p> <p>Z powyższych powodów wnosimy o zmiany jak na wstępie tego listu.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, stojaki rowerowe, lawki, itp.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzony został ruch jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</p> <p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z infrastrukturą rowerową, przebudowa przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenia będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SFPN.</p>
<p>z uwagi na fakt planowanego wprowadzenia strefy płatnego parkowania zwracam się z prośbą o przyjrzenie się ewentualnemu problemowi z tego wynikającemu i tym samym właściwego jego rozwiązaniu.</p> <p>Jestem mieszkanką kamienicy na Żoliborzu przy ul. Mickiewicza 18a. Na chwilę obecną, jedynym dojazdem do naszej kamienicy jest wjazd na podwórko od strony Śmiałej i tam też znajduje się parę miejsc parkingowych, z których możemy korzystać (jako mieszkańcy - choć znak widniejący przy wjeździe nie precyzuje, o których mieszkańcy chodzi). Na chwilę obecną zdarzają się takie incydenty jak porzucanie uszkodzonych samochodów - jeden z nich przez wiele miesięcy stał na miejscu parkingowym pod śmietnikiem, innym razem dwa powypadkowe samochody zostały porzucone pod garażami przy wjeździe na podwórko. By uchronić się od takich sytuacji, jak również od osób postojonych, chcących uniknąć opłat (podwórko będzie wyłączone ze strefy płatnej), proszę o interwencję i spowodowanie wprowadzenia identyfikatorów pozwalających na wjazd na podwórko, jak również o rozpatrzenie montażu szlabanu uniemożliwiającego wjazd osobom parkującym "na dziko".</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach (w tym ewentualne wprowadzenie identyfikatorów) ustala zarządca terenu.</p>
<p>Jako mieszkańcy adresu Krasieńskiego 67.67a i 67b zwracamy się z prośbą o rozpatrzenie zakazu parkowania w naszej uliczce z wyłączeniem mieszkańców, ewentualną zmianą organizacji ruchu w uliczce i postawienie słupków na chodniku. Ulica nie spełnia wymogów aby zaprojektować w niej miejsca parkingowe, ale przez parkowanie, które odbywa się na niej w tej chwili dochodzi do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - blokowania pasów ruchu - zastawiania naszej drogi pożarowej (w przypadku pożaru służby nie mają szans dostać się na nasze patio) - zastawiania naszego wjazdu i wyjazdu do garażu - zastawiania chodnika, co utrudnia widoczność wyjeżdżającym z garażu i powoduje częste kolizje <p>Ponadto, w momencie wyznaczenia strefy płatnego parkowania dookoła, nasza uliczka stanie się dodatkową atrakcyjną dla tych, którzy nie będą chcieli parkować płatnie. Będziemy wdzięczni za przychylenie się do naszej prośby, wprowadzenie takich zmian ułatwi życie mieszkańcom naszego osiedla i zapewni bezpieczeństwo.</p> <p>W załącznikach przesyłam kilkanaście zdjęć dokumentujących jak wygląda codzienne parkowania i funkcjonowanie w naszej uliczce. Dodatkową podstawę do działania w naszej sprawie stanowią może bogata historia zgłoszeń w SM, będziemy wdzięczni jeżeli poświęcą Państwo czas na zapoznanie się z tematem.</p>	<p>ZALĄCZENIE K</p> <p>Droga wraz z miejscami postojowymi znajduje się poza pasem drogowym ul. Krasieńskiego. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
<p>Piszę jeszcze raz. Jestem mieszkanką Żoliborza. Jestem przeciwna wprowadzeniu płatnego parkowania na Żoliborzu. Jeśli już, to w ramach corocznego abonamentu (30 zł) dla mieszkańców zameldowanych w dzielnicy dostępność wszystkich miejsc parkingowych na Żoliborzu (bez podziału na 5 stref) i oczywiście z wyjątkiem wydzielonych stref za szlabanem osiedli czy wspólnot.</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>
<p>brak treści</p>	<p>ZALĄCZENIE K</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>
<p>W załączeniu przekazujemy pismo w ramach sprzeciwu likwidacji miejsc parkingowych w Dzielnicy Żoliborz</p>	<p>ZALĄCZENIE K</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> <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 identyfikatorami.</p> <p>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.</p>

271	<p>Dotyczy: Konsultacje organizacji ruchu na terenie Żoliborz Dzielnikarski – obszar 1.</p> <p>Po zapoznaniu się z planami reorganizacji ruchu w dzielnicy Żoliborz dzielnikarski jako mieszkańcy i korzystający z kwartału ulic Mściławska, Drohicka, Malogoska, Bytomska, Kozłmiana, Tucholska, Sułkowskiego, Długoskiego, Gomońskiego, Dzielnikarska, Rybińskiego, Bytomska, okolice parku AK Zwiawiz wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie skutecznego i efektywnego zakazu parkowania samochodów na chodnikach. 2. Wprowadzenie możliwości parkowania samochodów tylko po jednej stronie ulicy i nie na chodniku. 3. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. 4. Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20-30 km na godzinę. <p>Poniżej uzasadnienie powyższych wniosków i wyjaśnienie zagrożeń wynikających z obecnego stanu.</p> <p>O kilku tał wszystkie mieszkańcy wymienionych ulic są pozbawieni możliwości normalnego korzystania z chodników ze względu na parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami. Są to w większości samochodów osób przyjeżdżających w ciągu dnia a nie stałych mieszkańców (jest przeprowadzona dokumentacja fotograficzna dokumentująca natężenie parkowania w ciągu dnia i wieczorem po zakończeniu godzin pracy która wskazuje wyraźnie iż ponad 50% samochodów nie należy do stałych mieszkańców tych ulic ale do osób dojeżdżających do metra i do pracy w biurze na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Bohomota).</p> <p>BRAK PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH. Codziennie część chodników jest poblakowana tak iż prześwit pomiędzy plotem a samochodem wynosi poniżej 50 cm. To powoduje iż piesi są zmuszeni wchodzić na ulicę. PARKOWANIE NIEZGODNE Z PRZEPISAMI. Samochody parkujące na chodnikach powyższych ulic parkują zawsze, bez wyjątku niezgodnie z przepisami nie zachowując wymaganego odstępu 1.5 metra. Taką sytuacją występuje w przypadku każdorazowego parkowania gdyż chodniki na tych ulicach są zazwyczaj węższe niż wymagana odległość 1.5 m. Tak więc aby dopuścić możliwość parkowania zgodnie z przepisami konieczne byłoby wyznaczenie parkowania bezpośrednio na ulicy. W takim wypadku światło ulicy pozwala na parkowanie tylko po jednej stronie drogi. Straż miejska i policja akceptuje taki stan rzeczy w sposób trwały i nie podejmują interwencji.</p> <p>DROGI DOJŚCIA DO SZKÓŁ I PRZEDSZKÓŁ. Wymienione ulice stanowią drogi dojeżdżenia dzieci i rodziców do: Przedszkola Publicznego na ulicy Rybińskiego, Szkoły Podstawowej nr 65 (rejon), 3 przedszkoli niepublicznych. Wskutek blokowania chodników przez samochody dzieci i rodzice są zmuszani do wchodzenia na ulicę. Jest to zjawisko codzienne.</p> <p>OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE. Na chodnikach wymienionych ulic nie mogą się poruszać osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach. To jest naprawdę skandaliczne. Osoby takie muszą korzystać z jezdni.</p> <p>BRAK PRZEJAZDU DLA AMBULANSÓW I STRAŻY. Wskutek możliwości parkowania po obu stronach jezdni na tych ulicach występują zatory i zwichnięcia które albo utrudniają albo uniemożliwiają przejazd: Ambulansu, Straży Pożarnej.</p> <p>SAMOCHOODY OCZYSZCZANIA MIASTA. Na ulicach tych jest ciagle ograniczenie a często niemożliwość przejazdu dla samochodów Firm Oczyszczania miasta (wywóz śmieci).</p> <p>ZAGROŻENIE WYPADKAMI. Ze względu na zastawienie mieszkańcy nie mają możliwości oczyszczenia chodników z liści i śniegu. Powoduje to stale zagrożenie upadkami i poszlgnięciami.</p> <p>PARKOWANIE PRZEZ MIESZKAŃCÓW NA POSESJACH. Obecny stan zastawienia ulic samochodami osób dojeżdżających powoduje że mieszkańcy nie chcą ale bardzo często nie mogą parkować na posesjach. Zaparkowanie samochodów po obu stronach wąskich ulic i często blisko bram wjazdowych powoduje że mieszkańcy nie są w stanie wjechać lub wyjechać z posesji bo jest to technicznie niemożliwe (spory samochód parkujący naprzeciwko bramy na wąskiej ulicy skutkuje to uniemożliwia). Siłą rzeczy mieszkańcy nie parkują na posesjach i w ten sposób zwiększają jeszcze ilość samochodów zaparkowanych na chodnikach.</p> <p>Z powyższych powodów wnosimy o zmiany jak na wstępie tego listu.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki - w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, stojaki rowerowe, lawki, itp.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzony został ruch jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</p> <p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z infrastrukturą rowerową, przebudowa przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenia będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p>
272	<p>Jako mieszkańcy bloków Krasiańskiego 67, 67A i 67B zwracamy się z prośbą o włączenie ulicy dojazdowej do naszej posesji oraz garażu do działań związanych z organizacją SPP na Żoliborzu. Każdого dnia zmagamy się z inwazją patoparkowania na ulicę, na której znajdują się nasze ogródki mieszkaniowe, wjazd do garażu, a także wjazd na osiedle, stawnicy drogę pożarową.</p> <p>Łącząc parkujący z okolicznych biur zastawiają drogę pożarową, wjazd do garażu, rojeżdżają trawniki i stawaiaj samochody po obu stronach i tak włączają ulicę, co niejednokrotnie uniemożliwia wjazd z garażu lub w ogóle przejechanie. A uliczka jest teoretycznie dwukierunkowa. Te wszystkie sytuacje nie tylko prowadzą do kolizji czy utrudniają nam codzienne korzystanie z dojazdu do naszej posesji i garażu, lecz także bezpośrednio zagrażają naszemu bezpieczeństwu.</p> <p>Jestemny ZA pozostawieniem możliwości parkowania przez mieszkańców po przeciwległej stronie naszego osiedla. Jak służnie Państwo zauważyli podczas prowadzenia analiz ruchu i parkowania na Żoliborzu Południowym, większość parkujących aut to przyjezdni, którzy stawiają samochody tylko w godzinach pracy. Jeśli pomina Państwo ustawienie znaków zakazu parkowania z wyłączeniem mieszkańców oraz postawienie słupków w nerwaligicznych miejscach, nasza uliczka stanie się łakomym kąskiem dla kierowców, którzy nie chcą płacić za parkowanie. A to całkowicie sparaliżuje ruch i utrudni i tak niełatwą teraz sytuację.</p> <p>Zalączam zdjęcia obrazujące codzienną sytuację na uliczce. Jako dodatkowy argument może również posłużyć bogata historia zgłoszeń patoparkowania do Straży Miejskiej.</p> <p>Mamy nadzieję, że przychylnie odniosą się Państwo do naszej prośby.</p>	<p>ZALĄCZNIK</p> <p>Droga wraz z miejscami postojowymi znajduje się poza pasem drogowym ul. Krasiańskiego. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte zakazem parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>
273	<p>W załączniku przesyłam uwagi Słowarzyszenia Żoliborzan do koncepcji zmian w organizacji ruchu w związku z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania na Żoliborzu.</p> <p>Słowarzyszenie Żoliborzan od wielu lat apelowało o wprowadzenie na Żoliborzu strefy płatnego parkowania. Płatne parkowanie zlikwidowały nieformalny żoliborski „Park&Ride”, obejmujący okolice stacji metra, oraz zgłkijęte żoliborskie ulice i ulatwi parkowanie mieszkańcom. Bardzo pozytywnie oceniamy przedstawione przez Zarząd Dróg Miejskich propozycje zmian w zasadach abonamentowych dla mieszkańców - wyłączenie 7 stref abonamentowych oraz wprowadzenie identyfikatora miejsca umożliwiajnego parkowanie za znakim zakazu postuju.</p> <p>Należy podkreślić, że zmiany na żoliborskich ulicach nie mogą w żaden sposób pomniejszać zasobów żoliborskiej zieleni, a wprowadzenie płatnego parkowania nie może być pretekstem do betonowania naszej dzielnicy pod nowe miejsca postojowe. Wręcz przeciwnie - należy wykorzystać spadek popytu na parkingi po wprowadzeniu odpłatności i zrationalizować wykorzystanie żoliborskiej przestrzeni zwiększając tam, gdzie to możliwe, ilość zieleni przyulicznej kosztem betonu i asfaltu.</p> <p>Do przedstawionej koncepcji zmian na żoliborskich ulicach zgłaszamy następujące uwagi:</p> <p>1. Uwagi ogólne:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, Krasiańskiego, Sułkowskiego, Popieluski, Broniewskiego i Powązkowską. 1.2. Należy zabezpieczyć przejścia dla pieszych przed nielegalnym parkowaniem - przed przejściami dla pieszych jezdnie powinna być zwężona do minimalnej przepisowej szerokości, aby uniemożliwić parkowanie tuż przed pasami. W ostatnich latach takiej rozwiązania wprowadzono np. w alei Wojska Polskiego oraz na ulicy Krasiańskiej od placu Wilsona do Popieluski. 1.3. Przed wprowadzeniem strefy płatnego parkowania należy zaliczyć do dróg publicznych odcinki dróg wewnętrznych: ulica Indrzejka, ulica Tołwińskiego (odcinek wokół Górki Włociańskich), ulica łącząca Kąlową z Szajnowic, parking przed budynkiem Szajnowic 11, końcowy odcinek Kąlowej (przy Sułkowskiego), ulica dojazdowa do WBIL-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. Kontraruch rowerowy jest istotny zwłaszcza na ulicy Cieszkowskiego, proponowanym nowym odcinku jednokierunkowym Mierosławskiego, na ulicy Śmiałej oraz na całym Żoliborzu Dzielnikarskim. <p>1.5. Dobrym pomysłem jest podzielenie dzielnicy na 7 stref abonamentowych oraz na strefy "identyfikatorów mieszkańca", może to jednak powodować problemy dla mieszkańców ulic przy granicy strefy - w niektórych przypadkach większość obecnie wykorzystywanych przez nich miejsc postojowych może się znaleźć w innej strefie. Należy rozważyć rozdzielanie uprawnień abonamentowych i identyfikatorów - np. abonamenty obejmujące szerszy obszar niż identyfikator, lub odwrotnie.</p> <p>1.6. Na małych ulicach jednokierunkowych warto rozważyć organizację pasów postojowych naprzemiennie, w celu oswoenia toru jazdy i uspokojenia ruchu.</p> <p>1.7. Zakaz postuju niedozwycizny mieszkańcom (tzw. "strefa mieszkańca") powinien obowiązywać na całej ulicy od skrzyżowania do skrzyżowania (lub jako strefa zakazu postuju na jeszcze większym obszarze), zamiast proponowanych w projekcie odcinkowych zakazów postuju "od do" (tabliczki T-25). Strefe zakazu postuju warto wprowadzić zwłaszcza na całym Żoliborzu Oficerskim i Dzielnikarskim.</p> <p>1.8. Bardzo istotną jest ochrona przesłtzeni chodnika przed nielegalnym parkowaniem za pomocą słupków lub innych środków (trawniki, donice, stojaki rowerowe) - popieramy rozwiązania tego rodzaju zaproponowane w projekcie.</p> <p>1.9. Na lokalnych ulicach Żoliborza warto stosować znaki drogowe w rozmiarze mini - ze względu na strefy Tempo 30, a także na zabytkowy charakter obszaru Żoliborza Historycznego, a w jego ramach osiedli Żoliborz Oficerski, Żoliborz Dzielnikarski, Żoliborz Urzędniczy oraz przedmiejskiego osiedla Warszawskiego Siedzielnia i Dzielnikarski.</p> <p>1.10. Przy okazji wprowadzania zmian w organizacji ruchu warto usunąć zbędne znaki w strefach Tempo 30 (np. znaki A-11a na ulicy Prynka).</p> <p>1.11. Warto rozważyć wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na wszystkich wąskich ulicach Żoliborza Historycznego - ułatwiłoby mieszkańcom parkowanie zgodnie z przepisami.</p> <p>1.12. Wśród zgłaszanych przez mieszkańców postulatów jest także rozważenie przyznawania abonamentów dla firm, w przypadku gdy w domu lub mieszkaniu nie ma miejsca, a jedynym użytkownikiem jest firma.</p>	<p>ZALĄCZNIK</p> <p>z małym</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. Nie zawsze będą to słupki - w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, stojaki rowerowe, lawki, itp. 1.3 Uwaga dotycząca wprowadzenia dróg wewnętrznych do kategorii dróg publicznych zostanie przekazana do urzędu dzielnicy. 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 ZDMi 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 postuju na większym obszarze; dzielnica O zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Ulice graniczne dla obszaru całym przekręmem będą dostępne dla użytkowników sąsiadujących obszarów. 1.6 Postulat nieuwzględniony, taka zmiana spowodowałaby znaczne ograniczenie liczby miejsc postojowych. 1.7 Zastosowanie znaku "zakaz postuju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem jest proponowane w sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na niewystarczające parametry drogi, ale możliwy jest legalny postoj pojazdu na zasadach ogólnych (z postawieniem 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). W zależności od lokalizacji, planowane jest oznakowanie w ten sposób odcinków ulic, całych ulic lub całych obszarów. 1.8 Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenie tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. 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 umożliwiła wprowadzenie dodatkowych miejsc postojowych i nie wpływała na dodatkowe utrudnienia w ruchu. 1.12 Zgodnie z uchwałą SPPN abonamenty będą przewidziane tylko dla mieszkańców.

<p>2. Uwagi szczegółowe:</p> <p>2.1. Braci Załuskich Zakaz postępu niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkanka") na całym odcinku Sady Żoliborskie - Towńskiego; zabezpieczenie przejścia dla pieszych przy szkole nr 267 przed nielegalnym parkowaniem – zwięźlenie jezdni do minimalnej szerokości 5 metrów w odległości 10 metrów od przejścia.</p> <p>2.2. Broniewskiego, odcinek Krasiańskiego - Elbląska Zmiana przekroju jezdni na 2x1 pas ruchu + pas do parkowania równoległego po północnej stronie jezdni (po stronie parzystej). Powinno to pozwolić na wygospodarowanie znacznej liczby dodatkowych miejsc parkingowych w tym rejonie bez pogorszenia przepustowości jezdni. Ponadto należy wytyczyć od dawna postuluwane przez mieszkańców przejście dla pieszych przez ulicę Broniewskiego w połowie odcinka od Braci Załuskich do Włocławskiej.</p> <p>Po stronie południowej (strona nieparzysta) – zagospodarowanie dawnego pasa rezerwy ulicy Broniewskiego; zbudowanie zatok postojowych wzdłuż drogi serwisowej (od budynku nr 11 do budynku nr 23; tam, gdzie mieszkańcy parkują od 50 lat na klepisku), posadzenie drzew wg projektu ZZW prezentowanego mieszkańcom dwa lata temu.</p> <p>2.3. Broniewskiego, odcinek pl. Grunwaldzki - Krasiańskiego Zwięźlenie pasów ruchu do propozycyjnej szerokości i wyznaczenie pasa do parkowania równoległego po stronie północnej (strona parzysta ulicy). Powinno to pozwolić na wygospodarowanie znacznej liczby dodatkowych miejsc parkingowych w tym rejonie bez pogorszenia przepustowości jezdni.</p> <p>2.4. Czaki W planowanych zatokach postojowych z parkowaniem skośnym: wprowadzenie parkowania prostopadłego, tak jak mieszkańcy parkują obecnie. Zatoki postojowe mają 5 metrów szerokości, więc parkowanie prostopadłe powinno się zmieścić.</p> <p>2.5. Czarnieckiego, odcinek Mierostawskiego - Krasiańskiego Zamiast obecnego znaku zakazu zatrzymywania (po stronie wschodniej) – zakaz postępu niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkanka").</p> <p>2.6. Dygasińskiego Rozważenie strefy zamieszkania + inżynierne uspokojenie ruchu, miejsca parkingowe wyznaczone na chodnikach, możliwie blisko ogrodzeń, po obu stronach ulicy, ruch pieszych po jezdni (regulacja i legalizacja stanu aktualnego ze zwiększeniem bezpieczeństwa pieszych).</p> <p>Alternatywnie: przeszczenie chodników z jednej strony ulicy w całości na miejsca postojowe, ruch pieszy po chodniku z drugiej strony.</p> <p>Dopuszczenie kontraruchu rowerowego.</p> <p>2.7. Dymińska Uregulowanie statusu parkingów przy bramie Cytadeli – obecnie są poza pasem drogi publicznej.</p> <p>2.8. Dziennikarska</p>	<p>2.1 Uwzględniono</p> <p>2.2 Uwaga została uwzględniona. Budowa zatok postojowych nie wchodzi w zakres prac przy oznakowaniu SPPN.</p> <p>2.3 Uwaga została uwzględniona.</p> <p>2.4 W zatokach nie jest projektowane parkowanie skośne.</p> <p>2.5 Uwzględniono</p> <p>2.6 Nie uwzględniono. Proponowana organizacja ruchu nie wyklucza ewentualnej przebudowy ulicy na strefę zamieszkania w przyszłości.</p> <p>2.7 Uwaga znajduje się poza zakresem opracowania SPPN.</p> <p>2.8 Na całym ciągu ul. Dziennikarskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu oraz strefę "zakazu postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
<p>Opis:</p> <p>1. Jeden kierunek ruchu i wyznaczenie miejsc postojowych. Dopuszczenie kontraruchu rowerowego.</p> <p>2. Strefa zamieszkania + inżynierne uspokojenie ruchu, miejsca parkingowe wyznaczone na chodnikach, możliwie blisko ogrodzeń, ruch pieszych po jezdni.</p> <p>3. Przeszczenie chodników z jednej strony ulicy w całości na miejsca postojowe, ruch pieszy po chodniku z drugiej strony.</p> <p>2.9. Ficwickiego Wytyczenie miejsc postojowych po wschodniej stronie (parzystej) od ulicy Jędrusik do Krasiańskiego.</p> <p>2.10. Filarecka Od Słowackiego do zatoki postojowej po stronie wschodniej – słupki na chodniku zapobiegające blokowaniu chodnika przez samochody.</p> <p>2.11. Gójwiczynskiej Zaprojektowane prostopadłe miejsca parkingowe po stronie północnej aktualnie są własnością spółdzielni WSM.</p> <p>2.12. Kaniowska, odcinek od Krasiańskiego do budynku nr 25 Zachowanie ruchu dwukierunkowego, wprowadzenie zakazu postępu niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkanka"). Proponowany ruch jednokierunkowy niekorzystnie wpłynąłby na rozkład ruchu na Zolborzu Oficerskim, jednocześnie mieszkańcom zależy na miejscach w "strefie mieszkanka" pod domami – w przeciwnym wypadku te miejsca (szczególnie bliżej ulicy Krasiańskiego) mogą być zajmowane przez przyjeżdżących. Dla przyjeżdżających proponowane jest wytyczenie większej liczby miejsc płatnych po północnej stronie ulicy "wewnętrznej" Krasiańskiego, na szerokim chodniku pod drzewami (tak jak Urząd Dzielnicy proponował przy okazji konsultacji i remontu dróg Zolborza Oficerskiego).</p> <p>2.13. Kłodawska Likwidacja pasa do lewoskrętu do parkingu P+R, na odzyskanej przestrzeni wytyczenie miejsc postojowych lub, jeśli to nie możliwe, poszerzenie chodnika lub zagospodarowanie zieleni.</p> <p>2.14. Książnia Wprowadzenie jednego kierunku ruchu od Mickiewicza do Sulkowskiego i wyznaczenie miejsc postojowych ogólnodostępnych lub tylko dla mieszkańców.</p> <p>2.15. Krasiańskiego, odcinek plac Wilsona - Popieluski Wyznaczenie równoległych miejsc postojowych na odcinku Hożusza-Felińskiego po stronie południowej (nieparzystej) – analogicznie jak na innych odcinkach ulicy Krasiańskiego.</p> <p>2.16. Krasiańskiego, odcinek Popieluski - Broniewskiego Parkowanie równoległe tylko po południowej stronie jezdni (z obu stron się nie zmieści); na wydzielonym parkingu po północnej stronie ulicy niepotrzebne są planowane elementy prefabrykowane. Likwidacja nadmiarowych pasów ruchu przy skrzyżowaniu z ulicą Sady Żoliborskie – zwiększenie bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych.</p> <p>2.17. Krasiańskiego, odcinek Czarnieckiego - plac Wilsona Po stronie północnej jezdni parkingowej – wprowadzenie zakazu postępu niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkanka"), parkowanie samochodów wyłącznie na jezdni, likwidacja parkowania na chodniku, powiększenie mas drzew. Wytyczenie miejsc postojowych na prawym pasie ulicy Krasiańskiego w kierunku placu Wilsona – pozwoli to zrekompensować ubytek miejsc postojowych na jezdni parkingowej. Warto rozważyć wprowadzenie na całej uliczce parkingowej na tym odcinku Krasiańskiego jednego kierunku ruchu (w kierunku od Włocławskiej do placu Wilsona). W tym celu konieczne byłoby przebudowanie wjazdu na uliczkę z północnej głównej jezdni Krasiańskiego przed przejściem dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Czarnieckiego, oraz wjazdu z tej uliczki bezpośrednio przed placem Wilsona. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu ułatwiłoby parkowanie po obu stronach jezdni parkingowej.</p>	<p>2.9 proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>2.10 Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygradzenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp.</p> <p>2.11 Wskazana lokalizacja nie zostanie objęta SPPN.</p> <p>2.12 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.</p> <p>2.13 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>2.14 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>2.15 Nie uwzględniono, wymagałoby to przebudowy tego odcinka.</p> <p>2.16 Uwzględniono w zakresie parkowania na jezdni.</p> <p>2.17 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>2.18. Krasiańskiego, odcinek Włocławskiej - Czarnieckiego Wytyczenie płatnych miejsc postojowych po północnej stronie jezdni bocznej ("wewnętrznej") na poszerzonym chodniku pod drzewami (w razie technicznych wymogów – częściowo na chodniku, częściowo na jezdni, przy czym chodnik ten specjalnie był poszerzany, aby umożliwić parkowanie większej liczby aut – tak jak Urząd Dzielnicy proponował przy okazji konsultacji i remontu dróg Zolborza Oficerskiego). Po południowej stronie jezdni bocznej ("wewnętrznej"), wzdłuż budynków – zakaz postępu niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkanka"). Czyli odwrotnie niż jest w projekcie. Umożliwi to pozostawienie większej liczby miejsc ogólnodostępnych płatnych po zewnętrznej stronie osiedla, a jednocześnie parkowanie pod domem dla mieszkańców ulicy Krasiańskiego.</p> <p>2.19. Kreczowiecka Zwięźlenie jezdni do dwóch pasów ruchu (obecnie są trzy), dzięki temu można zachować po obu stronach parkowanie prostopadłe, tak jak jest obecnie.</p> <p>2.20. Mickiewicza, odcinek plac Wilsona - Potocka Zmiana przekroju obu jezdni: jeden pas ruchu i jeden pas postojowy; wytyczenie miejsc postojowych na obecnym prawym pasie jezdni, likwidacja zatok autobusowych na przystankach przed i za placem Wilsona, wytyczenie pasa rowerowego, zabezpieczenie skrzyżowań i przejść dla pieszych przed parkowaniem (jak w alei Wojska Polskiego).</p> <p>2.21. Mickiewicza, odcinek gen. Zajączka - plac Wilsona Dopuszczenie parkowania na prawym pasie obu jezdni (z wyjątkiem placu Inwalidów), wytyczenie przejścia przez ulicę Mickiewicza w osi alei Wojska Polskiego.</p> <p>2.22. Mickiewicza, odcinek Potocka - wiadukt nad trasą AK Ulica na tym odcinku jest zdecydowanie przewymiarowana względem potrzeb. Zewnętrzne pasy obu jezdni na całej długości można przeznaczyć na miejsca parkowania równoległego.</p> <p>2.23. Mierostawskiego, Hauke Bosaka, Śmiała Wprowadzenie strefowego zakazu postępu niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkanka").</p> <p>2.24. Niegoleńskiego Wprowadzenie jednego kierunku ruchu (w stronę placu Henka), wytyczenie większej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych lub "strefa mieszkanka".</p> <p>2.25. plac Henka Zmiana ronda na trzy skrzyżowania (powrót do organizacji ruchu sprzed paru lat), wprowadzenie zakazu postępu niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkanka"), ale bezwzględnie ze słupkami na chodniku.</p> <p>2.26. plac Inwalidów Usunięcie miejsc postojowych na osi alei Wojska Polskiego (między jezdniami alei Wojska) oraz wytyczenie ciągu pieszego przez plac Inwalidów z przejściem przez ulicę Mickiewicza – przedłużenie ścieżki w osi alei Wojska Polskiego.</p> <p>2.27. plac Łelewela Zmiana proponowanego kierunku ruchu jednokierunkowego – w stronę ulicy Żółkowskich. Mieszkańcy skarżą się na zajmowanie miejsc postojowych przez dojeżdżających do metra i przychodni, wjeżdżających strony od ul. Żółkowskich.</p> <p>2.28. Pogonowskiego Zakaz postępu niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkanka") na ślepych odcinku (od Mierostawskiego).</p> <p>2.29. Popieluski Zmiana przekroju obu jezdni: pas ruchu + pas do parkowania równoległego. Powinno to pozwolić na wygospodarowanie znacznej liczby dodatkowych miejsc parkingowych w tym rejonie i jednocześnie uspokoić ruch (obecnie większość kierowców przekracza na tej ulicy prędkość 60 km/h). Warto rozważyć pasy rowerowe (tak jak w alei Wojska Polskiego, gdzie jezdnie ma taką samą szerokość).</p>	<p>2.18 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>2.19 Zmiana wymagałaby przebudowy sygnalizacji świetlnej.</p> <p>2.20 Uwzględniono. Zmiany są planowane w ramach osobnego opracowania.</p> <p>2.21 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów 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.</p> <p>2.22 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów 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.</p> <p>2.23 Uwzględniono</p> <p>2.24 Uwzględniono.</p> <p>2.25 Uwzględniono.</p> <p>2.26 Wyznaczenie miejsc postojowych na obecnym etapie prac nie uniemożliwia w przyszłości ich likwidacji w przypadku większej przebudowy tego rejonu. Przebudowa placu nie wchodzi w zakres opracowania.</p> <p>2.27 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>2.28 Uwzględniono.</p> <p>2.29 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów 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.</p>

<p>2.30. Promyka Dopuszczenie kontraktu rowerowego, wprowadzenie zakazu postoju niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkanka") na całej ulicy. 2.31. Sady Zoliborzkie Wprowadzenie organizacji ruchu zaproponowanej przez Urząd Dzielnicy: wytyczenie przejścia dla pieszych w stronę parku Sady na wysokości budynku nr 9. Wprowadzenie zakazu postoju niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkanka") na odnóżkach bez zatok postojowych. 2.32. Siemiradzkiego Zakaz postoju niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkanka") po południowej stronie ulicy. 2.33. Sierpecka, odcinek od Kiełkowskiej do Pocztobutta Zakaz postoju niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkanka"). 2.34. Sułkowskiego Strefa zamieszkania + inżynierne uspokojenie ruchu, miejsca parkingowe wyznaczone na chodnikach, możliwe blisko ogrodzeń, po obu stronach ulicy, ruch pieszych po jezdni (regulacja i legalizacja stanu aktualnego ze zwiększeniem bezpieczeństwa pieszych). Alternatywnie: Przeznaczenie chodników z jednej strony ulicy w całości na miejsca postojowe, ruch pieszy po chodniku z drugiej strony. Dopuszczenie kontraktu rowerowego. 2.35. Suzina Rozważenie ruchu jednokierunkowego od Próchnika w stronę Krasieńskiego, wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych. Na odcinku od Sierpeckiej do Słowackiego po stronie wschodniej (parzystej) – zakaz zatrzymywania oraz słupki na chodniku (chodnik jest za wąski żeby tam parkować). 2.36. Szajnochy Zakaz postoju niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkanka"), zabezpieczenie przed nielegalnym parkowaniem: słupki na chodniku przy budynku Słowackiego 12 oraz na chodnikach po obu stronach ulicy wzdłuż budynku Słowackiego 16/18. 2.37. Szczepanowskiego, odcinek Potocka - plac Lelewela Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w stronę placu Lelewela, wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych. 2.38. Trentowskiego Ruch jednokierunkowy w stronę Krasieńskiego, wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych po zachodniej stronie ulicy. 2.39. Urzędnicza Zakaz postoju niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkanka") po zachodniej stronie ulicy. 2.40. Włociańska Od Broniewskiego, zmiana pasa do skrętu w prawo w stronę centrum handlowego na miejsca postojowe. 2.41. Wypielakiego Ruch jednokierunkowy w stronę placu Henka, zakaz postoju niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkanka"). Stowarzyszenie Zoliborzan</p>	<p>2.30 Nie uwzględniono 2.31 SPPN wprowadzana jest w zastanej geometrii dróg. Projekt urzędu dzielnicy może być wprowadzany niezależnie od SPPN. 2.32 Uwzględniono. 2.33 Uwzględniono. 2.34 Nie uwzględniono. Proponowana organizacja ruchu nie wyklucza ewentualnej przebudowy ulicy na strefę zamieszkania w przyszłości. 2.35 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu. 2.36 Na ulicy Szajnochy zaprojektowano i miejsca ogólnodostępne i wyłącznie dla mieszkańców. Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrozdzenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. 2.37 Uwzględniono. 2.38 Uwzględniono. 2.39 Uwzględniono. 2.40 Zmiana wymagałaby przebudowy sygnalizacji świetlnej. 2.41 Uwzględniono.</p>
<p>274</p> <p>poniżej załączam uwagi Rady Kolonii IV osiedla Spółdzielni WSM Zoliborz Centralny w ramach konsultacji projektu Strefy Płatnego Parkowania. Przewodniczący Rady Kolonii IV WSM</p>	<p>ZALĄCZNIK</p> <p>1. Pomiar zostały wykonane w jednym możliwym terminie. Ze względu na pandemię wirusa SARS-CoV-2, wdrożone obostrzenia nie pozwalały na wykonanie badań w okresie październik-listopad. Ponadto, pomiary były prowadzone również we wrześniu - to jest po zakończeniu wakacji. Pomiary były prowadzone przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni, czyli zarówno w ciągu dnia, wieczorem jak i w nocy. Mamy świadomość, że w trakcie wakacji i w dobie pandemii na ulicach pojawia się mniej samochodów przyjezdnych. Oznacza to, że w innym czasie wyniki pomiarów, które już teraz wykazywały znaczny deficyt miejsc postojowych, byłyby jeszcze bardziej niekorzystne. 2. Projektowane miejsca są wyznaczone w istniejącej geometrii dróg. ZDM planuje likwidować zieleni. 3. ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoju na większym obszarze: dzielnica Zoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. 4. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych () i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieurządniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierownicy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Na wyznaczonych miejscach również mogą parkować mieszkańcy, wprowadzenie postoju wyłącznie dla mieszkańców spowodowałoby brak możliwości dojazdu chociażby rodzinny, znajomych. 5. Miejsca postojowe zostaną zaprojektowane w odległości 10 m od skrzyżowania. 6. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.</p>
<p>275</p> <p>brałem udział w pierwszym spotkaniu na Youtube oraz późniejszych konsultacjach na Zoom'ie. Po długich rozmowach z moją rodziną i szczegółowym zapoznaniem się z proponowanymi projektami zmian w związku z wprowadzeniem SPPN na Zoliborzu – łącznie 12 osób mieszkających w dzielnicy Zoliborz przy ulicach Cieszkowskiego, Bohomolca i Potockiej pragnę przekazać konstruktywną krytykę oraz sugestie w ramach trwających do końca dnia dzisiejszego konsultacji. 1. Nie jest w naszej opinii z korzyścią dla mieszkańców ograniczanie abonamentu parkingowego do stref, a już na pewno nieakceptowalne jest rozbiwanie możliwości parkowania w mniejszych niż obecnie przedstawione planie strefach (np. podzielenie na 2 części strefy obszar nr 3). Rozwiązaniem akceptowalnym jest abonament do parkowania w całej dzielnicy – zgodnie z propozycjami ze stron radnych dzielnicy na ostatnim posiedzeniu komisji (w którym brał udział Dyrektor ZDM Pan Łukasz Puchalski). 2. Ulica Cieszkowskiego – przechodząca w Szajnochy. Na planach nie ma żadnej poprawy tej okolicy (parking vis-a-vis ulicy Szajnochy). Proponuję uporządkowanie istniejącej sytuacji np. tak jak w projekcie zgłoszonym do budżetu obywatelskiego https://app.wjopbudzet.um.warszawa.pl/projekt/21099. Status quo jest nie do zaakceptowania. Długo brak uwzględnienia i ucywilizowania tej okolicy w planach wprowadzenia SPPN. To samo tyczy się nieuporządkowanych miejsc na tyłach urzędu dzielnicy. 3. Stanowczo za mało wyznaczonych miejsc do parkowania wzdłuż ślepej części ulicy Szajnochy (tęły Merkurów). Propozycja wyznaczenia tam strefy parkowania dla mieszkańców – jest to ulica ślepa i wjeżdżają tam głównie dostawcy albo parkują na noc okolice mieszkanki. Niech nie obija legalnych miejsc parkingowych na noc i parkowanie będzie możliwe na zasadach podobnych do stref wydzielonych dla mieszkańców tak jak ma to miejsce na wąskich uliczkach Zoliborza Oficerskiego chociażby. 4. Prośba o osłupkowanie i zachowanie ponad 2m chodnika wzdłuż 7 miejsc ukośnych przewidzianych dla samochodów po północnej stronie ulicy Słowackiego. Nagminnie zdarza się, że samochody wjeżdżają zbyt głęboko w chodnik i trudne staje się wymiwanie na tej dość ruchliwej (prowadzącej do parku Lelewela i do przychodni) części chodnika wzdłuż ulicy Słowackiego. Słupki uniemożliwiają tarasowanie chodnika to must-have. Idealnie byłoby zachować 2,5 m szerokości chodnika a samochody parkujące na ukoś przyjeżdżają w część jezdni i tak jednokierunkowej Cieszkowskiego. Zwłaszcza widząc proponowaną zmianę wymiaru miejsc ukośnych na równoległe po przeciwniej stronie ulicy. 5. Wydzielenie choć części miejsc równoległych wzdłuż Cieszkowskiego jako miejsca "dla mieszkańców" (b-35 + nie dotyczy mieszkańców; fioletowa linia). Na koniec chciałbym poruszyć sprawę nie do końca związaną z SPPN, ale rzutującą na postrzeganie i zaufanie do Państwa w oczach Zoliborzan – skrajnie nieprofesjonalne jest Państwa podejście do remontu ulicy Słowackiego – wielokrotnie pisałem w tej sprawie na profilu ZDM na facebooku pod odpowiednim postem (); pisałem prośbę do radnych dzielnicy o złożenie oficjalnej interpelacji w sprawie kolejnych opóźnień i absurdalnych propozycji wprowadzenia po roku zmian niskokosztowych do projektu, który został zaakceptowany jeszcze w 1 kwiecień 2019 roku. Uważam, że ignorowanie przez osoby decyzyjne tej inwestycji w samym centrum Zoliborza i przesuwanie – bez podawania konkretnych, uzasadnionej przyczyni odroczenia remontu od listopada 2019 roku (sic!) – to całkowity brak szacunku wobec Zoliborzan i projektu zmian złożonego do budżetu obywatelskiego jeszcze w 2016 roku! Proszę o pilną interwencję w tej sprawie – zapewnienie dyrektora Dombi podczas spotkania na Zoom'ie o ukończeniu inwestycji jeszcze w tym roku kalendarzowym (zgodnie z informacjami przekazywanymi od listopada 2019 roku!!!) staje się coraz mniej wiarygodne... Oby z wprowadzeniem SPPN w naszej dzielnicy nie było podobnych problemów. W załączeniu pozwalam sobie raz jeszcze przesłać pismo z czerwca 2020 roku – nadal aktualne są poruszone w nim kwestie, mimo upłynięcia kolejnych 5 miesięcy na Słowackiego bez zmian... Zachęcam do przeczytania. Jest to swoista kronika niekonsekwencji i ignorowania próśb mieszkańców Zoliborza przez ZDM. Załączam też ww. interpelację. Załączam także pisma, które wskazują na pilną aż drobną potrzebę korekty projektu organizacji ruchu. – w imieniu własnym oraz 11 innych członków rodziny mieszkających w różnych częściach Zoliborza</p>	<p>ZALĄCZNIK</p> <p>Ad 1 Uwaga nieuwzględniona. 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 Zoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Ad 2 Wskazany parking wymaga uregulowania statusu drogi publicznej przez Urząd Dzielnicy. Po uregulowaniu będzie mógł zostać objęty SPPN. Ad 3 Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych () i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieurządniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierownicy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzanie strefy zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców i dostaw nie zmienia liczby dostępnych miejsc na postojowych z przepisami prawa. Ad 4 Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrozdzenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. Ad 5 Zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem proponowane jest w sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na niewystarczające parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieurządniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierownicy).</p>
<p>276</p> <p>W nawązaniu do rozmowy telefonicznej poniżej przesyłam informacje na temat zaprojektowanego wjazdu na teren przy budynku przy ul. Felińskiego 34. Wjazd będzie wykonywany w najbliższych miesiącach więc proszę o uwzględnienie jego lokalizacji w projekcie strefy płatnego parkowania. Poniżej przesyłam decyzje o lokalizacji wjazdu, decyzje Wojewódzkiego Konservatora Zabytków oraz materiał projektowy. Jednocześnie wykazuje duże zainteresowanie parkingiem przed budynkiem WKU, który budzi moje duże wątpliwości w kwestii legalności i słuszności więc jeśli tak jest to odpowiedni moment aby uporządkować ten teren i przywrócić komfort pieszym.</p>	<p>ZALĄCZNIK</p> <p>Projekt organizacji ruchu zostanie złożony do opinii w Urzędzie Dzielnicy Zoliborz, który powinien wskazać przedmiotowe miejsce w celu uwzględnienia w planach SPPN.</p>

<p>Na koniec zgłaszania uwag chciałbym wyrazić wdzięczność za to, że wreszcie ktoś zdrowo myślicy wyszedł z inicjatywą i zaprojektował zabezpieczenie chodników na Filareckiej przed dojazdem do skrzyżowania z Krasiańskiego pod SP 391.</p> <p>latniejące w tym miejscu zakazy zatrzymywania B-36 dawno przestały spełniać swą funkcję. Nikogo nie odstraszały. Co najwyżej miejscowi wiedzą, że nie powinno się tutaj stać na noc albo na dłużej, bo staż miejska często interweniuje, zakładając również blokady - to niełatwo wszystko.</p> <p>Tym bardziej się cieszę jako mieszkaniec na to, co przedstawiono na arkuszu 20 dla rejonu trzeciego. Przynajmniej od czasu otwarcia stacji Metra Plac Wilsona jest to bowiem stałe miejsce do parkowania - bez oglądania się na pieszych, w tym dzieci uczęszczające do pobliskiej szkoły.</p> <p>Bliżsokó wspomnianej Szkoły Podstawowej, Poczty, Teatru Komedia czy obieganej Parafii Św. Stanisława Koski oraz innych punktów prowadzi do ciągłych zatorem na chodnikach po obu stronach. Dzieje się to dzień i noc, z różnym natężeniem. Odrębnie sytuację poprawiają blokady, ale od czasu epitemii jest to ograniczone. I użytkownicy sącząc efekt zostali praktycznie utraczony.</p> <p>Tym bardziej się cieszę widząc zaplanowane tutaj słupki blokujące, o które od dłuższego czasu prosił bezskutecznie mieszkańcy. Jest dla mnie bowiem absolutnie żenujące, że idąc tędy nigdy nie wiadomo, czy uda się normalnie przejść. Auta potrafią się wylewać nawet na pasy.</p> <p>Dobrym to zarówno dzieci przeczekających się tuż do szkoły. Dzieci mają zajęcia od rana do późnego popołudnia, kończąc zajęcia dodatkowe nawet po zmroku. Przechłapanie mają mieszkańcy - wśród sąsiadów jest rodzina z synem na wózku. Nie są w stanie często iść przez chodnik jak pojeździ. Zwiększa, że po stronie Krasiańskiego 16 są też szkoły lokalni zawijające przejście.</p> <p>Ludzie są tak zdeperowani, że farba na chodniku malują, gdzie kończy się 1.5m wymaganego odstępu i kiedy postój na zakazie zaczyna naprawdę przeszkadzać.</p> <p>W związku z powyższym mam ogromną prośbę - nie zostawiać Państwu tego miejsca na drugą fazę. Słupki i zabezpieczenie przejścia potrzebne jest na start SPPN. Inaczej kierowcy będą łamać tutaj zakaz jeszcze chętniej uciekając od opłat w SPPN. Rodzice odwiedzają i odbierają dzieci wbijają na zakaz ignorując to, że chodzą tędy inni uczniowie.</p> <p>Ich brak byłby wypracowaniem SPPN i stworzeniem pola do nadużyć kosztami innych. Kierowców płacących za postój oraz pieszych nie mogących przejść.</p> <p>A jeśli słupki są wykluczone, to do czasu fizycznego wyodrębnienia proszę o wzmocnienie ochrony w tym miejscu. Poprzez doładowanie do B-36 tabliczek umożliwiających usunięcie pojazdu na koszt właściciela - T-24. To dopiero może odstraszać innych kierujących. Co nam z tego, że zostanie np. założony szereg blokad w nocy jak potem te auta zosłania i nadal będą utrudniały przejście?</p> <p>Prosiłbym również o rozważne użycie słupków pod murem ogrodzenia szkoły. Stał tam bowiem MTON, ale tak na ukos parkuje także wtedy gdy inny samochód stoi na ukos na zakazie B-36, więc to jest też argument za słupkami na rogu bramy szkoły!</p> <p>Proszę o wybaczenie za dług list, ale chciałbym jak najlepiej przedstawić sytuację w tym miejscu. Mam nadzieję, że pomoże to Państwu w podjęciu jak najlepszej decyzji. A naprawdę tutaj samo wyznaczenie miejsc nie rozwiąże problemów z parkowaniem.</p> <p>Będę wdzięczny za kompleksowe zabezpieczenie tej lokalizacji, oby jak najszybciej. Piszę to do Państwa także jako rodzic - myślę przyszłociowo. To bowiem rejonowa szkoła mojego syna. Za nic nie chciałbym wtedy doświadczać tego, co się tutaj dzieje obecnie.</p> <p>Myślę, że Państwu również powinno zależeć na tym, aby ewentualne komplikacje po wdrożeniu SPPN nie uwidocznily się w takim miejscu ze zdrową silną, gdyż wpłynęłoby to na ogólną ocenę postępowania wdrożenia SPPN przez mieszkańców.</p> <p>Inaczej będziemy mieli to. Za wszelką cenę należy tego uniknąć - już w dniu wdrożenia SPPN.</p> <p>Ufam, że mogę liczyć na pozytywne rozpatrzenie tej prośby. Raz jeszcze dziękuję za wszelkie zaplanowane i podjęte kroki</p>	<p>ZALĄCZENIA</p>	<p>Uwaga została uwzględniona - na ul. Filareckiej wprowadzono słupki U-12c, zabezpieczając chodniki przed nieprawidłowym parkowaniem.</p>
<p>W związku z trwającymi konsultacjami społecznymi strefy płatnego parkowania na Żoliborzu, chciałbym zgłosić następujące uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Popieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania na całym Żoliborzu. 2. Wszystkie ulice na Żoliborzu poza Mickiewicza, Krasiańskiego, Popieluszkii/Jana Pawła II, Broniewskiego, Powązkowską, Trasą AKI i Wołastródą należy objąć strefą ograniczenia prędkości do 30 km/h. 3. W strefach ograniczenia prędkości do 30 km/h należy usunąć zbędne znaki, np. A-11a "próg zwalniający". 4. Na wszystkich ulicach jednokierunkowych należy dopuścić dwukierunkowy ruch rowerów. 5. Zakaz postoiu niedotyczący mieszkańców (tzw. "strefa mieszkańca") powinien obowiązywać na całej ulicy od skrzyżowania do skrzyżowania, zamiast proponowanych w projekcie odcinkowych zakazów postoiu. 6. Słusznym jest podzielenie Żoliborza na mniejsze strefy abonamentowe/strefy identyfikatorów mieszkańca. Dla mieszkańców zamieszkujących w pobliżu granicy strefy należy wydawać abonamenty/identyfikatory obejmujące zarówno strefy zamieszkania, jak i strefy sąsiednią. Dzięki temu mieszkańcy będą mogli parkować np. po drugiej stronie ulicy, przy której mieszkają. W zamian należy rozważyć wydzielenie większej strefy w dzielnicy, np. 10 stref (rozczłonkonych ulicami Mickiewicza, Krasiańskiego, Słowackiego, Popieluszkii/Jana Pawła II, Broniewskiego, Powązkowską). 7. Strefy abonamentowe/identyfikatorów mieszkańca należy numerować tak, by schemat numeracji pozwalał na łatwe rozróżnienie na inne centralne dzielnice Warszawy. Np. strefy można numerować pasami równoleżnikowymi począwszy od północy, w ramach pasa z zachodu na wschód, na Żoliborzu od 10 do 21, potem na Woli, w Śródmieściu Północnym i na Pradze Północnej byłyby strefy od 21 do 50, na Ochocie, w Śródmieściu Południowym i na Pradze Południe od 51 do 80 itd. 8. Na ulicy Mickiewicza, na odcinkach, na których jest więcej niż jeden pas ruchu w danym kierunku, skrajny prawy pas należy przeznaczyć na parkowanie równoległe samochodów i na wydzielenie pasa dla rowerów. Należy zauważyć, że na sąsiednich odcinkach ul. Mickiewicza/Andersa ruch odbywa się jednym pasem, więc nie zmniejsza to przepustowości układu komunikacyjnego. Wzorcowym rozwiązaniem parkowania i pasów dla rowerów jest ul. Krasiańskiego od Pl. Wilsona do ul. Popieluszkii. 9. Popieram wszystkie 53 uwagi zgłoszone przez Stowarzyszenie Żoliborzan. 	<p>ZALĄCZENIA</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleka rekomenduje 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. 2. 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. 3. Uwaga do rozpatrzenia na etapie zatwierdzania projektu organizacji ruchu przez zarządcę ruchu. 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. 5. Zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem jest proponowane 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). 6. ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze dzielnicy Żoliborz zostalaby podzielona na kilka takich obszarów. Ulice stanowiące granice obszarów będą dostępne dla mieszkańców obu obszarów. 7. Numeracja zostanie ustalona dla całej strefy w Warszawie. 8. Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.
<p>Rada Rodziców Szkoły Podstawowej nr 65 po konsultacjach z rodzicami dzieci uczęszczających do tej szkoły ma następujące rekomendacje co do organizacji ruchu samochodowego i pieszego na ulicach wokół szkoły nr 65 oraz na głównych drogach dojeżdżających do szkoły:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie obowiązywania znaku B36 na całej długości ulicy Drohiczej - odcinek o długości 60 m); 2. Zapewnienie że chodniki na drogach dojeżdżających do szkoły nie były w sposób stały blokowane przez samochody – tak aby dzieci mogły korzystać z chodników, a nie chodzić po ulicach (dotyczy ulic Małogoska, Mściławska, Bytomka) <p>ULICA DROHICKA</p> <p>Ul. Drohicza (o długości około 60 metrów) stanowi główne dojeżdżenie do szkoły od osiedla Potok i przystanków autobusowych na ul. Potockiej, i jednocześnie stanowi dojazd do szkoły dla zmotoryzowanych. Co ważniejsze w tej chwili główne wejście budynku nowej szkoły przeznaczonego dla dzieci klas 1-3 wychodzi bezpośrednio na ulicę Drohiczką Wielokrotnie podnoszono na różnych forach zagrożenie dla dzieci wynikające z dużego ruchu na tej ulicy w okresach dnia, kiedy rozpoczynają się zajęcia w szkole. W szczególności groźne jest zjawisko parkowania i połączonego z tym manewrowania na chodniku, którym to chodnikiem idą nasze dzieci (jada na hulajnogach, rowach i rowerkach itp.).</p> <p>W trakcie ostatniego remontu na ul. Drohiczką była remontowana i przebudowana w związku z budową wodociągu przez MPWiK S.A. Ulica była całkowicie zamknięta dla ruchu pojazdów od początku roku szkolnego. Mogli z niej korzystać wyłącznie piesi. Wbrew obawom, wyłączenie ul. Drohiczkiej z ruchu nie spowodowało paraliżu innych ulic w okolicy (Mściławskiej, Małogoskiej itd.). Przeciwnie, nie było zwiększonego ruchu na tych ulicach, co prawdopodobnie oznacza, że część rodziców, dotychczas dowożących swoje dzieci samochodem, poradziła sobie inaczej.</p> <p>Ku naszemu zdziwieniu, projekt stałej organizacji ruchu dla ul. Drohiczkiej po wybudowaniu nowego budynku SP65 przewiduje nie tylko zachowanie dotychczasowej funkcji dojazdowej ulicy do szkoły, lecz legalizuje postój na ww. chodniku w godz. 7-18 do 15 minut. Dopuszczone jest parkowanie bezpośrednio przed wejściem do szkoły ok. 5 samochodów na chodniku na zasadach ogólnych (tj. z pozostawieniem 1,5 m dla pieszych), przy jednoczesnym poszerzeniu chodnika do 3,5 m. Wiąza się z nim następujące problemy które negatywnie wpływają na zdrowie, bezpieczeństwo i komfort dzieci i rodziców a jednocześnie wcale nie powodują poprawy jakości i płynności ruchu samochodowego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. dopuszczenie manewrowania pojazdami po chodniku, po którym chodzą dzieci, także małe 6-letnie, jest skrajnie niebezpieczne, odbiera komfort dojścia do szkoły dla małychów ale także dla starszych dzieci. Nawet po poszerzeniu chodnika do 3,5 m, samochody parkujące mogą zająć do 2 m chodnika, co znaczy że pieszym postój staje jedynie minimalnie 1,5 m, gdzie na dodatek mogą się pojawić samochody podczas manewrowania (wjazdu, wyjazdu z postoiu). Kierowca może nie zauważyć w lusterku albo w martwym polu bez widoczności małych dzieci, poruszających często np. na hulajnogach; 2. według badań UNICEF ruch samochodowy (w szczególności parkowanie, manewrowanie, postój na włączonym silniku) przy szkołach jest wyjątkowo szkodliwy dla zdrowia dzieci. Dużo bardziej niż dla dorosłych. Dzieci ze względu na wzrost są dużo bardziej ekspozowane na spaliny i wdechają ich dużo więcej niż dorośli. Co więcej układ oddechowy dzieci jest dużo krótszy i mniej rozbudowany a tym samym dzieci wdychają do organizmu dużo większą dawkę szkodliwych substancji niż dorośli. Z tego powodu współczesne trendy starają się ograniczyć lub całkowicie wyeliminować ruch samochodowy wokół szkół i na ciągach komunikacyjnych dzieci bo JEST TO DUŻE ZAGROZENIE DLA DZRODZIA DZIECI. W szczególności dotyczy to manewrowania i postoiu na włączonym silniku. Obecne rozwiązania ekspozować będzie nasze dzieci na wzięwanie późniejszej dawki spalin. Nie zgadzamy się na to. 	<p>ZALĄCZENIA</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt zakłada na ul. Drohiczkiej wyznaczenie miejsc równoległych z parkowaniem na jezdni, rozwiązanie takie eliminuje niebezpieczne manewry parkowania pojazdów na chodniku.

282.	<p>Jestem przeciwna strefie płatnego parkowania na Żoliborzu. Ponadto uważam że prawo do abonamentu powinny mieć osoby placące podatki na terenie, a nie zameldowane.</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. Zgodnie z ustawą z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności każdy bywalca ma obowiązek zameldować się na stałe lub czasowo w miejscu zamieszkania. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postępu w pobliżu miejsca zamieszkania przysługują osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.</p>
283.	<p>Jako mieszkaniec Żoliborza chcę wyrazić swoje zdanie nt. planowanej na Żoliborzu sppn Płatne parkowanie zlikwiduje nieregularny Żoliborski „Park&Ride”, obejmujący okolice stacji metra, uporządkuje żoliborskie ulice i ułatwi parkowanie mieszkańcom. Bardzo pozytywnie oceniam przedstawione przez Zarząd Dróg Miejskich propozycje zmian w zasadach abonamentowych dla mieszkańców – wytyczenie 7 stref abonamentowych oraz wprowadzenie identyfikatora mieszkańca umożliwiającego parkowanie za znakiem zakazu postępu. Należy podzielić, że zmiany na żoliborskich ulicach nie mogą w żaden sposób pomniejszać zasobów żoliborskiej zieleni, a wprowadzenie płatnego parkowania nie może być pretekstem do betonowania naszej dzielnicy pod nowe miejsca postojowe. Wręcz przeciwnie – należy wykorzystywać spadek popytu na parkingi po wprowadzeniu odpłatności i zapracionalizować wykorzystanie żoliborskiej przestrzeni zwiększając tam, gdzie to możliwe, ilość zieleni przyulicznej kożasem betonu i asfaltu. 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, Krasieńskiego, Słowackiego, Popieluski, Broniewskiego i Powązkowska. 1.2. Należy zabezpieczyć przejścia dla pieszych przed nielegalnym parkowaniem – przed przejściami dla pieszych jezdni powinna być zwiększona do minimalnej przepojowej szerokości, aby umożliwić parkowanie tuż przed pasami. W ostatnich latach takich rozwiązań wprowadzono np. w alei Wąska Polskiego oraz na ulicy Krasieńskiego od placu Wilsona do Popieluski. 1.3. Przed wprowadzeniem strefy płatnego parkowania należy zaliczyć do dróg publicznych odcinki dróg wewnętrznych: ulica Indrzejczyka, ulica Tolwińskiego (odcinek wokół Górki Włociańskich), ulica łącząca Kałową z Szajnochy, parking przed budynkiem Szajnochy 11, końcowy odcinek Kałowej (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. Kontraruch rowerowy jest istotny zwłaszcza na ulicy Cieszkowskiego, proponowanym nowym odcinku jednokierunkowym Mierosławskiego, na ulicy Śmiałej oraz na całym Żoliborzu Dziennikarskim. 1.5. Dobrym pomysłem jest podzielenie dzielnicy na 7 stref abonamentowych oraz na strefy „identyfikatorów mieszkańca”, może to jednak powodować problemy dla mieszkańców ulic przy granicy strefy – w niektórych przypadkach większość obecnie wykorzystywanych przez nich miejsc postojowych może się znaleźć w innej strefie. Należy rozważyć rozdzielenie uprawnień abonamentowych i identyfikatorów – np. abonamenty obejmujące szerszy obszar niż identyfikatory, lub odwrotnie. 1.6. Na małych ulicach jednokierunkowych warto rozważyć organizację pasów postojowych naprzemiennie, w celu esowania toru jazdy i uspokojenia ruchu. 1.7. Zakaz postępu niedotyczący mieszkańców (tzw. „strefa mieszkańca”) powinien obowiązywać na całej ulicy od skrzyżowania do skrzyżowania (lub jako strefa zakazu postępu na jeszcze większym obszarze), zamiast proponowanych w projekcie odcinkowych zakazów postępu „od do” (tabliczki T-25). Strefę zakazu postępu warto wprowadzić zwłaszcza na całym Żoliborzu Oficerskim i Dziennikarskim. 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, a także na zabytkowy charakter obszaru Żoliborza Historycznego, a w jego ramach osiedli Żoliborz Oficerski, Żoliborz Dziennikarski, Żoliborz Urzędniczy oraz przedwojennego osiedla Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej.</p>	<p>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. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji z identyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, stojaki rowerowe, ławki, itp. 1.3 Uwaga dotycząca wprowadzenia dróg wewnętrznych do kategorii dróg publicznych zostanie przekazana do urzędu dzielnicy. 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 postępu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz została podzielona na kilka takich obszarów. Ulice graniczne dla obszaru całym przekrojem będą dostępne dla użytkowników sąsiadujących obszarów. 1.6 Postulat nieuwzględniony, taka zmiana spowodowałaby znaczne ograniczenie liczby miejsc postojowych. 1.7 Zastosowanie znaku „zakaz postępu” z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem jest proponowane 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 postawieniem 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). W zależności od lokalizacji, planowane jest oznakowanie w ten sposób odcinków ulic, całych ulic lub całych obszarów. 1.8 Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp. 1.9 Projekt zostanie poddany weryfikacji pod tym kątem.</p>
1.10.	<p>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 – ułatwiłoby mieszkańcom parkowanie zgodnie z przepisami 1.12. Wśród zgłaszanych przez mieszkańców postulatów jest także rozważenie przyznawania abonamentów dla firm, w przypadku gdy w domu lub mieszkaniu nikt nie mieszka, a jedynym użytkownikiem jest firma. 2. Uwagi szczegółowe: 2.1. Braci Załuskich Zakaz postępu niedotyczący mieszkańców („strefa mieszkańca”) na całym odcinku Sady Żoliborskiej - Tolwińskiego; zabezpieczenie przejścia dla pieszych przy szkole nr 267 przed nielegalnym parkowaniem – zwiększenie jezdni do minimalnej szerokości 5 metrów w odległości 10 metrów od przejścia. 2.2. Broniewskiego, odcinek Krasieńskiego - Elbląska Zmiana przekroju jezdni na 2x1 pas ruchu + pas do parkowania równoległego po północnej stronie jezdni (po stronie parzystej). Powinno to pozwolić na wygospodarowanie znacznej liczby dodatkowych miejsc parkingowych w tym rejonie bez pogorszenia przepustowości jezdni. Ponadto należy wytyczyć od dawna postuluwane przez mieszkańców przejście dla pieszych przez ulicę Broniewskiego o powiecie odcinka od Braci Załuskich do Włociańskiej. Po stronie południowej (strona nieparzysta) – zagospodarowanie dawnego pasa rezerwy ulicy Broniewskiego: zbudowanie zatok postojowych wzdłuż drogi senwisowej (od budynku nr 11 do budynku nr 23; tam, gdzie mieszkańcy parkują od 50 lat na Klepsku), posadzenie drzew wg projektu ZZW prezentowanego mieszkańcom dwa lata temu. 2.3. Broniewskiego, odcinek pl. Grunwaldzki - Krasieńskiego Zwiększenie pasów ruchu do przepisowej szerokości i wyznaczenie pasa do parkowania równoległego po stronie północnej (strona parzysta ulicy). Powinno to pozwolić na wygospodarowanie znacznej liczby dodatkowych miejsc parkingowych w tym rejonie bez pogorszenia przepustowości jezdni.</p>	<p>1.10 Projekt zostanie poddany weryfikacji pod tym kątem. 1.11 Ruch jednokierunkowy wprowadzono na ulicach na których zmiana organizacji ruchu umożliwiała wprowadzenie dodatkowych miejsc postojowych i nie wpływała na dodatkowe utrudnienia w ruchu. 1.12 Zgodnie z uchwałą SPPN abonamenty będą przewidziane tylko dla mieszkańców. 2.1 Uwzględniono 2.2 Uwaga została uwzględniona. Budowa zatok postojowych nie wchodzi w zakres prac przy oznakowaniu SPPN. 2.3 Uwaga została uwzględniona.</p>
2.4.	<p>2.4. Czaki W planowanych zatokach postojowych z parkowaniem skośnym: wprowadzenie parkowania prostopadłego, tak jak mieszkańcy parkują obecnie. Zatoki postojowe mają 5 metrów szerokości, więc parkowanie prostopadłe powinno się zmieścić. 2.5. Czarnieckiego, odcinek Mierosławskiego - Krasieńskiego Zamiast obecnego znaku zakazu zatrzymywania (po stronie wschodniej) – zakaz postępu niedotyczący mieszkańców („strefa mieszkańca”). 2.6. Dygasińskiego Rozważenie strefy zamieszkania + inżynierne uspokojenie ruchu, miejsca parkingowe wyznaczone na chodnikach, możliwe blisko ogrodzeń, po obu stronach ulicy, ruch pieszych po jezdni (regulacja i legalizacja stanu aktualnego ze zwiększeniem bezpieczeństwa pieszych). Alternatywnie: przeznaczenie chodników z jednej strony ulicy w całości na miejsca postojowe, ruch pieszy po chodniku z drugiej strony. Dopuszczenie kontraruchu rowerowego. 2.7. Dymińska Umiegięcie statusu parkingów przy bramie Cytadeli – obecnie są poza pasem drogi publicznej. 2.8. Dziennikarska Opcje: 1. Jeden kierunek ruchu i wyznaczenie miejsc postojowych. Dopuszczenie kontraruchu rowerowego. 2. Strefa zamieszkania + inżynierne uspokojenie ruchu, miejsca parkingowe wyznaczone na chodnikach, możliwe blisko ogrodzeń, ruch pieszych po jezdni. 3. Przeznaczenie chodników z jednej strony ulicy w całości na miejsca postojowe, ruch pieszy po chodniku z drugiej strony. 2.9. Ficowskiego Wytyczenie miejsc postojowych po wschodniej stronie (parzystej) od ulicy Jędruski do Krasieńskiego. 2.10. Filaska Od Słowackiego do zatoki postojowej po stronie wschodniej – słupki na chodniku zapobiegające blokowaniu chodnika przez samochody.</p>	<p>2.4 W zatokach nie jest projektowane parkowanie skośne. 2.5 Uwzględniono 2.6 Nie uwzględniono. Proponowana organizacja ruchu nie wyklucza ewentualnej przebudowy ulicy na strefę zamieszkania w przyszłości. 2.7 Uwaga znajduje się poza zakresem opracowania SPPN. 2.8 Na całym ciągu ul. Dziennikarskiej zaprojektowano jeden kierunek ruchu oraz strefę „zakazu postępu” z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. 2.9 proponowane jest zastosowanie znaku „zakaz postępu” z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. 2.10 Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp.</p>

<p>2.11. Gójwicyzyskiej</p> <p>Zaprojektowane prostopadłe miejsca parkingowe po stronie północnej aktualnie są własnością spółdzielni WSM.</p> <p>2.12. Kaniowska, odcinek od Krasieńskiego do budynku nr 25</p> <p>Zachowanie ruchu dwukierunkowego, wprowadzenie zakazu postójki niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkańca"). Proponowany ruch jednokierunkowy niekorzystnie wpłynąłby na rozkład ruchu na Żoliborzu Oficerskim, jednocześnie mieszkańcom zależy na miejscach w "strefie mieszkańca" pod domami – w przeciwnym wypadku te miejsca (szczególnie bliżej ulicy Krasieńskiego) mogą być zajmowane przez przyjeżdżających. Dla przyjeżdżających proponowane jest wytyczenie większej liczby miejsc płatnych po północnej stronie ulicy "wewnętrznej" Krasieńskiego, na szerokim chodniku pod drzewami (tak jak Urząd Dzielnicy proponował przy okazji konsultacji i remontu dróg Żoliborza Oficerskiego).</p> <p>2.13. Mickiewicza</p> <p>Likwidacja pasa do lewostrzemu do parkingu P+R, na uzyskanej przestrzeni wytyczenie miejsc postojowych lub, jeśli to nie możliwe, poszerzenie chodnika lub zagospodarowanie zielenią.</p> <p>2.14. Książna</p> <p>Wprowadzenie jednego kierunku ruchu od Mickiewicza do Sułkowskiego i wyznaczenie miejsc postojowych ogólnodostępnych lub tylko dla mieszkańców.</p> <p>2.15. Krasieńskiego, odcinek plac Wilsona - Popieluszki</p> <p>Wyznaczenie równoległych miejsc postojowych na odcinku Hozjusza-Felińskiego po stronie południowej (nieparzyste) – analogicznie jak na innych odcinkach ulicy Krasieńskiego.</p> <p>2.16. Krasieńskiego, odcinek Popieluszki - Broniewskiego</p> <p>Parkowanie równoległe tylko po południowej stronie jezdni (z obu stron się nie zmieści); na wydzielonym parkingu po północnej stronie ulicy niepotrzebne są planowane elementy prefabrykowane. Likwidacja nadmiarowych pasów ruchu przy skrzyżowaniu z ulicą Sady Żoliborskie – zwiększenie bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych.</p> <p>2.17. Krasieńskiego, odcinek Czarnieckiego - plac Wilsona</p> <p>Po stronie północnej jezdni parkingowej – wprowadzenie zakazu postójki niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkańca"), parkowanie samochodów wyłącznie na jezdni, likwidacja parkowania na chodniku, powiększenie mis drzew. Wytyczenie miejsc postojowych na prawym pasie ulicy Krasieńskiego w kierunku placu Wilsona – pozwoli to zrehabilitować ubytek miejsc postojowych na jezdni parkingowej. Warto rozważyć wprowadzenie na całej uliczce parkingowej na tym odcinku Krasieńskiego jednego kierunku ruchu (w kierunku od Wisłostrazy do placu Wilsona). W tym celu konieczne byłoby przebudowanie jezdni na uliczce z północnej głównej jezdni Krasieńskiego przed przejściem dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Czarnieckiego, oraz wyjazdu z tej uliczki bezpośrednio przed placem Wilsona. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu ułatwiłoby parkowanie po obu stronach jezdni parkingowej.</p> <p>2.18. Krasieńskiego, odcinek Wisłostada - Czarnieckiego</p> <p>Wytyczenie płatnych miejsc postojowych po północnej stronie jezdni bocznej ("wewnętrznej") na poszerzonym chodniku pod drzewami (w razie technicznych wymogów – częściowo na chodniku, częściowo na jezdni, przy czym chodnik ten specjalnie był poszerzony, aby umożliwić parkowanie większej liczby aut – tak jak Urząd Dzielnicy proponował przy okazji konsultacji i remontu dróg Żoliborza Oficerskiego). Po południowej stronie jezdni bocznej ("wewnętrznej"), wzdłuż budynków – zakaz postójki niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkańca"). Czyli odwrotnie niż jest w projekcie. Umożliwi to pozostawienie większej liczby miejsc ogólnodostępnych płatnych po zewnętrznej stronie osiedla, a jednocześnie parkowanie pod domem dla mieszkańców ulicy Krasieńskiego.</p> <p>2.19. Kreczowiecka</p> <p>Zwiększenie jezdni do dwóch pasów ruchu (obecnie są trzy), dzięki temu można zachować po obu stronach parkowanie prostopadłe, tak jak jest obecnie.</p> <p>2.20. Mickiewicza, odcinek plac Wilsona - Potocka</p> <p>Zmiana przekroju obu jezdni: jeden pas ruchu i jeden pas postojowy; wytyczenie miejsc postojowych na obecnym prawym pasie jezdni, likwidacja zatok autobusowych na przystankach przed i za placem Wilsona, wytyczenie pasa rowerowego, zabezpieczenie skrzyżowań i przejść dla pieszych przed parkowaniem (jak w alei Wojska Polskiego).</p>	<p>2.11 Wskazana lokalizacja nie zostanie objęta SPPN.</p> <p>2.12 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.</p> <p>2.13 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządce ruchu.</p> <p>2.14 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządce ruchu.</p> <p>2.15 Nie uwzględniono, wymagałoby to przebudowy tego odcinka.</p> <p>2.16 Uwzględniono, wymagałoby to przebudowy placu Wilsona.</p> <p>2.17 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządce ruchu.</p> <p>2.18 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządce ruchu.</p> <p>2.19 Zmiana wymagałaby przebudowy sygnalizacji świetlnej.</p> <p>2.20 Uwzględniono. Zmiany są planowane w ramach osobnego opracowania.</p>
<p>2.21. Mickiewicza, odcinek gen. Żajączka - plac Wilsona</p> <p>Dopuszczenie parkowania na prawym pasie obu jezdni (z wyjątkiem placu Inwalidów), wytyczenie przejścia przez ulicę Mickiewicza w osi alei Wojska Polskiego.</p> <p>2.22. Mickiewicza, odcinek Potocka - wiadukt nad trasą AK</p> <p>Ulica na tym odcinku jest zdecydowanie przewymiarowana względem potrzeb. Zewnętrzne pasy obu jezdni na całej długości można przetranszować na miejsca parkowania równoległego.</p> <p>2.23. Mierostawskiego, Hauke Bosaka, Śmiała</p> <p>Wprowadzenie strefowego zakazu postójki niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkańca").</p> <p>2.24. Niegolewskiego</p> <p>Wprowadzenie jednego kierunku ruchu (w stronę placu Henkła), wytyczenie większej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych lub "strefa mieszkańca".</p> <p>2.25. plac Henkła</p> <p>Zmiana ronda na trzy skrzyżowania (powrót do organizacji ruchu sprzed paru lat), wprowadzenie zakazu postójki niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkańca"), ale bezwzględnie ze słupkami na chodniku.</p> <p>2.26. plac Inwalidów</p> <p>Usunięcie miejsc postojowych na osi alei Wojska Polskiego (między jezdniami alei Wojska) oraz wytyczenie ciągu pieszego przez plac Inwalidów z przejściem przez ulicę Mickiewicza – przedłużenie ścieżki w osi alei Wojska Polskiego.</p> <p>2.26. plac Inwalidów</p> <p>Usunięcie miejsc postojowych na osi alei Wojska Polskiego (między jezdniami alei Wojska) oraz wytyczenie ciągu pieszego przez plac Inwalidów z przejściem przez ulicę Mickiewicza – przedłużenie ścieżki w osi alei Wojska Polskiego.</p> <p>2.27. plac Lalewela</p> <p>Zmiana proponowanego kierunku ruchu jednokierunkowego – w stronę ulicy Żółkowskich. Mieszkańcy skarżą się na zajmowanie miejsc postojowych przez dojeżdżających do metra i przychodni, wjeżdżających strony od ul. Żółkowskich.</p> <p>2.28. Pogonowskiego</p> <p>Zakaz postójki niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkańca") na ślepych odcinku (od Mierostawskiego).</p> <p>2.29. Popieluszki</p> <p>Zmiana przekroju obu jezdni: pas ruchu + pas do parkowania równoległego. Powinno to pozwolić na wygospodarowanie znacznej liczby dodatkowych miejsc parkingowych w tym rejonie i jednocześnie uspokoić ruch (obecnie większość kierowców przekracza na tej ulicy prędkość 60 km/h). Warto rozważyć pasy rowerowe (tak jak w alei Wojska Polskiego, gdzie jezdnie ma taką samą szerokość).</p> <p>2.30. Promyka</p> <p>Dopuszczenie kontraruchu rowerowego, wprowadzenie zakazu postójki niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkańca") na całej ulicy.</p>	<p>2.21 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządce ruchu. Eventualne zmiany zostaną wprowadzone w ramach osobnego opracowania, niekoniecznie w tym samym terminie co wdrożenie SPPN.</p> <p>2.22 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządce ruchu. Eventualne zmiany zostaną wprowadzone w ramach osobnego opracowania, niekoniecznie w tym samym terminie co wdrożenie SPPN.</p> <p>2.23 Uwzględniono.</p> <p>2.24 Uwzględniono.</p> <p>2.25 Uwzględniono.</p> <p>2.26 Wyznaczenie miejsc postojowych na obecnym etapie prac nie uniemożliwi w przyszłości ich likwidacji w przypadku większej przebudowy tego rejonu. Przebudowa placu nie wchodzi w zakres opracowania.</p> <p>2.27 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządce ruchu.</p> <p>2.28 Uwzględniono.</p> <p>2.29 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządce ruchu. Eventualne zmiany zostaną wprowadzone w ramach osobnego opracowania, niekoniecznie w tym samym terminie co wdrożenie SPPN.</p> <p>2.30 Nie uwzględniono.</p>
<p>2.31. Sady Żoliborskie</p> <p>Wprowadzenie organizacji ruchu zaproponowanej przez Urząd Dzielnicy; wytyczenie przejścia dla pieszych w stronę parku Sady na wysokości budynku nr 9. Wprowadzenie zakazu postójki niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkańca") na odcinkach bez zatok postojowych.</p> <p>2.32. Siemiradzkiego</p> <p>Zakaz postójki niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkańca") po południowej stronie ulicy.</p> <p>2.33. Sierpecka, odcinek od Kreczowieckiej do Poczebotta</p> <p>Zakaz postójki niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkańca").</p> <p>2.34. Sułkowskiego</p> <p>Strefa zamieszkania + inżynierijne uspokojenie ruchu, miejsca parkingowe wyznaczone na chodnikach, możliwe blisko ogrodzeń, po obu stronach ulicy, ruch pieszych po jezdni (regulacja i legalizacja stanu aktualnego ze zwiększeniem bezpieczeństwa pieszych).</p> <p>Alternatywne: Przaszaczenie chodników z jednej strony ulicy w całości na miejsca postojowe, ruch pieszy po chodniku z drugiej strony.</p> <p>Dopuszczenie kontraruchu rowerowego.</p> <p>2.35. Suzina</p> <p>Rozważenie ruchu jednokierunkowego od Próchnika w stronę Krasieńskiego, wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych.</p> <p>Na odcinku od Sierpeckiej do Słowackiego po stronie wschodniej (parzyste) – zakaz zatrzymywania oraz słupki na chodniku (chodnik jest za wąski żeby tam parkować).</p> <p>2.36. Czajnochy</p> <p>Zakaz postójki niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkańca"), zabezpieczenie przed nielegalnym parkowaniem: słupki na chodniku przy budynku Słowackiego 12 oraz na chodnikach po obu stronach ulicy wzdłuż budynku Słowackiego 16/18.</p> <p>2.37. Szczepanowskiego, odcinek Potocka - plac Lalewela</p> <p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w stronę placu Lalewela, wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych.</p> <p>2.38. Trentowskiego</p> <p>Ruch jednokierunkowy w stronę Krasieńskiego, wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych po zachodniej stronie ulicy.</p> <p>2.39. Urzędnicza</p> <p>Zakaz postójki niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkańca") po zachodniej stronie ulicy.</p> <p>2.40. Wolszkańska</p> <p>Od Broniewskiego: zmiana pasa do skrętu w prawo w stronę centrum handlowego na miejsca postojowe.</p> <p>2.41. Wypiańskiego ok</p> <p>Ruch jednokierunkowy w stronę placu Henkła, zakaz postójki niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkańca").</p>	<p>2.31 SPPN wprowadzana jest w zastanej geometrii dróg. Projekt urzędu dzielnicy może być wprowadzany niezależnie od SPPN.</p> <p>2.32 Uwzględniono.</p> <p>2.33 Uwzględniono.</p> <p>2.34 Nie uwzględniono. Proponowana organizacja ruchu nie wyklucza ewentualnej przebudowy ulicy na strefę zamieszkania w przyszłości.</p> <p>2.35 Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządce ruchu.</p> <p>2.36 Na ulicy Szajnochy zaprojektowano i miejsca ogólnodostępne i wyłącznie dla mieszkańców. Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodzenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp.</p> <p>2.37 Uwzględniono.</p> <p>2.38 Uwzględniono.</p> <p>2.39 Uwzględniono.</p> <p>2.40 Zmiana wymagałaby przebudowy sygnalizacji świetlnej.</p> <p>2.41 Uwzględniono.</p>

<p>Zaprojektowana organizacja ruchu w obszarze nr 1 (na północny wschód od Placu Wilsona) uniemożliwi parkowanie pojazdów większości mieszkańców tego rejonu. Wbrew twierdzeniom jakoby w ciągu dnia miejsca parkingowe były zajmowane przez przyjeżdżnych, zostawiających swoje pojazdy na uliczkach Żoliborza i jadących do Centrum, uniemożliwiają tym samym parkowanie mieszkańcom, ulice wcale nie są zapelnione pojazdami. Jest wiele wolnych miejsc, a zaparkowane pojazdy należą do okolicznych mieszkańców. Być może sytuacja zajmowania miejsc przez przyjeżdżnych na miejsce w bezpośredniej bliskości stacji metra, ale z całą pewnością nie w obszarze nr 1 w rejonie Żoliborza Dziennikarskiego.</p> <p>Z kolei wieczorem miejsca parkingowe wcale się nie zwalniają. Wręcz przeciwnie. Po powrocie mieszkańców prawie wszystkie miejsca są zajęte. Trudno znaleźć jakiegokolwiek wolne miejsce parkingowe w pobliżu domu. Ja sam, mieszkając w budynku przy ulicy Koźmiana 2, parkuję samochód zwykle na ulicy Dygasińskiego, w odległości około 300 m od domu, ponieważ bliżej nie ma wolnych miejsc.</p> <p>Likwidacja większości miejsc parkingowych poprzez np. zerwanie na parkowanie tylko po jednej stronie ulic Sułkowskiego i Dygasińskiego, czy też całkowite wyeliminowanie postojów pojazdów z ulicy Dziennikarskiej spowoduje brak możliwości pozostawienia samochodu w rozsądnej a nawet jakiegokolwiek odległości od domu, ponieważ wszystkie sytuacje będzie wyglądała podobnie. W pobliżu budynku, w którym mieszkam, w odległości przewidzianej jako dostępna do parkowania na podstawie karty parkingowej dla mieszkańca zaprojektowano załedwie około 50 miejsc parkingowych, podczas gdy tylko w samym tym budynku jest 175 mieszkań, których lokatorzy w większości posiadają samochody. Oczywiście przy ulicach Sułkowskiego, Koźmiana, Promyka, Dziennikarskiej też znajdują się domy, których mieszkańcy posiadają samochody i też będą chcieli je parkować na tych kilkadziesiąt miejscach.</p> <p>Pełnie niezrozumiały jest pomysł całkowitego zakazu postoju na ulicy Dziennikarskiej przewidziany w projekcie organizacji ruchu (tak chyba należy rozumieć ustawienie na całej długości tej ulicy znaków zakazu postoju z nieznana tabliczką „NR...”). Nie jest to ulica przelotowa, jak i na pozostałych ulicach ruch jest tam znikomy i zaparkowane pojazdy w żaden sposób nikomu nie przeszkadzają. Jako że mieszkańcy domów przy tej ulicy raczej nie mają możliwości parkowania na swoich posesjach ze względu na brak garaży w większości domów, będą zmuszeni do parkowania na sąsiednich ulicach, na których nie pomieszczą się pojazdy nawet mieszkańców budynków znajdujących się przy tych ulicach.</p> <p>Nieprzemyślane i niepotrzebne jest wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na większości ulic tego rejonu. Ze względu na znikome natężenie ruchu nigdy nie ma problemu, by wymiąć się na ulicy samochody. Zaprojektowane rozwiązanie spowoduje niepotrzebne krążenie samochodów po ulicach, powodując zwiększenie zanieczyszczenia powietrza. Jednocześnie z niezrozumiałych powodów przy zaprojektowanym ruchu jednokierunkowym nie przewidziano możliwości poruszania się rowerzystów „pod prąd” pomimo wprowadzenia takiego rozwiązania na już istniejących odcinkach jednokierunkowych na ulicach Sułkowskiego i Koźmiana. Czy projektanci i osoby zatwierdzające projekt oczekują, że to znów mieszkańcy mają występować o wprowadzenie takiego rozwiązania w ramach Budżetu Obywatelskiego, jeżeli ruch jednokierunkowy mimo wszystko zostanie wprowadzony? Później wprowadzane zmiany z całą pewnością będą droższe niż rozwiązania wprowadzane w tym samym czasie.</p> <p>Reasumując, zaprojektowane rozwiązania organizacji ruchu są całkowicie nieprzemyślane, nieuzasadnione i wręcz szkodliwe, ponieważ spowodują masowe łamanie przepisów przez mieszkańców, którzy będą zmuszeni gdzieś zaparkować samochody, a nawet w bardzo dużej odległości od domów nie będą mieli takiej możliwości z powodu braku wolnych wyznaczonych miejsc, nie mówiąc już o ograniczeniach związanych z parkowaniem na podstawie karty parkingowej mieszkańca. Alternatywą będzie konieczność pozbycia się samochodu. Z całą pewnością sytuacja taka nie przysporzy zwolenników władzom Warszawy.</p> <p>PS. Na poparcie powyższych twierdzeń dysponuję filmami i zdjęciami przedstawiającymi opisaną powyżej sytuację. Ij, niewielkie zapelnienie miejsc w ciągu dnia i praktycznie całkowite wypełnienie ulic pojazdami wieczorem i w nocy. Mogę je przesłać, jeśli będą Państwo zainteresowani.</p>	<p>W tym rejonie będzie wprowadzona strefa dla mieszkańców, miejsca postojowe zostaną wyznaczone wyłącznie w lokalizacjach umożliwiających wyznaczenie miejsc (szerokości jezdni, chodnika, drogi manewrowej).</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 zastosowaniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 i DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>We wskazanym rejonie (poza wyznaczonymi ogólnodostępnymi miejscami postojowymi) planowane jest wprowadzenie strefy B-39, czyli "zakazu postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
<p>W załączeniu przekazuję pismo Stowarzyszenia z wykazem uwag do SPPN na Żoliborz.</p> <p>Ciżkok Zarządu Stowarzyszenia Plac Niemena</p>	<p>ZALĄCZENIA</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uwzględniono. 2. Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji, w tym celu lokalizacja będzie podlegała obserwacji. 3. 4. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu. 5. Wskazana lokalizacja znajduje się poza pasem drogi publicznej. 6. Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji, w tym celu lokalizacja będzie podlegała obserwacji. 7. Projekt przewiduje zakaz zatrzymywania się. 8. Projekt zakłada wyłączenie miejsc ogólnodostępnych. Wprowadzanie miejsc K+R może być uwzględnione w osobnym opracowaniu, jest to kompetencja Zarządu Transportu Miejskiego. 9. 14. Plac Niemena nie jest drogą publiczną i w efekcie nie jest objęty SPPN, w związku z tym korekta organizacji ruchu na tym obszarze jest poza zakresem opracowania. 10. Na końcu ulicy ustawiono znak B-1. 11. Zabezpieczenie chodnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji, w tym celu lokalizacja będzie podlegała obserwacji. 12. Ul. Jedrusik nie jest drogą publiczną i w efekcie nie jest objęta SPPN, w związku z tym korekta organizacji ruchu na tym obszarze jest poza zakresem opracowania. 13. Ul. Ostrowiecka jest drogą o statusie drogi publicznej, a więc nie możemy zabronić na nią wjazdu. Zastosowano jednak znaki B-36 na całym odcinku drogi, oraz znak B-1 na końcu drogi z wyłączeniem służb miejskich i rowerów. 15. 16. Dodanie znaku T-24 do zakazu parkowania może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji, na podstawie decyzji organu zarządzającego ruchem. 17. 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. Granice obszarów będą jeszcze podlegały ustaleniom. 18. Teren przed emantarem jest w pasie drogi publicznej i zostanie objęty SPPN. 19. 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. Obszary te nie będą jednak wykraczać poza granice dzielnicy.
<p>Chciałbym podziękować za zaprezentowane rozwiązanie na ulicy Kochowskiego i zabezpieczenie miejsca przed przejściem dla pieszych po prawej stronie przy rogu z Krasiańskiego 25. Jednocześnie chciałbym bardzo prosić o nie odkładanie tej zmiany w tym miejscu na później, do drugiego etapu. Już teraz jest to dzięki parking, za znakiem końca miejsc postojowych. Auta są stawiane na chodniku aż po przejście dla pieszych - na zakupy, na noc, podczas koncertu w Kalinowym Sercu, na cały dzień podczas pracy na drugim końcu Warszawy, etc. Nic tego nie jest w stanie powstrzymać. Kierowcy nie boją się zakazu zatrzymywania B-36 od Kossaka - teoretycznie chroniącego to miejsce. Ani wczowania od strazy miejskiej ani pojawiające się tutaj blokady nie działają. Ciagle ktoś się tu wypcha. Niestety, pogarsza to widoczność i stwarza zagrożenie dla pieszych - przechodzi się tutaj będąc kompletnie zasłoniętym. Dziecka odprowadzane do przedszkola lub tego, ze osoba pcha przed sobą wózek dziecięcy w ogóle nie widzą zza aut wylewających się pod same pasy. W związku z powyższym prosiłbym bardzo o potraktowanie tej zmiany jako "MUST HAVE" przy wdrożeniu SPPN na start i nie ograniczanie się tylko do wyznaczenia miejsc "tarbą" i samego oznakowania poziomego / pionowego. Inaczej w tym miejscu strefa będzie bezczelna - kierowcy będą tu specjalnie stawać nawet jak inne, płatne miejsca będą wolne. Byłbym bardzo wdzięczny za pozytywne rozpatrzenie tej sprawy. Jednocześnie chciałbym zwrócić możliwość na tańszą alternatywę - rozwiązanie w postaci postawienia tutaj wzdłuż ulicy za znakiem końca miejsc postojowych stałowych stojaków rowerowych, których tutaj brakuje. Jak ktoś przyjeżdża rowerem - to tak jak na pierwszemu zdjęciu, potrafi go przypinać do sztycy znaku przejścia D-6 lub innych. Może udałoby się Panstwo - z większą siłą przelać zgłosić lokalizację w międzyczasie - nawet przed opracowywaniem całościowo SPPN? Ostatnio na Żoliborzu były stawiane np. przy rogu Cieszkowskiego i Stowackiego i ograniczyły w ten sposób także częściowo nielegalne parkowanie. Ufam, że możemy liczyć na zrozumienie i pomoc w tym zakresie.</p>	<p>Uwzględniono. Słupki ustawiono w miejscach szczególnie wymagających uwagi kierowców, gdzie bezpieczeństwo użytkowników ruchu jest najbardziej narazone, tj. w obrębie skrzyżowań oraz przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów.</p>

<p>Uwagi dotyczące lokalizacji w rejonie 3:</p> <p>1. Ciąg ulic Urzędnicza - Siemiradzkiego - Szczepanowskiego (arkusze projektowe nr 9 i nr 14)</p> <p>Na ulicy Urzędniczej (odcinek od Potockiej do Siemiradzkiego) i ulicy Siemiradzkiego istnieje możliwość wprowadzenia ruchu jednokierunkowego (kierunek ruchu od Potockiej do Szczepanowskiego). Na ulicy Szczepanowskiego można wprowadzić ruch jednokierunkowy w stronę ulicy Słowackiego, bądź zachować dwukierunkowość z ograniczeniem wjazdu od strony ulicy Słowackiego do dojazdu do posesji wzdłuż ulicy Szczepanowskiego.</p> <p>Wprowadzając powyższą organizację ruchu można:</p> <p>A. po zachodniej stronie ulicy Urzędniczej (odc. Potocka - Siemiradzkiego) dopuścić parkowanie na zasadach ogólnych przez mieszkańców (znak B-35), przy wdrożeniu projektowanego przekształcenia zatok po wschodniej stronie w zatoki równoległe.</p> <p>B. na ulicy Siemiradzkiego zachować pierwszą od ulicy Urzędniczej zatokę po stronie północnej w istniejącej formie, wraz ze zlokalizowaniem w niej drugiej "koperty". Dalsze zatoki po stronie północnej, w stronę ulicy Szczepanowskiego przekształcić w zatoki równoległe (pierwsza, trzecia, szósta), pozostałe zlikwidować.</p> <p>C. realizacja pkt. B pozwala na dopuszczenie parkowania na zasadach ogólnych przez mieszkańców (znak B-35) po południowej stronie ulicy Siemiradzkiego, na odcinku od końca zatoki z "kopertami" do początku zatoki postępującej na przelotcu w ulicy Szczepanowskiego.</p> <p>D. dopuścić parkowanie na zasadach ogólnych przez mieszkańców (znak B-35) w odległości 2,5 metra od końca łuku łączącego ulice Siemiradzkiego i Szczepanowskiego po stronie zachodniej (konieczność zlikwidowania dwóch ostatnich słupków). Takie rozwiązanie zostało zastosowane na ulicy Hozjusza, na prostej w kierunku Krasńskiego, gdzie strefa B-35 rozpoczyna się dokładnie 2,5 metra za 90 stopniowym łukiem.</p> <p>E. na ślepych odcinku ulicy Urzędniczej, za skrzyżowaniem z ulicą Siemiradzkiego dopuścić parkowanie na zasadach ogólnych przez mieszkańców (znak B-35) po wschodniej stronie ulicy.</p> <p>287. Powyższe zmiany pozwolą uzyskać prawdopodobnie 17 dodatkowych miejsc na tych trzech ulicach. Dodatkowo uzyska się większą równowagę między miejscami ogólnodostępnymi SPPN a miejscami przeznaczonymi dla mieszkańców posiadających abonament. W tej okolicy jest to szczególnie istotne, ponieważ w warunkach niespandemicznych deficyt miejsc jest bardzo dokłny także w weekendy, kiedy Szkoła Główna Służby Pożarniczej prowadzi zajęcia zapoczn. Z uwagi na funkcjonowanie SPPN tylko w dni robocze, nie będzie miała ona wpływu na poprawienie dostępności miejsc dla mieszkańców w weekendy roku akademickiego. Proponowane wyżej strefy B-35 zabezpieczą tylko w części potrzeby parkingowe mieszkańców także w weekendy, w związku z czym dodatkowo postuluje:</p> <p>F. zmianę części z wyznaczonych miejsc parkingowych w ciągu ulicy Urzędnicza - Siemiradzkiego - Szczepanowskiego na miejsca przeznaczone tylko dla mieszkańców posiadających abonament. Potrzeby studentów SGSP uczelnia może zaspokajać na swoim terenie, który obejmuje bardzo duży obszar, na którym można zorganizować pojemne parkingi.</p> <p>2. Ulica Szczepanowskiego (odcinek północny: od Potockiej do placu Lelewela) (arkusz projektowy nr 9)</p> <p>Na tym odcinku ulicy Szczepanowskiego istnieje możliwość wprowadzenia ruchu jednokierunkowego (sugerowany przebieg od Potockiej do placu Lelewela). Pozwoliłoby to na zachowanie istniejącej długości odcinka, na którym dopuszczalne jest parkowanie na zasadach ogólnych przez mieszkańców (znak B-35) po stronie zachodniej ulicy, a co za tym idzie zwiększyć pojemność parkingową tego odcinka z 3 miejsc parkingowych do 8-9.</p>	<p>ad 1.A Uwaga została uwzględniona</p> <p>ad 1.B – D. Projekt nie zakłada inżynierii w istniejącej geometrii. Założenia projektowe polegały na wyznaczeniu miejsc postojowych w obecnie istniejącej infrastrukturze.</p> <p>ad 1.E – Uwaga została uwzględniona.</p> <p>ad 1.F – Projekt zakłada wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych oraz zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>ad 2. Uwaga została uwzględniona.</p>
<p>3. Plac Lelewela (odcinek od Szczepanowskiego do Modrzezewskiej) (arkusz projektowy nr 9)</p> <p>Wprowadzenie zmiany postuluwanej w pkt. 2 z przebiegiem jednokierunkowości od Potockiej do placu Lelewela wymusza zmianę kierunku tego odcinka placu Lelewela w projekcie na odrotną; od Szczepanowskiego do Modrzezewskiej, z koniecznością skrętu w Modrzezewskiej.</p> <p>4. Ulica Modrzezewskiej (arkusz projektowy nr 9)</p> <p>A. Wyznaczony w projekcie odcinek przeznaczony na parkowanie na zasadach ogólnych przez mieszkańców (znak B-35) można wydłużyć w kierunku skrzyżowania ulic Drużbackiej i Solskiego, chodnik na tym odcinku jest jednokierowy, bez żadnego wjazdu na posesję, odcinek "B-35" może kończyć się w odległości 10 m od skrzyżowania.</p> <p>B. Biorąc pod uwagę istniejącą, projektowaną i postulowaną jednokierunkowość ulic w tej okolicy, proszę o rozważenie wprowadzenia ruchu jednokierunkowego także na ulicy Modrzezewskiej (sugerowany przebieg od placu Lelewela do ulicy Drużbackiej). W przypadku przyjęcia proponowanych przebiegów ruchu na placu Lelewela (zbiegających się na skrzyżowaniu z Modrzezewskiej) takie rozwiązanie jednokierunkowości ulicy Modrzezewskiej wydaje się najopłakaniejsze.</p> <p>Jednokierunkowy ruch na ulicy Modrzezewskiej pozwoli na zwiększenie komfortu korzystania z chodnika przez pieszych. Ma on co prawda w rzeczywistości prawie 3 m, ale w jego świetle znajdują się latarnie, które w połączeniu z samochodami korzystającymi z przepisowej możliwości zajęcia części chodnika, znacząco utrudniająby przemieszczanie się pieszych.</p> <p>5. Ulica Drużbackiej (odcinek od Solskiego/Modrzezewskiej do Mickiewicza) (arkusz projektowy nr 9)</p> <p>Mając na uwadze już istniejące, planowane w projekcie oraz sugerowane przezo mnie ulice jednokierunkowe w tej okolicy, proszę także rozważyć wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicy Drużbackiej, od skrzyżowania z ulicami Solskiego i Modrzezewskiej do ulicy Mickiewicza. Dzięki temu po południowej stronie ulicy Drużbackiej można wyznaczyć strefę parkowania na zasadach ogólnych przez mieszkańców (znak B-35), w której zachowując odległość 10 m od skrzyżowań, prześię dla pieszych oraz drożność wjazdu na posesję znalazłoby się 7 miejsc postojowych wobec 3 miejsc przewidzianych w projekcie po stronie północnej.</p> <p>Uwagi ogólne do projektu SPPN Żoliborz</p> <p>1. Abonamenty mieszkańca</p> <p>Na terenie Żoliborza dotychczasowa zasada 150 m od miejsca zamieszkania nie ma racji bytu, zdarzają się lokalizacje, które w tym promieniu mają bardzo niewielki fragment drogi publicznej. W warunkach dzielnicy Żoliborz promień ten powinien być zwiększony do przedziału 500 - 1000 metrów, bądź też powinna być zastosowana zasada obszarowa: rejon 1, rejon 2, rejon 3 podzielony co najmniej na część północną i południową w osi ulicy Krasńskiego.</p> <p>2. Strefy tylko dla mieszkańców (znak B-35/B-39)</p> <p>Mając na względzie specyfikę naszej dzielnicy (rejon 1-3), która w znaczący sposób ogranicza możliwości legalnego wyznaczania miejsc parkingowych oraz parkowania na zasadach ogólnych a jednocześnie generuje wielu przyjezdnych weekendowych (restauracje, kawiarne i cukiernie, parki z placami zabaw dla dzieci, basen z infrastrukturą towarzyszącą, uczelnia wyższa SGSP) postuluje zwiększenie ilości miejsc parkowania oznaczonych znakiem B-35 z dopuszczeniem posiadaczy abonamentu kosztem ilości miejsc ogólnych SPPN. Efekt wprowadzenia SPPN w postaci zwiększenia dostępności miejsc parkingowych dla mieszkańców jest ograniczony do dni roboczych, w które istnieje konieczność wnoszenia opłat. Natomiast w dni wolne od pracy ogólnodostępne miejsca parkingowe SPPN nie będą w żaden sposób "zabezpieczone" przed dużą grupą wskazanych wyżej "zewnątrznych" amatorów atrakcji naszej dzielnicy, którzy nie będą w żaden sposób zachęceni do skorzystania z komunikacji zbiorowej koniecznością opłacenia postoiu w naszej dzielnicy.</p> <p>Jeśli wprowadzenie SPPN w naszej dzielnicy ma nie wpłynąć negatywnie na jej mieszkańców konieczne jest zwiększenie puli miejsc przeznaczonych tylko dla nich także w weekendy.</p> <p>Uwagi wnoszę po zapoznaniu się z projektem SPPN Żoliborz oraz uczestnictwie w internetowych konsultacjach społecznych. Jestem mieszkańcem dzielnicy Żoliborz i posiadam w niej stały meldunek.</p>	<p>ad 3. Uwaga została uwzględniona.</p> <p>ad 4.A – Uwaga została uwzględniona</p> <p>ad 4.B – Uwaga została uwzględniona</p> <p>ad 5. Uwaga dotycząca zapewnienia lepszego dojazdu do ul. Drużbackiej w ocenie projektanta jest nieefektywna pod względem przepustowości.</p> <p>Uwagi ogólne:</p> <p>1. 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 postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>2. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na niewystarczające parametry drogi, ale możliwy jest legalny postoiu pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierownicy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
<p>Protestuję przeciwko tworzeniu nowych stref płatnego parkowania i żądam zniesienia dotychczasowych!</p> <p>Przedstawiony na stronie internetowej projekt nie zawiera żadnego uzasadnienia dla tworzenia jakichkolwiek nowych stref!</p> <p>A jest rzeczą oczywistą, że podwyższa one koszty życia w mieście i utrudniają normalne funkcjonowanie mieszkańców.</p> <p>Protestuję przeciwko likwidacji miejsc postojowych! Gmina jest w tym zakresie monopolistą i doprowadza do sytuacji, kiedy zaparkowanie staje się niemożliwe i wymusza zupełnie zbytek ruch pojazdów.</p> <p>Dotychczas jako uzasadnienie stref płatnego parkowania wskazywano wymuszenie rotacji samochodów, tymczasem jest to sprzeczne z dążeniem ekologów ale i rządów do ograniczenia ruchu samochodowego. Powinny być wprowadzone zachęty, w szczególności ulżenia w parkowaniu samochodów, tak by one jak najwięcej stały, a nie jeżdżiły, także w kółko w poszukiwaniu wolnych miejsc!</p> <p>Uzasadnienie, że strefy płatnego parkowania spowodują, że wszyscy przeniosą się do komunikacji miejskiej, jest nieprawdowe - gdyż tak się stało, komunikacja miejska zbankrutuje. Wystarczy zresztą porównać, jak jest nieefektywna w zestawieniu z prywatnymi przedsiębiorstwami transportowymi.</p> <p>Ponadto likwidacja samochodów osobowych w skali kraju oznaczałaby dla tego kraju gigantyczną recesję.</p> <p>Komunikacja miejska w znaczący sposób przyczynia się do transmisji koronawirusa, w przeciwieństwie do samochodów osobowych. A zdaje się, że koronawirus zostanie na dłużej...</p> <p>Mogłoby się wydawać, że gmina walczy z samochodami, ale samochody nie są wrogiem gminy, a są narzędziem do przemieszczania się mieszkańców, tak więc w istocie gmina walczy z mieszkańcami.</p> <p>A skończy się to martwym miastem, takim, jak jest obecnie śródmieście Krakowa.</p> <p>protestuję...</p> <p>288</p>	<p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie cząści kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Celem nie jest przeniesienie wszystkich podróży do komunikacji miejskiej ani "likwidacja samochodów".</p> <p>Nie jest również planowana likwidacja miejsc postojowych. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych () i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postoiu pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierownicy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>

289	<p>Niniejszym w ramach konsultacji społecznych zgłaszam swoje uwagi do propozycji dotyczących wprowadzenia SPPN na Żoliborz:</p> <p>Należy maksymalnie rozszerzyć strefę, w której mieszkanie może parkować bez opłat. 150m nie pozwoli na znalezienie miejsca. Podział dzielnicy na 5 stref jest ok.</p> <p>Należy zachować maksymalną liczbę miejsc parkingowych na ul. Wypiańskiego. Można nalezy wprowadzić ruch jednokierunkowy zgodnie z załączoną propozycją i dopuścić parkowanie na jezdni.</p> <p>ul. Cieszkowskiego/Szajnochy – musi pozostać obecny parking przy budynku ul. Szajnochy 11, który też służy klientom przychodni. Pewnie wymaga przebudowy.</p> <p>ul. Hożusza – cały parking przed kociodłem św. Stanisława Koski powinien zostać zachowany. Nie ma żadnego sensu urządzać trawnika przez Ogórkiewicz Jordanowanki, a ten kociodł potrzebuje parkingu.</p> <p>Parking na tyłach Urzędu Dzielnicy – konieczne musi być ogólnie dostępny i objęty SPPN.</p> <p>ul. Kąkowa – musi być włączona do SPPN na całej długości, aż do szlabanu parkingu pod Urzędem Dzielnicy. Tam muszą być zachowane miejsca postojowe dla klientów Urzędu Dzielnicy, klientów okolicznych lokali użytkowych oraz mieszkańców budynku pl. Wilsona 4 (ok. 100 mieszkań).</p> <p>Ul. Szajnochy – musi być włączona do SPPN na całej długości, aż do zaplecza DH „Merkury”.</p> <p>Ul. Małogoska – muszą pozostać miejsca wzdłuż ogrodzenia szkoły nr 65.</p> <p>Ul. Potocka – pas wzdłuż jezdni naprzeciwko OSiR jest idealny dla urządzenia miejsc postojowych.</p> <p>ul. Książczyna – powinna być dwukierunkowa tylko na odc. Mickiewicza – Tucholska, dalej jeden kierunek do Sulkowskiego, parkowanie od str. skweru Kompani AK *Zniwla</p> <p>ul. Dziennikarska jednokierunkowa w dół, wjazd od Krasńskiego, parkowanie po jednej stronie wyłącznie na jezdni, służy na chodnikach</p> <p>cały Żoliborz Dziennikarski – wyłączenie ruchu jednokierunkowej na wszystkich ulicach, wprowadzenie parkowania na jezdniach. Podwyższenie poziomu skrzyżowań, aby ograniczyć prędkość samochodów.</p>	ZALĄCZNI K	<p>Ad 1. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postępu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Ad 2. W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pt. Henki jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wypiańskiego i ul. Trepowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych.</p> <p>Ad 3. Wskazany parking nie jest częścią drogi publicznej. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p> <p>Ad 4. Uwzględniono - wprowadzono jeden kierunek ruchu i strefę "zakaz postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Ad 5. Przedmiotowy teren znajduje się poza pasem drogowym.</p> <p>Ad 6. Przedmiotowy teren znajduje się poza pasem drogowym.</p> <p>Ad 7. Przedmiotowa lokalizacja jest objęta SPPN.</p> <p>Ad 8. Uwzględniono.</p> <p>Ad 9. Uwaga znajduje się poza zakresem opracowania SPPN.</p> <p>Ad 10. Uwzględniono.</p> <p>Ad 11. Na ul. Dziennikarskiej projektowany jest ruch jednokierunkowy do ul. Krasńskiego.</p> <p>Ad 12. Ruch jednokierunkowy zostanie poddany wtórnej analizie, wywniesienie skrzyżowań znajduje się poza zakresem opracowania SPPN.</p>
290	<p>Jestem członkiem zarządu i mieszkańcem kamienicy Mickiewicza 18A, zarówno mnie jak i większość mieszkańców, w których imieniu również piszę, niepokoi fakt wprowadzenia strefy płatnego parkowania, która to strefa mogłaby spowodować powstanie następnego problemu, jeśli Państwo nie pomogą nam go rozwiązać, a mianowicie do naszej posesji (Mickiewicza 18A), jak również do posesji sąsiadów (Mickiewicza 18B), można podjechać jedynie od ulicy Śmiałej, drogą wewnętrzną (od ul. Mickiewicza nie można podjechać, bo nie można się tam zatrzymać, ani nie ma miejsc parkingowych, jak również nie mamy dostępu do bocznych uliczek, w których mogłyby znajdować się miejsca parkingowe). Wspomniana droga wewnętrzna prowadzi do garaży i podwórka na którym znajdują się pare miejsc parkingowych na których parkują nasze dwie wspólnoty mieszkaniowe (Mickiewicza 18A i B). Z droga wewnętrzną sąsiaduje również blok przy ul. Śmiałej 5, choć oni mają dojazd, dostęp i miejsca parkingowe od ul. Śmiałej, jedynie wspólnota Mickiewicza 18A i 18B pozbawione są innych możliwości podjechania pod dom i parkowania. W połowie drogi wewnętrznej, przed wjazdem na podwórko stoi znak zakazu wjazdu z wyłączeniem mieszkańców (choć nie jest doprecyzowane których kamienic/mieszkańców on dotyczy - czy właśnie dwóch wspólnot 18A i 18B, które nie mają innego dostępu/podjazdu pod budynek?). Już teraz miwamy problemy polegające na porzucaniu samochodów, które tygodniami a nawet miesiącami są porzucone w tym miejscu, a przez to, że nie jest to droga publiczna to straż miejska odmawia interwencji. Martwimy się, że przy wprowadzeniu strefy płatnego parkowania problemy się nasilą i ludzie uciekając od płatnego parkowania, masowo zaczęła parkować na podwórku nie objętym opłatami, a my przestaniemy mieć możliwość nawet podjechania pod własną kamienicę, w celu rozpakowania zakupów, wyniesienia cięższego mebla, nie mówiąc już o przeprowadzkach, remontach (jest to jedynie miejsce w którym nasze wspólnoty mogą postawić kontener).</p> <p>Bardzo bym prosił o rozważenie wprowadzenia identyfikatorów dla wyżej wymienionych wspólnot, do których nie można podjechać z innej strony lub postawienie szlabanu. Jeśli mógłbym coś zaproponować to chyba najuczciwszym rozwiązaniem byłby jeden identyfikator lub jeden pilot na mieszkanie powyżej 30 m kwadratowych i jeden identyfikator/pilot na garaż.</p> <p>Będę bardzo wdzięczny za jakikolwiek Państwa odpowiedź, zebym mógł ją przekazać innym mieszkańcom żywo zainteresowanych tą sprawą.</p> <p>Członek Zarządu Wspólnoty Mieszkaniowej Mickiewicza 18A</p>		<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach (w tym ewentualne identyfikatory uprawniające do wjazdu) ustala zarządca terenu.</p>
291	<p>Jako Warszawian i patriota gospodarczy nie zgadzam się na dalsze lupienie mieszkańców i wygłanianie pieniędzy od ich gości poprzez jeszcze większe rozszerzenie strefy płatnego parkowania. Obecny jej rozmiar już przekracza granice absurdu.</p>		<p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem</p>
293	<p>przesyłam w załączeniu uwagi w ramach konsultacji rozszerzenia strefy płatnego parkowania.</p>	ZALĄCZNI K	<ol style="list-style-type: none"> 1. 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. 2. Będziemy obserwować zachowania kierowców i w miarę potrzeb i możliwości stosować odpowiednie środki. 3. Słupki są ustawiane z zachowaniem skrajni drogowej 50 cm. 4. Montaż stojaków dla rowerów nie jest przedmiotem niniejszego opracowania. Stojaki powinny być montowane w miejscach, gdzie są potrzebne, nie zaś w równomiernych odstępach na wszystkich drogach publicznych. W większości przypadków w zabudowie mieszkaniowej rowery są trzymane na terenie posesji lub podwórek. 5. Uwzględniono. 6. 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. 7. 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. 8. Projekt nie przewiduje budowy lub przebudowy progów zwalniających. 9. Projekt nie przewiduje zastępowania drzew miejscami parkingowymi. 10. 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 postępu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. 11. Zabezpieczenie trawnika może nastąpić na podstawie odrębnej dokumentacji. Projekt przewiduje fizyczne wygrodzenia tylko w rejonie przejść dla pieszych, skrzyżowań itp.
294	<p>Mieszkam przy Krasńskiego 61.</p> <p>Wg aktualnego podziału na obszary mój budynek jest w obszarze 5 a większość miejsc do parkowania dla mieszkańców jest w obszarze 4 (po tej stronie co Wimi).</p> <p>Po nieparzystej stronie Krasńskiego na odcinku od Broniewskiego do Powązkowskiej nie ma w ogóle gdzie parkować. Zostają tylko miejsca wokół Wimi.</p> <p>Jeśli nie zostanie rozszerzona strefa dla mieszkańców z obszaru 5 na obszar 4 to zostaniemy pozbawieni możliwości parkowania. Proszę, żeby zostało to wzięte pod uwagę przy planowaniu.</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 postępu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. Ulice będące granicą obszarów będą dostępne dla mieszkańców obu obszarów.</p>
295	<p>Jako mieszkańcy adresu Krasńskiego 67.67a i 67b zwracamy się z prośbą o rozpatrzenie zakazu parkowania w naszej uliczce z wyłączeniem mieszkańców, ewentualną zmianą organizacji ruchu w uliczce i postawienie słupków na chodniku. Ulica nie spełnia wymogów aby zaprojektować w niej miejsca parkingowe, ale przez parkowanie, które odbywa się na niej w tej chwili dochodzi do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - blokowania pasów ruchu - zastawiania naszej drogi pożarowej (w przypadku pożaru służby nie mają szansy dostać się na nasze patio) - zastawiania naszego wjazdu i wjazdu do garażu - zastawiania chodnika, co utrudnia widoczność wyjeżdżającym z garażu i powoduje częste kolizje <p>Ponadto, w momencie wyznaczenia strefy płatnego parkowania dookoła, nasza uliczka stanie się dodatkowo atrakcyjna dla tych, którzy nie będą chcieli parkować płatnie. Będziemy wdzięczni za przychylenie się do naszej prośby, wprowadzenie takich zmian ułatwi życie mieszkańcom naszego osiedla i zapewni bezpieczeństwo.</p> <p>W załącznikach przesyłam kilkanaście zdjęć dokumentujących jak wygląda codzienne parkowanie i funkcjonowanie w naszej uliczce. Dodatkową podstawę do działań w naszej sprawie stanowić może bogata historia zgłoszeń w SM, będziemy wdzięczni jeżeli poświęcą Państwo czas na zapoznanie się z tematem.</p>	ZALĄCZNI K	<p>Droga wraz z miejscami postojowymi znajduje się poza pasem drogowym ul. Krasńskiego. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.</p>

296	<p>Wprowadzenie SPPN na Ochocie i Żoliborzu wywołuje fundamentalny sprzeciw, nie tylko co do kwestii warunków technicznych, ale co do samej idei. SPPN nie jest opłatą za usługę, a paradoksalnie, który stanowi ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych, dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50 zł (ponad 1000 zł miesięcznie).</p> <p>Stratni będą także mieszkańcy samej strefy; za drugi i kolejny samochód będą płacić 1200 zł rocznie, niezależnie od kosztów samej opłaty parkingowej jeśli tylko pojadą samochodem w inny obszar obowiązywania strefy.</p> <p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania wiąże się z likwidacją znacznej liczby miejsc parkingowych, czego dowodzi doświadczenie z wprowadzeniem jej w poprzednich dzielnicach (Praga, Wola). Tymczasem od władz Warszawy należy oczekiwać zwiększenia, a nie zmniejszenia liczby dostępnych miejsc parkingowych.</p> <p>SPPN stanowi kolejny z elementów nieracjonalnej polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Władze Warszawy powinny odejść od tej polityki i pozostawić mieszkańcom swobodę wyboru środka transportu.</p> <p>Konsultacje nie powinny więc dotyczyć poszerzenia SPPN - którego mieszkańcy nie chcą - a zamiast tego jej zmniejszenia i ograniczenia opłat - co byłoby zgodne z interesem mieszkańców.</p>	<p>Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefy płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Zgodnie z ww. ustawą, decyzja dotycząca ewentualnego rozszerzenia SPPN należy do wyłącznej kompetencji Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Konsultacje społeczne dotyczące rozszerzenia SPPN zostały poprzedzone badaniami dotyczącymi zajętości i rotacji miejsc postojowych. Badania te były prezentowane podczas konsultacji społecznych i wskazyują na spełnienie ww. przesłanek do rozszerzenia SPPN. Nie dysponujemy żadnymi badaniami wskazującymi na zasadność zmniejszenia SPPN i obniżenia opłat – byłoby to działanie znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPPN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.</p> <p>Podstawą prawną dla pobierania opłat w SPPN jest Ustawa o drogach publicznych, która w art. 13 ust. 1 stwierdza że „korzystający z dróg publicznych są obowiązani do ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPPN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2). Aby przychylić się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnic takich jak Żoliborz, ZDM przedstawia Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańców. Proponujemy alternatywę dla zasad 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postoiu na większym obszarze: dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów.</p> <p>Projektując SPPN, przyjęto zasadę, aby wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych (1 i 1,5 m) i szerokości 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 nieurządający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierownicy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorami. Wprowadzenie SPPN nie wiąże się zatem z „likwidacją znacznej liczby miejsc postojowych” i nie stało się tak ani na Pradze ani na Woli.</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 jednaki.</p> <p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPPN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM 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.</p>
297	<p>Niektórym składam protest wobec rozszerzenia SPPN na Żoliborzu. Obserwuję nastroje wśród mieszkańców, którzy w żaden sposób nie zostali przekonani przez prowadzących tzw. "konsultacje" do jakichkolwiek "korzyści" dla mieszkańców.</p> <p>Proszę nie antagonizować mieszkańców, ani nie wmyślać nam, że "działacie" Państwo na naszą korzyść. Dostępność przestrzeni, powstaje coraz więcej bloków, za tym idą rzesze nowych mieszkańców Warszawy, a Wy uszczuplacie dotychczasową infrastrukturę, poprzez zwężenia dotychczas funkcjonujących jezdni, szczególnie wybudowanych przed laty z godną perspektywą spożycia w przyszłość, zabierania dotychczasowych miejsc postojowych, które może nie zawsze były/są "legalne", ale zlokalizowane na małych, osiedlowych uliczkach, stanowiącą pożądaną alternatywę.</p> <p>Probujecie działać w myśli zasady, że "lepsze jest wrogiem dobrego".</p> <p>Niestety nie możecie pochwalić się wyważoną polityką, nie powstają nowe miejsca postojowe, wręcz likwidujecie parkowanie skłone, zamieniając je na równoległe, które jest z oczywistych względów mniej pojemne.</p> <p>Pomijam już samo obciążenie fiskalne mieszkańców, ale i brak ZAGWARANTOWANIA w naważnych miejscach samych miejsc postojowych, do tego promowanie bogatszych użytkowników, którzy i tak w tych miejscach będą parkowali, zabierając miejsca mieszkańcom.</p> <p>Sama przeżyłam pracowałam w okolicy ul. Śniadeckich, gdzie wprowadzona SPPN tak naprawdę zabetonowała te miejsca w ciągu dnia... ludzie tylko wychodzili i dorzucali stosowne opłaty, a wcale rotacja w tej okolicy się nie poprawiła!</p> <p>Przytęmi mi, ale SPPN stanowi element mocno NIERACJONALNEJ polityki dyskryminacji zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy! Do tego, sam sposób przeprowadzenia tych "konsultacji" będzie ogromnie zaskarżeniem... Nie wszyscy mają dostęp do social media, a więc nawet nie wiesz, jaka batalia o tę SPPN się toczy, spora część osób nie otrzymała rzekomych ulotek informacyjnych o przeprowadzeniu tych "konsultacji", a Państwo się chwalcie, że dokonując planowania tej SPPN, zrobiliście blisko 40 tys. km, czy więcej. To nie jest żaden argument. Do tego, nie wszyscy mieszkańcy są skomputeryzowani, mieszkańcy tam też ludzie starsi, którzy dążyli do spokojnego wieku seniorskiego, a nie przewidzieli, że władze miasta będą teraz ich na starość dyskryminować i wymagać pozbycia się samochodów.</p> <p>Proszę o odnotowanie mojego głosu SPRZECIWU i mojej drożki (łącznie ponad 10 osób mieszkających w okolicy Placu Wilsona!)</p>	<p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.</p> <p>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> <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 (1 i 1,5 m) i szerokości 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 nieurządający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierownicy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorami.</p> <p>Aby jak najlepiej poinformować mieszkańców o konsultacjach, ZDM przekazał Poczta Polską ulotki do dystrybucji do skrzynek pocztowych na terenie całej dzielnicy. Konsultacje społeczne zostały wywołane 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 i wnioski 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>
298	<p>Uwagi ogólne</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przed wprowadzeniem strefy płatnego parkowania należy zaliczyć do dróg publicznych odcinki dróg wewnętrznych: ul. Ka. Indrzejczyka, ul. Tolwińskiego (odcinek wokół Górki Włocławskich), ulica łącząca Kałową z Szanochy, parking przed budynkiem Szanochy 11, końcówki odcinka Kałowej (przy Słowackiego), ulica dojazdowa do Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej, parking przy Cmentarzu Wojskowym – tak aby możliwa było tam wprowadzić płatne parkowanie. 2. Na wszystkich bez względu na ulicę jednokierunkowych powinien zostać dopuszczony dwukierunkowy ruch rowerowy – jako powszechnie obowiązująca zasada. 3. Też dzielnicy na 7 stref abonamentowych oraz na strefy "Identyfikatorów mieszkańców" (możliwe problemy dla kierowców ulic przy granicy strefy – w niektórych przypadkach większość obecnie wykorzystywanych przez nich miejsc postojowych może się znaleźć w innej strefie. Należy rozważyć rozdzielanie uprawnień abonamentowych i identyfikatorów – np. abonamenty obejmujące szerszy obszar niż identyfikator, lub odwrotnie). 4. Wprowadzenie abonamentów dla firm, w przypadku gdy w domu lub w miejscu zamieszkania nikt nie mieszka, a jedynym użytkownikiem jest firma lub gdy budynek jest oficjalnie określony jako budynek mieszkalno-biurowy. 5. Uregulowanie statusu parkingów przy braminie Cytadeli (od ul. Dymyńskiego) oraz wejściem do Muzeum Katoryńskiego (ul. Jeziorańskiego) – obecnie są poza pasem drogi publicznej. <p>Uwagi szczegółowe</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Kaniowska na odcinku od Krasieńskiego do budynku nr 25 zachowanie ruchu dwukierunkowego, wprowadzenie zakazu postoiu niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkańca"). Proponowane ruch jednokierunkowy niekorzystnie wpłynęłoby na rozkład ruchu na Żoliborzu Oficerskim, jednocześnie mieszkańcom zależy na miejscach w "strefie mieszkańca" pod domami – w przeciwnym wypadku te miejsca (szczególnie bliżej ulicy Krasieńskiego) mogą być zajmowane przez przyjezdnych. Dla przyjezdnych proponowane jest wytyczenie większej liczby miejsc płatnych po północnej stronie ulicy "wewnętrznej" Krasieńskiego, na szerokoim chodniku pod drzewami (tak jak Urząd Dzielnicy proponował przy okazji konsultacji i remontu dróg Żoliborza Oficerskiego). 7. Krasieńskiego - na odcinku Wiałostrada – Czarnieckiego wytyczenie płatnych miejsc postojowych po północnej stronie jezdni bocznej ("wewnętrznej") na poszerzonym chodniku pod drzewami (w razie technicznych wymogów – częściowo na chodniku, częściowo na jezdni, przy czym chodnik ten specjalnie był poszerzony, aby umożliwić parkowanie większej liczby aut na ul. Mickiewicza przy okazji konsultacji i remontu dróg Żoliborza Oficerskiego); - po południowej stronie jezdni bocznej ("wewnętrznej"), wzdłuż budynków nr 24/6, 8 i 10 aż do pl. Wilsona – zakaz postoiu niedotyczący mieszkańców ("strefa mieszkańca"), tj. odwrotnie niż jest w projekcie. Umożliwi to pozostawienie większej liczby miejsc ogólnodostępnych płatnych po zewnętrznej stronie osiedla, a jednocześnie parkowanie pod domem mieszkańcom ulicy Krasieńskiego. 	<p>ZAŁĄCZNIK</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uwaga dotycząca wprowadzenia dróg wewnętrznych do kategorii dróg publicznych zostanie poddana osobnej procedurze, niezależnej od wprowadzenia SPPN. 2. Projekt organizacji ruchu będzie przedwyłany 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. 3. ZDM przedstawia Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańców. 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. Ulice będące granicami obszarów będą dostępne dla mieszkańców obu obszarów. 4. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoiu w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN. 5. Uwaga znajduje się poza zakresem opracowania SPPN. 6. Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na ul. Kaniowskiej byłoby rozwiązaniem nieefektywnym. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego umożliwi na ul. Kaniowskiej wytyczenie miejsc postojowych, co w przypadku pozostawienia obecnej organizacji ruchu byłoby niemożliwe. 7. Uwaga została uwzględniona
	<ol style="list-style-type: none"> 8. Mickiewicza - na odcinku od ul. Gen. Żajączka do placu Wilsona dopuszczenie parkowania na prawym pasie obu jezdni (z wyjątkiem placu Inwalidów), wytyczenie przejścia przez ulicę Mickiewicza w osi alei Wojska Polskiego. W sprawie wytyczenia przejścia przez Mickiewicza w osi al. Wojska wypowiedziałam się podczas konferencji prasowej w rewitalizacji al. Wojska Polskiego (odcinek Boguchłopa - plac Wilsona) w obecności dyr. Puchalskiego. Dodatkowym tematem był poruszany na spotkaniu zorganizowanym w siedzibie ZZW na skutek wspólnej interpelacji mojej oraz radnych m. st. Warszawy Doroty Łobodny oraz Marka Sołzka. W spotkaniu brał udział przedstawiciel ZDM, p. Tomasz Dombi, oraz przedstawiciel Biura Mobilności. Ustalono, że w celu wyznaczenia przejścia należy uspokoić ruch na ul. Mickiewicza po uprzednim wykonaniu pomiarów natężenia ruchu. W załącznikach interpelacje i odpowiedzi. - na odcinku od placu Wilsona do Potockiej zmiana przekroju obu jezdni: jeden pas ruchu i jeden pas postojowy; wytyczenie miejsca postojowego na obecnym prawym pasie jezdni, likwidacja zatok autobusowych na przystankach przed i za placem Wilsona, wytyczenie pasa rowerowego, zabezpieczenie skrzyżowań i przejść dla pieszych przed parkowaniem (jak w alei Wojska Polskiego); - na odcinku od Potockiej do wiaduktu nad trasą AK zewnętrzne pasy obu jezdni na całej długości przeznaczyć na miejsca parkowania rownoległego. Ulica na tym odcinku jest zdecydowanie przewężona względem potrzeb. 9. Plac Inwalidów usuniecie miejsc postojowych w osi alei Wojska Polskiego (między jezdniami alei Wojska) oraz wytyczenie ciągu pieszego przez plac Inwalidów z przejściem przez ulicę Mickiewicza – przedłużenie ścieżki w osi alei Wojska Polskiego (vide odc. gen. Żajączka – plac Wilsona). 10. Promyka Dopuszczenie kontruruchu rowerowego, wprowadzenie strefowego zakazu postoiu niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkańca") na całej ulicy oraz wyznaczenie miejsc dla gości. 11. Mierostawskiego, Hauke Bosaka, Śmiłwa wprowadzenie strefowego zakazu postoiu niedotyczącego mieszkańców ("strefa mieszkańca") oraz wyznaczenie miejsc dla gości. 12. Marii Kazimierzy wprowadzenie ruchu jednokierunkowego od ul. Potockiej w kierunku ul. Lutostawskiego, dwukierunkowy ruch rowerowy. 	<ol style="list-style-type: none"> 8. Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządce ruchu. 9. Wyznaczenie miejsc postojowych nie wyklucza późniejszej ewentualnej przebudowy placu. 10. 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 nieurządający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierownicy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoiu" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorami. 11. Uwaga została uwzględniona. 12. Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządce ruchu.

<p>Dzień dobry, po zapoznaniu się ze wstępnymi projektami w wersjach dostępnych na stronie ZDM, przedstawiam swoje uwagi.</p> <p>Obszar 5 Ulica Krasiańskiego pomiędzy Popieluszki i Broniewskiego - miejsca parkingowe wyznaczone po obu stronach jezdni oznaczone jako 9 np 15 m 10 m 3 np oraz 9 np mają szerokość 2 m każde, szerokość pozostałej części jezdni dwukierunkowej (I) w tym miejscu wynosi 5,45 m, na odcinku tym nie ma zakazu ruchu pojazdów ciężarowych, przebiega tu kilka tras linii autobusowych, obsługiwanych przez pojazdy o średniej szerokości 2,5 metra - być może na prostym odcinku jest szansa na wyminięcie się dwóch autobusów w obecności zaparkowanych pojazdów po obu stronach ale na łuku bliżej Broniewskiego, gdzie szerokość spada do 5 metrów, jest to mało prawdopodobne.</p> <p>Powyższy przypadek budzi duży niepokój i obawy co do sumienności wykonywanej pracy projektowej.</p> <p>Odcinek Krasiańskiego od ulicy Broniewskiego do Armii German - w miejscu obecnego parkingu zaznaczono miejsca postojowe bez określenia pojemności i dodatkowo umieszczono w pobliżu dwa symbole tramwajów z opisami sugerującymi, że to wskaźniki sugerujące, że to jakieś czy naprawę w programie CAD nie ma innych symboli? Oczywiście jest dużo więcej, zasygnalizowane zostały przykładowo. Brak określenia ilości miejsc postojowych "przeładuje" ten obszar w kierunku Powązkowskiej.</p> <p>Obszar 3 Ulica Wyspiańskiego, wzdłuż ogrodzenia przedszkola, naprzeciwko numeru 4, wyznaczono na nowo 5 miejsc postojowych z opisem "brak zieleni w terenie" choć jest ona widoczna w warstwie poniżej projektowanej, próba jej usunięcia spotka się z interwencją konserwatora zabytków, który przypomni, że w tym miejscu jest obszar tzw. Zolborza Historycznego, gdzie usunięcie drzewa jest możliwe pod warunkiem zasadzenia nowego w tym samym gatunku.</p> <p>O "zgubieniu" latarni na tym odcinku już nie wspominał...</p> <p>Zakrojony dalej, w pobliżu parkingu przed budynkiem Wojska Polskiego 58 wyznaczono 5 miejsc postojowych i po drugiej stronie 2 - znakomite utrudnienie wyjazdu z tego parkingu, zaparkowane pojazdy na tych miejscach zmniejszą widoczność.</p> <p>Ulica Wyspiańskiego oraz plac Henka i przyległe uliczki - warto zastanowić się nad wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego, tam, gdzie jeszcze go nie ma, rozważać ograniczenie prędkości z obecnych 30 km do np. 20 a także zmniejszyć szerokość przejeżdżających dla pieszych do minimalnych 2,5 m - aktualne przejścia na Wyspiańskiego są gigantyczne w stosunku do potrzeb.</p> <p>Pomiary wykonywania miejsc z pomocą wideorejestratora z podanymi terminami badań, biorąc pod uwagę przejechany dystans (w tym samym czasie lakta Zolborz) i podany czas, to pogranicze fantastyki (albo miejsce średnia prędkość większa niż dozwolona albo pracowało nad tym więcej aut niż oficjalnie kupione do pomiarów) a poza tym auta parkujące w tym rejonie zmieniają swoją "nocną" pozycję z konieczności nawet o kilkadziesiąt metrów i zapewne algorytm pomiarowy uznaje je za obca.</p> <p>Podsumowując: projekt w sam raz, gdyby istniał parking pod placem Wilsona oraz zapominany przez wszystkich planowany podziemny parking + przejścia podziemne z galerią handlową pod placem Inwalidów. Mimo wszystko sukcesu życzyć, bo też tu parkuje...</p>		<p>1. Uwzględniono</p> <p>2. 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>Dotyczy: Konsultacje organizacji ruchu na terenie Zolborz Dziennikarski – obszar 1.</p> <p>Po zapoznaniu się z planami reorganizacji ruchu w dzielnicy Zolborz dziennikarski jako mieszkańcy i korzystający z kwartału ulic Mściławska, Drohicka, Malogoska, Bytomska, Kozłmiana, Tucholska, Sułkowskiego, Dugańskiego, Gomółki, Dziennikarska, Rybińskiego, Bytomska, okolice parku AK Zwińczar wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie skutecznego i egzekwowalnego zakazu parkowania samochodów na chodnikach. 2. Wprowadzenie możliwości parkowania samochodów tylko po jednej stronie ulicy i nie na chodniku. 3. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. 4. Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20-30 km na godzinę. <p>Poniżej uzasadnienie powyższych wniosków i wyjaśnienie zagrożeń wynikających z obecnego stanu.</p> <p>O kilku lat wszyscy mieszkańcy wymienionych ulic są pozbawieni możliwości normalnego korzystania z chodników ze względu na parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami. Są to w większości samochody osób przyjeżdżających w ciągu dnia a nie stałych mieszkańców (jest przeprowadzona dokumentacja fotograficzna dokumentująca natężenie parkowania w ciągu dnia i wieczorem po zakończeniu godzin pracy która wskazuje wyraźnie iż ponad 50% samochodów nie należy do stałych mieszkańców tych ulic ale do osób dojeżdżających do metra i do pracy w biurcowi na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Bohomółki).</p> <p>BRAK PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH. Codziennie część chodników jest poblokowana tak iż prześwilił pomiędzy polem a samochodem wynosi poniżej 50 cm. To powoduje iż piesi są zmuszeni wchodzić na ulicę.</p> <p>PARKOWANIE NIEZGODNE Z PRZEPISAMI. Samochody parkujące na chodnikach powyższych ulic parkują zawsze, bez wyjątku niezgodnie z przepisami nie zachowując wymaganego odstępu 1,5 metra. Taką sytuacją występuje w przypadku każdorazowego parkowania gdyż chodniki na tych ulicach są zazwyczaj węższe niż wymagana odległość 1,5 m. Tak więc aby dopuścić możliwość parkowania zgodnie z przepisami konieczne byłoby wyznaczenie parkowania bezpośrednio na ulicy. W takim wypadku światło ulicy pozwala na parkowanie tylko po jednej stronie drogi. Straż miejska i policja akceptuje taki stan rzeczy w sposób trwały i nie podejmują interwencji.</p> <p>DROGI DOJŚCIA DO SZKÓŁ I PRZEDSZKOLI. Wymienione ulice stanowią drogi dojeżdżenia dzieci i rodziców do: Przedszkola Publicznego na ulicy Rybińskiego, Szkoły Podstawowej nr 65 (rejon), 3 przedszkoli niepublicznych. Wskutek blokowania chodników przez samochody dzieci i rodzice są często zmuszani do wchodzenia na ulicę. Jest to zjawisko codzienne.</p> <p>OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE. Na chodnikach wymienionych ulic nie mogą się poruszać osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach. To jest naprawdę skandaliczne. Osoby takie muszą korzystać z jezdni.</p> <p>BRAK PRZEJAZDU DLA AMBULANSÓW I STRAŻY. Wskutek możliwości parkowania po obu stronach jezdni na tych ulicach występują zatory i zwichnięcia które albo utrudniają albo uniemożliwiają przejazd: Ambulansu, Straży Pożarnej.</p> <p>SAMOCHODY OCZYSZCZANIA MIASTA. Na ulicach tych jest ciagle ograniczenie a często niemożliwość przejazdu dla samochodów Firm Oczyszczania miasta (wywóz śmieci).</p> <p>ZAGROŻENIE WYPADKAMI. Ze względu na zastawienie mieszkańcy nie mają możliwości oczyszczania chodników z liści i śniegu. Powoduje to stałe zagrożenie upadkami i poslizgnięciami.</p> <p>PARKOWANIE PRZEZ MIESZKAŃCÓW NA POSESJACH. Obecny stan zastawienia ulic samochodami osób dojeżdżających powoduje że mieszkańcy nie chcą ale bardzo często nie mogą parkować na posesjach. Zaparkowanie samochodów po obu stronach wąskich ulic i często blisko bram wjazdowych powoduje że mieszkańcy nie są w stanie wjechać lub wyjechać z posesji bo jest to technicznie niemożliwe (spory samochód parkujący naprzeciwko bramy na wąskiej ulicy skutecznie blokuje wjazd). Siłą rzeczy mieszkańcy nie parkują na posesjach i w ten sposób zwiększają jeszcze ilość samochodów zaparkowanych na chodnikach.</p> <p>Z powyższych powodów wnosimy o zmiany jak na wstępie tego listu.</p>		<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, stojaki rowerowe, lawki, itp.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzony został ruch jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</p> <p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z infrastrukturą rowerową, przebudową przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p>
<p>Dotyczy: Konsultacje organizacji ruchu na terenie Zolborz Dziennikarski – obszar 1.</p> <p>Po zapoznaniu się z planami reorganizacji ruchu w dzielnicy Zolborz dziennikarski jako mieszkańcy i korzystający z kwartału ulic Mściławska, Drohicka, Malogoska, Bytomska, Kozłmiana, Tucholska, Sułkowskiego, Dugańskiego, Gomółki, Dziennikarska, Rybińskiego, Bytomska, okolice parku AK Zwińczar wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie skutecznego i egzekwowalnego zakazu parkowania samochodów na chodnikach. 2. Wprowadzenie możliwości parkowania samochodów tylko po jednej stronie ulicy i nie na chodniku. 3. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. 4. Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20-30 km na godzinę. <p>Poniżej uzasadnienie powyższych wniosków i wyjaśnienie zagrożeń wynikających z obecnego stanu.</p> <p>O kilku lat wszyscy mieszkańcy wymienionych ulic są pozbawieni możliwości normalnego korzystania z chodników ze względu na parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami. Są to w większości samochody osób przyjeżdżających w ciągu dnia a nie stałych mieszkańców (jest przeprowadzona dokumentacja fotograficzna dokumentująca natężenie parkowania w ciągu dnia i wieczorem po zakończeniu godzin pracy która wskazuje wyraźnie iż ponad 50% samochodów nie należy do stałych mieszkańców tych ulic ale do osób dojeżdżających do metra i do pracy w biurcowi na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Bohomółki).</p> <p>BRAK PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH. Codziennie część chodników jest poblokowana tak iż prześwilił pomiędzy polem a samochodem wynosi poniżej 50 cm. To powoduje iż piesi są zmuszeni wchodzić na ulicę.</p> <p>PARKOWANIE NIEZGODNE Z PRZEPISAMI. Samochody parkujące na chodnikach powyższych ulic parkują zawsze, bez wyjątku niezgodnie z przepisami nie zachowując wymaganego odstępu 1,5 metra. Taką sytuacją występuje w przypadku każdorazowego parkowania gdyż chodniki na tych ulicach są zazwyczaj węższe niż wymagana odległość 1,5 m. Tak więc aby dopuścić możliwość parkowania zgodnie z przepisami konieczne byłoby wyznaczenie parkowania bezpośrednio na ulicy. W takim wypadku światło ulicy pozwala na parkowanie tylko po jednej stronie drogi. Straż miejska i policja akceptuje taki stan rzeczy w sposób trwały i nie podejmują interwencji.</p> <p>DROGI DOJŚCIA DO SZKÓŁ I PRZEDSZKOLI. Wymienione ulice stanowią drogi dojeżdżenia dzieci i rodziców do: Przedszkola Publicznego na ulicy Rybińskiego, Szkoły Podstawowej nr 65 (rejon), 3 przedszkoli niepublicznych. Wskutek blokowania chodników przez samochody dzieci i rodzice są często zmuszani do wchodzenia na ulicę. Jest to zjawisko codzienne.</p> <p>OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE. Na chodnikach wymienionych ulic nie mogą się poruszać osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach. To jest naprawdę skandaliczne. Osoby takie muszą korzystać z jezdni.</p> <p>BRAK PRZEJAZDU DLA AMBULANSÓW I STRAŻY. Wskutek możliwości parkowania po obu stronach jezdni na tych ulicach występują zatory i zwichnięcia które albo utrudniają albo uniemożliwiają przejazd: Ambulansu, Straży Pożarnej.</p> <p>SAMOCHODY OCZYSZCZANIA MIASTA. Na ulicach tych jest ciagle ograniczenie a często niemożliwość przejazdu dla samochodów Firm Oczyszczania miasta (wywóz śmieci).</p> <p>ZAGROŻENIE WYPADKAMI. Ze względu na zastawienie mieszkańcy nie mają możliwości oczyszczania chodników z liści i śniegu. Powoduje to stałe zagrożenie upadkami i poslizgnięciami.</p> <p>PARKOWANIE PRZEZ MIESZKAŃCÓW NA POSESJACH. Obecny stan zastawienia ulic samochodami osób dojeżdżających powoduje że mieszkańcy nie chcą ale bardzo często nie mogą parkować na posesjach. Zaparkowanie samochodów po obu stronach wąskich ulic i często blisko bram wjazdowych powoduje że mieszkańcy nie są w stanie wjechać lub wyjechać z posesji bo jest to technicznie niemożliwe (spory samochód parkujący naprzeciwko bramy na wąskiej ulicy skutecznie blokuje wjazd). Siłą rzeczy mieszkańcy nie parkują na posesjach i w ten sposób zwiększają jeszcze ilość samochodów zaparkowanych na chodnikach.</p> <p>Z powyższych powodów wnosimy o zmiany jak na wstępie tego listu.</p>		<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, stojaki rowerowe, lawki, itp.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzony został ruch jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</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>

302	<p>W załączeniu przesyłam uwagi do SPPN dla Dzielnicy Żoliborz. Uwagi te dotyczą przede wszystkim aspektów związanych ze zmianami w planie organizacji ruchu oraz m. in. w zagospodarowaniu w przebudowę i rozbudowę miejsc postojowych w pasie drogowym ul. Broniewskiego po jej nieparzystej stronie na odcinku Krasińskiego - Ebląska.</p>	ZALĄCZNI K	<p>1 - Przebudowa zatok postojowych znajduje się poza zakresem projektu SPPN. 2 - Na wskazanym odcinku zostanie zaproponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. 3 - Uwaga poza zakresem projektu SPPN. 4 - Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu. ZDM nie zobowiązuje żadnego zarządcy do wprowadzania identyfikatorów. 5 - Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zmiany związane z przebudową przejść dla pieszych, uspokojeniem ruchu czy zielenią będą możliwe w drugim etapie prac, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. 6 - Uwzględniono. Zostaną wyznaczone miejsca postojowe wzdłuż ul. Broniewskiego. 7 - Wskazany parking nie jest drogą publiczną i nie może być objęty SPPN. 8 - Rozwiązanie zostanie skoordynowane. 9 - Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządcę ruchu.</p>
303	<p>Prowadzę portal https://www.facebook.com/zoliborzoficerski/ Oto nasze uwagi > https://www.facebook.com/zoliborzoficerski/photos/a.907262522664628/3558082570915930 Ten temat jest dzisiaj bardzo aktualny i wielu go komentuje. Jak wszyscy wiemy Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Żoliborzu jest potrzebna. Balagan (brak regul i parkujący spoza dzielnicy) jest już nie do wytrzymania na dłuższą metę. Na Żoliborzu strefa ta zaczyna obowiązywać 6 września 2021 roku. Należy jednak zrozumieć niepokój wielu z mieszkańców naszej dzielnicy. Duża część z nich miała duży problem z parkowaniem i chciała SPP, by to się "poluzowało", większość z nich zrozumiała po zaprezentowaniu planów, że ich problemy się raczej pogłębią. Co chyba dla wszystkich znających mechanizm tworzenia miejsc parkingowych było jasne. Czułym miejscem są także okolice Placu Wilsona. Dłatego m. in. tak często zwracalem uwagę na konieczność równoległego dokończenia parkingu podziemnego blisko placu pod ul. Słowackiego. Natomiasz w przypadku bliskiego menu serca Żoliborza oficerskiego wiem dużo więcej, bo odbywam na co dzień wiele rozmów i czytam opinie wielu sąsiadów. U nas kłopotem jest niemożność zmiany / wyjątku w przepisach co do szerokości ulic do SPP dla tego obszaru. Nawet gdyby zrobić wszędzie jednokierunkowy ruch to żadna jezdnia i żaden chodnik nie spełnia tych norm (poza jedynie 2 ulicami, gdzie SPP wjeżdża z parkometrami). Słowem ludzie uzmysłowili sobie, a jest to prawda, że wstawienie znaków "zakaz parkowania poza mieszkańcami" (a tak ma być, nie będzie tam parkometrów poza 2 ulicami) spowoduje "na dzień dobry" problem darmowego parkowania ludzi spoza SPP - bo to tam przeniesie się parkujący spoza tej strefy (zatem pojawia się pytanie czy policja i straż miejska zważają dziłkie parkowanie tamże), a zarzem nie będą mogli parkować goście przyjeżdżający do nas. Stąd kolejna wątpliwość, czy po hipotetycznym zwałczeniu dzikiego parkowania u nas, czy w późniejszym okresie policja, straż miejska i te samochody ZDM z automatyczną kontrolą - czy będą oni "czesać" wszystkich naszych gości? Niby nie taka jest intencja, ale w praktyce jest to niestety możliwe. Plussem jest to, że na takim obszarze dosłownie NIC nie zmieni się w organizacji ruchu i co do dotychczasowego parkowania przez mieszkańców. Na oficerskim jedynie ul. Mierosławskiego i ul. Czarnieckiego mają mieć parkometry i zmianę organizacji ruchu. Pomijając wszystko inne - nawet gdyby światło przejazdu było większe - miasto i tak nie ma pieniędzy na remonty ulic, by je dostosować do wyznaczania nowych miejsc w ramach SPP (aczkolwiek my i tak nie spodziewamy nim nie zostaną wyremontowane do końca ul. Śmiała i Mierosławskiego ze względu na katastrofalny stan chodników oraz jezdni). Co do chodników - bo SPP ma być równie ważna dla komfortu pieszych - w naszym obszarze nie przewidziano żadnych zmian poza dwoma ww. ulicami.</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. 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 została by podzielona na kilka takich obszarów. Egzekwowanie slosowania się do znaków B-35 i B-39 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem jest zadaniem policji i straży miejskiej. Pojazdy e-kontrola są zaprogramowane do kontrolowania wyłączenia wyznaczonych ogólnodostępnych miejsc postojowych.</p>
	<p>Reasumując, można oczywiście, jak to często dzieje się na rozmaitych forach dyskusyjnych, pośmiać się z tych niepokojów wielu mieszkańców, co zapalczywi wrogowie ruchu kołowego lubią robić, ale może jednak warto pochylić się nad tymi troskami i niepokojami? Po prostu. Jak piszę wyżej, bardzo wiele zależy od podejścia służb i pomocy władz dzielnicy w tym dialogu. Bowiem - podkreślał to - czym innym okres kilku miesięcy po wprowadzeniu SPP, a czym innym okres późniejszy. Chcielibyśmy, by zachowanie służb było odmienne w zależności od sytuacji. Czy to jest w ogóle możliwe? * abonament mieszkańca na 1 samochód na domostwo, na dzisiaj działający w strefie 100 metrów od parkometrów, które znajdują się do 150 metrów od miejsca zamieszkania ma to ulec rozszerzeniu), nadal będzie wynosił 30 zł rocznie, abonament na drugi samochód będzie wynosił 1200 zł; będzie mogła go uzyskać tylko osoba placąca podatki w Warszawie; nie będą mogli go uzyskać posiadacze samochodów, którzy wynajmują mieszkanie na Żoliborzu, ale nie są tu zameldowani, a także osoby spoza Żoliborza wynajmujące lub pracujące w biurach i innych lokalach użytkowych w naszej dzielnicy; osoby objęte strefą zakazu parkowania poza mieszkańcami (np. na Żoliborzu oficerskim i na znacznej części Żoliborza urzędniczego i dziennikarskiego) także będą musieli wyrobić sobie abonamenty na ww. zasadach, zaś w strefie tej, zgodnie z przepisami, nie będą mogli parkować inni - także nasi goście, którzy nas odwiedzają; wyjątkiem będzie załadowanie i wyładowanie towaru, kuterzy, etc. Dodatkowo odpiśal Pan Michał Lujk Zasady 150 i 100 m nie będą obowiązywać na Żoliborzu. Nowa Strefa - nowy regulamin. Efektywność B-39 istotnie zależy od zachowania SM i Policji, ale dla tak dużych obszarów i tak jednoznaczny przepis (jest / nie ma identyfikatora) nie będą mogli pozostać obojętni. Nie jest natomiast prawdą, że w B-39 nikt nas nie odwiedzi. Będą tam również miejsca ogólnodostępne, jako że znak B-39 (B-35) z natury takich miejsc nie dotyczy. Jak będzie u nas zatem na Żoliborzu oficerskim dokładnie? Uwzględnicie to?</p>	jw.	
304	<p>Wyrażam sprzeciw na rozszerzenie strefy płatnego parkowania na Żoliborzu. Nie zgadzam się na to rozszerzenie ani w formie zaproponowanej podczas konsultacji społecznych, ani w żadnej innej. Uważam, że rozszerzenie jest motywowane chęcią pozyskania dodatkowych środków do budżetu, a na nie dobrym mieszkańców.</p>		<p>Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Taki jest cel wprowadzenia opłat.</p>
305	<p>W załączniku przesyłam pismo dotyczące Strefy Płatnego Parkowania na Żoliborzu.</p>	ZALĄCZNI K	<p>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. W projekcie zaproponowano wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Wyspiańskiego, co znacznie zwiększy możliwości w parkowaniu pojazdu.</p>
306	<p>Chciałbym zwrócić Państwa uwagę na ul. Krasińskiego 67. W tej chwili dojazd do posesji przy której mieszka 250 rodzin jest utrudniony lub często niemożliwy. Liczyliśmy na to że strefa płatnego parkowania rozwiąże problem ale na tym odcinku ma jej nie być co jeszcze pogorszy naszą sytuację. Straż miejska ma kilka lub kilkanaście zgłoszeń dziennie co oczywiście niczego nie zmienia ponieważ cały czas pojawiają się nowi kierowcy tylko „na chwilkę” (proszę zweryfikować moje słowa w SM). Nie ma opcji aby straż pożarna była w stanie dostać się do naszych bloków. Zdaniem większości mieszkańców część drogi powinna mieć tylko 1 kierunek i zakaz parkowania od strony balkonów mieszkańców. Dodatkowo konieczne jest fizyczne uniemożliwienie parkowania kierujących w postaci słupków. Poniżej link do zasobu z kilkoma zdjęciami. Na zdjęciu nr „1” szczególnie dobrze widać naszą codzienność. Zaznaczam że na wszystkich zdjęciach patrz Państwo na ulicę dwukierunkową. https://drive.google.com/drive/folders/19aJWtNO-ggTocpiC6-NNUy7bv9FM7tU?usp=sharing</p>	ZALĄCZNI K	<p>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.</p>

307	<p>Po zapoznaniu się z planami reorganizacji ruchu w dzielnicy Żoliborz dziennikarski jako mieszkańcy i korzystający z kwartału ul. Mściławska, Drohicka, Małogoska, Bytomska, Koźmiana, Tucholska, Sułkowskiego, Dygańskiego, Gomółki, Dziennikarska, Rybińskiego, Bytomska, okolice parku AK Zniwiarz wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie skutecznego i egzekwowalnego zakazu parkowania samochodów na chodnikach. 2. Wprowadzenie możliwości parkowania samochodów tylko po jednej stronie ulicy i nie na chodniku. 3. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. 4. Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20-30 km na godzinę. <p>Poniżej uzasadnienie powyższych wniosków i wyjaśnienie zagrożeń wynikających z obecnego stanu.</p> <p>O kilku lat wszyscy mieszkańcy wymienionych ulic są pozbawieni możliwości normalnego korzystania z chodników ze względu na parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami. Są to w większości samochody osób przyjeżdżających w ciągu dnia a nie stałych mieszkańców (jest przeprowadzona dokumentacja fotograficzna dokumentująca natężenie parkowania w ciągu dnia i wieczorem po zakończeniu godzin pracy która wskazuje wyraźnie iż ponad 50% samochodów nie należy do stałych mieszkańców tych ulic ale do osób dojeżdżających do metra i do pracy w biurcu na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Bohonocza).</p> <p>BRAK PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH. Codziennie część chodników jest poblokowana tak iż prześwit pomiędzy płatem a samochodem wynosi poniżej 50 cm. To powoduje iż piesi są zmuszeni wchodzić na ulicę.</p> <p>PARKOWANIE NIEZGODNE Z PRZEPISAMI. Samochody parkują na chodnikach powyższych ulic parkują zawsze, bez wyjątku niezgodnie z przepisami nie zachowując wymaganego odstępu 1,5 metra. Taką sytuacją występuje w przypadku każdorazowego parkowania gdyż chodniki na tych ulicach są zazwyczaj węższe niż wymagana odległość 1,5 m. Tak więc aby dopuścić możliwość parkowania zgodnie z przepisami konieczne byłoby wyznaczenie parkowania bezpośrednio na ulicy. W takim wypadku światło ulicy pozwala na parkowanie tylko po jednej stronie drogi. Straż miejska i policja akceptuje taki stan rzeczy w sposób trwały i nie podejmują interwencji.</p> <p>DROGI DOJŚCIA DO SZKÓŁ I PRZEDSZKOLI. Wymienione ulice stanowią drogi dojścia dzieci i rodziców do: Przedszkola Publicznego na ulicy Rybińskiego. Szkoły Podstawowej nr 65 (rejon), 3 przedszkoli niepublicznych. Wskutek blokowania chodników przez samochody dzieci i rodzice są często zmuszani do wchodzenia na ulicę. Jest to zjawisko codzienne.</p> <p>OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE. Na chodnikach wymienionych ulic nie mogą się poruszać osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach. To jest naprawdę skandaliczne. Osoby takie muszą korzystać z jezdni.</p> <p>BRAK PRZEJAZDU DLA AMBULANSÓW I STRAZY. Wskutek możliwości parkowania po obu stronach jezdni na tych ulicach występują zatrzaski i zwichnięcia które albo utrudniają albo uniemożliwiają przejazd: Ambulansu, Straży Pożarnej.</p> <p>SAMOCHOODY OCZYSZCZANIA MIASTA. Na ulicach tych jest ciagle ograniczenie a często niemożliwość przejazdu dla samochodów Firm Oczyszczania miasta (wywóz śmieci).</p> <p>ZAGROZENIE WYPADKAMI. Ze względu na zastawienie mieszkańcy nie mają możliwości oczyszczania chodników z liści i śniegu. Powoduje to stale zagrożenie upadkami i poslizgnięciami.</p> <p>PARKOWANIE PRZEZ MIESZKAŃCÓW NA POSESJACH. Obecny stan zastawienia ulic samochodami osób dojeżdżających powoduje że mieszkańcy nie chcą ale bardzo często nie mogą parkować na posesjach. Zaparkowanie samochodów po obu stronach wąskich ulic i często blisko bram wjazdowych powoduje że mieszkańcy nie są w stanie wjechać lub wjechać z posesji bo jest to technicznie niemożliwe (spory samochód parkujący naprzeciwko bramy na wąskiej ulicy skutecznie to uniemożliwia). Siłą rzeczy mieszkańcy nie parkują na posesjach i w ten sposób zwiększają jeszcze ilość samochodów zaparkowanych na chodnikach.</p> <p>Z powyższych powodów o zmiany jak na wstępie tego listu.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żywopłoty, stojaki rowerowe, lawki, itp.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzony został ruch jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</p>
308	<p>Wysłałam zgłoszenie formularzem, ale nie dostałam potwierdzenia. Również na konsultacjach nie otrzymałam odpowiedzi na to pytanie.</p> <p>Jak zostanie rozwiązana sprawa parkowania na ul. Książna na odcinku od Tucholskiej do Sułkowskiego.</p> <p>Na planach nie zaznaczono żadnych oznaczeń poziomych i znaków pionowych.</p> <p>Bardzo często ulica na tym odcinku jest zastawiona samochodami po dwóch stronach ulicy, w tym na chodniku, na którym nie ma przejścia. Parkowanie po dwóch stronach utrudnia przejazd pojazdom odbierającym śmieci jak również potencjalnie strażę pożarną.</p> <p>Czy rozważano wariant zakazu parkowania po stronie chodnika, wraz z zabezpieczeniem słupkami, a po stronie parku wyznaczenie strefy parkowania dla mieszkańców ze znakiem pionowym B-39 lub miejsc parkingowych?</p> <p>Czy rozważano zmianę organizacji ruchu na tym odcinku na ulicę jednokierunkową?</p> <p>Byłabym zobowiązana dostając odpowiedź.</p> <p>Jestem właścicielem mieszkania i mieszkańcem budynku przy ul. Książna 6.</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.</p>
309	<p>Jestem mieszkanką Żoliborza, zamieszkałą przy ul. Kaniowskiej. Mieszkam w swoim mieszkaniu.</p> <p>Uczestniczyłam w spotkaniu online, w dniu 4.11.2020, dotyczącym strefy parkowania. Mam kilka uwag, które chciałabym przekazać, a także mam jedno podstawowe pytanie, które jest dla mnie kluczowe w momencie wprowadzenia płatnej strefy parkowania.</p> <p>Zacznę od uwag:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Strefa płatnego parkowania z wytyczonymi miejscami tylko po nieparzystej stronie ulicy to będzie za mało miejsc postojowych dla mieszkańców. U nas przyjeżdża trochę osób do biur, ale większość samochodów należy do osób tutaj mieszkających. Mało kto parkuje tutaj, idąc do metra. Jeżeli zostanie wyeliminowana strona parzysta to tutaj naprawdę nie będziemy mieli gdzie parkować. Obecnie przyjeżdżając wieczorem, czy w weekendi ilość samochodów jest na tyle duża, że czasem znajduję miejsce dopiero przy ul. Hauke Bosaka, a obecnie zaznaczam samochody parkują po dwóch stronach ulicy (Mieszkam blisko ul. Mierosławskiego). Większość mieszkańców strony parzystej pomimo posiadania garażu nie parkuje wewnątrz posesji tylko na ulicy, zatem gdzieś ich samochody będą musiały stać. Obecnie zastawiają swoje bramy, a podobno przy nowych zasadach nie będzie to możliwe. Jestem zatem za wytyczeniem miejsc do parkowania dla mieszkańców również po parzystej stronie, tak jak ma to miejsce obecnie, nie zważając na zastawienie bram, gdyż po parzystej stronie ul. Kaniowskiej bramy są praktycznie jedna koło drugiej. Bez możliwości parkowania w ten sposób, nie damy sobie rady. Mieszkam tutaj i widzę co się dzieje. 2. Jestem za wytyczeniem miejsc do parkowania częściowo na ulicy, częściowo na chodniku. Widziałam takie rozwiązania w innych miastach (zdjęcie zamieszczam w załączniku). U nas na ulicach jest ciasno i jak samochody będą stały 4 kołami na ulicy to zrobi się bardzo ciasno. Chodniki są na tyle szerokie, że każdy ulicą Kaniowską po chodniku może swobodnie przejść, szczególnie stroną nieparzystą. 3. Uważam, że wprowadzenie stref parkowania będzie miało tylko sens, gdy będzie obowiązywała strefa B35 i parkowanie po obydwu stronach ulicy! Ta strefa jest niezbędna i jestem za jej wprowadzeniem, inaczej dla nas mieszkańców życie na Żoliborzu zostanie znaczenie utrudnione, a przecież nowe przepisy mają nas wspierać, a nie utrudniać funkcjonowanie. 4. Nie zgadzam się na wytyczenie miejsc do parkowania na części ul. Mickiewicza od wysokości Placu Inwalidów po skrzyżowanie z ul. Zajacką. Rano tworzy się tam ogromny korek i jak zostanie z dwóch pasów jeden to nie damy sobie całkowicie rady! Od ul. Zajacką zjeżdżają samochody do Wisłostrady i to spowoduje ogromne utrudnienia w godzinach szczytu. <p>Identyfikator - PYTANIE</p> <p>Jestem mieszkanką, zameldowaną na Żoliborzu, posiadam tutaj biuro i pracuję z domu, zatem moje mieszkanie to moje miejsce pracy, jak i dom. Wynajmuję samochód na firmę, którego nie jestem właścicielem - w dzisiejszych czasach raczej mało kto kupuje samochody, większość jest wynajmowana. Rozumiem, że nie będę miała problemów, aby uzyskać identyfikator na ten samochód?</p> <p>Jeżeli sytuacja tego nie przewiduje, kategorycznie nie zgadzam się na strefy płatnego parkowania z wiadomymi względów, nie będzie mnie na takie parkowanie stać. Uważam, że osoby zameldowane w danym miejscu muszą mieć bezproblemowy dostęp do identyfikatorów.</p>	<p>Ad 1 -2. Przeanalizujemy możliwość uwzględnienia postulatów na etapie projektowania i uzgodnień. Uwzględnienie uwagi będzie możliwe pod warunkiem zgodności z przepisami i zatwierdzenia przez zarządco ruchu.</p> <p>W miejscach gdzie pozwalają na to przepisy parkowanie jest wyznaczane częściowo na chodniku.</p> <p>Ad 3. Uwaga została uwzględniona. 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 ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Ad 4. 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 5. Abonament może uzyskać osoba zameldowana w SPPN, będąca posiadaczem samochodu. Więcej informacji na stronie https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie/</p>
310	<p>jako mieszkankę Żoliborza wyrazić poparcie dla wprowadzenia strefy płatnego parkowania i zwrócić uwagę na konieczność wprowadzenia systemu, który będzie karał kierowców za parkowanie na chodnikach, trawnikach i innych wymyślnych miejscach, nie przeznaczonych do pozostawienia swojego pojazdu.</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>

311	<p>Jesteśmy przeciwni wprowadzeniu SPNN na Żoliborz. Jest to ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50zł, czyli ok. 1000zł miesięcznie. Przy czym jakość miejscowej infrastruktury drogowej i parkingowej nie jest warta tych pieniędzy.</p> <p>Straci też mieszkańcy strefy. Za drugi i kolejny samochód będą płacić 1200zł rocznie, przy czym jeśli pojedą samochodami w inny obszar obowiązywania strefy, będą i tak musieli ekstra zapłacić.</p> <p>Pod pozorem wprowadzenia strefy płatnego parkowania ma dojść do likwidacji znacznej liczby miejsc parkingowych, tak jak odbyło się to na Pradze i na Woli. Na Żoliborzu zlikwidowanych ma być co najmniej 400 miejsc parkingowych. Rozwój miasta, m.in. wskutek decyzji budowlanych władz, wymusza raczej zwiększanie liczby dostępnych miejsc parkingowych.</p> <p>SPNN stanowi kolejną z elementów nieracjonalnej polityki wobec zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Jest to wymuszanie korzystania z określonego środka transportu w imię nieczytelnych ideologii.</p> <p>Konsultacje powinny dotyczyć preferencji mieszkańców co do wyboru środka komunikacji, tak żeby rozwój miasta podporządkować potrzebom warszawiaków.</p> <p>Lubią Miasto</p>	<p>Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefy 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 zażyłości 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 znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPNN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.</p> <p>Podstawa 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 ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPNN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>Aby przychylić się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnic takich jak Żoliborz, ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańców. Proponujemy alternatywę dla zasad 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>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 jzdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieurządający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPNN nie wiąże się zatem z „likwidacją znacznej liczby miejsc postojowych” i nie stało się tak ani na Pradze ani na Woli.</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 jednaki.</p> <p>Wprowadzenie SPNN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPNN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalecałoby 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>
312	<p>Jestem przeciwny wprowadzeniu SPNN na Żoliborz. Jest to ogromne obciążenie fiskalne dla osób pracujących na terenie strefy. Po podwyżkach opłat parkingowych dzienny koszt parkowania wyniesie niemal 50zł, czyli ok. 1000zł miesięcznie. Przy czym jakość miejscowej infrastruktury drogowej i parkingowej nie jest warta tych pieniędzy.</p> <p>Straci też mieszkańcy strefy. Za drugi i kolejny samochód będą płacić 1200zł rocznie, przy czym jeśli pojedą samochodami w inny obszar obowiązywania strefy, będą i tak musieli ekstra zapłacić.</p> <p>Pod pozorem wprowadzenia strefy płatnego parkowania ma dojść do likwidacji znacznej liczby miejsc parkingowych, tak jak odbyło się to na Pradze i na Woli. Na Żoliborzu zlikwidowanych ma być co najmniej 400 miejsc parkingowych. Rozwój miasta, m.in. wskutek decyzji budowlanych władz, wymusza raczej zwiększanie liczby dostępnych miejsc parkingowych.</p> <p>SPNN stanowi kolejną z elementów nieracjonalnej polityki wobec zmotoryzowanych mieszkańców Warszawy. Jest to wymuszanie korzystania z określonego środka transportu w imię nieczytelnych ideologii.</p> <p>Konsultacje powinny dotyczyć preferencji mieszkańców co do wyboru środka komunikacji, tak żeby rozwój miasta podporządkować potrzebom warszawiaków.</p>	<p>Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefy 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 zażyłości 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 znacznie obniżające dostępność miejsc postojowych, a zatem skrajnie niekorzystne dla mieszkańców SPNN oraz kierowców potrzebujących w niej zaparkować.</p> <p>Podstawa 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 ponoszenia opłat za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie płatnego parkowania”. Przesłanki uzasadniające wprowadzenie SPNN są jednoznacznie określone w Ustawie o drogach publicznych (art. 13b ust. 2).</p> <p>Aby przychylić się do uwag mieszkańców, a także do specyfiki dzielnic takich jak Żoliborz, ZDM przedstawił Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańców. Proponujemy alternatywę dla zasad 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>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 jzdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieurządający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Wprowadzenie SPNN nie wiąże się zatem z „likwidacją znacznej liczby miejsc postojowych” i nie stało się tak ani na Pradze ani na Woli.</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 jednaki.</p> <p>Wprowadzenie SPNN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zmniejszenie części kierowców do parkowania w strefie. Zmiany te powinny przyczynić się do częściowego rozwiązania problemów z parkowaniem. Nie oznacza to całkowitego rozwiązania wszystkich problemów z parkowaniem. Niemniej, po wprowadzeniu SPNN problemy te będą mniej nasilone niż obecnie.</p> <p>Dlatego po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zalecałoby 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>
313	<p>chcę zgłosić następujące uwagi dotyczące rozszerzenia SPNN na Żoliborz:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dzielnica Żoliborz narzuca koszty budowy infrastruktury na oświeczone dzielnice, które znajdują się zaraz za granicą SPNN - czyli Bemowo i Bielany. Wiadomo bowiem, że część kierowców nie przestrzega PORD i będą niszczyć chodniki, trawniki - wszystkie tereny, na które da się fizycznie wjechać, a gdzie nie będą musieli uiścić opłaty za parkowanie. - Czy Dzielnica Żoliborz zamierza partyjować w kosztach rewitalizacji terenów przygranicznych, rozdzielonych przez kierowców? - poprawa komunikacji publicznej między dzielnicą Bemowo i Żoliborzem? Obecnie z Fortu Bema do Arkadii lub w jej okolice komunikacją miejską podróż to 45-50minut, podczas gdy samochodem 15-20minut (i nie jest to kwestia korków, bo w weekend podróż komunikacją miejską trwa jeszcze dłużej). Poprawa komunikacji między tymi dzielnicami zmniejszyłaby apetyt na podróże samochodem. 	<p>Wprowadzenie SPNN 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 na Żoliborzu, gdzie badania zażyłości miejsc potwierdzają duży deficyt miejsc postojowych.</p> <p>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> <p>Poprawa komunikacji zbiorowej między Bemowem a Żoliborzem należy do zadań Zarządu Transportu Miejskiego i nie jest zależna od wprowadzenia SPNN na Żoliborz.</p>
314	<p>Dotyczy: Konsultacje organizacji ruchu na terenie Żoliborz Dzielnikarski – obszar 1 - ulice Koźmiana, Tucholska, Sułkowskiego, Dygańskiego, Dziennikarska, Rybińskiego, Bytomska, Mściławska, okolice parku AK Żniwiarz.</p> <p>Po zapoznaniu się z planami reorganizacji ruchu w dzielnicy Żoliborz dzielnikarski jako mieszkańcy kwartału ulic Koźmiana, Tucholska, Sułkowskiego, Dygańskiego, Dziennikarska, Rybińskiego, Bytomska, okolice parku AK Żniwiarz wnosimy o:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie skutecznego i egzekwowanego zakazu parkowania samochodów na chodnikach. 2. Wprowadzenie możliwości parkowania samochodów tylko po jednej stronie ulicy i nie na chodniku. 3. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. 4. Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20-30 km na godzinę. <p>Ponadto uzasadnienie powyższych wniosków i wyjaśnienie zagrożeń wynikających z obecnego stanu.</p> <p>O kilku lat wszyscy mieszkańcy wymienionych ulic są pozbawieni możliwości normalnego korzystania z chodników ze względu na parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami. Są to w większości samochody osób przyjeżdżających w ciągu dnia a nie stałych mieszkańców (jest przeprowadzona dokumentacja fotograficzna dokumentująca natężenie parkowania w ciągu dnia i wieczorem po zakończeniu godzin pracy która wskazuje wyraźnie iż ponad 50% samochodów nie należy do stałych mieszkańców tych ulic ale do stałych mieszkańców do metra i do pracy w biurze na skrzyżowaniu ulic Mickiewicza i Bohonickiej).</p> <p>BRAK PRZEJŚCIA DLA PIESZYCH. Codziennie część chodników jest poblokowana tak iż prześwilił pomiędzy płotem a samochodem wynosi poniżej 50 cm. To powoduje iż piesi są zmuszeni wchodzić na ulice. PARKOWANIE NIEZGODNE Z PRZEPISAMI. Samochody parkujące na chodnikach powyższych ulic parkują zawsze, bez wyjątku niezgodnie z przepisami nie zachowując wymaganego odstępu 1,5 metra. Taką sytuacją występuje w przypadku każdorazowego parkowania gdyż chodniki na tych ulicach są zazwyczaj węższe niż wymagana odległość 1,5 m. Tak więc aby dopuścić możliwość parkowania zgodnie z przepisami konieczne byłoby wyznaczenie parkowania bezpośrednio na ulicy. W takim wypadku światło ulicy pozwala na parkowanie tylko po jednej stronie drogi. Straz miejska i policja akceptuje taki stan rzeczy w sposób trwały i nie podejmują interwencji.</p> <p>DROGI DOJŚCIA DO SZKÓŁ I PRZEDSZKOLI. Wymienione ulice stanowią ulice dojścia dzieci i rodziców do: Przedszkola Publicznego na ulicy Rybińskiego, Szkoły Podstawowej nr 65 (rejon), 3 przedszkoli niepublicznych. Wskutek blokowania chodników przez samochody dzieci i rodzice są często zmuszani do wchodzenia na ulicę. Jest to zjawisko codzienne.</p> <p>OSOBY NIEPEŁNOSPRAWNE. Na chodnikach wymienionych ulic nie mogą się poruszać osoby niepełnosprawne poruszające się na wózkach. To jest naprawdę skandaliczne. Osoby takie muszą korzystać z jezdni.</p> <p>BRAK PRZEJAZDU DLA AMBULANSÓW I STRAŻY. Wskutek możliwości parkowania po obu stronach jezdni na tych ulicach występują zatory i zwichnięcia które albo utrudniają albo uniemożliwiają przejazd: Ambulansu, Straży Pożarnej.</p> <p>SAMOCHOODY OCZYSZCZANIA MIASTA. Na ulicach tych jest ciagle ograniczenie a często niemożliwość przejazdu dla samochodów Firm Oczyszczania miasta (wywóz śmieci).</p> <p>ZAGROŻENIE WYPADKAMI. Za względu na zastawienie mieszkańcy nie mają możliwości oczyszczenia chodników z lodo i śniegu. Powoduje to stale zagrożenie upadkami i podślizgnięciami.</p> <p>PARKOWANIE PRZEZ MIESZKAŃCÓW NA POSESJACH. Obecny stan zastawienia ulic samochodami osób dojeżdżających powoduje że mieszkańcy nie chcą ale bardzo często nie mogą parkować na posesjach. Zaparkowanie samochodów po obu stronach wąskiej uli i często blisko bram wjazdowych powoduje że mieszkańcy nie są w stanie wjechać lub wyjechać z posesji bo jest to technicznie niemożliwe (epory samochod parkujący naprzeciwko bramy na wąskiej ulicy skutecznie to uniemożliwia). Siłą rzeczy mieszkańcy nie parkują na posesjach i w ten sposób zwiększają jeszcze ilość samochodów zaparkowanych na chodnikach.</p> <p>Z powyższych powodów wnosimy o zmiany jak na wstępie tego listu.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie – w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych. Nie zawsze będą to słupki – w zależności od lokalizacji i zidentyfikowanego zagrożenia będą to trawniki, żwyploty, stojaki rowerowe, ławki, itp.</p> <p>W miejscach gdzie jest to możliwe wprowadzono został ruch jednokierunkowy po to by wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych.</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 SPNN.</p>

<p>po analizie przedstawionego przez Państwa projektu, jako osoba mieszkająca na ulicy Kozietulskiego, opowiadam się zdecydowanie przeciwko SPP w takiej postaci.</p> <p>W żaden sposób nie spełni ona założenia iż ma "chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności" - a w okolicy ulic Kozietulskiego/Lechonia/Niegolewskiego spowoduje ogromny niedobór miejsc parkingowych dostępnych w godzinach wieczornych i nocnych.</p> <p>W tej okolicy samochody parkujące wieczorem i w nocy są to prawie wyłącznie samochody lokalnych mieszkańców - widać że są to w większości te same samochody każdej nocy. Ulice są pełne. Wprowadzenie SPP spowoduje drastyczne ograniczenie dostępnych miejsc parkingowych - i w efekcie osoba taka jak ja która musi pracować do późnych godzin nocnych po powrocie do domu nie będzie mogła znaleźć miejsca do parkowania nigdzie w okolicy - a na pewno nie w proponowanym zakresie *150 m od domu plus 100 m od każdego parkomatu* - bo miejsc dostępnych po prostu nie będzie a ich rotacji wieczorem w ogóle nie ma - bo będą zajęte przez mieszkańców. A komunikacja miejska w godzinach nocnych jest bardzo ograniczona.</p> <p>Uważam iż projekt w tej postaci powinien zostać odrzucony, i okolicie takie jak powyższa - gdzie samochody "przyjeżdżają" parkujące w dzień są małym problemem - powinny zostać przeprojekowane - przykładowo zmiana wszystkich ulic na jednokierunkowe i wprowadzenie parkowania po obu stronach, w miarę możliwości ukosnego.</p> <p>Osobiście wykonałem nagrania przejazdu tych okolic w godzinach nocnych i policzyłem samochody parkujące, ponieważ informacja o faktycznej ilości parkujących samochodów, i propozycji dostępnych miejsc według Państwa projektu:</p> <p>2020/11/03 - godzina 1 w nocy ul Kozietulskiego (od al. Wojska Polskiego do Lechonia) - parkujące samochody: 29 (według planu SPP: 15 miejsc) ul Kozietulskiego (od Lechonia do Niegolewskiego) - parkujące samochody: 22 (według planu SPP: 16 miejsc) ul Lechonia - parkujące samochody: 17 (według planu SPP: 12) ul Niegolewskiego (od Kozietulskiego do Felińskiego) - parkujące samochody: 18 (według planu SPP: 6 miejsc) ul Kozietulskiego (od Niegolewskiego do Kardynała Hozjusza) - parkujące samochody: 27 (według planu SPP: 13 miejsc)</p> <p>2020/11/04 - godzina 2 w nocy ul Kozietulskiego (od al. Wojska Polskiego do Lechonia) - parkujące samochody: 29 (według planu SPP: 15 miejsc) ul Kozietulskiego (od Lechonia do Niegolewskiego) - parkujące samochody: 27 (według planu SPP: 16 miejsc) ul Lechonia - parkujące samochody: 18 (według planu SPP: 12) ul Niegolewskiego (od Kozietulskiego do Felińskiego) - parkujące samochody: 17 (według planu SPP: 6 miejsc) ul Kozietulskiego (od Niegolewskiego do Kardynała Hozjusza) - parkujące samochody: 28 (według planu SPP: 13 miejsc)</p> <p>Na koniec dodam iż uważam że źle zostały dobrane daty pomiarów w pierwotnym badaniu (Sierpień - początek Września) - gdyż w tym okresie duzo osób (i samochodów) jest na urlopach - i parkuje zdecydowanie mniej samochodów. Z tego powodu badania powinny zostać powtórzone w okresie normalnego zajęcia dróg - tj. poza okresami urlopowymi i po zakończeniu epidemii. Dodatkowo epidemia spowoduje większą popularność zdalnej pracy w przyszłości - co zmieni proporcje parkujących samochodów.</p> <p>Podsumowując: jestem zdecydowanie przeciwny wprowadzeniu na Żoliborz SPP w takiej postaci. Jeśli celem jest ograniczenie ilości samochodów mieszkańców - powinno być to wprowadzane stopniowo w wieloletnim okresie.</p> <p>SPP w ograniczonej postaci (np. tylko blisko stacji metra) też nie może być wprowadzona - bo wtedy samochody "przyjeżdżają" zaczęta blokować pozostałe ulice.</p> <p>Z tego też powodu cały plan powinien zostać odrzucony, i prace nad nim rozpoczęte raz jeszcze - z zachowaniem interesów mieszkańców.</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 przyjeżdżających. Oznacza to, że w innym czasie wyniki pomiarów, które już teraz wykazały znaczny deficyt miejsc postojowych, byłyby jeszcze bardziej niekorzystne i w jeszcze większym stopniu uzasadniały wprowadzenie SPPN.</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 możliwe jest legalny postój pojazdów na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom - przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>Projekt nie zakłada likwidacji żadnego miejsca postojowego wyznaczonego zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p>
<p>Prosiłbym o udzielenie odpowiedzi na pytania postawione w załączonym piśmie.</p>	<p>ZALĄCZENIE K</p> <p>1. Tak zwany „bilans miejsc postojowych” wyznacza się do przeprowadzenia wstępnych, pomocniczych analiz – między innymi na potrzeby oceny efektywności rozwiązań narzucanych dla Strefy Płatnego Parkowania przez ustawę o drogach publicznych i stosowanie rozporządzenia. Natomiast podanie realnego bilansu miejsc postojowych jest niewykonalne, ze względu na różne gabaryty parkujących aut. Projekt organizacji ruchu nie jest zatwierdzony, zatem nie ma podławy do oceny zmiany liczby miejsc postojowych.</p> <p>2. Na czas wprowadzenia organizacji ruchu wyznaczane są nowe miejsca tylko dla miejsc zastrzeżonych dla osób niepełnosprawnych.</p> <p>1. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych () i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwe jest legalny postój pojazdów na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom - przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>2. Wyznaczenie miejsc postojowych skośnych na ul. Krasieńskiego na odc. pl. Wilszona - Popieluski jest niemożliwe ze względu na funkcjonującą wzdłuż ul. Krasieńskiego pasy dla rowerów. Obecna szerokość jezdni wraz z chodnikiem nie pozwala na wytyczenie miejsc skośnych (min. szerokość 4,80 m) przy jednoczesnym zachowaniu pasa ruchu dla rowerów (min. 1,5 m plus 0,5 m opaski bezpieczeństwa) oraz pasa ruchu dla pojazdów (min. 3,25 m). Dla pieszych pozostaje wówczas niespełna 1,3 m chodnika, co nie spełnia wymogów prawnych ani użytkowych. Ponadto, osobne parkowanie przy pasie rowerowym stanowi zagrożenie potrącenia rowerzysty przez wyjeżdżający tyłem pojazd.</p> <p>Pod pl. Wilszona znajduje się punkt technologiczny. Jej przebudowa na parking podziemny to kosztowna inwestycja, której realizacja była planowana w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego. Utworzenie w tym miejscu płatnego parkingu nie jest powiązane z wprowadzeniem SPPN.</p> <p>Nadanie statusu dróg publicznych drogom wewnętrznym stanowi osobną procedurę i jest w kompetencji Urzędu Dzielnicy Żoliborz.</p>
<p>pierwszą część moich uwag (1-5) przesyłałem w formularzu zamieszczonym na stronie ZDM, jednak kiedy o godz. 23:59 chciałem wysłać formularz z dalszą częścią uwag, otrzymałem komunikat, że "Ta ankieta została zamknięta, zatem nie można teraz przesyłać odpowiedzi na nią". Dlatego też pozwalam sobie przesyłać te uwagi drogą mailową, licząc, że nie zostaną pominięte. Powdzięczam, usłowałem je wysłać 20.11.2020 r. o godz. 23:59.</p> <p>6. Jesteśmy nie tylko mieszkańcami dzielnicy Żoliborz, ale również miasta stołecznego Warszawy, nasza aktywność życiowa ogólniejsze się nie tylko w miejscu zamieszkania, pożądane byłoby wprowadzenie możliwości wyboru 1 lub 2 parkomatów na terenie Stolicy (kosztów tych z miejsca zamieszkania), gdzie również można by korzystać z abonamentu (abonament w przypadku takiego dodatkowego parkometru spono obczu: zamieszkania mogły być droższe - analogicznie do rozwiązania przewidzianego w przypadku posiadania dwóch samochodów), zdaje sobie sprawę, że jednym z celów wprowadzenia SPPN jest wprowadzenie preferencji dla komunikacji zbiorowej, ale po pierwsze są osoby, które z uwagi na różne dysfunkcje zdrowotne nie mogą z niej korzystać (są np. osoby z osłabioną odpornością, w przypadku których każda podróż komunikacją miejską kończy się poważną infekcją), a ponadto warto zauważyć, że komunikacja zbiorowa w Warszawie funkcjonuje tak sprawnie również dlatego, że część mieszkańców porusza się własnym środkiem transportu, gdyż by wszystkie osoby przesyłały się z ze swoich samochodów do komunikacji miejskiej, komunikacja ta stałaby się całkiem niewydolna.</p> <p>7. Wynikające z paragrafu 6 ust. 1 uchwały Nr XXV/10/177/2008 Rady m. st. Warszawy zasada, że abonament przysługuje jedynie osobom zameldowanym w Warszawie, narusza prawa tych wieloletnich mieszkańców Warszawy, którzy nie są tu zameldowani, ale od lat tu mieszkają i od lat w Warszawie rozliczają swój podatek dochodowy (zgodnie z ordynacją podatkową PIT rozlicza się przecież w urzędzie skarbowym właściwym dla miejsca zamieszkania, a nie zameldowania); osoby z te uwagi na miejsce zamieszkania mogą np. wpisać się na listę wyborców i głosować w Warszawie - w podobnym trybie powinny otrzymać możliwość wykupienia abonamentu parkingowego (PIT wskazujący miejsce zamieszkania jest bardzo precyzyjnym środkiem dowodowym, pozwalającym zweryfikować, czy ktoś jest mieszkańcem czy tzw. przyjeźdźcą); już tylko na marginesie dodam, że sama przywołana powyżej uchwała Rady m. st. Warszawy jest w tym zakresie niekonsekwentna, bo w paragrafie 6 ust. 2 mówi już o miejscu zamieszkania, a nie zameldowania.</p> <p>mieszkańka Żoliborza od 23 lat</p>	<p>Ad 6 - Propozycja jest sprzeczna z celem strefy płatnego parkowania. W praktyce oznaczałoby to zwolnienie z opłat większości podróży, np. do pracy.</p> <p>Ad 7 - 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 uprawniającego do bezpłatnego postój w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN.</p>
<p>w związku z trwającymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi strefy płatnego parkowania na Żoliborzu proszę o uwzględnienie 2 uwag.</p> <p>1. Od ulicy Potockiej znajduje się kładki ok 10 metrów wzdłuż (z kostki granitowej) w ulicy Drużbackiej, który jest po obu stronach bez chodnika za to z pasami zieleni, które obecnie są notorycznie niszczone przez parkujące samochody. W tej chwili, na tym odcinku ruch jest jednostronny i mocno utrudniony przez zaparkowane nieprawidłowo (na pasie zieleni oraz zbyt blisko skrzyżowania) pojazdy. Wnioskuję o zapewnienie na tym odcinku zakazu parkowania poprzez ustawienie odpowiednich znaków zakazu zatrzymywania się i postój oraz słupków (po obu stronach tego odcinka), co zapewni skuteczną ochronę zieleni oraz bezpieczeństwa ruchu (w szczególności skrzyżowania).</p> <p>2. Z uwagi na notorycznie parkujące nieprawidłowo na ulicy Heleny Modrzejewskiej samochody (po stronie z parzystą numeracją) proszę o ustawienie znaku zakazu zatrzymywania się i postój oraz słupków na odcinku ulicy Modrzejewskiej od skrzyżowania z ulicą Lelewela wzdłuż posesji Lelewela 8C (na dalszym odcinku Modrzejewskiej nie ma takiej potrzeby z uwagi na wjazdy i wąski chodnik).</p>	<p>1. Wjazd z ul. Potockiej do ul. Drużbackiej jest objęty zakazem zatrzymywania, ponieważ jest to rejon skrzyżowania. Nie ma więc uzasadnia dla wprowadzenia dodatkowego oznakowania w postaci znaku B-36. Zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym nie ma możliwości postój w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania. Egzekwowanie od kierowców przestrzegania zapisów prawnych leży w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej.</p> <p>2. Uwaga została uwzględniona.</p>
<p>Pismo w załączniku</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>W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Henkła jako trzech skrzyżowań równorzędnych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Niegolewskiego, ul. Wypsiańskiego i ul. Trentowskiego. Dzięki temu możliwe będzie wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych. W projekcie zaproponowano wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Wypsiańskiego, co znacznie zwiększy możliwości w parkowaniu pojazdu.</p>

320	<p>Pismo w załączniku</p>	ZALĄCZNIK	<p>Abym najpierw 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/dzialalnosc/konsultacje-spoeczne/jaka-strafa-platnego-parkowania-na-zoliborzu/</p> <p>Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych () i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. Zatem teza o rzekomej likwidacji miejsc postojowych nie jest prawdziwa.</p> <p>W odniesieniu do poszczególnych pytań zawartych w załączniku, informujemy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 i 2. Decyzja o wprowadzeniu SPPN nie została podjęta, jest ona wyłączną kompetencją Rady m.st. Warszawy. Jest ona poprzedzona badaniem zajętości i rotacji miejsc postojowych oraz konsultacjami społecznymi. Opracowanie dotyczy wyłącznie miejsc postojowych na drogach publicznych. Zaspokojenie potrzeb parkingowych powinno się odbywać w pierwszej kolejności na terenie posesji, zaś miejsca postojowe na drogach publicznych stanowią tylko uzupełnienie. Nie ma i nigdy nie było gwarancji wolnego miejsca postojowego na drodze publicznej dla każdego chętnego. 3 i 5. W projekcie organizacji ruchu zostanie zaproponowane przywrócenie Pl. Herkła 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. Zwracamy przy tym uwagę, że wykonana inwentaryzacja jednoznacznie wskazuje, że większość samochodów parkuje w tym rejonie niezgodnie z przepisami. 4. Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami – wykorzystując przy tym istniejącą przesłtacz, bez zasadniczych, kosztownych, zmian w geometrii dróg. 6. Projekt poprzedzono inwentaryzacją w terenie. Pomiary były prowadzone przez 24 godziny na dobę, przez 7 dni, czyli zarówno w ciągu dnia, wieczorem jak i w nocy. 7. ZDM przedstawi Radzie m.st. Warszawy rekomendację zmiany zasad abonamentów mieszkańca. Proponujemy alternatywę dla zasady 8 parkomatów i zasięgu 150 m. Abonament mieszkańca uprawniałby do bezpłatnego postój na większym obszarze, dzielnica Żoliborz zostałaby podzielona na kilka takich obszarów. 8. Wyznaczenie miejsc postojowych skłonnych na ul. Krasieńskiego na odc. pl. Wilsona - Popieluski jest niemożliwe ze względu na funkcjonujące wzdłuż ul. Krasieńskiego pasy dla rowerów. Obecna szerokość jezdni wraz z chodnikiem nie pozwala na wytyczenie miejsc skłonnych (min. szerokość 4,80 m) przy jednoczesnym zachowaniu pasa ruchu dla rowerów (min. 1,5 m plus 0,5 m opaski bezpieczeństwa) oraz pasa ruchu dla pojazdów (min. 3,25 m). Dla pieszych pozostaje wówczas niespełna 1,3 m chodnika, co nie spełnia wymogów prawnych ani użytkowych. Ponadto, skłone parkowanie przy pasie rowerowym stanowi zagrożenie potrącenia rowerzysty przez wyjeżdżający tyłem pojazd. 9. Pod pl. Wilsona znajduje się pustka technologiczna. Jej przebudowa na parking podziemny to kosztowna inwestycja, której realizacja była planowana w trybie partnerstwa publiczno-prywatnego.
	<p>Chciałbym stanowczo wyrazić swój sprzeciw, co do planowanego przez państwa rozszerzenia strefy płatnego parkowania o obszar Żoliborza. Mieszkam na Mickiewicza od urodzenia i nie widzę potrzeby utrudniania sobie życia poprzez wprowadzenie strefy płatnego parkowania. Jak do tej pory nie mam większych problemów z parkowaniem, a obawiam się, że po drastycznym zmniejszeniu ilości miejsc parkingowych, po wprowadzeniu strefy problem z miejscami dopiero się zacznie. Dlatego pragnę jeszcze raz wyrazić swoje zdanie, że jestem przeciwny rozszerzeniu strefy płatnego parkowania o Żoliborz.</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 cząściowego rozwiązania problemów z parkowaniem.</p> <p>Projekt nie przewiduje "drastycznego zmniejszenia liczby miejsc postojowych". Przyjęto zasadę, aby w ramach projektu wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych, przy zachowaniu wymaganej szerokości chodnika (co do zasady 2 m) oraz wymiarów miejsc postojowych () i jezdni manewrowych zgodnych z przepisami. W sytuacji gdy wyznaczenie miejsc postojowych nie było możliwe ze względu na parametry drogi, ale możliwy jest legalny postój pojazdu na zasadach ogólnych (z pozostawieniem 1,5 m chodnika, dla pojazdów poniżej 2,5 t DMC oraz w sposób nieutrudniający ruchu innym pojazdom – przy czym ocena tego ostatniego warunku należy do kierowcy), proponowane jest zastosowanie znaku "zakaz postój" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p>
	<p>W ramach konsultacji społecznych zwracam się o informację na temat metodyki i technicznej strony wykonanych badań parkingowych w przypadku projektowanej SPPN Żoliborz a zwłaszcza :</p> <ul style="list-style-type: none"> - jaki był/będzie koszt brutto wykonania samych badań dla SPPN Żoliborz oraz koszt całkowity wprowadzenia SPPN Żoliborz ? - proszę o wskazanie pozycji w budżecie ZDM z której finansowana jest ta inwestycja - jakie są planowane do budżetu dochody z tej inwestycji w skali roku - jaki system był wykorzystany do rozpoznawania tablic rejestracyjnych - w jaki sposób były analizowane zebrane dane (online /po zebraniu) - jaki procent parkujących aut nie był prawidłowo rozpoznany - w jakim czasie (data od - do) wykonywano badania na Żoliborzu , z jakim nakładem sił i środków ze strony wykonawcy . - czy ZDM jest w posiadaniu zebranych informacji i gdzie można się z nimi zapoznać . - w jaki sposób zabezpieczono w trakcie badania parkingowego zgodność tego procesu z RODO , 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Koszt realizacji zamówienia zgodnie z umową ZDM/UM/DZP/39/PN/34/20 to 894 210 zł brutto. 2. Koszt wprowadzenia zmian w organizacji ruchu szacuje się na ok. 2 mln zł brutto, natomiast jest on uzależniony od zakresu projektu po uwagach z konsultacji i zatwierdzeniu przez zarządcę ruchu. 3. Jest to pozycja w planie wydatków bieżących, nie inwestycyjnych. Numer pozycji planu 60015.4300.GPP.8 „Badania parkingowe”. 4. Wprowadzenie SPPN ma na celu zwiększenie rotacji parkujących aut i zniechęcenie części kierowców do parkowania w strefie. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, „strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”. Celem wprowadzenia SPPN nie jest generowanie określonego dochodu. 5. Autorski system wykonawcy, oparty na technologii OCR (optical charsel recognition). W badaniach nie prowadzi się rozpoznawania tablic rejestracyjnych (nie jest to analiza ANPR / ARNR). 6. Dane były grupowane zgodnie z wymaganiami OPZ, tj. według powtarzalności ciągów znaków w zadanych oknach czasowych. Analiza danych miała miejsce offline, po zebraniu. Ponownie zwracamy uwagę, że prowadzone badanie to nie analiza ANPR. 7. Przedmiotem zamówienia nie było rozpoznawanie pojazdów. Jeśli chodzi o nieusuwane błędne odczyty ciągów znaków (tj. błędy bez możliwości określenia wzorca powtarzalności), to dla Żoliborza wartość ta wynosi 5%. 8. Pomiary wykonywane były w dn. 8 sierpnia – 11 września 2021 r. Wykonawca korzystał z siedmiu pojazdów wyposażonych w odpowiednie urządzenia. 9. ZDM jest w posiadaniu zebranych informacji. Informacja przechowywana jest w postaci plików .CSV. 10. W trakcie pomiarów nie były zbierane, przechowywane, przetwarzane żadne dane osobowe, zatem nie było przesłanek do zapewnienia zgodności procesu z RODO.

