

CORAZ
LEPSZA

WARSZAWA

KONSULTACJE SPOŁECZNE

ZAŁĄCZNIK NR 1 DO RAPORTU Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH: "JAKA STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO NA PL. HALLERA I SZMULOWIŹNIE?"

Zestawienie wiadomości e-mail i pism przekazanych
przez mieszkańców oraz pytań poruszonych podczas
spotkań on-line (ZOOM)

LP	Nr załącznika	Treść	Odpowiedź
1		<p>W ramach konsultacji społecznych dotyczących rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec tychże planów.</p> <p>Oplaty parkingowe w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego są ogromnym obciążeniem fiskalnym, prowadzącym do ubożenia osób pracujących w stolicy i radykalnego zmniejszenia atrakcyjności ekonomicznej rejonów nią objętych.</p> <p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania wiąże się z likwidacją znacznej liczby miejsc parkingowych, co pogłębia problem deficytu tychże miejsc.</p> <p>Nie zgadzam się na ideologiczne podejście władz stolicy, prowadzących nieuzasadnioną politykę dyskryminacji osób zmotoryzowanych, szkodliwą dla mobilności.</p> <p>Zwracam uwagę, że prowadzone przez ZDM konsultacje społeczne są farsą, jako że urzędnicy, konsultują; jak strefa ma wyglądać po jej wprowadzeniu, podczas gdy zasadniczą kwestią jest to, czy strefa w ogóle powinna być rozszerzona.</p> <p>Tymczasem mieszkańcy Warszawy w przytłaczającej większości nie są zainteresowani rozmowami o kształcie strefy płatnego parkowania, lecz chcą by od pomysłu rozszerzania strefy odstąpiono całkowicie. Należy wręcz rozważyć ograniczenie SPPN w Warszawie i obniżenie wygórowanych opłat</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych.</p> <p>Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.</p> <p>Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze.</p> <p>Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzje o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>

2	2	<p>Uwagi WM Brechta 12 do projektu SPPN na Pradze II – Okolice placu Hallera.</p> <p>Uwagi ogólne: Należy zabezpieczyć podwórka przed zalewem chętnych do parkowania za darmo – uaktualnić także mapy – w przypadku ulicy Brechta – ulica Harnasie (przy WKU) nie jest drogą wewnętrzną a strefą ruchu i obowiązuje tam zakaz ruchu z dopuszczeniem wjazdu mieszkańców (mają być abonamenty mieszkańca). Odpowiedni znak (zakaz skrętu w lewo) powinien znaleźć się na ulicy Brechta. Przewidywane są kolejne zmiany na innych podwórkach i powinny być uwzględnione przy lokalizacji znaków. Wszystkie zmiany należy skonsultować ZGN Praga Północ, który zarządza terenami podwórek. Należy spowolnić ruch na ulicy Brechta (na całej długości od Namysłowskiej do Jagiellońskiej) do 30 km/h, na odcinku jednokierunkowym wprowadzić kontraruch rowerowy, na pozostałym odcinku , będącym dojazdem do ścieżek rowerowych wzdłuż Jagiellońskiej, j poprawi to bezpieczeństwo rowerzystów i umożliwi poruszanie się po jezdni bardzo popularnym hulajnogami elektrycznymi. Ścieżka rowerowa wzdłuż Jagiellońskiej kończy się zjazdem na ul. Brechta. Należy słupkami zabezpieczyć wyjazdy z podwórek uniemożliwiając parkowanie zasłaniające widoczność wyjeżdżającym z podwórka na całej długości ulicy Brechta.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p> <p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy – możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>
3	2	2. Skrzyżowanie z ul. Harnasie – po stronie południowej przy WKU – uniemożliwić parkowanie prawie na wyjeździe oraz odpowiednio oznaczyć na ul. Brechta zakaz ruchu na ulicy Harnasie	Ul. Harnasie nie jest drogą publiczną, zasady organizacji ruchu ustala jej zarządca. W projekcie ul. Harnasie została oznakowana znakami informującymi o drodze wewnętrznej.
4	2	3. Skrzyżowanie Brechta z Dąbrowszczaków należy bardzo dokładnie zabezpieczyć miejsca przed pasami – oprócz wymalowania ukośnych pasów wyłączenia z ruchu dobrze by było postawić tam słupki – jak na Dąbrowszczaków przy Żabce. W tej chwili wygląda to tak To są przejścia do szkoły – samochody ograniczają widoczność	Wskazane przejście zostanie zabezpieczone prefabrykatami.
5	2	<p>Analiza zmian Ulicy B. Brechta:</p> <p>1. Skrzyżowanie z ul. Namysłowską Na skrzyżowaniu Brechta z Namysłowską nie ma przejścia dla pieszych. Brama wyjściowa z osiedla po wschodniej stronie Namysłowskiej znajduje się w osi ulicy Brechta i większość mieszkańców przechodzi przez ulicę Namysłowską właśnie na tej wysokości. Bez pasów! Zlikwidować istniejącą tam Drogę Wewnętrzną – w tej chwili samochody parkują całkowicie na chodniku a piesi poruszają się „jezdnią”. Tu jest wejście na boisko szkolne, wejście do przedszkola i szkoły. Uniemożliwić na Ul. Namysłowskiej parkowanie tuż pod murem szkoły – aby tak zaparkować trzeba jechać po chodniku – szkoła i przedszkole! Uniemożliwić (słupki) wjazd na chodnik – wielokrotnie samochody wjeżdżały na chodnik i parkowały wzdłuż trawnika.</p>	<p>Wyznaczenie przejścia dla pieszych wymaga robót budowlanych (budowy dojścia przez istniejący pas zieleni po wschodniej stronie ul. Namysłowskiej). Projekt uwzględni jedynie zmiany możliwe do wprowadzenia wyłącznie za pomocą oznakowania. Ewentualna likwidacja drogi wewnętrznej będzie przedmiotem uzgodnienia z zarządcą drogi (ul. Brechta) czyli Urzędem Dzielnicy Praga-Północ. Montaż słupków przewidziany jest w rejonie skrzyżowań oraz przejść dla pieszych.</p>
6	2	4. Skrzyżowanie Brechta z Groszkowskiego Skrzyżowanie koło szkoły nie ma nawet wyznaczonych przejść dla pieszych tuż koło szkoły!!!! Ulica Groszkowskiego powinna być jednokierunkowa od ul Ratuszowej do Brechta – tak jak jest dalej od Brechta do Pl. Hallera. Na ulicy Groszkowskiego powinny być miejsca do parkowania także po stronie wschodnie (wzdłuż boiska). Ponadto, na ul. Groszkowskiego przy Ratuszowej powinny być wymalowane pasy – jest ciąg pieszy do Parku Praskiego, Zoo, kościoła, bezpośrednie sąsiedztwo szkoły.	<p>Zaprojektowano przejście dla pieszych na ul. Groszkowskiego przy skrzyżowaniu z Brechta. Natomiast wyznaczenie przejścia dla pieszych przy ul. Ratuszowej wymaga robót budowlanych. Projekt uwzględni jedynie zmiany możliwe do wprowadzenia wyłącznie za pomocą oznakowania. Na ul. Groszkowskiego zaprojektowano parkowanie na jezdni oraz ruch jednokierunkowy.</p>
7	2	5. Skrzyżowanie Brechta z Borowskiego i Szymanowskiego W pobliżu Urząd Marszałkowski, Biblioteka Publiczna, bank, Ani jednego wyznaczonego przejścia dla pieszych. Jest to ciąg pieszy w kierunku kościoła, Parku Praskiego, ZOO. Zakaz zatrzymywania się na ulicy Szymanowskiego (jezdni wschodnia) jest niepotrzebny – i tak w ciągu dnia nikt go nie przestrzega a sporo miejsc parkingowych dla interesantów można by wyznaczyć..	Wyznaczono przejście dla pieszych przez ul. T. Borowskiego.

8		<p>W ramach konsultacji społecznych dotyczących rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec tychże planów.</p> <p>Oplaty parkingowe w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego są ogromnym obciążeniem fiskalnym, prowadzącym do ubożenia osób pracujących w stolicy i radykalnego zmniejszenia atrakcyjności ekonomicznej rejonów nią objętych. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania wiąże się z likwidacją znacznej liczby miejsc parkingowych, co pogłębia problem deficytu tychże miejsc.</p> <p>Nie zgadzam się na ideologiczne podejście władz stolicy, prowadzących nieuzasadnioną politykę dyskryminacji osób zmotoryzowanych, szkodliwą dla mobilności.</p> <p>Zwracam uwagę, że prowadzone przez ZDM konsultacje społeczne są farsą, jako że urzędnicy "konsultują"; jak strefa ma wyglądać po jej wprowadzeniu, podczas gdy zasadniczą kwestią jest to, czy strefa w ogóle powinna być rozszerzona. Tymczasem mieszkańcy Warszawy w przytłaczającej większości nie są zainteresowani rozmowami o kształcie strefy płatnego parkowania, lecz chcą by od pomysłu rozszerzenia strefy odstąpiono całkowicie. Należy wręcz rozważyć ograniczenie SPPN w Warszawie i obniżenie wygórowanych opłat.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
9		<p>Pragnę zwrócić się z gorącą prośbą o dalsze niepogarszanie sytuacji z miejscami parkingowymi na Pradze, poprzez wprowadzanie kolejnych stref płatnego parkowania i likwidację aktualnych miejsc parkingowych. Jako mieszkańcy chcemy, aby nasi goście, a także i my sami, mogli parkować blisko naszych domów i nie musieli w tym celu udawać się najpierw do trzech urzędów i uiszczać kolejnych opłat. Odwiedzanie urzędów jest oczywiście niesamowitą rozrywką, niestety jako podatnicy musimy jeszcze mieć czas, żeby na wszystkie obowiązujące już podatki zarobić, byłbym zatem szalenie wdzięczny (i wierzę, że nie tylko ja), gdyby znaleźli w sobie państwo na tyle miłosierdzia, żeby nie sprawiać nam dodatkowych trudności.</p> <p>Jeśli jednak nie byłoby to możliwe, to porosiłbym chociaż o informację, czy miasto będzie usatysfakcjonowane, jeśli podatnicy porzucą swoje domy i przeprowadzą się do innych dzielnic, czy może większą radość sprawimy, przeprowadzając się od razu do innego miasta lub jeszcze dalej.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
10	7	<p>nie zgadzam się na zmiany wynikające z planu Zarządu Dróg Miejskich, przedstawianym w konsultacji społecznej pod tytułem „Jaka strefa płatnego parkowania w okolicach placu Hallera i na Szmulowiznie?";- czyli zamiaru wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania na osiedlach Praga II i III, w tym nie zgadzam się na :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ograniczanie ilości miejsc i możliwości bezpłatnego parkowania, tam gdzie na co dzień mieszkańcy obecnie parkują samochody - wprowadzeniu nowej opłaty / podatku od posiadania samochodu w wysokości 30 zł lub 600 zł rocznie, który raz wprowadzony będzie podnoszony jak wszystkie inne opłaty miejskie. - przeprowadzaniu zmian w organizacji ruchu ulicznym, które jak wyżej skutkują ograniczaniu dostępnych miejsc służących parkowaniu samochodów w obszarze objętym ww. , Planem"; (Uwaga powtórzona 5 razy) 	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>

11	8	<p>Nie zgadzam się na zmiany wynikające z planu Zarządu Dróg Miejskich, przedstawianym w konsultacji społecznej pod tytułem „Jaka strefa płatnego parkowania w okolicach placu Hallera i na Szmulowiznie?” – czyli zamiaru wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania na osiedlach Praga II i Praga III. Wprowadzenie strefy SPPN na Starej i Nowej Pradze ograniczonej ul. Jagiellońską, Ratuszową, 11 Listopada, linią kolejową, ul. Radzywińską i Folwarczną w żaden sposób nie poprawiły sytuacji parkingowej mieszkańców. Potwierdzeniem jest całotygodniowa obserwacja sytuacji parkingowej w wyżej wymienionym obszarze. Wprowadzenie zaś ruchu jednokierunkowego na wielu ulicach Pragi spowodowało jedynie znaczne utrudnienia w ruchu. Nieprawdą jest, że SPPN zwiększa rotację miejsc parkujących samochodów. W znakomitej większości są to bowiem pojazdy mieszkańców. Wprowadzenie ograniczeń w dostępności określonych obszarów dla samochodów jest utrudnieniem codziennego życia mieszkańców. Polityka transportowa miasta oraz plany ZDM noszą znamiona nacisku mającego na celu rezygnację z posiadania samochodu oraz mają na celu pozyskanie dodatkowych środków finansowych do budżetu miasta pochodzących z opłat abonamentowych będących swoistym podatkiem od posiadania samochodu.</p> <p>Niniejszym nie zgadzam się na:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ograniczenie ilości miejsc i możliwości bezpłatnego parkowania, tam gdzie na co dzień mieszkańcy obecnie parkują samochody. • Wprowadzenie nowej opłaty/podatku od posiadania samochodu w wysokości 30 zł lub 600 zł rocznie, który raz wprowadzony będzie podnoszony jak wszystkie inne opłaty miejskie. • Przeprowadzenie zmian w organizacji ruchu ulicznego, które skutkują ograniczeniem dostępnych miejsc służących parkowaniu samochodów w obszarze objętym wyżej wymienionym planem (uwaga powtórzona 4 razy) 	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
12		<p>Mieszkam przy ulicy Darwina 8 i obawiam się, że wprowadzenie płatnej strefy parkowania znacząco zmniejszy ilość miejsc parkingowych w okolicy. Z tego co zrozumiałem z projektu ulica Darwina stanie się jednokierunkową z miejscami do parkowania po jednej stronie ulicy. W tej chwili samochody parkują po obydwu stronach, zajmując część chodnika i niestety mimo tego, każdego dnia, brakuje miejsc do zaparkowania samochodu. Pomysł z jednokierunkowymi ulicami w okolicy Placu Hallera moim zdaniem jest bardzo dobry, bo ułatwiłoby to przejazd tymi ulicami, ale parkowanie po jednej stronie ulicy o połowę zmniejszy ilość miejsc dostępnych do zaparkowania w miejscu, które jest dość gęsto zaludnione.</p>	<p>Postój na ul. Darwina zaprojektowano po obu stronach ulicy.</p>
13		<p>Badanie ruchu przygotowane przez Państwa zakładające, iż tylko 50% miejsc zajmowanych jest przez osoby mieszkające jest być może właściwy dla okolic samego placu Hallera, gdzie liczba usług wzmacnia rotację, jednak nie w okolicach ulic Burdzyńskiego, Linneusza, Darwina, Młota i dalej.</p> <p>Są to ulice typowo osiedlowe, a liczba zaparkowanych aut wynika ze specyfiki budownictwa XX wieku, kiedy samochody nie były powszechne. Liczba mieszkańców jest duża, a miejsc parkingowych jest stosunkowo mało. W bezpośrednim sąsiedztwie nie ma usług, które determinowałyby zwiększony ruch przyjezdnych. Jest to obszar zbyt oddalony również by np. w okresie letnim parkowały tu auta osób chcących odwiedzić ZOO. Najbliżej położoną usługą jest szkoła i zwiększa ona liczbę parkujących pojazdów z moich obserwacji jedynie w dni zebrań w szkole.</p> <p>Poza tym jako mieszkaniec kojarzę samochody sąsiadów oraz te które parkują w okolicy. Jeśli badania były oparte na sprawdzaniu tablic rejestracyjnych, wielu z moich sąsiadów nie posiada tablic rejestracyjnych z Pragi Północ, przez co mogli oni nie być wliczeni w pulę faktycznych mieszkańców zakłamując Państwa wyniki.</p>	<p>Badania prowadzone były z wykorzystaniem technologii OCR (Optical Character Recognition) wspomaganą pomiarem satelitarno-laserowym. Pozwoliły one zebrać informację na temat wykorzystania miejsc postojowych oraz przeprowadzić ewidencję numerów rejestracyjnych (rozpoznany ciąg znaków był atrybutem pojedynczego pomiaru). Badanie to pozwoliło na zgrupowanie numerów rejestracyjnych powtarzających się w każdym pomiarze lub pomiarach i opracowanie tabelarycznej syntezy zgrupowanych numerów w trzech kategoriach: „mieszkaniec”, „przyjezdny”, „usługi”. Nie był analizowany wyróżnik powiatu, w którym dokonano rejestracji pojazdu.</p>

14	<p>Zgadzam się, że parkowanie blisko skrzyżowania jest niebezpieczne, aczkolwiek wprowadzanie strefy płatnego parkowania na ulicach typowo osiedlowych, bez dostępu usług, miejsc pracy nie jest próbą usystematyzowania ruchu, a zdobycia dodatkowych pieniędzy z kart mieszkańca.</p> <p>Ponadto jeśli Państwa założenia, co do liczby parkujących mieszkańców są błędne mało kto będzie w stanie zaparkować zgodnie z zasadami tj. wybrać 8 parkomatów do 150 m od miejsca zamieszkania i parkować w strefie 100 m od nich. Osobiście mieszkając przy ul. Linneusza 1, niejednokrotnie parkowałem ponad 250 m od domu, w związku z brakiem dostępnych miejsc.</p> <p>Zgadzam się, że strefy płatnego parkowania pozwalają zmniejszyć liczbę osób przyjezdnych i zostawić wolne miejsca dla mieszkańców, jednak boję się, iż w wypadku ulic osiedlowych nie ma to racji bytu. Uważam, że dla zwiększenia bezpieczeństwa można najpierw zmienić organizację ruchu drogowego, a jeśli wyniki nie będą zadowalające dopiero wprowadzić strefę płatnego parkowania.</p> <p>Jedynie zasady ruchu drogowego, jakie są łamane na tych osiedlowych ulicach tj. Linneusza, Burdzyńskiego, Darwina, Miłota to parkowanie zbyt blisko skrzyżowania. Na Szanajcy prawdopodobnie również auta parkowane są zbyt blisko przejść dla pieszych.</p>	<p>Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. W drugiej kolejności ma pozwalać na odpłatne parkowanie dojeżdżającym spoza dzielnicy. Właśnie odpłatność ma wpływ na ograniczenie zainteresowania parkowaniem wśród przyjezdnych, zwiększając tym samym szanse na znalezienie miejsca parkingowego mieszkańcom z najbliższej okolicy.</p> <p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>
15	<p>Jako mieszkaniec Pragi II przeciwstawiam się wprowadzeniu zmian dotyczących miejsc i sposobów parkowania pojazdów na Pradze II i III w tym wprowadzeniu tu płatnych stref parkowania.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Proponowane zmiany to zakus na prawa obywateli, ponieważ formalnie likwidują, doprowadza do kolejnego zmniejszenia możliwości parkowania pojazdów w miejscach dotychczas wykorzystywanych przez mieszkańców oraz wprowadza się pod tym samym pretekstem nowy, nieuzasadniony podatek od posiadania samochodu.</p> <p>Obecny porządek na ulicach Pragi nie jest doskonały, (w tym trochę żeliwnych słupków wstawionych bez sensu w chodniki), ale jest kompromisem pomiędzy potrzebami mieszkańców a utrzymaniem drożności ulic i ciągów komunikacyjnych.</p> <p>Obecny stan rzeczy nie uwzględni opinii wojowniczej, skrajnie ideologicznej mniejszości, zmierzającej drogą terroru (także administracyjnego) doprowadzić do ograniczania a następnie likwidacją posiadania i użytkowania prywatnych pojazdów.</p> <p>Natomiast przeprowadzone konsultacje społeczne, przeprowadzane nie wiadomo przez kogo, nie wiadomo jak sfinansowane jak się zdaje trzeba będzie uznać za pomyłkę, jeśli chodzi o rzetelne rozpoznanie interesów obywateli.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.</p> <p>Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze.</p> <p>Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Konsultacje społeczne nie są plebiscytem, ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na poziomie lokalnym. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Zanim jednak dojdzie do głosowania, chcemy przygotować projekty, które będą uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc gdzie mają być wdrożone.</p>
16	<p>nie wyrażam zgody na zmiany wynikające z planu ZDM, dotyczących strefy płatnego parkowania, gdyż ograniczy to i tak małą ilość miejsc do parkowania, i zwiększy koszty utrzymania samochodu.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.</p> <p>Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze.</p> <p>Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
17	<p>Piszę do Państwa w sprawie strefy płatnego parkowania, która niedługo znacznie obejmować moje miejsce zamieszkania tj. budynek znajdujący się przy pl. Hallera 10.</p> <p>Jestem przedsiębiorcą, działalność mam zarejestrowaną pod adresem zamieszkania (pl. Hallera 10). Zajmuje się handlem samochodami oraz mechaniką pojazdową. Praktycznie codziennie zdarza się, że do domu przyjeżdżam innym samochodem niż swoim własnym. Jest to samochód właśnie zakupiony lub samochód mojego klienta.</p> <p>Czy mogę liczyć na identyfikator, który będzie przypisany do mnie, a nie do samochodu?</p>	<p>Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> - jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, - rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, - jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.

			Abonament jest przypisany do mieszkańca i do pojazdu.
18		<p>Pomysł poszerzenie strefy płatnego parkowania posłuży jedynie ściągającym pieniądze za nic władzom miasta. To części miasta która jest głównie sypialnia także problemy z parkowaniem są dopiero od godziny 18.00 kiedy większość mieszkańców wraca z pracy.</p> <p>to kolejny zły pomysł który doprowadzi do większych kłopotów komunikacyjnych bo wydzielacie strefy parkowania na pasach ruchu jak na Targowej czy Wileńskiej przez co trudniej przejechać.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Konsultacje społeczne nie są plebiscytem, ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na poziomie lokalnym. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Zanim jednak dojdzie do głosowania, chcemy przygotować projekty, które będą uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc gdzie mają być wdrożone.</p> <p>Jednocześnie należy zauważyć, że problem ze znalezieniem wolnego miejsca po godzinie 18 ma również związek (choć nie jest to jedyną przyczyną) z długotrwałym postojem osób niebędących mieszkańcami. Osoby, które przyjeżdżają do pracy, z oczywistych przyczyn parkują później (a tym samym - biorąc pod uwagę czas dojazdu do pracy kolejnym środkiem transportu, oraz sam czas pracy - dłużej) niż mieszkańcy. Rano ten problem nie jest dostrzegany (i w ogóle nie stanowi dla mieszkańców problemu - stanowi natomiast dla klientów usług), natomiast jest bardzo dotkliwy w godzinach 16-18, a nawet i do 19 - ponieważ pojazdy, które przyjechały po mieszkańcach, na "ich" miejsca - jeszcze nie odjechały, właśnie przez tę różnicę czasu, o której mowa powyżej.</p>
19	19	<p>w nawiązaniu do tematu strefy płatnego parkowania na Nowej Pradze II w tym na pl. Hallera zwracam się z pytaniem odnośnie wprowadzenia rozwiązań umożliwiających wjazd na ulice wewnętrzne, osiedlowe jedynie mieszkańcom i pojazdom upoważnionym. Jakiego rodzaju zabezpieczenia: podwórek, ulic osiedlowych, przed parkowaniem na nich samochodów nie należących do mieszkańców, osób uprawnionych są planowane? wprowadzane?. Aktualnie spotykam się z sytuacją, że w dni od poniedziałku do piątku od godzin porannych do popołudniowych, na ulicy wewnętrznej za budynkiem pl. Hallera 5 przez cały dzień stoją zaparkowane pojazdy na chodniku. Uniemożliwia to swobodne poruszanie się pieszym, także utrudnia przejazd służbom miejskim - zajęcie w załączeniu.</p> <p>Na terenie Warszawy, gdzie powstała SPPN wprowadzono ograniczenia w postaci zakazu wjazdu, parkowania (przykładowe zdjęcia w załączeniu). czy Urząd planuje takie rozwiązania? Inne? kiedy?</p>	<p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu - który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>

20		<p>Nie zgadzamy się na zmiany wynikające z planu Zarządu Dróg Miejskich, przedstawionym w konsultacji społecznej pt. „Jaka strefa płatnego parkowania w okolicach pl. Hallera i na Szmulowiznie?” – czyli zamiaru wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania na osiedlach Praga II i III w tym nie zgadzam się na:</p> <p>* Ograniczenia ilości miejsc i możliwości bezpłatnego parkowania, tam gdzie na co dzień mieszkańcy obecnie parkują samochody</p> <p>* Wprowadzenia nowej opłaty/ podatku od posiadania samochodu w wysokości 30 PLN lub 600 PLN rocznie, który raz wprowadzony będzie podnoszony jak wszystkie inne opłaty</p> <p>* Przeprowadzeniu zmian w organizacji ruchu ulicznym, które jak wyżej skutkują ograniczeniu dostępnych miejsc służących parkowaniu samochodów w obszarze objętym ww. „Planem”</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
21		<p>Ja popieram pomysł płatnego parkowania w Warszawie (w naszej rodzinie świadomie zrezygnowaliśmy z samochodu). Mniej samochodów na ulicach to bardziej przyjazne do życia miasto. Komunikacja miejska jest na tyle dobrze rozbudowana, że warto z niej korzystać, a kiedy znikną z ulic samochody i korki uliczne, powstaną miejsca na kolejne środki transporty publicznego.</p> <p>Urzednicy Warszawy w końcu zrozumieli, że ilość przestrzeni do parkowania nie jest nieskończona i z powodu zbyt dużej liczby samochodów nasze miasto staje się nieprzyjemne do życia, zwłaszcza dla pieszych. Zabiera się ostatnie skrawki zieleni, bo trzeba gdzieś zaparkować samochody, w których często jeździ jedna osoba...</p> <p>Brawo dla Radnych Warszawy za odwagę i niepopularne, ale bardzo mądre decyzje - liczę, że w przyszłości przełożą się one również na zwiększenie ścieżek rowerowych kosztem kolejnych pasów ruchu dla samochodów.</p> <p>Uważam, że to dobry pomysł, aby</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) parkowanie w strefie płatnego parkowania pozostało bezpłatne dla właścicieli samochodów danej dzielnicy = tzw abonament mieszkańca (warunek - maksymalnie jeden samochód na rodzinę) 2) parkowanie każdego dodatkowego samochodu w rodzinie powinno być już płatne <p>Liczba samochodów w Warszawie przekroczyła zdrowy rozsadek - wiedza to osoby mieszkające chociażby w Berlinie, Amsterdamie czy Nowym Jorku.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Pragi-Północ. W przypadku okolic pl. Hallera wyniki badań zachowań parkingowych wskazują na jednoznaczne uzasadnienie dla SPPN. W przypadku Szmulowizny wyniki badań nie dają jednoznacznej rekomendacji. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
22		<p>Jako mieszkanka Pragi północ przy ulicy Jagiellońskiej nie zgadzam się na:</p> <p>Ograniczenie ilości miejsc i możliwość bezpłatnego parkowania, tam gdzie na co dzień mieszkańcy (w tym ja) parkują swoje samochody;</p> <p>Wprowadzenie nowej opłaty/ podatku od posiadania samochodu</p> <p>Przeprowadzenie zmian w organizacji ruchu ulicznym, które będą skutkowały w ograniczeniu dostępnych miejsc służących do parkowania samochodów dla mieszkańców.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
23		<p>Proponowane nowe ulice jednokierunkowe powinny mieć kontrapasy rowerowe lub odpowiednie oznaczenia umożliwiające rowerzystom jazdę pod prąd. W większości to są ulice o małym natężeniu ruchu i zamykanie ich dla rowerzystów jadących pod prąd nie ma sensu.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>

24	<p>W planach nie został wyznaczony jako płatny parking znajdujący się między blokami Szymanowskiego 8, Namysłowska 5A oraz Namysłowska 7.</p> <p>a) Według mnie to duży błąd. Mieszkam w jednym z tych bloków i codziennie widzę samochody zaparkowane nielegalnie w różnych punktach podwórka, ponieważ nie mieszczą się na tymże parkingu. Jeśli parkowanie nie będzie tam płatne, będzie to na mniejszą skalę powodowało takie same problemy, jakie teraz są w całej okolicy, związane z wykorzystaniem tej przestrzeni przez wszystkich chcących uniknąć płacenia.</p> <p>b) Idealnym rozwiązaniem byłoby, gdyby wymieniony parking był przeznaczony dla mieszkańców okolicznych bloków (bez rezerwacji). Wiem, że takie projekty były już realizowane. Samochody mieszkańców oznaczano, a osobom spoza rejonu groził mandat.</p>	<p>Parking znajduje się poza pasem drogowym. O zasadach postoju decyduje zarządca parkingu.</p> <p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządca dzielnicy mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>
25	<p>1. Wprowadzenie SPPN jest konieczne i bardzo pilne.</p> <p>a) Odkąd na Pradze powstały strefy wszędzie poza wydzielonym kawałkiem na południe od ul. Starzyńskiego, natychmiast w tym rejonie pojawił się nadmiar samochodów oraz zaczęło parkowanie na dziko. Zniszczone zostały istniejące przez dziesięciolecia trawniki, stale zabierana jest przestrzeń chodników, samochody parkują tuż przy przejściach dla pieszych, co stanowi realne niebezpieczeństwo.</p> <p>b) Straż Miejska praktycznie nie reaguje, a jeśli to robi - skutek jest zerowy. Napotkane patrole zawsze mają "coś innego"; do robienia i nie zajmują się nielegalnym parkowaniem. Zgłaszanie przez system 191 15 wymaga podania pełnych danych zgłaszającego, a pisma od SM wyglądają na celowo odstrasżające. Zdarzało mi się zgłaszać ten sam samochód zaparkowany na tym samym trawniku przez kilka dni pod rząd, bez efektu. Na Straż Miejską nie ma więc co liczyć i dopiero wprowadzenie SPPN oraz realna groźba mandatu dla łamiących prawo mogą rozwiązać obecne problemy.</p> <p>c) Jeśli wyznaczenie nowych stref wymaga zgód, planów, ustaleń z różnymi służbami - sugeruję prowadzić takie ustalenia równoległe dla różnych wariantów, tak, by wprowadzenie SPPN nastąpiło jak najszybciej. Jeśli na wprowadzenie strefy będzie trzeba czekać rok, można się spodziewać kolejnych ubytków w zieleni (a rewitalizacja przecież kosztuje) oraz dalsze uciążliwości zarówno dla zmotoryzowanych mieszkańców, jak i pieszych.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Pragi-Północ. W przypadku okolic pl. Hallera wyniki badań zachowań parkingowych wskazują na jednoznaczne uzasadnienie dla SPPN. W przypadku Szmulowizny wyniki badań nie dają jednoznacznej rekomendacji. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
26	<p>4. Wyznaczeniu SPPN musi towarzyszyć fizyczne uniemożliwienie kierowcom nielegalnego parkowania. Niestety nic innego niż słupki czy betonowe przeszkody nie zadziała. Widuje się nawet samochody zaparkowane na środku alejek pieszych albo objeżdżające chodnikiem odcinki odgródzone słupkami, by zaparkować za nimi. Taka sytuacja występuje np. praktycznie codziennie u zbiegu ul. Szymanowskiego i Namysłowskiej, przy bloku Namysłowska 7. Problem jest też przy ul. Harnasie 4A (objeżdżanie słupków) oraz na ul. Harnasie za blokiem Szymanowskiego 8 (parkowanie na narożnym trawniku). Tam zaś, gdzie parkowanie jest legalne, część kierowców nie zostawia przepisowej szerokości chodnika dla pieszych.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>

27	<p>5. Na koniec chciałabym dodać dwie uwagi dotyczące SPPN ogólnie w Warszawie, a nie tylko na Pradze-Północ. Po pierwsze, abonamenty dla mieszkańców za parkowanie w SPPN są symboliczne oraz nieproporcjonalnie niskie w stosunku do cen biletów komunikacji miejskiej, jak również niskie w porównaniu z innymi miastami. Uważam, że miesięczny koszt parkowania powinien być bliższy cenie biletu miesięcznego, gdyż to transport publiczny powinien być promowany. Po drugie, abonamenty przy drugim i kolejnych samochodach dla tego samego adresu powinny być znacząco wyższe. W obu sprawach wyjątek należałoby uczynić dla osób z niepełnosprawnością.</p> <p>6. Problem z parkowaniem na chodnikach, tuż przy przejściach dla pieszych lub wręcz na nich nasila się w weekendy w godzinach funkcjonowania bazarku na Namysłowskiej. Nigdy nie zdarzyło mi się widzieć reakcji Straży Miejskiej w tym zakresie (choć czasem kontrolują osoby prowadzące handel naręczny). Szczególnie nasilone jest to przy samej ul. Namysłowskiej, gdzie samochody parkują np. przy stacji Veturilo na Szymanowskiego i tuż przy pasach w tamtym rejonie, co sprawia realne zagrożenie dla pieszych. Także omijanie słupków przy Namysłowskiej 7 nasila się w soboty i niedziele. Strefa płatnego parkowania niestrzeżonego powinna więc też funkcjonować w weekend.</p> <p>7. Kierowcy próbujący legalnie zaparkować przez nadmiar samochodów w okolicy krążą w poszukiwaniu miejsca nawet 15-20 minut. Dodatkowym kosztem dla mieszkańców są więc uwalniane w ten sposób spaliny, które przecież nie są obojętne dla zdrowia. Proszę o wzięcie tego pod uwagę przy planowaniu harmonogramu prac tak, by SPPN została wprowadzona jak najszybciej.</p>	<p>5. Celem wprowadzania SPPN jest zachęcenie do przesiadki do komunikacji publicznej w codziennych, regularnych podróżach. "Niemieszkańców" zachęca niższy koszt podróży niż 8 godzin postoju, a mieszkańców - niższy koszt postoju pod domem, niż koszt podróży i postoju samochodem poza obszarem abonamentu. Jeśli chodzi o miesięczny koszt regularnego postoju, to wynosi on ok. 41,30 zł (10 godzin postoju) x 20 dni roboczych = 826 zł, gdzie bilet miesięczny kosztuje 110 zł. Celem abonamentu jest umożliwienie mieszkańcom zaparkowania swojego samochodu bezpośrednio w pobliżu miejsca zamieszkania.</p> <p>6. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, w dni wolne od pracy może funkcjonować wyłącznie Śródmiejska Strefa Płatnego Parkowania - której utworzenie nie jest przedmiotem konsultacji i wymaga przeprowadzenia dodatkowych analiz.</p> <p>7. Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa/części Saskiej Kępy oraz Kamionka/części Pragi-Północ. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
28	<p>Dlaczego w całym ciągu ulicy przy budynku Siedlecka 1/15 nie pojawia się SPPN? Dokładnie chodzi o fragment odchodzący (ślepo) od ul. Siedleckiej przechodzący do ul. Radzywińskiej, w projekcie jest w tej chwili planowane umieszczenie znaków Drogi wewnętrznej. Dodatkowo mam jeszcze jedno pytanie, czy mieszkańcy bloku przy ul. Siedleckiej 1/15 będą mieli możliwość zakupienia abonamentów na parkowanie SPPN?</p> <p>Proszę zauważyć, że w przedmiotowym bloku są 264 lokale mieszkalne, jest to duży blok. Uregulowanie parkingów (włączenie do SPPN) dużej okolicy wokół bloku i wykluczenie dla jego mieszkańców zakupu abonamentów dla zameldowanych mieszkańców spowoduje paraliż i chaos dla jego mieszkańców w kwestii pozostawienia pojazdu &gt;gdziekolwiek&lt;.</p> <p>Należy zaznaczyć, iż duża część samochodów należących do mieszkańców budynku przy ul. Siedleckiej 1/15 nie jest parkowana jedynie przy ciągu ulicy przy tym bloku, tylko również przy sąsiednich ulicach (które mają zostać włączone do SPPN).</p> <p>W praktyce więc oprócz możliwości pozostawienia pojazdu przy bloku przy ciągu ulicy przy budynku Siedlecka 1/15, mieszkańcy powinni mieć możliwość pozostawienia pojazdów w uregulowanej strefie, tj SPPN. Dodatkowo w tej kwestii należy zauważyć, że wprowadzenie SPPN w praktyce sprowadza się do zmniejszenia realnej liczby miejsc parkingowych, bowiem dochodzi do ich uregulowania, wyznaczenia zgodnie z projektem, a poza wyznaczonymi miejscami są bezwzględne zakazy postoju(parkowania). Tak więc powyższe może spowodować jeszcze większy problem i powstanie paraliżu dla parkujących mieszkańców omawianej okolicy.</p> <p>Kolejne pytanie, jakie się nasuwa, to brak wytyczonych miejsc przy kamienicy przy ul. Łochowskiej 15. W tej chwili pojazdy parkują przy ulicy ze względnie poszanowaniem prawem drogowym. Po jednej stronie przy ujęciu wody oligoceńskiej są projektowane miejsca parkingowe. Brak wytyczenia wzdłuż w/w kamienicy powoduje zabranie kolejnych możliwych miejsc parkingowych dla mieszkańców.</p>	<p>Budynek przy ul. Siedleckiej 1/15 znajduje się przy drodze wewnętrznej, gdzie nie ma możliwości poboru opłat. SPPN może bowiem funkcjonować tylko na drogach publicznych.</p> <p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p> <p>Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN. Dlatego jeżeli dana ulica w projekcie jest wskazana jako droga wewnętrzna ale mieści się w obszarze SPPN, mieszkańcy przy niej zameldowani mogą ubiegać się o abonament.</p> <p>Na ul. Łochowskiej 15, jedyne miejsca które mogły zostać wyznaczone zgodnie z obowiązującymi przepisami, to miejsca prostopadłe w zatoce. Z tego też powodu została tam wyznaczona strefa B-39 ("zakaz postoju", który nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorami), która pozwoli mieszkańcom na postój na zasadach ogólnych, poza wyznaczonymi miejscami postojowymi.</p>

29	26	<p>Chciałabym zwrócić Państwu uwagę na problem, który pojawia się na skrzyżowaniu ulic Brechta i Skoczylasa, a który można by rozwiązać w czasie tworzenia SPPN.</p> <p>Na zachodnią stronę ul. Skoczylasa (siedziba bibliotek) praktycznie nie da się dojechać idąc ulicą Brechta. Kiedy, idąc od ul. Borowskiego korzysta się z północnego chodnika, trafia się na jezdnię, a potem parking. Żeby bezpiecznie przejść na drugą stronę, trzeba iść do przejścia przy samym pl. Hallera. Fragment chodnika, który jest pomiędzy jezdniami Skoczylasa [w załączniku zaznaczyłam żółtym kwadratem na projekcie SPPN], ZAWSZE jest zastawiony samochodami. Uważam, że należałoby go osłupkować + dodać tam przejście dla pieszych z uwagi na wzmożony ruch w tej okolicy.</p> <p>Na Skoczylasa nie da się także dojechać idąc południową stroną chodnika - tam z kolei po prostu nie ma żadnego miejsca, w którym dałoby się przekroczyć ulicę Brechta bez kluczenia między zaparkowanymi samochodami. Uważam, że powinno być tam zaplanowane normalne przejście dla pieszych (nie widzę go w projekcie).</p>	<p>Opracowanie dotyczyło zmian organizacji ruchu dotyczących parkowania, z tego też powodu nie ma możliwości wyznaczenia przejścia dla pieszych we wskazanej lokalizacji na tym etapie. Wiąże się to z koniecznością wykonania przebudowy. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
30		<p>Proszę o uwzględnienie przy planowaniu SPPN w regionie pl. Hallera następującej kwestii:</p> <p>W zeszłym roku dawnej zajezdni Poczty Polskiej między ulicami Brechta, Borowskiego, Jagiellońską i Ratuszową w zeszłym roku zakupił developer, Yareal. Zgodnie z deklaracjami, planuje on oczyścić grunt z pozostałości przemysłowych (co wymaga wjazdu ciężkiego sprzętu), a następnie wybudować tam ok. 500 mieszkań dostępnych w programie Mieszkanie Plus ("Mieszkanie Plus Ratuszowa - Warszawa). Ponieważ będzie to osiedle z mieszkaniami na preferencyjnych cenach, należy się spodziewać, że parkingów podziemnych będzie mało vs. liczba mieszkańców lub nie będzie ich wcale, dodatkowo potencjalni mieszkańcy niekoniecznie będą skłonni te miejsca wykupować. Obecne zapowiedzi projektantów to mniej niż pół miejsca parkingowego na mieszkanie, i bez dodatkowych miejsc parkingowych dla usług, które mają licznie zajmować poziom "0"; budynków.</p> <p>Co więcej, duża szansa, że budowa zajmie na swoje potrzeby sporą część planowanych dzisiaj miejsc SPPN w okolicy zbiegu Brechta i Jagiellońskiej oraz Borowskiego. Obecnie inwestycja jest na etapie tworzenia projektu, a rozpoczęcie prac w terenie deklarowane jest na 2022 r.</p> <p>Proszę o zbadanie sprawy i wpływu planowanej w najbliższych latach zabudowy na kształt planowanej w tej okolicy SPPN. Optymalną dla mieszkańców sytuacją byłoby, gdyby ZGN zaplanował ruch na osiedlu tak, aby wyjazd/wyjazd z inwestycji był bezpośrednio na duże trakty Ratuszowa/Jagiellońska, bez zwiększania natężenia ruchu i hałasu wewnątrz osiedla Nowa Praga II - traktów Brechta, Dąbrowszczaków, Groszkowskiego) i wpłynął na developera w kwestii zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych dla przyszłych mieszkańców inwestycji w ramach parkingów własnych bez zmniejszania liczby miejsc dostępnych dla dotychczasowych mieszkańców osiedla.</p> <p>Nam, długoletnim mieszkańcom okolic p. Hallera (mówię to na podstawie licznych rozmów z sąsiadami) zależy, aby również w przyszłości móc wygodnie wyjeżdżać z osiedla w stronę centrum, i aby liczba dostępnych miejsc parkingowych również w przyszłości była dostosowana do liczby mieszkańców osiedla. Ponieważ nasze bloki nie mają podziemnych parkingów, na których moglibyśmy wykupić sobie miejsce, a miejsca na lokalnych parkingach płatnych są w praktycznie 100% wykupione i zdobycie na nie przepustki graniczy z cudem, nie mamy innego wyboru niż parkowanie w plenerze, dlatego każde miejsce jest dla nas na wagę złota.</p>	<p>Warunki zabudowy, w tym liczba miejsc postojowych, są określane na etapie wydawania pozwolenia na budowę inwestycji komercyjnej. Zgodnie z przepisami prawa budowlanego, potrzeby parkingowe powinny być zaspokajane w obrębie posesji. Warunki podłączenia inwestycji do drogi publicznej oraz czasowego zajęcia pasa drogowego na czas realizacji inwestycji podlegają uzgodnieniu z ZDM. Inwestor ma też obowiązek przebudowy drogi w taki sposób, aby dostosować ją do zwiększonego ruchu wygenerowanego przez inwestycję komercyjną.</p> <p>Powyższe kwestie są niezależne od projektu oznakowania miejsc postojowych na potrzeby SPPN. W ramach projektowania SPPN zostanie wyznaczona maksymalna liczba miejsc postojowych.</p>
31	28	<p>W jaki sposób w/w badanie zostało przeprowadzone?</p>	<p>Badania prowadzone były z wykorzystaniem technologii OCR (Optical Charset Recognition) wspomaganą pomiarem satelitarno-laserowym. Pozwoliły one zabrać informację na temat wykorzystania miejsc postojowych oraz przeprowadzić ewidencję numerów rejestracyjnych (rozpoznany ciąg znaków był atrybutem pojedynczego pomiaru). Badanie to pozwoliło na zgrupowanie numerów rejestracyjnych powtarzających się w każdym pomiarze lub pomiarach i opracowanie tabelarycznej syntezy zgrupowanych numerów w trzech kategoriach: „mieszkaniec”, „przyjezdny”, „usługi”.</p>

32	28	W jaki sposób zostało przeprowadzone badanie, polegające na inwentaryzacji istniejących miejsc postojowych,?	Odcinki z wyznaczonym postojem (w Warszawie co do zasady nie stosuje się separacji poszczególnych miejsc postojowych) zostały naniesione na mapę (projekt), a następnie przeliczone zgodnie z parametrami dla miejsc postojowych określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311) - na przykład: odcinek 100 metrów bieżących parkowania równoległego, to nominalnie 16 miejsc postojowych (po 6 m każde), a odcinek z zatoką z parkowaniem prostopadłym o długości 30 metrów bieżących, to 13 miejsc postojowych. W praktyce na tych odcinkach jest w stanie zaparkować więcej pojazdów, w zależności od ich wymiarów i tego, jak duże będą odstępy między pojazdami.
33	33	Jaki jest wynik badania wykorzystania i zapotrzebowania na miejsca postojowe przeprowadzonego na badanym obszarze. Poproszę nie tylko o opis wyników, ale też przedstawienie danych dla każdej z badanych ulic w postaci liczb, a nie procentów.	Ze względu na niewielki obszar objęty badaniem, wyniki (schematy) zajętości miejsc były agregowane dla całych obszarów. Wyniki w liczbach bezwzględnych przedstawia osobny arkusz, dostępny w folderze "załączniki do wiadomości" pod nr 33
34	28	Jaki jest wynik inwentaryzacji istniejących miejsc postojowych na drogach publicznych badanego obszaru. Poproszę o przedstawienie danych dla każdej z badanych ulic w postaci liczb, a nie procentów.	Zinwentaryzowana liczba miejsc wyznaczonych, tj. oznakowanych znakami pionowym i poziomym, zgodnie z odpowiednim rozporządzeniem, na obszarze osiedla Praga II, rejon pl. Hallera: 1. pl. Hallera 50 2. Szymanowskiego 0 3. Brechta 129 4. Szanajcy 46 5. Linneusza 46 6. Darwina 0 7. Burdzńskiego 0 8. Skoczylasa 90 9. Borowskiego 0 10. Groszkowskiego 82 11. Dąbrowszczaków 70 12. Nusbauma 0 13. Młota 0 14. Namysłowska 64 - w sumie na tym obszarze, jest 577 miejsc, - wg stanu istniejącego, potencjał parkingowy konsultowanego obszaru – rejonu pl. Hallera – rozumiany jako maksymalną możliwą do zaparkowania zgodnie z przepisami liczbę pojazdów – wynosi 1308; oraz na obszarze osiedli Michałów i Szmulowizna: 1. Kawęczyńska 137 2. Wołomińska 0 3. Michałowska 0 4. Grajewska 0 5. Zachariasza 0 6. Jadowska 0 7. Objazdowa 40 8. Wojnicka 19 9. Otwocka 59 10. Łomżyńska 57 11. Łochowska 33 12. Siedlecka 8 - w sumie na tym obszarze, jest 353 miejsc, - wg stanu istniejącego, potencjał parkingowy konsultowanego obszaru – rejonu Szmulowizny – rozumiany, jako maksymalną możliwą do zaparkowania zgodnie z przepisami liczbę pojazdów – wynosi 542

35		powinny zostać wprowadzone kontraruchy na nowych jednokierunkowych	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
36		Wszystkie wprowadzane z powodów parkingowych zakazy ruchu nie powinny dotyczyć rowerów. Rowerzyści powinni móc legalnie przejechać przez własne podwórko, zwłaszcza jeśli odbywa się tam ruch aut z identyfikatorem. Wiele osób przechowuje rowery w mieszkaniach i na podwórkach. Późniejsze proszenie ZDM o dostawienie tabliczki ";nie dotyczy rowerów"; trwa wiele lat (przykład moich zgłoszeń ze znaków STOP przy wysuwanych słupkach, które niepotrzebnie dotyczą rowerów na Bulwarach - zanim poprawiono znaki z pierwszego mojego zgłoszenia, dostawiono więcej tak samo błędnych znaków). Niedopuszczalne jest, żeby ludziom na wiele lat utrudniać z powodu takich przeoczeń.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
37		Wprowadzenie ograniczenia do 30 km/h ma sens, rzeczywista prędkość jest i tak poniżej 30 km/h na prawie każdej ulicy w obszarze. Nie tylko pozwoliłoby to bez problemu wyznaczyć kontraruchy, ale też przesunęło elektryczne hulajnogi z wąskich chodników na jezdnie. Dziś legalna jazda hulajnogą na takich ulicach jak Siedlecka wydaje się niewykonalna, bo ograniczenie się ciągle zmienia - 30 km/h przy przejściach i progach, 50 km/h poza tym. I jak ma taka osoba korzystająca z UTO się zachować, zjeżdżać na chodnik co kilkadziesiąt metrów?	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
38		Chciałbym zwrócić uwagę na niewystarczające zabezpieczenie przejść dla pieszych przed parkowaniem, zwłaszcza na przejściu przez ul. Siedlecką na wysokości przedszkola. Przejście to jest na tyle niekomfortowe dla mieszkańców, że zastosowano przed nim progi zwalniające, a potem również je doświetlono. Niestety to nie pomogło i teraz na wniosek mieszkańców radny Mariusz Borowski pisal interpelację do zarządu dzielnicy o wyniesienie przejścia. Moim zdaniem duży wpływ na poczucie bezpieczeństwa i skuteczność doświetlenia tego przejścia ma fakt, że widoczność jest zablokowana https://photos.app.goo.gl/9KzUE4A5zPYz15jz7	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.

39	<p>Chciałbym przede wszystkim zapytać skąd stwierdzenie, że strefa poprawi sytuację parkingową mieszkańców? Okolice pl. Hallera nie są centrum usługowo - handlowym, stąd niewiele tu pojazdów osób, które mają do załatwienia jakieś sprawy w tej okolicy.</p> <p>Powiem więcej, zdarza się, że czasem wracam samochodem do domu koło godziny 22-23 i mam problem z zaparkowaniem samochodu, co wskazuje że miejsca zajmowane są przez mieszkańców, którzy wracają tu do domów po pracy. Wątpię, żeby w tych godzinach byli to przyjezdni, zwłaszcza, że cały czas na osiedlu parkują te same samochody. Całe osiedle składa się z bloków i wąskich ulic z małą ilością miejsc parkingowych. Wprowadzenie strefy doprowadzi do tego, że miejsc wciąż będzie mało, ale teraz będą one płatne dla mieszkańców. Z projektu wynika ponadto, że miejsc parkingowych będzie jeszcze mniej, bo w miejscach gdzie obecnie można zgodnie z przepisami parkować planują Państwo umieścić zakazy parkowania, co ma zapewne służyć tylko temu, aby nie można było parkować poza miejscami płatnymi w strefie.</p> <p>Wszystko to wskazuje na to, że pod wzniosłymi hasłami jakimi Państwo się posługują, o poprawie sytuacji mieszkańców, kryje się prawdopodobnie jedynie chęć zasilenia budżetu opłatami za postój samochodów mieszkańców, którzy przeciw muszą je gdzieś zostawić, więc są łatwym celem dla nowych opłat.</p> <p>Gdyby naprawdę chodziło o poprawę sytuacji parkingowej w okolicy pl. Hallera, zbudowany zostałby parking dla mieszkańców, a nie odbierana im możliwość parkowania jak dotychczas. I nie jest to tylko moja opinia, ale także moich sąsiadów.</p> <p>Okolice pl. Hallera to stare osiedle, budowane było z niewielką ilością miejsc parkingowych. Tutejsi mieszkańcy mają przez to gorszą sytuację parkingową niż na wielu nowszych osiedlach, na których parkingi były planowane. Stąd proszę o rozpatrzenie możliwości zwiększenia ilości miejsc parkingowych w okolicy a nie utrudnianie parkowania mieszkańcom poprzez utworzenie SPPN.</p> <p>Już niezwykle chybionym pomysłem było utworzenie SPPN w otoczeniu ZOO, gdzie samochody parkują głównie w weekend, kiedy to parkowanie w strefie jest bezpłatne, a w dni robocze nawet przed utworzeniem strefy samochody nie parkowały w tej okolicy.</p>	<p>Strefa oczywiście nie rozwiązuje wszystkich problemów. Niemniej, jak pokazuje nie tylko doświadczenie ponad dwudziestu lat funkcjonowania SPPN w Warszawie, ale też wyniki badań zachowań parkingowych - wprowadzenie odpłatności za postój ogranicza przypadki postoju długotrwałego "niemieszkańców", jednocześnie nie wpływając ujemnie na funkcjonowanie usług, czy dostaw (dla których koszt postoju jest na tyle niski, że jest przez użytkowników akceptowalny). Tym samym ogranicza się przypadki, kiedy taki długotrwały (powyżej 8 godzin - czas dojazdu do pracy kolejnym środkiem transportu plus sam czas pracy) postój utrudnia, lub wręcz uniemożliwia, znalezienie miejsca przez mieszkańca wracającego z pracy - w godzinach 16-18, a nawet do 19. Wynika to z faktu, że "niemieszkańcy" pojawiają się na danym obszarze później, i parkują dłużej, niż mieszkańcy.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że celem SPPN nie jest generowanie przychodów. Należy zwrócić uwagę na koszt najtańszego abonamentu mieszkańca - 30 zł. Budowa nowych parkingów nie jest przedmiotem projektu. Przedmiotem projektu jest maksymalne wykorzystanie istniejącej przestrzeni w tym zakresie.</p> <p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze.</p>
40	<p>* brakuje na Pradze miejsc K&R pod szkołami oraz kopert:</p> <p>a. wydłużona koperta inwalidzka dla MTON pod szkołą Namysłowska 10 (dokładnie pomiędzy Zespołem Szkół Specjalnych nr 38 a budynkiem Namysłowska, ale po stronie szkoły - to b. ważne żeby dzieci te nie przechodziły przez jezdnię, a jednocześnie 10m przed pasami, powinna powstać koperta dla aut dowożących dzieci; zwykle są to busy 10 os. więc taka ~5m długa)</p> <p>b. pod Filią SP 258 od strony Ratuszowej ewidentnie brakuje koperty typu K&R; 10m za pasami jest bardzo dużo wolnej przestrzeni żeby takie miejsca wyznaczyć (i znów wystarczy ułożyć betonowe płyty ażurowe)</p> <p>c. pod SP 258 na Brechta również brakuje dwóch kopert K&R, optymalne miejsce to róg Groszkowskiego/Brechta od strony szczytu budynku szkoły</p>	<p>Koperta dla pojazdów osób niepełnosprawnych znajduje się na terenie szkoły. Co do zasady parkingi K&R „Kiss & Ride” ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd.</p> <p>Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy.</p> <p>Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych.</p> <p>Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce.</p> <p>Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować 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.</p>

			<p>Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsługa dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwa przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.</p>
41	<p>1. ZDM ok. 5 lat temu wykonał niekonsultowany z mieszkańcami remont ulicy Namysłowskiej i do parkowania pozostawił:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Namysłowska 19, ~67 lokali: 8 miejsc * Namysłowska 13, ~40 lokali: 4 miejsca * Namysłowska 9 ~40 lokali: 6 miejsc * Namysłowska 7 ~40 lokali: 4 miejsca * Namysłowska 3 ~40 lokali: 4 miejsca do podziału z osiedlem Namysłowska 2 <p>Można oczywiście zaparkować w sąsiednich uliczkach, ale słyszałem że tam też mieszkają ludzie, chociaż nie wiem czy badanie to uwzględnia.</p> <p>PYTANIE: w jaki sposób SPPN przy ponad 200 lokalach łączy to z 26 miejscami do parkowania?</p> <p>Jako bonus na zoomie podałem także przykład patologii na Woli (Wolska 113, 113a, 115, 115a, 115b, 117, 117a, 117b) do 8 bloków wyznaczono chyba 10 miejsc spnn + małą wystupokowaną uliczkę (+5 miejsc).</p> <p>3. Oczekiwane dane - ponieważ nie padły konkrety, oczekuję informacji na temat:</p> <ul style="list-style-type: none"> * ile jest lokali usługowych w planowanej strefie? * ile samochodów jest zarejestrowanych w tejże okolicy? * ile jest planowanych miejsc postojowych? <p>Bez takich informacji ciężko mówić że spnn ma jakieś zadania do spełnienia, bo to są podstawowe informacje które powinny zostać przedstawione.</p>	<p>1. Potrzeby parkingowe zapewnia się na terenie posesji, a miejsca na drodze publicznej nie są przypisane do nieruchomości.</p> <p>2. Wprowadzenie SPPN nie wpłynie na ograniczenie liczby miejsc postojowych, natomiast wpłynie na poprawę ich dostępności. Zatem opisywana w treści uwagi sytuacja powinna się poprawić dzięki wprowadzeniu SPPN.</p> <p>3. Liczba lokali usługowych nie ma żadnego związku z projektem organizacji ruchu. Wyznaczana jest maksymalna możliwa liczba miejsc postojowych na drogach publicznych. Liczba zarejestrowanych samochodów również nie ma znaczenia, ponieważ istotne jest to ile aut faktycznie parkuje w danym rejonie - co było przedmiotem badań prezentowanych podczas konsultacji.</p> <p>Zinwentaryzowany potencjał parkingowy konsultowanego obszaru – rejonu pl. Hallera – rozumiany jako maksymalna możliwa do zaparkowania zgodnie z przepisami liczba pojazdów – wynosi 1308. W tym miejsc wyznaczonych, tj. oznakowanych znakami pionowym i poziomymi, zgodnie z odpowiednim rozporządzeniem, jest 577.</p> <p>Po wdrożeniu zmian w organizacji ruchu, w tym wprowadzeniu jednego kierunku ruchu na wybranych ulicach, liczba miejsc legalnego postoju wyniesie 1473 – z czego 1407 miejsc wyznaczonych i 66 miejsc warunkowego postoju tylko dla mieszkańców. Liczba ta może ulec zmianie w wyniku rozpatrzenia uwag z konsultacji społecznych oraz opinii i uzgodnień projektu organizacji ruchu przed jego zatwierdzeniem.</p> <p>Zapewnienie miejsc postojowych dla pracowników pozostaje w zakresie własnym pracodawcy.</p>	
42	<p>Jednokierunkowa rowerowo Szanajcy zmniejsza użyteczność kończącej się na Szanajcy drogi rowerowej na ul. Namysłowskiej. Rowerzyści nie znający okolicy, próbujący dojechać do Szanajcy będą się musieli wracać do Darwina.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>	

43		Droga rowerowa na ul. Jagiellońskiej kończy się wlotem w ul. Brechta. Brak kontraruchu na ul. Brechta zmusza rowerzystów do wykonywania skrętów (w tym lewoskrętów) na dużo bardziej ruchliwej Dąbrowszczaków. Mimo to ten kierunek ul. Brechta jest dużo lepszy niż postulowany kierunek odwrotny. Część rowerzystów korzystających dziś z ul. Brechta może (mniej wygodnie) przejechać z drogi rowerowej na ul. Jagiellońskiej na pl. Hallera (również drogę jednokierunkową) i nie wykonywać żadnych manewrów na ul. Dąbrowszczaków. Odwrócenie ul. Brechta bez wprowadzenia kontraruchu zmaksymalizuje niewygodę rowerzystów - taka ulica będzie sensownym dojazdem dla bardzo niewielu osób.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
44		Jednokierunkowe Burdzińskiego, Linneusza, Szanajcy utrudniają dostęp do ronda Starzyńskiego rowerzystom z obszaru, którzy do ronda dostają się od tyłu pawilonów. Droga teoretycznie nieprzejezdna, ale kilkadziesiąt metrów prowadzenia roweru bądź jazda chodnikiem są dla wielu znacznie wygodniejsze niż objazd aż do Ratuszowej czy Namysłowskiej.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
45		Jeśli chodzi o UTO, to ulice w obszarze, na których zostanie uzyskana realna prędkość 30 km/h (strefa z roku 2020 sugeruje, że prawie wszystkie ulice lokalne) powinny mieć takie ograniczenie, tak żeby UTO mogły się po nich legalnie poruszać, zamiast ograniczonymi chodnikami. Tym bardziej takie ograniczenie powinno być tam, gdzie jest przewidziane parkowanie na chodniku z zachowaniem 1.5 metra. Zwracam przy okazji uwagę, że ul. Brechta, Szanajcy i Linneusza już dziś mają przejścia "Z Agatką"; ze względu na szkoły i przedszkola przy nich się znajdujące. Na tych ulicach już dziś funkcjonują również znaki ";Uwaga dzieci";. Realna niska prędkość, udział dzieci w ruchu, wygodny i szybszy ruch UTO oraz możliwość wyznaczenia rowerowego kontraruchu moim zdaniem przeważają szale i należy wprowadzić na tych ulicach ograniczenie do 30 km/h.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
46		Jako mieszkaniec Szmulek nie uważam że powinna być powiększona strefa parkowania płatnego parkowania.	Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
47	35	Dobrze było by zostawić miejsca postojowe na ul.K.Linneusza między ul.Namysłowska a J.Młota oraz między ul.J.Nusbałna a W.Burdzińskiego . Jest tam miejsca dla około 70 samochodów co nie wyprowadziło by , tych samochodów na sąsiednie ulice . W załączniku przesyłam aktualny stan parkowania na tej ulicy .	Wyznaczenie pełnowymiarowych i ogólnodostępnych miejsc postojowych na ul. Linneusza jest niemożliwe ze względu na zbyt wąską jezdnię. Aby nie ograniczać możliwości postoju mieszkańcom, zaprojektowano oznakowanie tego odcinka znakiem B-35 "zakaz postoju", który nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem.
48	36	Aby zwiększyć ilość miejsc do parkowania potrzebna jest budowa parkingu. np: podziemnego.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli na to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.

49		Popieram wprowadzenie SPPN w okolicach Placu Hallera.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Pragi-Północ. W przypadku okolic pl. Hallera wyniki badań zachowań parkingowych wskazują na jednoznaczne uzasadnienie dla SPPN. W przypadku Szmulowizny wyniki badań nie dają jednoznacznej rekomendacji. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
50		Mam jednak nadzieję, że zadbać Państwo o to, aby wjazdy na podwórka oraz same podwórka nie były zapelniane parkującymi autami. Straż Miejska obecnie nie reaguje i nie interweniuje w takich sytuacjach... Czy przewidywane są też ograniczniki prędkości - progi spowalniające np. na ulicy Szanajcy, czy innych ulicach, na których już teraz odbywają się regularne wyścigi / testowanie maksymalnych możliwości prędkościowych?	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy – możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych w tym progi zwalniające, będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN
51		Ponadto - czy wiadomo już jak będzie wyglądał projekt ronda na ulicy Szanajcy? Mam nadzieję, że będzie to zielone rondo, z kwiatami i krzewami, a może nawet drzewem na środku, a nie kolejna betonowa „skorupa żółwia” (?)	W ramach wdrażania SPPN rondo może zostać wykonane jedynie oznakowaniem poziomym i pionowym, projekt nie uwzględnia przebudowy. Może ona zostać dokonana w późniejszym terminie przez zarządcę drogi.
52		4. Które grunty pod miejsca parkingowe nie należą do M. St. Warszawa (ZDM) i miasto nie może nimi swobodnie dysponować i pobierać z nich opłat, ponieważ nie jest ich zarządcą. Dotyczy gruntów spółdzielni mieszkaniowych, wspólnot mieszkaniowych, terenów prywatnych, gruntów z nieuregulowanym stanem prawnym. Prośba o zaprezentowanie poszczególnych form własności gruntów pod płatne miejsca parkingowe na mapach szczegółowych dotyczących proponowanych stref płatnego parkowania na Placu Hallera i Szmulowiznie.	Miejsca postojowe w ramach SPPN projektowane są wyłącznie w pasach dróg publicznych, pozostających w zarządzie ZDM lub urzędu dzielnicy. Formy własności pozostałych terenów można sprawdzić w ogólnodostępnym portalu: mapa.um.warszawa.pl
53		2. Prośba o przedstawienie aktów własności terenów pod strefy płatnego parkowania, które zostały zaprezentowane w projektach – SPP pl. Hallera i Szmulowizny.	Projekty dotyczą wyłącznie dróg publicznych, których władającym jest Prezydent m.st. Warszawy, na podstawie art. 19 ustawy o drogach publicznych (Dz.U.2021.0.1376 t.j.)
54		5. Czy parkometry będą wyposażone w ładowarki elektryczne dla samochodów elektrycznych? Wprowadzenie i kupowanie urządzeń tylko do poboru opłat według mnie jest nieprzyszłościowe, skoro miasto wspiera ekologiczny transport i kreuje się na ekologicznego lidera. Po analizie zaprezentowanych w projektach miejsc parkingowych stwierdzam obecność przy każdej ulicy budynków mieszkalnych i latarni oświetleniowych, które są podłączone do infrastruktury energetycznej. W związku z tym wprowadzenie stacji ładowania pojazdów elektrycznych nie powinno być problemem od strony technicznej.	Nie - parkometry nie będą wyposażone w ładowarki samochodowe. Urządzenia nie posiadają przyłączy elektrycznych do sieci miejskiej. Posiadają zasilanie akumulatorowe, zasilane z paneli słonecznych.
55		9. Czy mieszkańcy zostali poinformowani o wzroście emisji spalin samochodowych po wprowadzeniu stref płatnego parkowania w związku z większą rotacją samochodów?	Twierdzenie nie jest poparte żadnymi badaniami. Nie ma takich danych, potwierdzających wzrost natężenia ruchu czy emisji spalin w SPPN.
56		Wyrażam mój sprzeciw odnośnie wprowadzenia stref płatnego parkowania na obszarze pl. Hallera i Szmulowizny. W danym obszarze jest wystarczająca liczba miejsc postojowych dla mieszkańców i ograniczanie swobód mieszkańcom poprzez wprowadzenie strefy płatnego parkowania według mnie jest irracjonalne i nie powinno mieć miejsca. 1. Prośba o przedstawienie badań pokazujących zajętość poszczególnych miejsc przy pl. Hallera i Szmulowizny i rotacji pojazdów w tych obszarach przez co najmniej ostatnie kilka miesięcy.	Badania były prowadzone w dniach 25.10-8.11.2021 r. co jest okresem wystarczającym do wyciągania wniosków dotyczących zapelnienia i zachowań parkingowych. Wyniki tych badań nie służyły do określenia ile miejsc postoju powinno być na danym obszarze. Zadaniem projektantów było zaprojektowanie maksymalnej liczby miejsc postoju (miejsc wyznaczonych i miejsc warunkowego postoju tylko dla mieszkańców z identyfikatorem) w istniejącej geometrii dróg publicznych.
57		6. Czy ZDM i Miasto St. Warszawa przeprowadziło analizę wprowadzenia ładowarek elektrycznych na proponowanych terenach pod wprowadzenie stref płatnego parkowania? Czy rozważali Państwo takie przyszłościowe rozwiązanie?	Wprowadzenie SPPN nie ma związku z budową sieci ładowarek dla samochodów. Oba procesy mogą przebiegać równolegle. "Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych na obszarze m.st. Warszawy" został poddany osobnym konsultacjom społecznym i uchwalony 3 grudnia 2020 r. przez Radę m.st. Warszawy.

58		7. Miasto Stołeczne Warszawa chce dbać o zdrowie mieszkańców i ekologię. W związku z tym ile ładowarek elektrycznych zamierza postawić ZDM w proponowanych strefach płatnego parkowania?	"Plan budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych na obszarze m.st. Warszawy" został poddany osobnym konsultacjom społecznym i uchwalony 3 grudnia 2020 r. przez Radę m.st. Warszawy. ZDM nie jest jednostką odpowiedzialną za jego realizację.
59		8. Czy przeprowadzili Państwo badania emisji CO2, które wzrosły w danych strefach po wprowadzeniu stref płatnego parkowania, ponieważ samochody będą ulegały większej rotacji? O ile zwiększy się rotacja pojazdów a co za tym idzie wzrost emisji CO2 i spalin po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na obszarze pl. Hallera i Szmulowizny?	Realizowane zadanie dotyczy wyłącznie propozycji zmian w organizacji ruchu poprzez oznakowanie postojów. Pomiar efektywności SPPN będą mogły zostać przeprowadzone po upływie min. 6 miesięcy od ewentualnego wprowadzenia SPPN. Jednym z podstawowych celów SPPN jest ograniczenie liczby pojazdów wjeżdżających do centrum, co przekłada się na ograniczenie emisji spalin i zatłoczenia ulic.
60		10. Czy ZDM rozważał wybudowanie podziemnego kilkupiętrowego kompleksu parkingowego pod placem Hallera na którym mogłyby parkować kilkaset pojazdów jednocześnie? Na poziomie 0 (teren gruntu) zostałyby odtworzone obszary zielone jak obecnie. Wjazdy i wyjazdy do kompleksu podziemnego znajdowałyby się np. od ulicy Jagiellońskiej. Kompleks parkingowy podziemny posiadałby także miejsca parkingowe wyposażone w ładowarki elektryczne. Takie rozwiązanie pozwoliłoby umożliwić zielony transport dla mieszkańców Pragi, którzy obecnie są zapomniani przez miasto pod tym względem. Obecnie na terenie Pragi i Szmulowizny znajdują się tylko 3 ładowarki elektryczne dla samochodów. Takie rozwiązanie byłoby bardzo korzystne dla mieszkańców posiadających samochody z okolicy placu Hallera i zmniejszyłoby to emisję CO2 i spalin w Warszawie.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli na to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
61		Wyrażam mój sprzeciw odnośnie wprowadzenia stref płatnego parkowania na obszarze pl. Hallera i Szmulowizny. W danym obszarze jest wystarczająca liczba miejsc postojowych dla mieszkańców i ograniczanie swobód mieszkańców poprzez wprowadzanie strefy płatnego parkowania według mnie jest irracjonalne i nie powinno mieć miejsca.	Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
62		3. Czy ZDM (Miasto St. Warszawa) posiada pełne prawo do dysponowania przedstawionymi w projektach miejscami parkingowymi (m.in. na jezdniach, na chodnikach) w okolicach Placu Hallera i Szmulowiznie przez Miasto Stołeczne Warszawa?	Tak, zgodnie z art. 20 ustawy o drogach publicznych (Dz.U.2021.0.1376 t.j.) oraz statutem ZDM.
63		11. Na terenach na których proponowana jest strefa płatnego parkowania znajdują się przedszkola, szkoły, poradnie medyczne, apteki, baseny. Większość rodziców dowozi swoje dzieci do szkół i dalej jedzie do pracy. Osoby starsze i ograniczone ruchowo, są przywożone do poradni medycznych w większości samochodami przez swoje dzieci lub rodzinę. Czy obecna polityka miasta kara młodych rodziców i osoby starsze wraz z ich opiekunami obciążając je bardzo dużymi opłatami za płatne miejsca parkingowe? Proszę o odpowiedź w jaki sposób Miasto wspiera takie osoby w strefach płatnego parkowania i jak rekompensuje im wysokie koszty postoju. Przykładowo postój w 8h dniu pracy to koszt ok. 33,5zł/dzień, miesięcznie (4 tygodnie x 5 dni) to już ok. 670zł za jeden samochód. W danej strefie będzie parkowało ok. 500-1000 samochodów tzn. wpływy do miasta wyniosą od ok. 335 000zł – 670 000zł miesięcznie. Na co zostaną przeznaczone lokalnie te pieniądze tzn. na terenie pl. Hallera i Szmulowizny? Skoro największymi poszkodowanymi będą rodziny z dziećmi i seniorzy czy obniżone zostaną opłaty za miejskie przedszkola, baseny, zajęcia szkolne, domy seniora w danych obszarach?	Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze, w tym osobom dojeżdżającym do szkół, placówek zdrowotnych czy usług (korzystających zwykle z krótkiego postoju). Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Wpływy z opłat w SPPN stanowią dochód m.st. Warszawy, który jest następnie przeznaczany na realizację zadań publicznych.

64	39	rondo na skrzyżowaniu Szanajcy-Dąbrowszczaków: fajny pomysł, ale myślę że warto zastanowić się nad wprowadzeniem na wyspie środkowej elementów prefabrykowanych przykręcanych do nawierzchni które poprawią dostrzegalność tego skrzyżowania. Dodatkowo uważam, że należy powierzchnię oznakowaną jako P-21 w dawnej zatoce postojowej wystłupkować, bo będzie tam parkowanie, zwłaszcza, że ten fragment jezdni ronda nie jest wykorzystywany w żadnej relacji, ewentualnie zawracaniu. Myślę, że większość powierzchni P-21 przy przejściach dla pieszych i skrzyżowaniach tego wymaga niestety.	Elementy prefabrykowane będą montowane w rejonie przejść dla pieszych. Rondo może zostać wykonane jedynie przy pomocy oznakowania poziomego i pionowego - projekt nie przewiduje prowadzenia robót budowlanych. Przebudowa dróg będzie możliwa w późniejszym terminie.
65	39	czy na ul. Lineusza, jest możliwość pozostawienie istniejącego parkowania po stronie boisk, a poszerzenie chodnika po drugiej stronie? Tam brakuje około 1 m szerokości chodnika. Czy może fioletowa linia oznacza miejsca tylko dla mieszkańców?	Wyznaczenie pełnowymiarowych i ogólnodostępnych miejsc postojowych na ul. Linneusza jest niemożliwe ze względu na zbyt wąską jezdnię. Aby nie ograniczać możliwości postoju mieszkańcom, zaprojektowano oznakowanie tego odcinka znakiem B-35 "zakaz postoju", który nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem. Na projekcie jest to oznaczone fioletową linią.
66	39	proszę i likwidację przejazdów rowerowych w ciągu ul. Szanajcy. Tam już przecież nie ma ścieżki rowerowej.	Przejazdy rowerowe zostały już usunięte przez zarządcę drogi (Urząd Dzielnicy). Likwidacja istniejącego oznakowania na chodnikach należy do zadań zarządcy drogi i nie jest uwzględniona w projekcie.
67	39	pl. Hallera - nie ma wszędzie tabliczek pokazującej sposób parkowania - będą tam nadal parkować skośnie. Dodatkowo proszę o zmianę znaku A-6a na D-1 przed skrzyżowaniem pl. Hallera (jezdni północna) - Skoczylasa.	Miejsca w zatoce nie wymagają stosowania tabliczki T-30, ponieważ to zatoka wyznacza sposób parkowania.
68	39	oznakowanie skrzyżowania Burdzińskiego - Lineusza sugeruje, że należy ustąpić wyjeżdżającym ze strefy ruchu. Proszę o likwidację linii P-14 i dodanie linii P-7 na wyjeździe ze strefy ruchu. Jaki cel ma tam znak A-30? Łuk ulic Burdzińskiego - Darwina również należy oznakować linią P-7 na wyjeździe z drogi wewnętrznej.	Zaprojektowano oznakowanie skrzyżowania równorzędnego.
69	39	skrzyżowanie Lineusza - Młota - proszę o wyraźne oznakowanie wjazdu ze Straży Miejskiej linią P-7a oraz dodanie linii P-14 na skrzyżowaniu. Znak A-20 myślę, że jest tam niepotrzebny.	Zaprojektowano oznakowanie wjazdu. Z uwagi na usytuowanie wjazdu na parking Straży Miejskiej i jego obsługę, pozostawiono fragment ulicy Linneusza bez zmian. Znak A-20 wskazuje wjazd na drogę dwukierunkową, która obowiązuje na wysokości budynku Straży Miejskiej i nie może zostać w tym przypadku zlikwidowany.
70	39	ul. Skoczylasa przy Urzędzie Marszałkowskim wymaga wystłupkowania - tam jest zastawione samochodami pententów UM i klientami banku. To samo tyczy się ul. Borowskiego. Czyba że są tam przewidziane miejsca tylko dla mieszkańców?	Postój pod urzędem zostanie pozostawiony tylko dla mieszkańców z identyfikatorem.
71	39	pl. Hallera - proszę o likwidację postoju taxi przy skrzyżowaniu Hallera - Skoczylasa (przy Pracowni Wschodniej) - postój przy przychodni jest w zupełności wystarczający, tutaj bardzo rzadko stoją jakieś taksówki.	Postój taxi zostanie zlikwidowany.
72	39	pod szkołą na Szanajcy (Szanajcy 17/19) kierowcy wjeżdżają przez zjazd na chodnik i parkują pod samą ścianą szkoły. Takie manewry na chodniku po pierwsze że jest nielegalne to są szczególnie niebezpieczne pod szkołą. Występuje to zwłaszcza w weekendy jak ludzie przyjeżdżają na bazarek i giełdę. Proszę o ustawienie tam słupków. Załączam zdjęcie ze street view.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
73	39	przejście przez pl. Hallera przy budynku nr 5 (Carefour i Rosman) - tam regularnie przed samym przejściem parkują dostawczaki i ciężarówki z dostawami do sklepów i zasłaniają przejście. Proszę o zabezpieczenie tego przejścia słupkami i elementami prefabrykowanymi przykręcanych do nawierzchni.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
74	39	pl. Hallera przy kantorze - regularnie na chodniku za słupkami staje chyba właściciel kantoru i zasłania całkowicie widoczność na ludzi dochodzących do przejścia dla pieszych. Proszę o uszczelnienie tam słupków. To samo dzieje się po drugiej stronie pl. Hallera pod kwiaciarnią i galerią Salwa, właściciele tych miejsc wjeżdżają za słupki pewnie przez zatokę autobusową i parkują na chodniku.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
75	39	tutaj należy ośłupkować chodnik przy zjazdach na drogi wewnętrzne aby uniemożliwić parkowanie na chodniku. Dodatkowo należy ośłupkować wjazd na którym narysowana jest istniejąca linia P-7 z wjazdem od Namysłowskiej (został na nim umieszczony symbol Agatki). Ten wjazd nie służy szkole a jest tylko zachętą do parkowania na chodniku i jeźdźeniu wśród dzieci. Szkoła ma wjazd na swój teren i to powinno wystarczyć. Załączam zdjęcia ze street view obrazuje takie parkowanie.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.

76	39	dodatkowo proszę również o osłupkowanie lub ustawienie stojaków rowerowych w rejonie przejścia dla pieszych przez Jagiellońską z sygnalizacją - ludzie tam parkują w drugiej linii od wyznaczonej oznakowaniem zatoki i wjeżdżają przez przejście dla pieszych. Proszę też o przesunięcie stojaków rowerowych zlokalizowanych obecnie na chodniku w tym rejonie (na przeciwko dawnej cukierni Bajaderka) bliżej krawędzi chodnika lub ustawienie ich równolegle - obecnie zwłaszcza z przypiętymi rowerami zabierają sporo miejsca z chodnika.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
77	39	Dodatkowo przesyłam kilka propozycji co do już istniejącej strefy przed budynkiem Jagiellońska 58: peron przystanku technicznego jest regularnie oparkowany jakby to był normalny parking - proszę o ustawienie tam słupków. Ewentualnie wyznaczenie parkowania. Gdy ZTM odśloni znak D-15 który jest na stałe zasłonięty i tak nie będzie można parkować 15 m od znaku.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c. Kwestia zagospodarowania przystanku zostanie skonsultowana z ZTM.
78	39	na część P-21 można ustawić stojaki rowerowe, ale trzeba zwrócić uwagę, aby przypięte rowery nie zasłaniały pieszych, zwłaszcza chodzi tutaj o dzieci.	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu oraz wyznaczenia miejsc postojowych (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu).
79	39	proszę również o lepsze oznakowanie drugiego wyjazdu z bramy Jagiellońskiego 58 (bliżej Szanajcy) np oznakowaniem poziomym, często parkują tam samochody na zakazie i jest ciężko wyjechać z bramy, a nawet z Szanajcy bo ma się ograniczoną widoczność w lewo. Sytuacja ta nasila się zwłaszcza w weekendy jak ludzie przyjeżdżają do zoo oraz wieczorami jak przyjeżdżają do Żabki.	Zjazd jest oznakowany liniami P-21 i P-7a.
80	39	ul. Harnasie jest drogą wewnętrzną czy publiczną? Jeśli wewnętrzną proszę o likwidację A-7 i P-13.	Ul. Harnasie jest drogą wewnętrzną. Oznakowanie zostanie odpowiednio skorygowane.
81	39	pl. Hallera po drugiej stronie przy Biedronce - zatoka autobusowa jest tam bardzo długa i jest zastawiana przez klientów Biedronki - może warto byłoby w tej zatoce za pomocą oznakowania poziomego wyznaczyć miejsca postojowe zachowując oczywiście przepisowe parametry zatoki (długość krawędzi, skosy)?	Uwzględniono uwagę w projekcie. Realizacja będzie możliwa w przypadku zgody Zarządu Transportu Miejskiego.
82	39	skrzyżowanie Szanajcy - Skoczylasa i Szanajcy - Burdzińskiego: proszę o wyraźne oznaczenie tych skrzyżowań jako skrzyżowania równorzędne za pomocą oznakowania poziomego P-14 i pionowego A-5. Może warto rozważyć wprowadzenie znaku strefa skrzyżowań równorzędnych? Jeżdżę tamtędy często i ludzie w ogóle nie widzą tych skrzyżowań jako równorzędne, większość jeździ tak jak by Szanajcy miało pierwszeństwo, miałem tam już kilka wymuszeń.	Uwaga zostanie wprowadzona.
83	39	ul. Brechta - brak oznakowania drogi wewnętrznej za pomocą D-46 i D-47 oraz linii P-7a drogi wewnętrznej przy przejściu z Agatką (na wysokości bud. nr 15).	Uwaga zostanie wprowadzona.
84	39	proszę o wyjaśnienie statusu zatoki parkingowej przed przychodnią - nie jest oznakowana jako parking płatny, dodatkowo jest zlokalizowana na skrzyżowaniu.	Zatoka jest zlokalizowana na skrzyżowaniu, zatem docelowo zostanie zlikwidowana. Obecnie funkcjonuje tam organizacja ruchu związana z zastrzeżeniem postoju dla pacjentów Covid.
85	39	Widzę, że są też zmiany w rejonie skrzyżowania Ratuszowa-Dąbrowszczaków - dobry krok, tam ludzie nadal parkują po staremu nie patrząc na znaki. To samo tyczy się dojazdu do skrzyżowania Jagiellońska-Ratuszowa od strony pl. Hallera - chodnik jest tam oparkowany a z tego co pamiętam tam nie ma wyznaczonych miejsc na chodniku. Może dałoby się je tam wyznaczyć?	We wskazanej lokalizacji zaprojektowano oznakowanie znakiem B-35 "zakaz postoju", który nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem.

86	Niestety przy żadnej z mapek ani osobno nie doszukałem się legendy z objaśnieniami oznakowań barwnie naniesionych na treść map. Tylko właściwe odszyfrowanie planowanych miejsc płatnego parkowania Państwa projektów może umożliwić sensowne Konsultacje z zainteresowanymi mieszkańcami. Możliwe, że planowane są i inne zmiany organizacyjne ruchu drogowego na w/w terenie o czym mogą świadczyć oznakowania na mapkach. Niestety nie wszyscy będą tego świadomi bo brak objaśnień - Legendy oznaczeń. Bardzo proszę o umieszczenie legendy lub informacji gdzie znajdują się objaśnienia oznakowań, które są naniesione na mapkach projektów.	Mapy na stronie https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne/ zostały uzupełnione o legendę.
87	Czy znany jest już orientacyjny termin powstania płatnej strefy parkowania na Placu Hallera? Będę mieszkańcem tej dzielnicy jeszcze do lutego/marca 2022r. Po tym okresie będę mieszkał w aktualnym miejscu zameldowania (Białoleka). Chciałbym się zorientować czy ta zmiana może się wydarzyć jeszcze w tym okresie?	Najwcześniejszy możliwy termin wprowadzenia strefy na konsultowanym terenie to wrzesień 2022 r.
88	Czy pozwolenie na parkowanie jest wydawane na osobę czy na mieszkanie ? (w sensie jak ja mam auto zarejestrowane na siebie i moja partnerka ma auto zarejestrowane na siebie to dostaniemy pozwolenie na dwa auta ?	Abonament jest wydawany na mieszkańca i jest przypisany do konkretnego pojazdu. Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok (od 1 lutego 2022 r.), -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. Jedna osoba może otrzymać tylko jeden abonament. Nie ma ograniczenia liczby abonamentów na gospodarstwo domowe.
89	Czy miasto ma jakiś plan wybudowania parkingu piętrowego kiedyś gdzieś na obszarze Nowej Pragi?	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
90	Czy można takie parkowanie wprowadzić wcześniej czy mieszkańcy będą musieli się męczyć aż obejmiecie ich parkometrami?	Najwcześniejszy możliwy termin wprowadzenia strefy na konsultowanym terenie to wrzesień 2022 r.
91	Kiedy planowane jest wprowadzenie parkometrów w okolicy pl. Hallera?	Najwcześniejszy możliwy termin wprowadzenia strefy na konsultowanym terenie to wrzesień 2022 r.
92	Czy macie w planach przerobić ul Darwina na ulicę jednokierunkową ? (jako że auta parkują po obu stronach ulicy jest ona zbyt wąska na ruch dwukierunkowy , jeden kierunek byłby bezpieczniejszy i wygodniejszy.	Ul. Darwina zostanie przekształcona w drogę jednokierunkową.

93	<p>Zdaję sobie sprawę z tego że jak miasto zacznie wytyczać płatne miejsca parkingowe to liczba tych miejsc znowu spadnie (przykład jak "uporządkowano"; miejsca parkingowe na pl.Hallera) . Liczba aut nie zmaleje , nie nastąpi jak to było ujęte w ulotce ruch aut w obrębie miejsc parkingowych (bo to nie centrum , ludzie tu nie przyjeżdżają na zakupy , do urzędów , oni tu przyjeżdżają spać) . 80% samochodów mieszkańców nie rusza się w ciągu dnia bo ludzie jeżdżą do pracy komunikacją miejską . Owszem może zniknie trochę podrzuconych aut ludzi "pomieszkujących"; w dzielnicy ale to będzie może 10% . Problemy z zaparkowaniem dla mieszkańców nie znikną a wręcz się pogłębią (bo będzie mniej miejsc parkingowych) . Ale jeżeli miasto otoczyło ten teren płatnymi miejscami parkingowymi (Jagiellońska , Ratuszowa) to wiadomo co się w środku tej strefy dzieje.</p> <p>Jedyny pozytywny akcent to było wybudowanie parę lat temu przypadkiem parkingu na który miałyby przenieść się bazarek z Namysłowskiej (na wys. jagiellońskiej 58) ...koncepcja upadła ale dostaliśmy fajny parking, jak nie było miejsca żeby postawić się na okolicznych uliczkach to parkowano tam , co z tego skoro teraz jest płatny i świeci pustkami (zapełnia się tylko nocą albo w weekend kiedy przyjeżdżają ludzie do zoo czyli miasto nie zarabia) . A można było wykorzystać tą przestrzeń bardziej mądrze (zrobić parking 3 poziomowy , parter na parkometr a dwa piętra na abonament ...miasto miałoby z tej samej ziemi większe zyski a ludzie więcej miejsc)</p> <p>Teraz jako mieszkaniec ulicy Darwina 3a jestem w kłinczu , moje miejsca okupują auta wygnane z ulic z płatnym parkowaniem + park & ride , chciałem wystąpić o parkowanie obszarowe (żebym mógł się zaparkować na pustym parkingu przy jagiellońskiej bo to zawsze była dobra opcja przy braku miejsca na Burdzyńskiego czy Darwina i okolicznych) . Ale jako że mój blok nie jest na obszarze płatnego parkowania to mi to nie przysługuje .</p> <p>Moje pytania : Czy jak rozszerzycie płatne parkowanie to będzie można wykupić parkowanie obszarowe (parkowanie w obrębie 2-3 parkometrów to będzie fikcja jak 80% aut nie rusza się przez tydzień)</p>	<p>Do wyboru są dwa rodzaje abonamentów mieszkańca: abonament rejonowy i abonament obszarowy. Abonament obszarowy obowiązuje od 15 listopada 2021 r. abonament rejonowy kosztuje 30 zł rocznie i pozwala zaparkować na obszarze w pobliżu miejsca zameldowania: w rejonie do 100 m od Parkometrów oddalonych nie więcej niż 150 m od domu, co przekłada się średnio na kilkadziesiąt miejsc postojowych, abonament obszarowy kosztuje 600 zł rocznie (z możliwością zapłacenia w dwóch ratach) pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, w tym przypadku prawdopodobnie cały obszar objęty konsultacjami. Teza o tym, że 80% aut "nie rusza się przez tydzień" jest nieprawdziwa. Na tym obszarze zostało wykonane badanie zachowań parkingowych, którego wyniki były prezentowane konsultacji społecznych.</p>
94	<p>Sprzeciw wobec wprowadzania strefy płatnego parkowania na pl.Hallera i Szmulowiznie.</p> <p>Dlaczego, ponieważ kierowcy są najbardziej łupioną i okradana w imię prawa, grupą społeczną. Dlaczego?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kupując auto, kierowca płaci podatek VAT (od nowego samochodu) i podatek od wzbogacenia od używanego. 2. Kupując ubezpieczenie również musi zapłacić kolejny podatek. Ponieważ firmy ubezpieczeniowe, swoje podatki przerzucają na ubezpieczonych. 3. Podatek drogowy w paliwie i inne podatki i opłaty zawarte w cenie paliwa. 4. Przejazd autostradami, mimo że owe autostrady zostały wybudowane za publiczne pieniądze. Za przejazd nadal trzeba płacić. Chciałbym tylko nadmienić że przejazd nad morze autostradą z południa Polski, i z powrotem. Jest cenie rocznej winiety na autostrady, w Szwajcarii..... <p>Dlatego jestem przeciwny utworzenia płatnej strefy parkowania na Placu Hallera oraz Szmulowiznie. Ponieważ w tych dzielnicach Warszawy, nie mieszkają ludzie majątni. A dokładanie kolejnych opłat, tylko utrudni oraz przyczyni się do ubożenia mieszkańców tych dzielnic Warszawy.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
95	<p>Natomiast, jeżeli chodzi o wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania to jak najbardziej, ale tylko wyłącznie (wyjątkowo) w weekendy tj. sobota, niedziela.</p> <p>W pozostałe (powszednie) dni tygodnia, sytuacja nie wymaga wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania, z uwagi na wystarczającą ilość wolnych miejsc do parkowania dla mieszkańców tego kwartału.</p> <p>W weekendy ten obszar Szmulowizny jest praktycznie nieprzejezdny. Ulice są zablokowane samochodami słuchaczy Wyższej Szkoły Menedżerskiej z siedzibą przy ulicy Kawęczyńskiej.</p> <p>Auta parkują dosłownie wszędzie (wbrew zakazom -dzikie parkowanie) - nawet na trawnikach.</p> <p>Taka sytuacja trwa już co najmniej od ponad 10 lat tj. od kiedy powstała ta Uczelnia.</p>	<p>Opłaty w dni wolne od pracy można pobierać wyłącznie w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania. Jej wprowadzenie musi zostać poprzedzone analizami parkingowymi wymaganymi w ustawie o drogach publicznych. Trwający stan pandemii SARS-CoV-2 uniemożliwia przeprowadzenie takich analiz.</p>

96	<p>Moja uwaga dotyczy Szmulowizny - projekt nr 4 dla kwartału ulic Objazdowa, Grajewska, Łochowska, Otwocka, Kawęczyńska.</p> <p>Zmiana organizacji ruchu w tym kwartale, jak najbardziej wskazana (wręcz pilna) i uważam, że projekt jest bardzo dobry: jednokierunkowa ulica Grajewska. Dwukierunkowa ulica Siedlecka na odcinku od ulicy Otwockiej do Grajewskiej i dalej do końca.</p>	<p>Wprowadzono postulowane zmiany do projektu.</p>
97	<p>Jako mieszkaniec ul. Darwina mam uwagi co do projektów opisujących zmiany dot. parkowania:</p> <p>1. Wg rysunków wyznaczone miejsca parkingowe absolutnie niczego nie zmieniają na plus w stosunku do obecnej sytuacji. Ilość miejsca na auta się tylko zmniejszy a to w żaden sposób nie poprawi obecnej sytuacji. Przykładem jest np. ulica Darwina - na jej północnej stronie można wykorzystać część jezdni oraz pasa zieleni znajdującego się pomiędzy asfaltem a chodnikiem i wyznaczyć miejsca do parkowania pod skosem - zdecydowanie zwiększy to ich ilość.</p>	<p>Założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami, bez przebudowy drogi, wyłącznie za pomocą oznakowania. Budowa nowych miejsc postojowych może być zrealizowana jako osobne zadanie przez zarządcę drogi - urząd dzielnicy.</p>
98	<p>2. Wprowadzenie płatnych postojów oraz abonamentu mieszkańca również niczego nie zmienia. Największe obłożenie miejsc parkingowych jest od późnego popołudnia do rana, czyli w czasie, gdy pod swoimi domami parkują mieszkańcy. Jako zmotoryzowany mieszkaniec wiecznIE szukający miejsca do zaparkowania auta jestem tego przykładem. W ciągu dnia absolutnie nie ma problemu z parkowaniem, nie ma żadnego znaczącego obłożenia miejsc parkingowych przez osoby przyjeżdżające do pracy/zakupy/itp. Więc wprowadzenie opłat nie zmienia absolutnie niczego w kwestii poprawy jakości parkowania.</p> <p>Podsumowując:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Miejsc parkingowych jest za mało i należy zwiększyć ich ilość. Za dużo jest aut w stosunku do miejsc. - Strefa płatnego parkowania nie złuzuje zajętości obecnych miejsc, ponieważ parkują tutaj przede wszystkim mieszkańcy. - Nie zmusi to do korzystania z komunikacji zbiorowej z powodu jak wyżej - mieszkańcy co najwyżej wyjeżdżają stąd do pracy w inne części Warszawy zwalniając miejsca parkingowe. Problem mają po powrocie. - Płatne parkowanie miałyby sens w przypadku miejsc często odwiedzanych przez turystów/pracowników/petentów - w przypadku okolic Darwina - Hallera - Namysłowska parkują przede wszystkim mieszkańcy a w ciągu dnia ilość aut i ich rotacja jest wystarczająco do swobodnego parkowania. Problem jest, jak wspomniałem wcześniej, od popołudnia do rana. - Należy zmusić Straż Miejską do pracy - często samochody zastawiają wjazdy na parkingi pod blokami, zastawiają chodniki bez pozostawienia 1,5m na przejście, zastawiają skrzyżowania itp. Jak zwróciłem uwagę Strażnikowi Miejskiemu na te problemy, zostałem poinformowany, że nie dostał "zlecenia"; na te wykroczenia i nie podejmie interwencji. Natomiast Straż bardzo lubi podejmować interwencję w momencie, gdy auto co prawda parkuje nieprzepisowo, ale bez utrudniania ruchu - czy to pieszego, czy samochodowego (np. jedno koło stoi na trawniku lub auto jest zaparkowane na bardzo szerokim chodniku nie utrudniając przejścia, natomiast chodnik nie przylega do jezdni - niczego to nie utrudnia a pomaga rozładować tło parkingowy). 	<p>Strefa oczywiście nie rozwiązuje wszystkich problemów. Niemniej, jak pokazuje nie tylko doświadczenie ponad dwudziestu lat funkcjonowania SPPN w Warszawie, ale też wyniki badań zachowań parkingowych - wprowadzenie odpłatności za postój ogranicza przypadki postoju długotrwałego "niemieszkańców", jednocześnie nie wpływając ujemnie na funkcjonowanie usług, czy dostaw (dla których koszt postoju jest na tyle niski, że jest przez użytkowników akceptowalny). Tym samym ogranicza się przypadki, kiedy taki długotrwały (powyżej 8 godzin - czas dojazdu do pracy kolejnym środkiem transportu plus sam czas pracy) postój utrudnia, lub wręcz uniemożliwia, znalezienie miejsca przez mieszkańca wracającego z pracy - w godzinach 16-18, a nawet do 19. Wynika to z faktu, że "niemieszkańcy" pojawiają się na danym obszarze później, i parkują dłużej, niż mieszkańcy.</p> <p>Jednocześnie należy wskazać, że celem SPPN nie jest generowanie przychodów. Należy zwrócić uwagę na koszt najtańszego abonamentu mieszkańca - 30 zł.</p> <p>Budowa nowych parkingów nie jest przedmiotem projektu. Przedmiotem projektu jest maksymalne wykorzystanie istniejącej przestrzeni w tym zakresie.</p>

99	<p>Chciałbym wyrazić swoje zdanie w sprawie rozszerzenia SPPN na Pradze Płn. Oczywiście wiem, że i tak nikt nie weźmie tego pod uwagę (nawet mam wątpliwości czy ktoś zada sobie trud przeczytania do końca mojego maila), jak to już przy poprzednich tego typu tzw. konsultacjach miało miejsce w zakresie głosów przeciwnych strefie i jej założeniom. Bo aktualnie "taki mamy klimat"; proaktywistyczny i antysamochodowy w ZDM i w otoczeniu prezydenta Trzaskowskiego (na którego sam w wyborach głosowałem, ale już tego błędu drugi raz nie powtórzę na pewno). Ale pomimo wszystko poświęć trochę czasu na wyrażenie swojego zdania ...</p> <p>A zatem ... Przestańcie mamić zmotoryzowanych mieszkańców, że z wprowadzenia SPPN mają jakiegokolwiek korzyści. W ub. r. rozszerzając strefę na Pradze już też tak mamiliscie mieszkańców, tłumacząc, że za 30 zł rocznie będą mieli abonament i możliwość parkowania w zasięgu 8 parkomatów. Powszechnie wiadomym jest, że przy każdym wyznaczeniu SPPN ograniczacie o ok. 20-30 % ilość miejsc postojowych (często likwidując nawet dotychczas wyznaczone i oznakowane znakami miejsca postojowe, a nawet robicie to już w trakcie obowiązywania strefy, jak to w tych dniach robicie, likwidując ok. 8-10 miejsc parkingowych na ul. Inżynierskiej między Stalową a Małą). Abonament ten jest fikcją, bo obiecuje się ludziom możliwość parkowania, której mieć nie będą jeszcze bardziej, jak jej nie mieli dotychczas. Ale nie zdążył minąć nawet rok od poprzedniego rozszerzenia na Pradze SPPN i co co zrobiliście ? Okradliście mieszkańców z prawa do parkowania w zasięgu większości tych 8 parkomatów, zaciskając pętlę możliwości parkowania do promienia 150 m od domu - w praktyce zasięg 1-3 parkomatów. Ciekaw jestem co jako kolejny krok zaciskania mieszkańcom pętli na szyi wymyślicie za parę kolejnych miesięcy ?</p> <p>Teraz zaś "wspaniałomyślnie"; proponujecie póki co mieszkańcom abonament obszarowy - 20-krotnie droższy, wiedząc, że większość zmotoryzowanych mieszkańców nie będzie miała wyjścia i będzie musiała z niego skorzystać, bo mało kto w promieniu 150 m od domu jest w stanie miejsce parkingowe znaleźć. Jedyna "korzyść"; jakiej tu się można dopatrzeć, to korzyść dla kasy ZDM z pobieranych i podwyższanych "haraczy"; za coś co się w ogóle abonamentem nie powinno nazywać, bo abonament płaci się za coś, co się abonentowi zapewnia, a wy nic nie zapewniacie - wy jedynie dajecie ulomną możliwość (którą jeszcze na dodatek sami nieustannie zmniejszacie, ograniczając miejsca parkingowe) parkowania części mieszkańcom. A co z pozostałą częścią, która w obrębie narzuconego obszarem abonamentu miejsca wolnego nie znajdzie ?? Mają w sypialni czy na balkonie swoje auta parkować ??</p> <p>Drugą idiotyczną kwestią jest temat zamieniania przez was ulic na jednokierunkowe i "szatkowanie"; ich na różne kierunki ruchu. Przykładem podzielona - przy ubiegłorocznym rozszerzeniu SPPN - na 3 odcinki ul. Konopacka, która na początku ma jeden kierunek ruchu, a śródku ma dwa kierunki ruchu, a na końcu znów jeden - i przeciwny do tego pierwszego odcinka - kierunek ruchu. Skutek jest taki, że żeby przedostać się z jednego końca Konopackiej na drugi koniec Konopackiej trzeba objechać labirynt kwartału okolicznych ulic (bo część z nich też na jednokierunkowe została zamieniona - jak np. Środkowa i "poszatkowana"; na różne kierunki ruchu na swojej całej długości). Jak to się ma do deklarowanej przez miasto dbałości o ochronę środowiska ? Jeżdżące 2-3 razy dłuższą trasą pojazdy spalające w tym czasie 2-3 razy więcej paliwa i wydalające tyle samo więcej spalin to jest ta dbałość o środowisko wg was ??</p> <p>Podsumowując - mówię swoje stanowcze NIE dla rozszerzania SPPN, dla dalszego okradania mieszkańców z miejsc parkingowych, dla "szatkowania"; ulic (dla polityki zwężania ulic w mieście przy okazji - również), dla dalszego mamienia zmotoryzowanych mieszkańców rzekomymi korzyściami z tego wszystkiego płynącymi ! Otrząśnijcie się wreszcie i przestańcie być Zarządem Demolowania Miasta, a zacznijcie być ponownie Zarządem Dróg Miejskich, o drogi w rzeczywistości dbającym.</p> <p>P.S. Kiedy zmotoryzowani mieszkańcy Warszawy doczekają się obiecanych przez prezydenta Trzaskowskiego w kampanii wyborczej 20 parkingów przesiadkowych?</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego umożliwia zwiększenie możliwości wyznaczenia większej liczby miejsc postojowych. Prowadzenie ruchu w różnych kierunkach dla poszczególnych odcinków ulic związane jest z połączeniem siatki istniejących kierunków oraz wprowadzeniem uspokojenia ruchu.</p>
100	<p>SPPN winny zostać objęte wszystkie podwórka wewnętrzne na Pradze II, gdzie po wprowadzeniu SPPN osoby unikające opłat będą niszczyć tereny wewnętrzne.</p> <p>a w szczególności ulica Harnasie na odcinku od ul. Szanajcy do ul. Szymanowskiego, oraz ulica wewnętrzna bez nazwy na którą jest wjazd od ul Szanajcy pomiędzy budynkami 16 a 18, wyjazd na ul. Szymanowskiego pomiędzy budynkami 3 a 5</p>	<p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem</p>

			stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
101		<p>Nie wiem kto tu tak entuzjastycznie podchodzi do strefy płatnego parkowania na ul. Darwina. Tu ciągle był problem ale w godzinach wieczornych. Czyli jak wszyscy wracają z pracy. Co za absurdalny pomysł ktoś podał że inni zostawiają samochody i jadą do pracy. Jest to bezsens. Brakuje miejsc do parkowania a nie inne głupoty. Co da wprowadzenie strefy. Tylko większy chaos niszczenie samochodów sobie nawzajem bo będzie wyścig szczurów kto szybciej. To po prostu nie mieści się w głowie są inne okolice które możecie państwo sobie objąć taka strefa. Ja uważam że jest to kolejne uprzykrzanie życia mieszkańcom i wyciąganie pieniędzy od ludzi niezbyt zamożnych. Proszę takie strefy wprowadzić na Ursynowie gdzie bogatsi mieszkają, na Bielanach a nie na Pradze. Kolejne okradanie ludzi. Ja samochodami tylko po to żeby dzieci niepełnosprawne przewozić. Mam jeszcze dopłacać do strefy bo komuś tak się spodobało. Oszustwo i okradanie ludzi. Fluktuacja ludzi parkujących jest wymienna a parkujących zewnątrz jest może 5 samochodów. Proszę pomyśleć realnie, to żadna pomoc tylko napychanie kieszeni dla miasta.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>Osoby niepełnosprawne mogą uzyskać kartę N+, upoważniającą do bezpłatnego postoju w całej strefie płatnego parkowania.</p>

102	<p>W związku z propozycją wprowadzenia SPPN na Pradze II wyrażam swój stanowczy SPRZECIW wobec tym planom – nie wyrażam zgody ani na likwidację miejsc parkingowych, ani na nowe opłaty.</p> <p>Pragnę przypomnieć, że:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Wiele osób nie dostało żadnych materiałów czy informacji o konsultacjach, a zorganizowano je w okresie pandemicznym i przedświątecznym, w niewygodnych dla większości mieszkańców godzinach, częściowo w trybie on-line, gdzie mieszkańcy zgłaszali problemy m.in. z zalogowaniem się. Organizator przy tak wysokich nakładach finansowych na konsultacje powinien postarać się o znacznie wyższą frekwencję i świadomość mieszkańców. Wyjątkowo dotyczy to osób starszych, które praktycznie były wyłączone z dostępu do tych konsultacji!! * Na prezentacjach ani w dyskusjach w trakcie tzw. "konsultacji"; nie przedstawiono uczestnikom pełnych danych, co do proponowanych zmian ani skali rzeczywistego wpływu ew. SPPN na sytuację mieszkańców, zarówno dla całej Pradze II, jak i dla konkretnych ulic. Zabrakło konkretnych odpowiedzi na moje pytania. Nie wiem, ile dokładnie miejsc parkingowych byłoby docelowo wyznaczonych w ramach SPPN na poszczególnych ulicach w porównaniu ze stanem obecnym. Nie podano mi lokalizacji parkomatów, a ze względu na liczne strefy tylko dla mieszkańców (oznakowanie B-35 i B-39) bardzo trudno samemu ocenić, na jaką potencjalną dostępność miejsc mógłby liczyć w danej lokalizacji mieszkaniec, a na jaką osoby przyjezdne (np. rodzina czy klienci). Nawet na podstawie tych niepełnych informacji jest oczywiste, że liczba dostępnych miejsc parkingowych zostałaby zmniejszona o kilkadziesiąt procent i nie starczyłoby ich dla samych mieszkańców, czemu się zdecydowanie sprzeciwiam. * Nie przedstawiono analizy, ilu „przyjezdnych” przesiada się na Pradze II do komunikacji miejskiej, a ilu przyjeżdża tu do pracy jako pracownicy czy właściciele firm (sklepy, usługi), z których bardzo wiele jest pożytecznych na co dzień dla mieszkańców. Nie wyrażam zgody na utrudnienia – opłaty, likwidacja miejsc - dla funkcjonowania lokalnych biznesów i ich klientów. * Nie przedstawiono żadnych propozycji rozwiązania kwestii parkingowych na Pradze II, w tym niedoboru miejsc poprzez inwestycje w parkingi czy tworzenie nowych miejsc postojowych, co jest oczekiwaniem moim oraz bardzo licznych znanych mi mieszkańców. * Nie przedstawiono, w jaki sposób wprowadzenie SPPN miałoby ograniczyć nieprzepisowe parkowanie, co bywa argumentem używanym na poparcie SPPN, ale jest argumentem kompletnie nietrafnym, ponieważ z doświadczeń z innych dzielnic wynika jasno, że jest to zupełnie niezależne od istnienia czy nie SPPN na danym obszarze i zależy przede wszystkim od (nie)skuteczności służb. Poza tym, im trudniej ze znalezieniem dostępnego miejsca, tym częściej dochodzi do patologii w parkowaniu! * W konsultacjach ZDM nie powinien pytać „jaka strefa płatna”, tylko czy! Podobnie jak wiele innych osób uważam, że tego typu kwestie powinny być – po rzetelnym wyjaśnieniu skutków zmian – rozstrzygane poprzez głosowanie, którego uczestnicy byłiby weryfikowani pod kątem miejsca zamieszkania czy miejsca pracy. * Nie zgadzam się na to, aby na wyniki konsultacji miały wpływ głosy pojedynczych osób, które nie znają specyfiki PRAGI II i najwyraźniej nie są jej mieszkańcami ani pracownikami, a próbowały w trakcie spotkań prowadzić lobbing bez związku z realnymi potrzebami mieszkańców PRAGI II czy z tematem konsultacji. Dlatego sprzeciwiam się stanowczo szkodliwym pomysłom dotyczącym np. wprowadzania na ulicach ruchu 1-kierunkowego pod kątem wprowadzenia jazdy pod prąd na rowerach czy tym bardziej tworzenia nowych DDR kosztem pasów ruchu, terenów zielonych czy chodników. Sprzeciwiam się także wszelkim innym rozwiązaniom, których wprowadzenie odbiłoby się na likwidacji kolejnych miejsc parkingowych oraz utrudniałoby ruch pieszych (jak np. stojaki rowerowe w pobliżu skrzyżowań czy na wąskich chodnikach, wszelkie nadmiarowe słupki i fizyczne ograniczniki ruchu) itp. <p>Proszę o zwrotne potwierdzenie otrzymania tej wiadomości oraz odpowiedź na nią w terminie przed opracowaniem raportu końcowego z konsultacji.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>Akcja informacyjna przeprowadzona została bardzo szeroko. Wykorzystane zostały różne kanały komunikacji analogowe i elektroniczne. Do najważniejszych działań w tym obszarze należą:</p> <p>Dystrybucja ulotek za pośrednictwem Poczty Polskiej, dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy, dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach, informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej, plakaty o konsultacjach na wiadach przystankowych i duże tablice informacyjne ustawione w centralnych miejscach obu obszarów, informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów, informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook, informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</p> <p>Prezentacje ze spotkań w których można zobaczyć m.in wyniki z badań, dostępne są na stronie: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-pl-hallera-i-szmulowiznie/</p> <p>Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli na to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom</p> <p>Konsultacje społeczne nie są plebiscytem, ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na poziomie lokalnym. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Zanim jednak dojdzie do głosowania, chcemy przygotować projekty, które będą uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc gdzie mają być wdrożone, potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p>
-----	--	--

103		<p>Zarząd Okręgu Warszawa Partii KORWiN fundamentalnie sprzeciwia się skandalicznym próbom narzucenia mieszkańcom Warszawy ekstremalnie wysokiego podatku za parkowanie w kolejnych rejonach miasta. Zgadza się z przytłaczającą większością mieszkańców, którzy wyrażają sprzeciw wobec planów rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego o Saską Kępe, Kamionek, kolejne części Pragi-Północ (Szmulowizna oraz okolice placu Hallera) i Mokotowa.</p> <p>Podobnie jak mieszkańcy, jesteśmy oburzeni formą przeprowadzania konsultacji, w których miasto pyta mieszkańców JAKA STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA, a nie CZY STREFA ma być wprowadzona. Rozumiemy, że wynika to ze świadomości władz miasta co do powszechnego sprzeciwu wobec strefy. Opłaty parkingowe w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego są ogromnym obciążeniem fiskalnym, prowadzącym do ubożenia osób pracujących w stolicy i radykalnego zmniejszenia atrakcyjności ekonomicznej rejonów nią objętych. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania wiąże się z likwidacją znacznej liczby miejsc parkingowych, co pogłębia problem deficytu tychże miejsc. Nie zgadzamy się na ideologiczne podejście władz stolicy, prowadzących nieuzasadnioną politykę dyskryminacji osób zmotoryzowanych, szkodliwą dla mobilności.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzje o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
104	51	<p>Jako mieszkaniec Pragi Płn. chciałbym poprzeć uwagi do projektu SPPN przygotowane przez "Porozumienie dla Pragi"</p>	<p>Uwaga została przyjęta.</p>
105		<p>1. Wiele osób nie dostało żadnych materiałów czy informacji o konsultacjach, które zorganizowano w okresie pandemicznym i przedświątecznym, w niewygodnych dla większości mieszkańców godzinach i częściowo w trybie on-line, gdzie mieszkańcy zgłaszali problemy. Organizator przy tak wysokich nakładach finansowych na konsultacje powinien postarać się i osiągnąć wielokrotnie wyższą frekwencję i świadomość mieszkańców. Moim zarzutem jest też fakt, że nie poinformowali Państwo o konsultacjach przedsiębiorców, którzy w znacznej części nie są tu zameldowani i często nawet nie mają skrzynek pocztowych.</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 29 października do 19 grudnia 2021 roku. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w procesie.</p> <p>Ze względu na sytuację epidemiczną, w celu rozproszenia osób chcących wziąć udział w konsultacjach, zorganizowane zostały wydarzenia zarówno w formie online, stacjonarnej, w przestrzeni publicznej i w formie dyżurów telefonicznych. Spotkania online odbywały się w godzinach wieczornych od 17 do 19. Często przedłużały się aż do godz. 20. Dzięki temu osoby aktywne zawodowo mogły w nich uczestniczyć. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych.</p> <p>akcja informacyjna przeprowadzona została bardzo szeroko. Wykorzystane zostały różne kanały komunikacji analogowe i elektroniczne. Do najważniejszych działań w tym obszarze należą:</p> <ul style="list-style-type: none"> Dystrybucja ulotek za pośrednictwem Poczty Polskiej Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy. Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy. Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej. Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty). Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów. Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook. Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter. Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych. <p>Osobno do udziału w konsultacjach i ich rozprzomowania wśród mieszkańców zaproszony został Zarząd i Rada Dzielnicy.</p>

106		<p>3. Nie przedstawiono kluczowej analizy, ilu „przyjezdnych” przesiada się do komunikacji miejskiej, a ilu przyjeżdża tu do pracy jako pracownicy czy właściciele firm (sklepy, usługi), z których bardzo wiele jest pożytecznych na co dzień dla mieszkańców. Nie zgadzam się na straszenie „obcymi” - część mieszkańców opuszcza dzielnicę w ciągu dnia, a wykorzystanie miejsc przez przyjezdnych jest efektywnym wykorzystaniem przestrzeni. Nie wyrażam również zgody na utrudnienia – opłaty, likwidacja miejsc - dla funkcjonowania lokalnych biznesów i ich klientów.</p>	<p>Przeprowadzono analizę na podstawie której określono liczbę pojazdów parkujących długotrwale w ciągu dnia. Są w prawdopodobnie w dużej mierze pojazdy osób, które przyjechały na Pragę do pracy lub przesiadają się tutaj to komunikacji zbiorowej i dojeżdżają nią do pracy w innej dzielnicy. W obu przypadkach taki samochód zajmuje miejsce postojowe przez cały dzień (według pomiarów często do godz. 18 lub 20), przez co nie mogą z niego skorzystać ani mieszkańcy Pragi ani osoby chcące skorzystać z usług lub załatwić sprawę.</p> <p>Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami.</p> <p>Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
107		<p>8. Dlaczego w konsultacjach ZDM ani podwykonawcy nie podali na planach organizacji ruchu podstawowej i kluczowej informacji, tj. liczby miejsc postojowych dostępnych w każdej zatoce czy na pasie parkingowym? Takie dane muszą być dostępne na etapie projektowania, wynikają choćby z minimalnych wymiarów przewidzianych przepisami dla pojedynczego msc. Postojowego danego typu. Co więcej, na przykładzie ostatnio wprowadzonych SPPN na Ochocie oraz Żoliborzu widać, że takie szczegółowe co do sztuki liczby m.p. opublikowano na mapach przed wdrożeniem SPPN. Dodatkowo, odnośnie ostatnich zmian na ul. Mochnackiego na profilu FB ZDM opublikowano wyjaśnienie, w którym liczba m.p. wynikających z norm projektowych została przeliczona na średnią (większą) realną liczbę pojazdów, jakie mogą legalnie zaparkować na danym odcinku pasa parkingowego czy w zatokach. Dlaczego tego typu dane i rozróżnienie nie zostało mieszkańcom podane do oceny na etapie konsultacji w relacji do zaproponowanych planów przed ich ew. poprawkami? (Bo jest to czynnik, który bardzo utrudnia czy uniemożliwia właściwy ogląd sytuacji?)</p>	<p>Dane dotyczące inwentaryzacji istniejących miejsc postoju zostały zebrane w ramach przeprowadzonych badań zachowań parkingowych. Jednocześnie, jak słusznie zauważono w uwadze, porównywanie liczby miejsc postojowych o wymiarach wynikających z rozporządzeń z liczbą realnych miejsc legalnego postoju nie ma uzasadnienia. Oczywistym jest, że liczba samochodów możliwych do zaparkowania na danym odcinku ulicy będzie różna, w zależności od tego jakie będą wymiary tych samochodów i jak duże zostaną między nimi odstępy. W związku z tym porównywanie obu liczb mogłoby wprowadzić odbiorców w błąd, jak to miało miejsce w przypadku niektórych odbiorców oglądających projekty na Ochocie. W następstwie powstaje błędne przekonanie że liczba miejsc po wprowadzeniu zmian będzie mniejsza, mimo że nie jest to prawda.</p> <p>Ponadto, dla oceny sytuacji z perspektywy indywidualnej nie jest potrzebna suma samochodów zaparkowanych w danym rejonie ale wiedza o zmianach organizacji ruchu w stosunku do stanu obecnego. Należy zatem porównywać zmiany w oznakowaniu a nie liczby wskazujące miejsca postojowe.</p>
108		<p>7. Powstanie strefy tylko przesunęłoby nierozwiązane do tej pory problemy jeszcze dalej poza jej granice, przez co szybko pojawiłyby się postulaty kolejnego poszerzenia strefy, aż ta objęłaby praktycznie całą Warszawę. Przykładem jest tu już pogorsząca się sytuacja parkingowa na Bielanach przy granicy z Żoliborzem.</p>	<p>Granica obszaru zaproponowana w ramach konsultacji społecznych została wyznaczona w oparciu o możliwie najbardziej naturalny przebieg, z uwzględnieniem powierzchni objętego obszaru. Nie jest wykluczone, że kolejne obszary będą obejmowane konsultacjami i analizami w następnych etapach, natomiast w przypadku Pragi obszary bezpośrednio przyległe nie są gęsto zabudowane i nie ma ryzyka wystąpienia zjawiska pogarszania się sytuacji parkingowej poza granicami SPPN.</p> <p>Ostateczną decyzję o rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy.</p>
109		<p>8. W konsultacjach ZDM nie powinien pytać „jaka strefa płatna”, tylko czy. Podobnie jak wiele innych osób uważam, że tego typu kwestie powinny być – po rzetelnym wyjaśnieniu skutków zmian – rozstrzygane poprzez głosowanie, którego uczestnicy byłiby weryfikowani pod kątem miejsca zamieszkania czy miejsca pracy.</p>	<p>Konsultacje społeczne nie są plebiscytem, ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na poziomie lokalnym. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy, w głosowaniu. Zanim jednak dojdzie do głosowania, chcemy przygotować projekty, które będą uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc gdzie mają być wdrożone.</p>
110		<p>9. Nie zgadzam się na to, aby na wyniki konsultacji miały wpływ głosy pojedynczych osób, które nie znają specyfiki dzielnicy i najwyraźniej nie są jej mieszkańcami ani pracownikami, a próbowały w trakcie spotkań prowadzić lobbing bez związku z realnymi potrzebami mieszkańców czy z tematem konsultacji.</p>	<p>Konsultacje społeczne nie są plebiscytem, ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na poziomie lokalnym. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Zanim jednak dojdzie do głosowania, chcemy przygotować projekty, które będą uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc gdzie mają być wdrożone.</p>

111	5. Ponieważ osoba wnosząca o abonament mieszkańca nie będzie musiała już okazywać zaświadczenia o zameldowaniu, bo meldunek sprawdzi Państwo sami w rejestrze CRDBEL, czy są planowane podobne zmiany procedur co do korzystania przez ZDM z innego rodzaju publicznych rejestrów danych w celu a) uzyskania potwierdzenia opłacania podatków w Warszawie za poprzedni rok oraz b) potwierdzania tytułu prawnego do pojazdu przynajmniej dla tej części kierowców, którzy są ich właścicielami (w odróżnieniu np. od aut leasingowanych) via dostęp np. do bazy CEPIK? Jeśli tak, na czym będzie to polegało i od kiedy? Jeśli nie, to z jakich przyczyn?	Zarząd Dróg Miejskich dąży do całkowitej informatyzacji procesu wydawania abonamentów mieszkańca SPPN. Jest to proces złożony i długotrwały, który wymaga ścisłej współpracy administracji rządowej, samorządowej oraz współdziałania z podmiotami zewnętrznymi, dlatego będzie on wdrażany etapami.
112	10. Czy realizujecie Państwo program wyborczy „Warszawa dla wszystkich” Rafała Trzaskowskiego i Koalicji Obywatelskiej z wyborów samorządowych 2018 r., który stanowi m.in. jak następuje: „Warszawa ułatwi życie tym swoim mieszkańcom, którzy chcą lub muszą na co dzień korzystać z aut. (...) Zniesiemy opłatę za abonament parkingowy na pierwszy samochód w rodzinie dla mieszkańców Warszawy – osób płacących w Warszawie podatki. (...) Na remonty warszawskich dróg będziemy wydawać co najmniej 250 milionów złotych rocznie. (...) Zbudujemy więcej parkingów podziemnych. (...) Do 2021 roku (...) zbudujemy 8000 miejsc na nowych parkingach P+R przy węzłach przesiadkowych z przystankami metra, tramwajów i SKM na obrzeżach Warszawy. Część nowych parkingów zbudujemy w partnerstwie publiczno-prywatnym, zmniejszając koszt dla miasta. Zmienimy zasady funkcjonowania parkingów P+R, tak by parkować mogli na nich okoliczni mieszkańcy.”? Jeśli tak, kiedy mieszkańcy mogą się spodziewać osiągnięcia założonych w nim celów i jak się do nich ma propozycja rozszerzenia SPPN, której w tym programie wyborczym nie było zapisanej? Czy z tego względu rozszerzenie SPPN należy traktować jako działanie wbrew programowi „Warszawa dla wszystkich”? Jeśli tego programu Państwo nie realizujecie jako jednostka miejska, to z jakich przyczyn – proszę w tym przypadku o szczegółowe dane, kiedy ZDM wnioskował o budżety pozwalające na realizację tego programu, a jeśli ZDM wnioskował o budżety zmierzające do realizacji innych celów, to jakie były dokładne przesłanki odejścia od programu „Warszawa dla wszystkich” i zmiany priorytetów wydatkowych z rozbiorem na poszczególne lata?	Zarząd Dróg Miejskich realizuje zadania określone w swoim statucie oraz w Strategii Rozwoju m.st. Warszawy. Analizy związane z poszerzeniem SPPN są realizowane w oparciu o decyzję Prezydenta m.st. Warszawy ogłoszoną publicznie 30 października 2019 r. W oparciu o te analizy, ostateczną decyzję o rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy.
113	3. Czy to prawda, że w wyniku wprowadzenia SPPN i związanych z nią zasad wyznaczania miejsc parkingowych, w tym zakazów postoju (zamiast zasad ogólnych PoRD), posiadacze jednośladów będą zobowiązani do parkowania na miejscach dla aut, co dodatkowo zmniejszy dostępność parkingów?	Obowiązek postoju jednośladów na miejscach wyznaczonych nie ma związku z SPPN. Nie są również znane badania wskazujące na negatywny wpływ postoju jednośladów na dostępność miejsc postojowych dla pozostałych pojazdów.
114	6. Czym uzasadniają Państwo tworzenie stref mieszkańca za znakami B-35 i B-39 na całych wybranych ulicach lub innych dużych obszarach „wyspowych”, zamiast tworzenia ich odcinkowo i przemieszanych ze zwykłymi miejscami płatnymi, skoro to pierwsze podejście wyklucza całkowicie nie tylko dostęp parkingowy rodzin, klientów, ale też np. kurierów? Jak to się ma do dostępności komunikacyjnej i standardów miasta w tym zakresie?	Oznakowanie znakiem B-35 lub B-39 "zakaz postoju", który nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem, zaprojektowano aby nie ograniczać możliwości postoju mieszkańcom na odcinkach, gdzie nie można wyznaczyć postoju w myśl przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311). Strefy B-39 są projektowane w celu uniknięcia nadmiaru znaków drogowych B-35 ustawianych na każdym odcinku z dopuszczonym postojem tylko dla mieszkańców. Strefa B-39 nie oznacza zakazu postoju na wyznaczonych miejscach postojowych, dotyczy wyłącznie postoju poza wyznaczonymi miejscami. Odcinki B-35 i strefy B-39 tworzone są jako uzupełnienie, a nie w zastępstwie miejsc ogólnodostępnych - dokładnie na zasadzie "przemieszania".
115	9. Ostatnio na Ochocie (np. na ul. Częstochowskiej) i Żoliborzu zdarzały się sytuacje, w których organizacja ruchu i liczby m.p. na etapie wdrożenia były inne (mniejsze) niż w już zatwierdzonych planach organizacji ruchu. Wprowadzano też dodatkowe zmiany w już istniejących wcześniej częściach SPPN jak np. zamiana legalnych miejsc skośnych na równoległe na ul. Mochnickiego, co nie było w żaden sposób skonsultowane z mieszkańcami. Czy mieszkańcy mają się obawiać, że w ich dzielnicy sytuacja wyglądałaby podobnie? Czy ZDM zobowiąże się do tego, aby w stosunku do zatwierdzonych planów org. ruchu pod kątem ew. SPPN nie dokonywać żadnych dalszych zmian przez okres 5 lat od wdrożenia, względnie aby ew. zmiany były wyłącznie poprawkami na korzyść mieszkańców zmierzającymi do zwiększenia, a w żadnym razie nie dalszej redukcji liczby m.p. i aby każdorazowo były konsultowane bezpośrednio z mieszkańcami lub ich przedstawicielami (dzielnica, radni, samorządy osiedli)?	Wszystkie projekty organizacji ruchu na Ochocie i Żoliborzu były poddane konsultacjom społecznym, również te dotyczące obszaru już objętego SPPN. Do projektów wprowadzono zmiany wynikające z uwag złożonych przez mieszkańców. Następnie projekty trafiły do opinii urzędów dzielnic, w wyniku czego wprowadzono dalsze poprawki. Po zaopiniowaniu, projekty trafiły do uzgodnienia i zatwierdzenia przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. Taka procedura jest wymagana przepisami prawa i sprawia, że projekty poddawane konsultacjom nigdy nie będą ostateczną wersją projektu. Nie ma również możliwości, aby przez 5 lat od wdrożenia zagwarantować brak jakichkolwiek zmian. Wręcz przeciwnie - wprowadzenie SPPN celowo odbywa się za

			<p>pomocą samego oznakowania, aby móc sprawdzić czy wprowadzone zmiany się sprawdziły i czy nie wymagają korekt. Ponadto, znaczna część ulic objętych SPPN nie podlega ZDM, a organizacja ruchu na tych ulicach może być zmieniana przez urząd dzielnicy jako zarządcę drogi z pominięciem ZDM.</p>
116		<p>7. Jakie mają Państwo propozycje i program ochrony dla dróg wewnętrznych, podwórek, terenów spółdzielniach itp. wyjętych spod działania SPPN, a narażonych na najazd osób chcących uniknąć opłat za parkowanie? Jaki jest szacunkowy koszt postawienia 1 szlabanu wjazdowego na pilota czy tag elektroniczny, gdyby spółdzielnia czy wspólnota chciała sobie skalkulować taki dodatkowy koszt w wyniku działania ZDM w postaci SPPN, bo czułaby się zmuszona do tego z braku alternatywy? Czy ZDM może przedstawić statystyki z innych dzielnic, gdzie ostatnio tj. w latach 2018-2021 wdrożono SPPN i występował problem uciezki na tereny wewnętrzne – ile było zgłoszeń do służb miejskich o interwencje w takich sprawach, ile z takich zgłoszeń zakończyło się ukaraniem sprawcy, a jeśli zakończyły się ukaraniem, to w jaki sposób (mandat, blokada koła, wywózka na koszt właściciela itd.)?</p>	<p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne. Podobne systemy ochrony terenów wewnętrznych zostały z powodzeniem wdrożone w Śródmieściu, na Woli, Ochocie i Żoliborzu. ZDM nie dysponuje statystykami dotyczącymi popełnianych wykroczeń - można je uzyskać od policji i straży miejskiej.</p>
117		<p>4. Nie przedstawiono żadnych propozycji rozwiązania kwestii parkingowych, w tym niedoboru miejsc poprzez inwestycje w parkingi czy tworzenie nowych miejsc postojowych, co jest oczekiwaniem moim oraz bardzo licznych znanych mi mieszkańców. Być może nieco poprawiłaby się sytuacja w ciągu dnia, ale dla mieszkańców ma to niewielkie znaczenie, ponieważ wieczorem dysponowaliby znacznie mniejszą liczbą miejsc i z całą pewnością dalece niewystarczającą. Stęfa nie ma sensu, jeżeli dany obszar nie jest całkowicie zdominowany przez centrum biznesu, biurowce itp. Jedynym wyjściem jest budowa parkingów.</p>	<p>Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p>
118		<p>Wnoszę, aby na ulicach nie instalować żadnych stojaków rowerowych w strefach skrzyżowań, zamiast albo oprócz słupków, ponieważ stanowiłyby to utrudnienie dla pieszych w przejściu przez jezdnię, bo rowery niestety są do nich przyczepiane w praktyce niechlujnie. Jeśli gdzieś miałyby się pojawiać stojaki rowerowe, wnoszę o stosowanie zasady, że są one instalowane wyłącznie przy krawędzi chodnika oraz w sposób, który jak najmniej zawęża światło chodnika dla pieszych, uwzględniając kierunek przypięcia roweru. Oraz że nie są one instalowane w ogóle, o ile chodnik na danym odcinku nie przekracza 4 m szerokości netto.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>
119		<p>Wnoszę o nie instalowanie lub instalowanie jak najmniejszej liczby słupków zabezpieczających, fizycznych ograniczników ruchu, wysepki ze słupkami i innych tego typu przeszkód, gdyż są niebezpieczne, nieergonomiczne i niewygodne dla pieszych, a czasem także dla rowerzystów.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>
120		<p>W przypadku wszystkich ulic jednokierunkowych nie ma konieczności zachowywania 10 m za skrzyżowaniem, przejściem dla pieszych itp., w związku z tym wnoszę o możliwość parkowania bezpośrednio za pasami bez żadnych odstępów czy separatorów w całej dzielnicy.</p>	<p>Przepisy ruchu drogowego zabraniają parkowania w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania, nawet na drodze jednokierunkowej.</p>

121	<p>2. W materiałach ani w dyskusjach nie przedstawiono pełnych danych co do proponowanych zmian ani skali oddziaływania ew. SPPN na sytuację mieszkańców, jej realnego wpływu tak dla całej dzielnicy, jak dla konkretnych ulic. Zabrakło konkretnych odpowiedzi na pytania. Nie wiem, ile dokładnie miejsc parkingowych byłoby docelowo wyznaczonych w ramach SPPN oraz dostępnych w strefach mieszkańca na poszczególnych ulicach w porównaniu ze stanem obecnym. Nie podano lokalizacji parkomatów, a ze względu na strefy tylko dla mieszkańców (oznakowanie B-35 i B-39) bardzo trudno samemu ocenić, na jaką dostępność miejsc mógłby liczyć w danej lokalizacji mieszkaniec, a na jaką osoby przyjezdne, np. rodzina czy klienci. Nawet na podstawie tych niepełnych informacji jest dla mnie oczywiste, że wprowadzenie strefy spowoduje likwidację znacznej części realnie istniejących miejsc parkingowych, ponieważ przepis dot. wyznaczania miejsc parkingowych w SPPN są zbyt restrykcyjne. Liczba realnie dostępnych miejsc parkingowych zostałaby zmniejszona o kilkadziesiąt procent i nie starczyłoby ich dla samych mieszkańców, czemu się zdecydowanie sprzeciwiam.</p>	<p>W ramach konsultacji zostały zaprezentowane szczegółowe projekty dla wszystkich ulic, pozwalające sprawdzić jak zmieniają się warunki postoju. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Lokalizacja parkometrów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkometrów.</p>
122	<p>5. Nie przedstawiono, w jaki sposób wprowadzenie SPPN miałyby ograniczyć nieprzepisowe parkowanie, co bywa argumentem używanym na poparcie SPPN, ale jest argumentem kompletnie nietrafnym, ponieważ z doświadczeń z innych dzielnic wynika jasno, że jest to zupełnie niezależne od istnienia czy nie SPPN na danym obszarze i zależy przede wszystkim od (nie)skuteczności służb (SM i Policja).</p>	<p>SPPN nie eliminuje nieprzepisowego postoju. Tym zajmuje się Straż Miejska i Policja. Punktowo dla ochrony pieszych - w ramach uporządkowania postoju - można stosować urządzenia bezpieczeństwa ruchu, słupki U-12c.</p>
123	<p>W związku z propozycjami przedstawionymi na konsultacjach ws. ewentualnego wprowadzenia SPPN na Pradze, Szułowiznie i okolicach pl. Hallera wyrażam swój stanowczy PROTEST wobec tych planów - nie wyrażam zgody ani na opłaty, ani na likwidację kilkadziesiąt procent obecnie legalnych miejsc parkingowych, ani na inne szkodliwe zmiany w infrastrukturze miejskiej.</p> <p>projekt, jego założenia, plany itd. są w całości chybione. Jakikolwiek rozszerzenie SPPN na dzielnicę typowo mieszkalną jest bardzo złym pomysłem, gdyż ma ona sens i spełnia założenia wyłącznie w ścisłym centrum i tam, gdzie dominują funkcje biurowe i handlowe, a nie mieszkalne. Powinno się zlikwidować SPPN w dzielnicach, w których już się ona pojawiła – poza obszarem mniej więcej Śródmieścia – i niezwłocznie odejść od obecnej wybitnie antysamochodowej polityki.</p> <p>Proszę odnotować mój stanowczy sprzeciw wobec SPPN oraz inne zdecydowane głosy mieszkańców na NIE i przekazać to do wiadomości Rady Warszawy.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
124	<p>6. Bardzo ograniczone możliwości parkowania na tańszym abonamencie spowodowałyby, że mieszkańcy byłiby zmuszeni wybierać abonament droższy. Obawiam się, że po domknięciu strefy nastąpiłyby także podwyżki opłat abonamentowych i zwiększanie stawek godzinowych. Dla mieszkańców załatwienie abonamentu to byłaby też dodatkowa biurokracja.</p>	<p>6. O wysokości stawek opłat i cenach abonamentów decyduje Rada m.st. Warszawy. Mieszkańcy mają do wyboru dwa rodzaje abonamentów. Mogą wybrać taki abonament, który lepiej odpowiada ich potrzebom. Załatwienie abonamentu nie stanowi dużej uciążliwości - jest to możliwe bez wychodzenia z domu, za pośrednictwem strony internetowej zdm.waw.pl</p>
125	<p>Sprzeciwiam się stanowczo pomysłom dotyczącym np. wprowadzania na ulicach ruchu 1-kierunkowego pod kątem wprowadzenia jazdy pod prąd na rowerach czy tym bardziej tworzenia nowych DDR kosztem pasów ruchu, terenów zielonych czy chodników. Sprzeciwiam się także wszelkim innym rozwiązaniom, których wprowadzenie odbiłoby się na likwidacji kolejnych miejsc parkingowych oraz utrudniałoby ruch pieszych.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Zadaniem projektu było wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc ogólnodostępnych z zachowaniem obowiązujących norm prawnych. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego ma służyć zwiększeniu liczby miejsc postojowych na poszczególnych ulicach. Celem projektu nie jest wprowadzanie infrastruktury rowerowej.</p>

126		2. Na jakiej podstawie podzielono dzielnicę na podobszary i czy ZDM złożył do Rady Miasta rekomendację, aby w przypadku rozszerzenia SPPN cała dzielnica była 1 obszarem pod kątem abonamentu obszarowego, a nie kilkoma oddzielnymi? Ewentualne płacenie za parkowanie w parkometrze we własnej dzielnicy, w której i tak ma się za abonament (o płaceniu innych podatków już nie wspominając), po przejechaniu zaledwie kilka ulic dalej, w ogóle nie wchodzi w grę z ich punktu widzenia. Abonament obszarowy musi obejmować całą dzielnicę, a powinien obejmować całą SPPN w całej Warszawie. Czy są takie plany – jeśli tak, to kiedy? Jeśli nie, dlaczego?	Ustalając obszary konsultacji dokonano analizy demograficzno-transportowej, mającej na celu optymalne podzielenie analizowanych obszarów na zbliżone wzajemnie podobszary - wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej. Nie ma planów objęcia obszarowym abonamentem całej dzielnicy - to by było sprzeczne z jednym z celów SPPN określonym w ustawie o drogach publicznych, czyli promocji transportu zbiorowego.
127		Wnoszę o maksymalizację m.p., w tym poprzez zachowanie prostopadłych i skośnych, względnie wyznaczanie nowych tego typu gdzie tylko się da.	Uwaga przyjęta. Założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami.
128		4. Ponieważ 9.12.2021 r. Rada m.st. Warszawy przegłosowała zmiany w działaniu SPPN i m.in. abonament mieszkańca przysługiwać będzie teraz wyłącznie osobom, które rozliczyły w Warszawie podatek PIT za rok poprzedni, czy ZDM wnioskował o to do Rady Warszawy albo czy sami z siebie w ramach dodatkowej tury konsultacji lub w innym trybie planujecie Państwo akcję informacyjną, zachęcającą do meldowania się w Warszawie oraz do opłacenia podatku PIT za 2021 r. w Warszawie tak, aby w przypadku wprowadzenia SPPN w nowych dzielnicach w II poł. 2022 r. mieszkańcy obecnie niezameldowani czy obecnie opłacający podatek PIT poza Warszawą mieli szansę uzyskania abonamentu mieszkańca (gdyż w innym razie w 2022 r. byłiby oni automatycznie „skazani” na opłaty wg taryfy parkometru mimo parkowania pod domem)?	W związku ze zmianami w Strefie Płatnego Parkowania dotyczącymi min., otrzymywania abonamentu mieszkańca dla osób rozliczających PIT w Warszawie, które weszły w życie z dniem 1 lutego 2022 r., Zarząd Dróg Miejskich 24 stycznia 2022 r., rozpoczął akcję informacyjną dla mieszkańców. Punkty obsługi pasażera (POP) ZTM zostały wyposażone w ulotki informujące o zmianach, akcja informacyjna była również prowadzona za pośrednictwem Internetu (strona zdm.waw.pl oraz mediów społecznościach ZDM). Informacje były również przekazywane za pomocą ekranów LCD w środkach komunikacji miejskiej (autobusy, tramwaje) oraz na tylnej ścianie 50 autobusów, widocznej dla kierowców.
129		1. Jeśli przyjąć, że ew. SPPN ma się przełożyć na (albo wymuszać) częstsze korzystanie z transportu zbiorowego, czy ZDM albo Państwa podwykonawcy dysponują analizami ilości i pojemności autobusów, tramwajów i metra pod tym kątem, analizy zapotrzebowania na nowe linie komunikacyjne itd.? Jeśli tak, proszę o udostępnienie ich wyników i dostępnych na ten temat danych tak, aby mieszkańcy mieli pełny obraz, czy np. oni sami będą mogli gdziekolwiek dojechać komunikacją być może już przeciążoną i niedoinwestowaną.	Zarówno infrastruktura miejska, jak i możliwości przewozowe organizatora transportu publicznego w Warszawie, tj. Zarządu Transportu Miejskiego (ZTM), są gotowe do przyjęcia zwiększonego ruchu komunikacji zbiorowej, wynikającego ze zwiększenia jej udziału w codziennych podróżach. Po szczegółowe dane dotyczące interesujących osobę zgłaszającą zagadnień należy się zwrócić do ZTM.

130	53	<p>Działając jako przedstawiciele środowiska rowerowego w Warszawie zgłaszamy nasze uwagi do obecnie przedstawionego projektu powstania Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Szmulowiźnie i okolicach placu Hallera. Zgłaszamy zastrzeżenia do powstania kilku fragmentów jednokierunkowych dróg dla samochodów, gdzie w celu maksymalizacji dostępnych miejsc parkingowych - ale bez dopuszczenia na tych uliczkach jednokierunkowych kontraruchu - pogorszy się znacznie warunki ruchu rowerowego.</p> <p>Miasto powinno uwzględnić wprowadzenie kontraruchu rowerowego w projektach organizacji ruchu na wszystkich nowych ulicach jednokierunkowych. Nie powinno się dopuszczać do tego, by utrudnienia dla rowerzystów były długotrwałe - a taki niestety był efekt wdrożenia SPPN w 2020 r. Na co najmniej dwa lata obniżono atrakcyjność transportu rowerowego, i to wbrew strategii transportowej Warszawy. Zwracamy ponadto uwagę, że niewyznaczenie kontraruchu spowoduje pogorszenie warunków także dla pieszych, ponieważ część rowerzystów na pewno zdecyduje się na jazdę chodnikiem, by nie nadrabiać drogi. Rowerzyści, którzy wybiorą jazdę zgodną z przepisami, będą musieli uczestniczyć w ruchu na największych ulicach obszarów, co jest uciążliwe także dla kierowców – dobrym przykładem jest ul. Szwedzka, która częściowo przejęła ruch rowerowy z ul. Czynszowej, Środkowej i Konopackiej.</p> <p>W związku z tym prosimy uwzględnić wprowadzenie kontraruchu:</p> <p>Szmulki Wnioskujemy o wprowadzenie rowerowego kontraruchu na ulicach: Łochowskiej, fragmencie Łomżyńskiej, Wołomińskiej. Tam są wyznaczane nowe ulice jednokierunkowe i istnieją progi spowalniające</p> <p>Okolice Placu Hallera Wnioskujemy o wprowadzenie rowerowego kontraruchu na ulicach Szanajcy, Brechta. Przy czym jednokierunkowy fragment Brechta ma znaczenie niemalże strategiczne. Zapraszamy na ulicę Brechta na spojrzenie w realu, jak będą się tam poruszać rowerzyści, jak im tego kontraruchu nie zrobicie. Bo z całą pewnością nie dookoła Ratuszową, a zapewne chodnikiem prowadzącym między jedną szkołą a drugą, razem z dziećmi, które się między nimi przemieszczają.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
131		<p>projekt NR 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na ulicy Grajewskiej należy wykorzystać tzw. esowanie jezdni w celu ograniczenia prędkości pojazdów. 2. W celu poprawy bezpieczeństwa należy osłupkować skrzyżowanie ulicy Łomżyńskiej z ulicą Otwocką. 3. W ciągu ulicy Otwockiej rozważyć wprowadzenie zieleni w skrajnej części chodnika (odcinek nieparzysty między ulicami Łomżyńską i Łochowską). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Esowanie jezdni w znacznym stopniu ograniczyłoby liczbę miejsc postojowych - celem opracowania była maksymalizacja ich liczby. 2. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c. 3. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.

132	<p>1. Lokalny charakter osiedlowych ulic na wskazanym obszarze, liczne występowanie skrzyżowań równorzędnych, a także duża liczba progów zwalniających stanowią podstawę do objęcia wszystkich ulic, prócz „małej” Radzymińskiej tzw. strefą „Tempo 30”. Strefa ta zawiera liczne korzyści poczynając od możliwości likwidacji znaków (brak konieczności informowania o progach zwalniających wynikających z obecności znaku strefy) po zmniejszenie łuków dla pojazdów, tym samym dając możliwość wyznaczenia większej liczby miejsc postojowych.</p> <p>2. Na całym obszarze na odcinkach o ogólnym ruchu jednokierunkowym apelujemy o dopuszczenie ruchu rowerów na zasadach wyjątku (tzn. kontra-ruchu) analogicznie, jak w innych dzielnicach Warszawy oraz ulicach Pragi (np. na ulicy Czyszowej).</p> <p>3. Przed skrzyżowaniami/przejściami dla pieszych należy wyznaczyć tzw. „uszy Myszi Miki”. Rozwiązanie to umożliwia wyznaczenie miejsc postojowych praktycznie do linii przejścia dla pieszych, bez ograniczania widoczności pomiędzy pojazdem a pieszym zmniejszając jednocześnie dystans do przejścia dla pieszych.</p> <p>4. Na otwartych podwórkach (głównie przy ulicach Siedleckiej, Łochowskiej, Łomżyńskiej, Grajewskiej, Wołomińskiej) należy dopuścić możliwość parkowania jedynie dla mieszkańców nieruchomości (identyfikatory).</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>
133	<p>projekt NR 4</p> <p>1. Na ulicy Kawęczyńskiej, na wysokości nr 53 (dom zakonny) należy zrezygnować z miejsc postojowych wyznaczonych na chodniku. Jest to popularny ciąg pieszy i należy zachować jego funkcje na całej długości.</p> <p>2. Na ulicy Siedleckiej, na odcinku od skrzyżowania z ul. Otwocką do nr 39 miejsca postojowe należy wyznaczyć na jezdni, nie częściowo na chodniku jak jest w projekcie.</p>	<p>Miejsca zostały wyznaczone w celu maksymalizacji miejsc, przy zachowaniu min. ciągów pieszych.</p> <p>1. Zrezygnowano z projektowania miejsc postojowych. W celu umożliwienia postoju mieszkańcom zaprojektowano znak B-35 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> <p>2. Miejsca częściowo na jezdni, częściowo na chodniku zaprojektowano z myślą o utrzymaniu możliwości postoju dla mieszkańców po drugiej stronie ulicy. Wyznaczenie miejsc całkowicie na jezdni uniemożliwi postój na warunkach ogólnych po północnej stronie ul. Siedleckiej.</p>
134	<p>UWAGI SZCZEGÓŁOWE DO POSZCZEGÓLNYCH ARKUSZY: projekt NR 1</p> <p>1. Wnioskujemy o włączenie tzw. łącznika Siedleckiej (ulica między „małą” Radzymińską, a Siedlecką) do SPPN. Wyłączenie go z płatności za postój przy jednoczesnym komunikacyjnym znaczeniu tego ciągu spowoduje jego obciążenie parkującymi samochodami osób starających się wykorzystać jedyny w okolicy brak konieczności opłaty. Jednocześnie jego ewentualne zamknięcie dla ruchu ogólnego (np. w postaci szlabanów) ogranicza możliwość oznaczenia ulicy Wołomińskiej jako jednokierunkowej lub wręcz w ogóle wyklucza możliwość legalnego parkowania na niej. Apelujemy o podjęcie rozmów z zarządcą drogi w celu wprowadzenia na obszarze łącznika strefy np. w postaci prywatnej strefy płatnego parkowania podobnie jak przy parkingach w supermarketach lub niektórych inwestycjach mieszkaniowych.</p> <p>2. Wnioskujemy o jednokierunkowe organizacje ruchu na odcinkach ulicy Łomżyńskiej oraz Łochowskiej objętych arkuszem zgodnie z rekomendacjami z raportu z konsultacji społecznych przeprowadzonych w 2018 r. (wjazd Łomżyńską, wyjazd Łochowską). Stała organizacja ruchu powinna w maksymalnym stopniu odpowiadać docelowej organizacji zgodnie z koncepcją z konsultacji.</p>	<p>1. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p> <p>2. Uwzględniono jeden kierunek na ul. Łochowskiej. Na ul. Łomżyńskiej wprowadzanie jednego kierunku ruchu nie jest optymalnym rozwiązaniem na tym etapie, ponieważ dla wyznaczonych prostopadłych miejsc postojowych należy zachować 5 m szerokości drogi manewrową, co w tym przypadku pozwala na utrzymanie zgodnie z przepisami ruchu dwukierunkowego.</p>

135		<p>projekt NR 3</p> <p>1. W związku z lokalnym charakterem ulicy wnioskujemy o jednokierunkową organizację ruchu na odcinkach ulicy Siedleckiej objętych projektem w kierunku zachodnim (od Otwockiej w kierunku Folwarcznej). Na ulicy Siedleckiej miejsca postojowe należy wyznaczyć wyłącznie na jezdni bądź w miejscu obecnych zatok postojowych. Taka organizacja ruchu zwiększy ich liczbę, a jednocześnie da możliwość wyznaczenia ich całkowicie na jezdni bez konieczności ograniczania chodnika tuż przy zabudowaniach.</p> <p>2. Należy doprowadzić do likwidacji dzikiego parkingu na terenie zielonym (trawnik) między ulicami Łochowską, Folwarczną, Wołomińską i Siedlecką.</p> <p>3. Należy wynieść tarczę skrzyżowania ulic Folwarcznej i Wołomińskiej oraz wprowadzić wyniesione przejście dla pieszych przez ulicę Folwarczną, na skrzyżowaniu z ulicą Kawęczyńską.</p> <p>4. Na ulicy Kawęczyńskiej na odcinku Folwarczna-Otwocka należy rozważyć wprowadzenie dodatkowego esowania toru jazdy poprzez wyznaczenie naprzemiennie miejsc postojowych równoległych na jezdni.</p>	<p>1. Przeanalizujemy możliwość wprowadzenia ruchu jednokierunkowego w odniesieniu do innych projektowanych dróg jednokierunkowych, tak aby układ drogowy zapewniał odpowiednią dostępność obszaru.</p> <p>2. Opracowanie dotyczy organizacji postoju w pasie dróg publicznych. Wskazany teren znajduje się poza drogą publiczną i kwestia jego zagospodarowania leży w kompetencji jego właściciela/zarządcy.</p> <p>3. Wyniesienie tarczy skrzyżowania oraz przejść dla pieszych wiązałoby się przebudową drogi. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p> <p>4. Esowanie jezdni w znacznym stopniu ograniczyłoby liczbę miejsc postojowych - celem opracowania była maksymalizacja ich liczby.</p>
136		<p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania na Pradze (na każdej dzielnicy oprócz Śródmieścia) jest niedorzeczne. Nakładanie kolejnej daniny na kierowców nie rozwiązuje żadnych problemów. Ponadto wprowadzając strefę likwidującą ponad 30% miejsc parkingowych. Koło szkoły podstawowej 258 od Groszkowskiego na całej długości stoją samochody wy chcecie to uniemożliwić. Na rogu ulicy Dabrowszczaków i Szanajcy chcecie zrobić rondo? Kogoś już kompletnie opuściło. Ja razem z moimi rodzicami jestem stanowczo przeciwni wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na Pradze. Niestety covid popsuł nam trochę plany bo rodzice sami by powiedzieli co o tym myślą. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmuje radni m.st. Warszawy.</p>
137		<p>Już raz mieszkańcy powiedzieli że nie chcą płatnego parkowania na Pradze. Nadal go nie chcą!!! NIE DLA SPPN NA PRADZE!!!</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmuje radni m.st. Warszawy.</p>
138		<p>W związku z planami wprowadzenia sppn w obszarze Pl.Hallera informuję że strefa absolutnie nie rozwiąże problemów mieszkańców, co najwyżej je przesunie. Przykłady z innych dzielnic dowodzą że sppn zmniejsza ilość miejsc postojowych, przez co wskazywany wzrost rotacji to iluzja. Dlatego KATEGORYCZNIE ŻĄDAM REZYGNACJI Z rozszerzania SPPN na Pradze!</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze.</p>

			Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
139	Przy niniejszym uprzejmie informuję, że brałem udział w stacjonarnym spotkaniu dotyczącym płatnego parkowania, które odbyło się w Pałacyku Konopackiego. Już na wstępie okazało się, że informacja jaka znalazła się na afiszach nie była precyzyjna. Zawarta tam informacja dotyczyła obszaru płatnego parkowania w obrębie Placu J. Hallera, Zaś Prowadzący Prelegent informował, iż temat płatnego parkowania dotyczy Osiedla Praga 2 oraz Szmulek. Pan Prelegent znaczną część swojego wystąpienia poświęcił na informację według jakich paragrafów będzie realizowane to przedsięwzięcie. Z Jego wypowiedzi wynikało że decyzja o strefie płatnego parkowania została podjęta przez Radę Warszawy. Na spotkaniu tym pominięto sposób w jaki będą powstawały miejsca parkingowe, czy będą równoległe do osi ulicy, prostopadłe do osi ulicy czy też skośnie (pod kątem). Prowadzący był wyposażony jedynie w rysunek o niezmiennej wielkości i z tego tytułu był nieczytelny. Również z przedstawionej informacji dotyczącej pomiarów wykorzystania istniejących aktualnie miejsc parkingowych realizowanej przez specjalistyczny sprzęt, nie podano żadnych danych – powód: brak opracowania uzyskanych wyników. Podawane były informacje dotyczące wprowadzenia ulic jednokierunkowych, jednak nie było żadnych deklaracji, a jedynie enigmatyczne zapowiedzi. Nic również nie powiedziano o planowanym rondzie, które to rondo ma powstać na skrzyżowaniu ulic Dąbrowszczaków i J. Szanajcy - propozycja ta wydaje się dziwna o ile nie kuriozalna. Zespół realizujący powyższe wystąpienie nie pokazał przykładowej lokalizacji parkowania w „tańszej” strefie dla kilku wybranych przykładów. Konkludując spotkanie niewiele wniosło informacji i nie spełniło swojego zadania.	Ze względu na jasność komunikatu obszar osiedla Praga II został roboczo określony jako okolice pl. Hallera. Okolice czyli sam plac wraz z ulicami położonymi w jego sąsiedztwie. Termin Praga II nie jest zrozumiały dla wszystkich a z kolei obszar Nowej Pragi jest zbyt szeroki (obejmuje również obszary już znajdujące się w SPPN). Na materiałach informacyjnych zawsze znajdowała się pogładowa mapa, która nie zostawiała wątpliwości o jaki obszar chodzi. Spotkanie, które odbyło się w Pałacyku Konopackiego, było spotkaniem rozpoczynającym proces konsultacji społecznych. Trwały one do 19 grudnia 2021 r. a w ramach nich odbyły się spotkania online oraz dyżury konsultacyjne podczas których można było szczegółowo zapoznać się z projektami oraz zadać pytania projektantom. Również na spotkaniu o którym mowa w uwadze była możliwość zapoznania się z wydrukowanymi projektami dla poszczególnych ulic. Projekty były przez cały okres konsultacji dostępne na stronie zdm.waw.pl Konsultacje społeczne to narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na poziomie lokalnym. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Zanim jednak dojdzie do głosowania, chcemy przygotować projekty, które będą uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc gdzie mają być wdrożone.	
140	Jestem mieszkańcem Pragi Północ. Mieszkam na ulicy Środkowej, na Nowej Pradze, gdzie strefa płatnego parkowania już jest, ale często bywam też w okolicach placu Hallera. Poruszam się często z wózkiem z dzieckiem i niejednokrotnie natykam się na problem zastawionego chodnika przez parkujące nieprawidłowo samochody. Czasem trudno się zmieścić wózkiem. Do pomysłu strefy na Pradze II i III mam następujące uwagi: (2) Dobrym pomysłem byłoby objęcie tego terenu strefą tempo 30 i uspokojenia ruchu poprzez progi zwalniające, esowanie jezdni itp. (3) Wnioskuje o jednoczesne dopuszczenie ruchu rowerowego "pod prąd"; na ulicach jednokierunkowych. Na Nowej Pradze tego nie zrobiono i później dzielnica się nie zatroszczyła o ruch rowerowy. Jako rowerzyście jest mi trudno się poruszać, np. na Środkowej. Chciałbym, żeby na obszarze Szmulowizny i okolicach Placu Hallera ruch rowerowy pod prąd był zrobiony od razu - jako element nowej organizacji ruchu.	Esowanie jezdni w znacznym stopniu ograniczyłoby liczbę miejsc postojowych - celem opracowania była maksymalizacja ich liczby. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.	
141	(1) Popieram utworzenie strefy płatnego parkowania na całym zaproponowanym terenie.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca radnym m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Pragi-Północ. W przypadku okolic pl. Hallera wyniki badań zachowań parkingowych wskazują na jednoznaczne uzasadnienie dla SPPN. W przypadku Szmulowizny wyniki badań nie dają jednoznacznej rekomendacji. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.	

142		<p>Powinny zostać wprowadzone kontraruchy na nowych jednokierunkowych. Wszystkie wprowadzane z powodów parkingowych zakazy ruchu nie powinny dotyczyć rowerów. Rowerzyści powinni móc legalnie przejechać przez własne podwórkę, zwłaszcza jeśli odbywa się tam ruch aut z identyfikatorem. Wiele osób przechowuje rowery w mieszkaniach i na podwórkach. Późniejsze proszenie ZDM o dostawienie tabliczki "nie dotyczy rowerów" trwa wiele lat (przykład moich zgłoszeń ze znaków STOP przy wysuwanych słupkach, które niepotrzebnie dotyczą rowerów na Bulwarach - zanim poprawiono znaki z pierwszego mojego zgłoszenia, dostawiono więcej tak samo błędnych znaków). Niedopuszczalne jest, żeby ludziom na wiele lat utrudniać z powodu takich przeoczeń. Wprowadzenie ograniczenia do 30 km/h ma sens, rzeczywista prędkość jest i tak poniżej 30 km/h na prawie każdej ulicy w obszarze. Nie tylko pozwoliłoby to bez problemu wyznaczyć kontraruchy, ale też przesunęło elektryczne hulajnogi z wąskich chodników na jezdnie. Dziś legalna jazda hulajnogą na takich ulicach jak Siedlecka wydaje się niewykonalna, bo ograniczenie się ciągle zmienia - 30 km/h przy przejściach i progach, 50 km/h poza tym. I jak ma taka osoba korzystająca z UTO się zachować, zjeżdżać na chodnik co kilkadziesiąt metrów?</p> <p>Chciałbym zwrócić uwagę na niewystarczające zabezpieczenie przejść dla pieszych przed parkowaniem, zwłaszcza na przejście przez ul. Siedlecką na wysokości przedszkola. Przejście to jest na tyle niekomfortowe dla mieszkańców, że zastosowano przed nim progi zwalniające, a potem również je doświetlono. Niestety to nie pomogło i teraz na wniosek mieszkańców radny Mariusz Borowski pisal interpelację do zarządu dzielnicy o wyniesienie przejścia. Moim zdaniem duży wpływ na poczucie bezpieczeństwa i skuteczność doświetlenia tego przejścia ma fakt, że widoczność jest zablokowana https://photos.app.goo.gl/9KzUE4A5zPYz15jz7</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
143	69	<p>Szanajcy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Rondo Szanajcy - Dąbrowszczaków: czy ma jakiś sens? Gdyby tam było normalne wyniesione skrzyżowanie można byłoby całą zatokę odzyskać na zieleni. Również rowerzyści jadący pod prąd mieliby łatwiej. Co więcej - należy przywrócić przejście dla pieszych przez Dąbrowszczaków, by ludzie chodzili na wprost Szanajcy a nie dookoła 2. Po likwidacji ronda wg 3) należy wprowadzić również przejście dla pieszych na wschodnim wlocie skrzyżowania. To ruchliwe miejsce jeżeli chodzi o liczbę pieszych. 3. Jeżeli rondo miało zostać należy zaprojektować zieleni na środku ronda 4. Kontraruch i Tempo30 (uwaga powtórzona 8 razy) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzenie ronda pozwoli na uspokojenie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa na skrzyżowaniu z uwagi na mniejszą liczbę punktów kolizji. Wyniesione skrzyżowanie oraz zazielenienie zatoki wydłużyłoby w czasie wprowadzenie SPPN ze względu na gruntowne przebudowy. Wprowadzenie takiej organizacji ruchu pozwala w najszybszy i najtańszy sposób wyeliminować nielegalne parkowanie na chodniku. 2. Wprowadzenie przejścia dla pieszych w tym obszarze wiąże się z gruntownymi przebudowaniami. 3. Wprowadzenie zieleni na rondzie nie jest możliwe na tym etapie ze względu na gruntowne przebudowy. 4. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
144	69	<p>Lineusza:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kontraruch rowerowy i tempo 30 2. te miejsca prostopadłe przy Burdzińskiego 4 wzdłuż Lineusza wydają się nielegalne - za blisko skrzyżowania. Jeśli całociowy bilans miejsc w okolicy będzie dobry, można je wyrzucić, by w przyszłości zrobić tam park kieszonkowy 3. przedłużyć chodnik i wytyczyć wjazd dla aut przy ul. Młota 3. Obecnie chodnik po stronie południowej nie ma ciągłości. (uwaga powtórzona 8 razy) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. 2. Uwaga zostanie uwzględniona w projekcie. 3. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.

145	69	<p>Plac Hallera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Północna jezdnia - ograniczyć szerokość jezdni do 3,25 m i jeszcze bardziej zdjąć parkowanie skośne z chodnika. 2. Likwidacja postoju dla taksówek po północnej stronie przy pl. Hallera 5 3. Północna jezdnia - przy Jagiellońskiej zmiana dwóch pasów na jeden pas do skrzyżowania w lewo i prawo. Przenieść parkowanie równoległe z chodnika na jezdnię naprzeciwko p. Jagiellońskiej 56 4. Południowa jezdnia - pojawia się skośne parkowanie na chodniku przy Jagiellońskiej 54 a obecnie tam jest równoległe. Należy wytyczyć miejsca postojowe równoległe na jezdni, tym bardziej, że wciąż zostało 4m. 5. Przy pl. Hallera 4, przenieść równoległe parkowanie częściowo na jezdnię, tak by zostawić 3,25 m jezdni. 6. Przy pl. Hallera 4, osłupkować zatokę lub wygrodzić, bo kierowcy lubią wjeżdżać skośnie zamiast równoległe. 7. Przy pl. Hallera 10, częściowo przenieść równoległe parkowanie na jezdnię i zwęzić jezdnię z 4,5m do 3,25m. Wpłyne to korzystnie na bezpieczeństwo ruchu drogowego. 8. Wszystkie miejsca postojowe zabezpieczyć słupkami. Zwłaszcza skośne parkowanie powoduje zajmowanie przez kierowców chodnika (uwaga powtórzona 8 razy) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nie jest możliwe zwężenie jezdni do 3,25 m ze względu na konieczność zachowania drogi manewrowej, która dla parkowania skośnego musi wynosić min. 4 m. 2. Postój taxi zostanie zlikwidowany. 3. Ze względu na obecność sygnalizacji świetlnej wiązałyby się to z koniecznością przeprojektowania sygnalizacji. Jest to poza zakresem opracowania i znacznie wydłużyłoby proces przygotowania SPPN. 4. Postój przy budynku na ul. Jagiellońskiej 54 wyznacza geometria zatoki. 5-7. Nie wprowadzono. Rozwiązanie zmniejszyłoby liczbę miejsc postojowych, a celem opracowania była maksymalizacja ich liczby. 8. Słupki były projektowane jedynie przed przejściami dla pieszych oraz w obrębie skrzyżowań.
146	69	<p>Skwer Szymanowskiego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zwęzić ulicę do 3,25m i przesunąć skośne parkowanie o 1,75m na jezdnię po obu stronach, by uwolnić więcej chodnika. 2. po zrealizowaniu punktu 1) można przenieść parkowanie równoległe całkowicie na jezdnię (uwaga powtórzona 8 razy) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nie jest możliwe zwężenie jezdni do 3,25 m ze względu na drogę manewrową, która dla parkowania skośnego musi wynosić min. 4 m. 2. Nie wprowadzono. Rozwiązanie zmniejszyłoby liczbę miejsc postojowych, a celem opracowania była maksymalizacja ich liczby.
147	69	<p>Brechta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości Borowskiego i Groszkowskiego (okolice szkoły, duży ruch dzieci) 2. jednokierunkowy fragment Brechta od Namysłowskiej do Dąbrowszczaków - kierunek od Namysłowskiej do Dąbrowszczaków, nie odwrotnie 3. zabezpieczyć słupkami wykostkowane dojeżdżania z miejsc równoległych po południowej Brechta stronie na chodnik - obecnie odbywa się tam parkowanie 4. zlikwidować drogę wewnętrzną prowadzącą po chodniku z Namysłowskiej na Brechta przy szkole przy Namysłowskiej 1 i zabezpieczyć słupkami z obu stron (uwaga powtórzona 8 razy) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zaprojektowano przejścia dla pieszych. 2. Taki kierunek ruchu był przewidziany w projekcie. 3. Słupki były projektowane jedynie przed przejściami dla pieszych oraz w obrębie skrzyżowań. Miejsca będą w odpowiedni sposób oznakowane, natomiast służby mundurowe zajmują się kwestią niezgodnego z przepisami parkowania. 4. Ewentualna likwidacja drogi wewnętrznej będzie przedmiotem uzgodnienia z zarządcą drogi (ul. Brechta) czyli Urzędem Dzielnicy Praga-Północ.
148	69	<p>Groszkowskiego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przy Groszkowskiego 5 po stronie wschodniej można wytyczyć dodatkowe miejsca postojowe równoległe na jezdni. Wpłyne to korzystnie na uspokojenie ulicy i poprawi bilans miejsc parkingowych 2. Między Brechta a Ratuszową wyznaczyć po stronie wschodniej pas równoległego parkowania zamiast B-35 3. Przejście dla pieszych przy wylocie w Ratuszową 4. Jednokierunkowa w stronę placu Hallera i przerobienie prostokątnego parkowania na skośne (uwaga powtórzona 8 razy) 	<ol style="list-style-type: none"> 1-2. Nie jest możliwe wyznaczenie miejsc równoległych ze względu na konieczność zachowania drogi manewrowej, która w przypadku miejsc prostokątnych musi wynosić min. 5 m. 3. Zaprojektowano przejście dla pieszych. 4. Zaprojektowano ruch jednokierunkowy na ul. Groszkowskiego.

149	69	<p>Podobszar: 5 i 6; Skoczylasa:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. jezdnia zachodnia: zwęzić jezdnię do 3m. Umożliwi to całkowite zrzucenie samochodów z chodnika na jezdnię 2. jezdnia wschodnia: zwęzić jezdnię do 3m. Zamiast stosować B-35, które w praktyce zabierze całkowicie chodnik pieszym, można wówczas legalnie wytyczyć miejsca równoległe na jezdni. Nie jeżdżą tamtędy żadne linie autobusowe, można i należy zwęzić jezdnię. 3. W okolicy kantoru, róg Skoczylasa i Hallera - zabezpieczyć słupkami miejsce parkingowe pod kantorem. Obecne przez tę kopertę wjeżdżają 3 auta na chodnik w obrębie przejścia dla pieszych. (uwaga powtórzona 8 razy) 	<ol style="list-style-type: none"> 1-2. Nie jest możliwe zwężenie jezdni do 3 m ze względu na konieczność zachowania drogi manewrowej, która dla parkowania skośnego musi wynosić min. 4 m. 3. Zaprojektowano słupki we wskazanym miejscu.
150	69	<p>Dąbrowszczaków:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przy pl. Hallera: proponujemy przeprojektować azyl i przenieść równoległe parkowanie po stronie zachodniej na jezdnię. Uwolni to chodnik w pobliżu szkoły podstawowej. 2. Na północ od Brechta: jeśli pozwala na to bilans parkingowy rezygnacja z wytyczania miejsc na chodniku. 3. Między Brechta a Ratuszową: skoro wytyczane są nowe miejsca równoległe przy szkole (zachodnia krawędź jezdni) można zmienić miejsca skośne przy Domu Kultury Praga na równoległe (wschodnia krawędź). (uwaga powtórzona 8 razy) 	<p>Rozwiązanie zmniejszyłoby liczbę miejsc postojowych, a celem opracowania była maksymalizacja ich liczby.</p>
151	69	<p>Burdzińskiego:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Między Darwina i Lineusza - super 2. Między Lineusza a Szanajcy - dalej powinna być jednokierunkowa na południe jak na wcześniejszym odcinku. Dzięki temu można by całkiem uwolnić chodnik po stronie zachodniej i częściowo po stronie wschodniej. Można rozważyć również wariant odwrotny, zostawić zachodnią część jak w projekcie a wschodni całkowicie uwolnić zostawiając miejsce pod zielen. Należy mieć na uwadze, że znajduje się tam szkoła, więc chodniki mają duże potoki i należy dążyć do uwolnienia 3. cała ulica powinna być w Tempo 30 z kontraruchem 4. przy założeniu 2) można zlikwidować całkowicie strefy B-35 (uwaga powtórzona 8 razy) 	<ol style="list-style-type: none"> 2. Nie uwzględniono. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu na tym odcinku pogorszy obsługę i możliwość wyjazdu w kierunku ul. Jagiellońskiej. Chodniki posiadają wymiary umożliwiające swobodny ruch pieszych. Założeniem projektu była maksymalizacja dostępnej liczby miejsc postojowych. 3. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
152	69	<ol style="list-style-type: none"> 2. Na ulicy Grajewskiej należy wykorzystać tzw. esowanie jezdni w celu ograniczenia prędkości pojazdów. (uwaga powtórzona 8 razy) 	<p>Esowanie jezdni wiązałoby się ze znacznym obniżeniem liczby miejsc postojowych, co byłoby sprzeczne z założeniem zachowania maksymalnej liczby miejsc postojowych.</p>
153	69	<ol style="list-style-type: none"> 3. Na całym obszarze planowanej strefy na odcinkach o ogólnym ruchu jednokierunkowym wnioskujemy o dopuszczenie ruchu rowerów na zasadach wyjątku (tzn. kontra-ruchu) analogicznie, jak w innych dzielnicach Warszawy oraz ulicach Pragi (np. na ulicy Czyszowej.) (uwaga powtórzona 8 razy) 	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
154	69	<p>Podobszar 1 i 2 Darwina:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. organizacja parkowania bardzo dobra, 2. wprowadzenie kontraruchu rowerowego, 3. wprowadzenie ograniczenia do 30 km/h, 4. słupki przy Darwina 7 5. skrzyżowanie Młota/Darwina - przesunięcie zebry przez Młota bliżej Darwina: na wprost chodnika (uwaga powtórzona 8 razy) 	<ol style="list-style-type: none"> 2 i 3. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. 4. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c. 5. Przesunięcie przejścia dla pieszych spowoduje, że kierujący ustępując pierwszeństwa pojazdom z ul. Darwina będą oczekiwać na przesuniętym przejściu. Przejście straci doświetlenie z latarni która obecnie jest zlokalizowana przy tym przejściu na ul. Młota.
155	69	<p>Młota:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zmiana organizacji ruchu na jednokierunkową na południe z kontraruchem rowerowym i tempo 30 na odcinku Darwina-Linnea 2. dzięki temu dodatkowe miejsca po stronie wschodniej między Darwina i Linnea zgodnie z obecnie stojącymi tam pojazdami (uwaga powtórzona 8 razy) 	<p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Młota odc. Darwina - Linnea nie jest korzystnym rozwiązaniem z uwagi na projektowanie jednego kierunku na ul. Darwina i ul. Szanajcy oraz istniejących kierunków ruchu na ul. Linnea.</p>

			Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na tym odcinku usprawni przejazd pomiędzy ul. Darwina a ul. Szanajcy.
156	69	4. Na całym obszarze arkusza na odcinkach o ogólnym ruchu jednokierunkowym wnioskujemy o dopuszczenie ruchu rowerów na zasadach wyjątku (tzn. kontra-ruchu) analogicznie, jak w innych dzielnicach Warszawy oraz ulicach Pragi (np. na ulicy Czyszowej.) (uwaga powtórzona 8 razy)	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
157	69	3. Na całym obszarze arkusza na odcinkach o ogólnym ruchu jednokierunkowym dopuścić ruch rowerów na zasadach wyjątku (tzn. kontra-ruchu) analogicznie jak w innych dzielnicach Warszawy oraz ulicach Pragi (np. na ulicy Czyszowej.) (uwaga powtórzona 8 razy)	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
158	69	2. Na całym obszarze arkusza na odcinkach o ogólnym ruchu jednokierunkowym dopuścić ruch rowerów na zasadach wyjątku (tzn. kontra-ruchu) analogicznie jak w innych dzielnicach Warszawy oraz ulicach Pragi (np. na ulicy Czyszowej.) (uwaga powtórzona 8 razy)	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
159	69	Podobszar 3 i 4; Skoczylasa: 1. na północ od placu Hallera należy zwięzić jezdnię do 2,5m szerokości i przesunąć parkowanie skośne bliżej jezdni, by uwolnić maksymalnie chodnik. Wydają się, że być może udałoby się całkowicie zdjąć parkowanie z chodnika. (uwaga powtórzona 8 razy)	Nie wprowadzono. Ulica Skoczylasa jest drogą klasy L - zgodnie z przepisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie minimalna szerokość pasa ruchu to 2,75 m dla tej klasy. Ponadto wyznaczony postój skośny wymaga zachowania 4 m szerokości drogi manewrowej.
160	69	Dąbrowszczaków: 1. ze względu na brak infrastruktury rowerowej a jednocześnie funkcję łącznika Pragi II z Nową Pragą należy zapewnić na tej ulicy strefę Tempo 30, m.in. poprzez śpiących policjantów lub/i wyniesione skrzyżowania z Pl. Hallera 2. Przy Dąbrowszczaków 12 można ograniczyć pasy do 3,25m dzięki czemu można bardziej zdjąć równoległe parkowanie z chodnika. Tam są duże potoki pieszych. Alternatywnie można to równoległe parkowanie skasować w tym miejscu, jeśli bilans miejsc na to pozwala (uwaga powtórzona 8 razy)	1. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. 2. Wprowadzono do projektu.
161	69	Nusbauma-Hilarowicza: 1. legalizacja parkowania przy Nusbauma 7 na chodniku jest zła. Proponujemy albo: a. wyrzucić B-35 po wschodniej stronie b. zawęzić jezdnię do 2,5 metrów - tam nie ma autobusów i wyznaczyć miejsca postojowe z częściowym parkowaniem na chodniku, tak by został chodnik o szerokości 1,9 metra c. zostawić B-35 i wyznaczyć linię pomocniczą 2. prostopadłe miejsca przy Szanajcy 11 od strony Nusbauma są bardzo antymiejskie. Należy tam zrobić równoległe na jezdni, uwolnić chodnik i zaprojektować tam zielen przy drzewie. 3. Przeniesienie znaku B-35 po zachodniej stronie ulicy bliżej Linneusza (uwaga powtórzona 8 razy)	Opracowanie zakładało maksymalizację liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Według rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczególnych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2019 r. poz. 2311) - droga manewrowa dla miejsc równoległych musi mieć szerokość min. 3,0 m - nie ma możliwości zawężenia jezdni do 2,5 m. Na odcinkach oznaczonych B-35 możliwe jest wprowadzenie linii pomocniczej, która wskazuje kierowcom jaką szerokość chodnika mają obowiązek pozostawić (wymaga to zgody zarządcy drogi - urzędu dzielnicy). Alternatywą byłoby wprowadzenie całkowitego zakazu zatrzymywania się.
162	69	1. Popieramy wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na obszarze Plac Hallera obejmujący Pragę II i III oraz na obszarze Michałowa i Szmulowizny (uwaga powtórzona 8 razy)	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Pragi-Północ. W przypadku okolic pl. Hallera wyniki badań zachowań parkingowych wskazują na jednoznaczne uzasadnienie dla SPPN. W przypadku Szmulowizny wyniki badań nie dają jednoznacznej rekomendacji. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.

163	69	<p>Szmulowizna projekt nr 1</p> <p>1. Wnoskujemy o włączenie tzw. łącznika Siedleckiej (ulica między "małą" Radzymańską, a Siedlecką) do Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Wyłączenie go z płatności za postój przy jednoczesnym komunikacyjnym znaczeniu tego ciągu spowoduje jego obciążenie parkującymi samochodami mieszkańców z okolicy starającymi się wykorzystać jedyny w okolicy brak konieczności opłaty. Jednocześnie jego ewentualne zamknięcie dla ruchu ogólnego (np. w postaci szlabanów) ogranicza możliwość oznaczenia ulicy Wołomińskiej jako jednokierunkowej lub wręcz w ogóle wyklucza możliwość legalnego parkowania na niej.</p> <p>Apelujemy o podjęcie rozmów z zarządcą drogi w celu wprowadzenia na obszarze łącznika strefy np. w postaci prywatnej strefy płatnego parkowania podobnie jak przy parkingach w supermarketach lub niektórych inwestycjach mieszkaniowych. (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>
164	69	<p>5. Apelujemy o ochronę podwórek przed uciekaniem ze strefy. W szczególności wnoskujemy o współpracę z dzielnicą przy wprowadzaniu identyfikatorów mieszkańca. (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>
165	69	<p>6. Na otwartych podwórkach dopuścić jedynie parkowanie mieszkańców. (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>
166	69	<p>5. Na otwartych podwórkach dopuścić jedynie parkowanie mieszkańców. (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>
167	69	<p>Jagiellońska: 1. należy wydzielić słupkami chodnik na długości Jagiellońska 56,58,60 (między drzewami i przy jezdniach prowadzących do bram). Zdarza się często, że samochody jeżdżą tam po chodniku lub na nim parkują. (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>
168	69	<p>Namysłowska 1. przy szkole (Namysłowska 1) zabezpieczyć miejsca parkingowe na chodniku. Obecnie kierowcy wjeżdżają aż pod ścianę szkoły, zwłaszcza przez niebieskie koperty (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych - słupkami U-12c.</p>
169	69	<p>Jagiellońska: 1. należy wydzielić słupkami chodnik na długości Jagiellońska 50,52,54 (między drzewami i przy jezdniach prowadzących do bram). Zdarza się często, że samochody jeżdżą tam po chodniku lub na nim parkują. (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych - słupkami U-12c.</p>

170	69	<p>2. W związku z lokalnym charakterem osiedlowych ulic na wskazanym obszarze, licznym występowaniem skrzyżowań równorzędnych, a także dużą liczbą progów zwalniających, wnioskujemy o to, aby wszystkie ulice na obszarze Placu Hallera i Szmulowizny, za wyjątkiem ulicy Radzymińskiej, objąć tzw. strefą "Tempo 30". Strefa ta zawiera liczne korzyści poczynając od możliwości likwidacji znaków (brak konieczności informowania o progach zwalniających wynikających z obecności znaku strefy) po zmniejszenie łuków dla pojazdów, tym samym dając możliwość wyznaczenia większej liczby miejsc postojowych. (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
171	69	<p>2. W związku z lokalnym charakterem osiedlowych ulic na wskazanym obszarze, licznym występowaniem skrzyżowań równorzędnych, a także dużą liczbą progów zwalniających, wnioskujemy o to, aby wszystkie ulice na obszarze arkusza, za wyjątkiem ulicy Radzymińskiej, objąć tzw. strefą "Tempo 30". Strefa ta zawiera liczne korzyści poczynając od możliwości likwidacji znaków (brak konieczności informowania o progach zwalniających wynikających z obecności znaku strefy) po zmniejszenie łuków dla pojazdów, tym samym dając możliwość wyznaczenia większej liczby miejsc postojowych. (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
172	69	<p>projekt nr 2</p> <p>1. W związku z lokalnym charakterem osiedlowych ulic na wskazanym obszarze, licznym występowaniem skrzyżowań równorzędnych, a także dużą liczbą progów zwalniających, wnioskujemy o to, aby wszystkie ulice na obszarze arkusza objąć tzw. strefą "Tempo 30". Strefa ta zawiera liczne korzyści poczynając od redukcji ilości znaków (brak konieczności informowania o progach zwalniających wynikających z obecności znaku strefy) po zmniejszenie łuków dla pojazdów, tym samym dając możliwość wyznaczenia większej liczby miejsc postojowych. (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
173	69	<p>projekt nr 3</p> <p>1. W związku z lokalnym charakterem osiedlowych ulic na obszarze projektu, licznym występowaniem skrzyżowań równorzędnych, a także dużą liczbą progów zwalniających, wnioskujemy o to, aby wszystkie ulice na obszarze arkusza objąć tzw. strefą "Tempo 30". Strefa ta zawiera liczne korzyści, poczynając od możliwości likwidacji znaków (brak konieczności informowania o progach zwalniających wynikających z obecności znaku strefy) po zmniejszenie łuków dla pojazdów, tym samym dając możliwość wyznaczenia większej liczby miejsc postojowych. (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
174	69	<p>projekt nr 4</p> <p>1. W związku z lokalnym charakterem osiedlowych ulic na wskazanym obszarze, licznym występowaniem skrzyżowań równorzędnych, a także dużą liczbą progów zwalniających, wnioskujemy o to, aby wszystkie ulice na obszarze arkusza objąć tzw. strefą "Tempo 30". Strefa ta zawiera liczne korzyści poczynając od możliwości likwidacji znaków (brak konieczności informowania o progach zwalniających wynikających z obecności znaku strefy) po zmniejszenie łuków dla pojazdów, tym samym dając możliwość wyznaczenia większej liczby miejsc postojowych. (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>

175	69	3. Wnoskujemy o jednokierunkowe organizacje ruchu na odcinkach ulicy Łomżyńskiej oraz Łochowskiej objętych arkuszem zgodnie z rekomendacjami z raportu z konsultacji społecznych przeprowadzonych w 2018 r. (wjazd Łomżyńską, wyjazd Łochowską). Stała organizacja ruchu powinna w maksymalnym stopniu odpowiadać docelowej organizacji zgodnie z koncepcją z konsultacji. (uwaga powtórzona 8 razy)	Uwaga wprowadzona częściowo. Łochowska zostanie zaprojektowana jako droga jednokierunkowa, Łomżyńska pozostanie w projekcie dwukierunkowa. Ostateczna decyzja o kierunkach należy do urzędu dzielnicy oraz Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
176	69	Dąbrowszczaków: 1. Należy zlikwidować B-35 przy skrzyżowaniu z Szanajcy. Tam są duże potoki pieszych! (uwaga powtórzona 8 razy)	Uwzględniono.
177	69	4. Z uwagi na historyczny charakter dzielnicy koperty dla osób z niepełnosprawnością powinny mieć tylko mały kwadrat z niebieską ikoną zamiast pełnej niebieskiej koperty. Zwłaszcza na obszarze Pragi II jako obszarowi objętym ochroną konserwatorską (uwaga powtórzona 8 razy)	Uwzględniono.
178	69	4. Przed skrzyżowaniami/przejazdami dla pieszych należy wyznaczyć tzw. "uszy Myszki Miki". Rozwiązanie to pozwala na wyznaczenie miejsc postojowych praktycznie do linii przejścia dla pieszych bez ograniczania widoczności pomiędzy pojazdem a pieszym zmniejszając jednocześnie dystans do przejścia dla pieszych. (uwaga powtórzona 32 razy)	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.
179	69	Borowskiego: 1. zamiast drogi dwukierunkowej i B-35, droga jednokierunkowa (kierunek od Brechta do Ratuszowej) i zwykle miejsca równoległe na jezdni (okolice urzędu Marszałkowskiego i biur, potrzeba miejsc dla interesantów) 2. Przejście dla pieszych przy wylocie w Ratuszową (uwaga powtórzona 8 razy)	W projekcie uwzględniono wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Borowskiego, natomiast od ul. Ratuszowej do Brechta. Kierunek został w ten sposób zaproponowany, ponieważ ul. Groszkowskiego również zaprojektowano jako jednokierunkową, tylko od ul. Brechta do Ratuszowej. Zaprojektowano również przejście dla pieszych.
180	69	2. W związku z lokalnym charakterem ulicy wnoskujemy o jednokierunkową organizację ruchu na odcinkach ulicy Siedleckiej objętych projektem w kierunku zachodnim (od Otwockiej w kierunku Folwarcznej). Na ulicy Siedleckiej miejsca postojowe należy wyznaczyć wyłącznie na jezdni bądź w miejscu obecnych zatok postojowych. Taka organizacja ruchu zwiększy ich liczbę, a jednocześnie da możliwość wyznaczenia ich całkowicie na jezdni bez konieczności ograniczania chodnika tuż przy zabudowaniach. (uwaga powtórzona 8 razy)	Przeanalizujemy możliwość wprowadzenia ruchu jednokierunkowego w odniesieniu do innych projektowanych dróg jednokierunkowych, tak aby układ drogowy zapewniał odpowiednią dostępność obszaru.
181	70	Generalnie - i jako Zarząd Wspólnoty, i jako mieszkańcy tej okolicy - bardzo zadowoleni jesteśmy z propozycji rozszerzenia SPPN na teren Placu Hallera i szerzej - Pragi II i III. Potrzebę tę zgłaszaliśmy zresztą wielokrotnie już w czasie spacerów konsultacyjnych, które odbywały się przed poszerzeniem strefy o Nową Pragę. Już częściowe wprowadzenie SPPN w roku 2020 doprowadziło do uporządkowania parkowania przy ulicy Jagiellońskiej, uwolniło szereg miejsc zajmowanych przez stare i nieużywane auta oraz poprawiło możliwość znalezienia miejsca parkingowego także w ciągu dnia pracy, co wcześniej graniczyło z cudem. Tego samego oczekiwaliśmy po wprowadzeniu SPPN także na teren Placu Hallera, który obecnie stał się azylem dla osób, które nie chcą płacić za parkowanie od strony ulicy Jagiellońskiej.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Pragi-Północ. W przypadku okolic pl. Hallera wyniki badań zachowań parkingowych wskazują na jednoznaczne uzasadnienie dla SPPN. W przypadku Szmulowizny wyniki badań nie dają jednoznacznej rekomendacji. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.

182	70	<p>Podobnie - ważną sprawę stanowi dla nas jak najszybsze wprowadzenie identyfikatorów mieszkańców, umożliwiających parkowanie na podwórkach tylko osobom rzeczywiście zamieszkującym naszą okolicę. O tych pomysłach również rozmawialiśmy z urzędnikami ZDM w czasie spacerów konsultacyjnych i zgłaszaliśmy im taką konieczność już ponad 1,5 roku temu. Bez tego nasze podwórka - mimo że sukcesywnie staramy się ograniczać na nich ruch samochodowy i długotrwałe parkowanie - stają się miejscem, w którym chronią się kierowcy, którzy nie chcą płacić za postój. Mimo że na podwórku naszego bloku wprowadziliśmy w porozumieniu z Urzędem Dzielnicy i ZDM znaki, które umożliwiają wyłącznie parkowanie do 5 minut i tylko dla mieszkańców, Straż Miejska odmawia podejmowania interwencji, tłumacząc się, że bez identyfikatorów nie jest w stanie rozróżnić, kto jest mieszkańcem bloku a kto nie. W konsekwencji, mimo że na podwórku od strony bloku Jagiellońska 56 mamy tylko 2 miejsca postojowe (do 5 min) i jedno miejsce dla pojazdów technicznych, w tygodniu bardzo często obszar ten zastawia po 5-6 aut, które uniemożliwiają wjazd śmieciarkom czy karetkom pogotowia oraz wzajemnie się zastawiają.</p>	<p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>
183		<p>Podjeżdżam często do swojego chorego ojca na Szmulowiznie, w różne dni i o różnych porach dnia - na razie nie miałam problemu ze znalezieniem miejsca do parkowania. W związku z powyższym jestem przeciwna utworzeniu strefy płatnego parkowania na ww. obszarze.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Wyniki przeprowadzonych badań parkingowych nie przesądzają o konieczności (zasadności) wprowadzenia SPPN na obszarze Szmulowizny. Ostateczną decyzję w sprawie ewentualnego wprowadzenia SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy.</p>
184	72	<p>Jako mieszkaniec ul. Jagiellońskiej na Pradze, chciałbym wyrazić zadowolenie z koncepcji wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Pradze II, III i Szmulkach, która powinna być wprowadzona, na raz, wraz z rozszerzeniem strefy o Nową Pragę i Pragę I. Do projektowanej strefy mam jednak szereg uwag o których w załączonym pliku doc.</p>	<p>Uwaga przyjęta. Odpowiedzi do szeregu uwag przesłanych w załączniku znajdują się powyżej ponieważ były to uwagi, które się powtarzały kilkukrotnie, odpowiedzi znajdują się w wierszach 144-179.</p>
185	73	<p>7. Na ulicy Grajewskiej należy wykorzystać tzw. esowanie jezdni w celu ograniczenia prędkości pojazdów.</p>	<p>Esowanie jezdni wiązałoby się ze znacznym ograniczeniem liczby miejsc postojowych, co jest sprzeczne z założeniem wyznaczenia ich maksymalnej liczby.</p>
186	73	<p>3. Na całym obszarze arkusza na odcinkach o ogólnym ruchu jednokierunkowym wnioskujemy o dopuszczenie ruchu rowerów na zasadach wyjątku (tzn. kontra-ruchu) analogicznie, jak w innych dzielnicach Warszawy oraz ulicach Pragi (np. na ulicy Czyszowej.)</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
187	73	<p>Chciałbym zgłosić uwagi do planowanego poszerzenia strefy płatnego parkowania na Pradze Północ (Szmulowizna, Pl. Hallera). Jestem mieszkańcem ul. Grajewskiej i uważam, że SPPN w tym rejonie Pragi to bardzo potrzebne działanie i kibicuję Państwu aby udało się wprowadzić SPPN w przyszłym roku.</p> <p>1. Popieram wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na obszarze Plac Hallera obejmujący Pragę II i III oraz na obszarze Michałowa i Szmulowizny</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Pragi-Północ. W przypadku okolic pl. Hallera wyniki badań zachowań parkingowych wskazują na jednoznaczne uzasadnienie dla SPPN. W przypadku Szmulowizny wyniki badań nie dają jednoznacznej rekomendacji. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
188	73	<p>Apeluję o podjęcie rozmów z zarządcą drogi w celu wprowadzenia na obszarze łącznika strefy np. w postaci prywatnej strefy płatnego parkowania podobnie jak przy parkingach w supermarketach lub niektórych inwestycjach mieszkaniowych.</p>	<p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>

189	73	6. Na otwartych podwórkach dopuścić jedynie parkowanie mieszkańców.	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
190	73	2. Wnoskujemy o jednokierunkowe organizacje ruchu na odcinkach ulicy Łomżyńskiej oraz Łochowskiej objętych arkuszem zgodnie z rekomendacjami z raportu z konsultacji społecznych przeprowadzonych w 2018 r. (wjazd Łomżyńską, wyjazd Łochowską). Stała organizacja ruchu powinna w maksymalnym stopniu odpowiadać docelowej organizacji zgodnie z koncepcją z konsultacji.	Uwaga wprowadzona częściowo. Łochowska zostanie zaprojektowana jako droga jednokierunkowa, Łomżyńska pozostanie w projekcie dwukierunkowa. Ostateczna decyzja o kierunkach należy do urzędu dzielnicy oraz Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
191	73	4. Przed skrzyżowaniami/przejeżdżaniami dla pieszych należy wyznaczyć tzw. "uszki Myszki Miki". Rozwiązanie to pozwala na wyznaczenie miejsc postojowych praktycznie do linii przejścia dla pieszych bez ograniczania widoczności pomiędzy pojazdem a pieszym zmniejszając jednocześnie dystans do przejścia dla pieszych.	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.
192		W ramach konsultacji społecznych dotyczących rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec tychże planów. Opłaty parkingowe w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego są ogromnym obciążeniem fiskalnym, prowadzącym do ubożenia osób pracujących w stolicy i radykalnego zmniejszenia atrakcyjności ekonomicznej rejonów nią objętych. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania wiąże się z likwidacją znacznej liczby miejsc parkingowych, co pogłębia problem deficytu tychże miejsc. Nie zgadzam się na ideologiczne podejście władz stolicy, prowadzących nieuzasadnioną politykę dyskryminacji osób zmotoryzowanych, szkodliwą dla mobilności. Zwracam uwagę, że prowadzone przez ZDM konsultacje społeczne są farsą, jako że urzędnicy "konsultują"; jak strefa ma wyglądać po jej wprowadzeniu, podczas gdy zasadniczą kwestią jest to, czy strefa w ogóle powinna być rozszerzona. Tymczasem mieszkańcy Warszawy w przytłaczającej większości nie są zainteresowani rozmowami o kształcie strefy płatnego parkowania, lecz chcą by od pomysłu rozszerzenia strefy odstąpiono całkowicie. Należy wręcz rozważyć ograniczenie SPPN w Warszawie i obniżenie wygórowanych opłat.	Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
193	76	Doceniamy zmianę ulicy Brechta na jednokierunkową na odcinku od Namysłowskiej do Dąbrowszczaków, co pozwoli na utrzymanie dużej liczby dostępnych miejsc postojowych. Jednocześnie taka zmiana musi objąć również wyznaczenie kontraruchu rowerowego - w przeciwnym wypadku rowerzyści będą poruszać się chodnikiem. by uniknąć objazdów, co spowoduje pogorszenie bezpieczeństwa na chodniku. Będzie to szczególnie niebezpieczne ze względu na to, że po chodnikach na naszym odcinku ulicy przemieszcza się wiele dzieci między dwoma placówkami oświatowymi na obu jej końcach. Jednocześnie wyznaczenie kontraruchu pozwoli na obniżenie maksymalnej dopuszczalnej prędkości do 30 km/h, co przy zastosowaniu także fizycznych spowolnień powinno znacząco poprawić bezpieczeństwo. Ponadto dzięki obniżeniu dopuszczalnej prędkości do 30 km/h hulajnogi elektryczne również będą się poruszały jezdnią, a nie chodnikiem.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.

194	76	<p>Program ochrony podwórek należy bezwzględnie uruchomić najpóźniej w pierwszym dniu obowiązywania SPPN. W przeciwnym wypadku tereny wewnętrzne między naszymi budynkami staną się miejscem ucieczek od opłat, przez co spadnie dostępność miejsc postojowych dla okolicznych mieszkańców, a tereny zielone staną się dzikimi parkingami. Jednocześnie należy zadbać o takie oznakowanie, by na podwórkach możliwe były interwencje Straży Miejskiej (podwórka nie powinny być drogami wewnętrznymi, tylko np. strefami ruchu), oraz by weryfikacja uprawnień do parkowania była łatwa zarówno dla strażników, jak i dla okolicznych mieszkańców. Jako że dla podwórek po obu stronach naszej ulicy ZGN opracował już projekty organizacji ruchu, zasadnym byłoby wprowadzenie zmian na podwórkach nawet przed wdrożeniem SPPN - dzięki temu kierowcy mieliby czas przyzwycząć się .do zmian, .a Straż Miejska miałaby więcej czasu, by na początku pomóc w egzekucji nowej organizacji ruchu. Jednocześnie zwracamy uwagę, że opracowane przez ZGN projekty powinny również zostać przedstawione ZDM tak, by zmiany wprowadzane przez obie jednostki były spójne.</p>	<p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>
195	76	<p>Postulujemy również uspokojenie ruchu na naszej ulicy i zabezpieczenie wszystkich przejść dla pieszych tak, by poprawić w ich okolicy widoczność i bezpieczeństwo, np. poprzez budowę wyniesionych przejść i wprowadzenie strefy tempo 30. Długi i prosty odcinek jednokierunkowy będzie zachęcał kierowców do szybkiej jazdy, a jak pisaliśmy wyżej, naszą ulicą porusza się wiele dzieci. Z tego względu konieczne jest podjęcie wszelkich działań, które pozwolą zmniejszyć prędkość samochodów i poprawić bezpieczeństwo dzieci.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
196	77	<p>Ulica Namysłowska 1) Należy zabezpieczyć słupkami miejsca postojowych na chodniku przy filii SP 258 przy Namysłowskiej 1, tak by uniemożliwić wjazd aut aż pod ścianę szkoły (Jeśli nie wszystkich - co najmniej miejsc dla osób z niepełnosprawnością, które częściej są puste) 2) Należy przesunąć znak B-36 na wysokości Namysłowskiej 2 bezpośrednio za koniec wyznaczonych miejsc parkingowych</p>	<p>1. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c. 2. Znak B-36 zostanie przesunięty.</p>
197	77	<p>Uwagi ogólne: 1) Należy bezwzględnie wprowadzić ochronę podwórek i umożliwić parkowanie na nich tylko mieszkańcom okolicznych budynków. Należy ujednoczyć ich oznakowanie (obecnie niektóre są drogami wewnętrznymi, inne strefami zamieszkania, a inne oba tymi rzeczami na raz) i wyznaczyć strefy ruchu, tak by możliwe były interwencje Straży Miejskiej. 2) Na wszystkich nowych ulicach jednokierunkowych należy wprowadzić kontraruch rowerowy, by nie dopuścić do tego, że rowerzyści przeniosą się na chodniki, by uniknąć objazdów, co pogorszy sytuację pieszych. 3) Na obszarze całego osiedla należy stosować fizyczne rozwiązania spowalniające ruch, najlepiej poprzez wprowadzenie strefy tempo 30. Dzięki temu wzrośnie bezpieczeństwo dzieci uczęszczających do licznych placówek oświatowych na osiedlu, a hulajnogi elektryczne będą mogły się poruszać jezdnią, a nie chodnikami, co poprawi bezpieczeństwo pieszych.</p>	<p>1) Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne. 2 i 3) Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>

198	77	<p>Ulica Brechta - odcinek Namysłowska-Dąbrowszczaków</p> <p>1) Przy zmianie tego odcinka ulicy na ulicę jednokierunkową należy bezwzględnie wyznaczyć także kontraruch rowerowy. W przeciwnym wypadku rowerzyści przeniosą się na chodniki, by uniknąć objazdów, co pogorszy bezpieczeństwo na chodnikach, którym porusza się wiele dzieci między obiema filiami SP 258 przy Namysłowskiej 1 i Brechta 8.</p> <p>2) Preferowany kierunek ulicy jednokierunkowej - od Namysłowskiej do Dąbrowszczaków.</p> <p>3) Należy zlikwidować drogę wewnętrzną prowadzącą po chodniku od Namysłowskiej na Brechta pod filią SP 258 przy Namysłowskiej 1 i zabezpieczyć wjazd z obu stron, np. poprzez przesunięcie słupków, które już ustawiono od strony Namysłowskiej</p> <p>4) Należy zabezpieczyć wszystkie istniejące przejścia dla pieszych na tym odcinku ul. Brechta - przy skrzyżowaniu z Dąbrowszczaków, na wysokości budynku Brechta 15 oraz przy skrzyżowaniu z Namysłowską. Należy zadbać o bezpieczeństwo najmłodszych, poprawić widoczność, zabezpieczyć okolice przejść i stworzyć fizyczną barierę uniemożliwiającą rozwijanie nadmiernej prędkości, np. poprzez budowę wyniesionych przejść, oraz poprawić widoczność.</p> <p>5) Należy zabezpieczyć, np. poprzez montaż słupków, szerokie przejścia z miejsc postojowych na chodniki na całej długości ulicy. Inaczej samochody będą tam parkować tak jak obecnie, tym samym uciekając od konieczności wnoszenia opłat za parkowanie. Tak samo należy zabezpieczyć wybetonowane wjazdy w drogi podwórkowe.</p>	<p>1) Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>2) Wprowadzono. Ulica Brechta projektowana jest w kierunku od ul. Namysłowskiej do Dąbrowszczaków.</p> <p>3) Ewentualna likwidacja drogi wewnętrznej będzie przedmiotem uzgodnienia z zarządcą drogi (ul. Brechta) czyli Urzędem Dzielnicy Praga-Północ.</p> <p>4 i 5) Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>
199	77	<p>Ulica Brechta - odcinek Dąbrowszczaków-Jagiellońska</p> <p>1) Należy obniżyć maksymalną dopuszczalną prędkość do 30 km/h, co pozwoli na całej długości ulicy Brechta poruszać się hulajnogom po jezdni (ulica stanowi dojazd do popularnej drogi rowerowej na Jagiellońskiej)</p> <p>2) Należy zabezpieczyć przejścia przy SP 258 przy Dąbrowszczaków i Groszkowskiego, np. poprzez budowę wyniesionego przejścia lub tarczy na skrzyżowaniu.</p> <p>3) Na skrzyżowaniu ul. Brechta z Groszkowskiego należy wyznaczyć brakujące przejścia dla pieszych (żółty kolor) - porusza się w tej okolicy wiele dzieci, więc zebra powinna być namalowana, by kierowcy byli uważniejsi.</p> <p>4) Na skrzyżowaniu z Brechta i Skoczylasa należy wyznaczyć brakujące przejścia (żółty kolor na projekcie) - to droga do biblioteki przy Skoczylasa 9 dla dzieci ze szkół przy Namysłowskiej i Brechta, okolicznych seniorów i pozostałych mieszkańców okolicy. Należy także zabezpieczyć ten fragment chodnika przed parkowaniem:</p>	<p>1. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>2. Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p> <p>3. Uwaga uwzględniona w projekcie.</p> <p>4. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
200	77	<p>Ulica Dąbrowszczaków</p> <p>1) Należy zabezpieczyć słupkami okolice przejścia dla pieszych na wysokości poczty przy Hallera 10 (żółty kolor), do którego dojsie obecnie notorycznie zastawiane jest przez samochody.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>
201	77	<p>ul. Skoczylasa - odcinek od Brechta do pl. Hallera</p> <p>1) Należy zabezpieczyć słupkami miejsce parkingowe przy kantorze przy Skoczylasa 9a. Obecnie wjeżdżają przez nie na chodnik aż 3 auta.</p> <p>2) Na jezdni wschodniej należy rozważyć likwidację B-35 i wyznaczenie zwykłych miejsc, najlepiej w całości na jezdni. Ze względu na bliskość Urzędu Marszałkowskiego miejsca B-35 i tak będą zajmowane przez przyjeżdżających do urzędu interesantów.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p> <p>Szerokość jezdni nie pozwala na wyznaczenie miejsc postojowych ogólnodostępnych. Parkowanie na odcinkach oznakowanych znakiem B-35 "zakaz postoju" jest dozwolone tylko dla mieszkańców z identyfikatorem.</p>
202	77	<p>Ulica Borowskiego</p> <p>1) Postulujemy zamianę tej ulicy na jednokierunkową (kierunek od Brechta do Ratuszowej) i zamiast miejsc B-35 tylko dla mieszkańców wyznaczenie zwykłych miejsc postojowych na jezdni. Pozwoli to zmniejszyć tranzyt przez osiedle, ponieważ obecnie jest to trasa, którą auta omijają korkujące się skrzyżowanie Ratuszowej z Jagiellońską. Jednocześnie przy Borowskiego mieści się wiele biur w budynkach koszar, więc przyjeżdżający do nich interesanci i tak parkowaliby na miejscach przeznaczonych wyłącznie dla mieszkańców.</p> <p>2) Należy domalować brakujące przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu z Ratuszową - są tu duże potoki pieszych, bo to droga do Parku Praskiego (żółty kolor).</p>	<p>W projekcie przewidziano wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Borowskiego oraz brakujące przejście dla pieszych.</p>

203	77	<p>ul. Groszkowskiego - odcinek Brechta - Ratuszowa</p> <p>1) Postulujemy zmianę ulicy na jednokierunkową (od Ratuszowej do Brechta). Pozwoli to wyznaczyć dodatkowe miejsca parkingowe dla mieszkańców po wschodniej stronie (które obecnie są użytkowane) - w miarę możliwości parkowanie po tej stronie powinno odbywać się w całości na jezdni. Jeśli przepisy na to nie pozwolą - postulujemy wymalowanie linii pomocniczej i zabezpieczenie słupkami okolic wystającej misy drzewa w pobliżu wylotu w Brechta widocznej na poniższym zdjęciu (tak by uniemożliwić parkowanie w tym miejscu, bo obecnie kierowcy często zastawiają tu chodnik).</p> <p>2) Przy skrzyżowaniu z Ratuszową należy wyznaczyć brakujące przejście dla pieszych - są tu duże potoki pieszych, ponieważ jest to droga do Parku Praskiego (żółty kolor).</p>	<p>W projekcie przewidziano wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Groszkowskiego oraz brakujące dla pieszych.</p>
204		<p>Podstawowym problemem jest konieczność wyznaczenia miejsc parkingowych wg. nadmiernie restrykcyjnych przepisów co spowoduje, że część REALNIE istniejących, REALNIE wykorzystywanych miejsc zostanie zlikwidowana i mieszkańcom zostanie jeszcze mniejsza liczba miejsc parkingowych.</p> <p>Znając doświadczenia z innych dzielnic doprowadzi to do tego, że za dnia ilość wolnych miejsc się zwiększy, lecz wieczorem sytuacja parkingowa ulegnie pogorszeniu. Ciężko znaleźć tu korzyść, kiedy to powstają puste miejsca parkingowe zamiast być utylizowane przez gości w okolicy za dnia, a mieszkańcy gdy wracają wieczorem są zmuszeni do zadowolenia się mniejszą ilością miejsc.</p> <p>Po przejrzeniu planów strefy dla obu obszarów stwierdzam, że projekt nie jest w stanie przynieść korzyści, nawet w przypadku istotnych poprawek. W związku z tym wyrażam sprzeciw wobec projektu, wnoszę o jego odnotowanie oraz rekomendowanie Radzie odrzucenie projektu.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
205		<p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania na Pradze (na każdej dzielnicy oprócz Śródmieścia) jest niedorzeczne. Nakładanie kolejnej daniny na kierowców nie rozwiązuje żadnych problemów. Ponadto wprowadzając strefę likwidującą ponad 30% miejsc parkingowych.</p> <p>Koło szkoły podstawowej 258 od Groszkowskiego na całej długości stoją samochody wy chcecie to uniemożliwić. Na rogu ulicy Dąbrowszczaków i Szanajcy chcecie zrobić rondo? Kogoś już kompletnie opuściło.</p> <p>Ja razem z moimi rodzicami jestem stanowczo przeciwni wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na Pradze. Niestety covid popsuł nam trochę plany bo rodzice sami by powiedzieli co o tym myślą.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Wprowadzenie ronda pozwoli na uspokojenie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa na skrzyżowaniu z uwagi na mniejszą liczbę punktów kolizji.</p>
206		<p>czy w trakcie trwania sppn będzie możliwe: zmiana abonamentu 30 na 600 i na odwrot?</p>	<p>Abonament można zmienić tylko raz w trakcie jego obowiązywania (czyli w ciągu roku).</p> <p>Wymiana abonamentu polega na: zaliczeniu niewykorzystanej części opłaty na poczet nowego rodzaju abonamentu (proporcjonalnie do okresu ważności pierwotnie wybranego abonamentu) w przypadku zmiany abonamentu z rejonowego na obszarowy lub na zwrocie opłaty za niewykorzystany okres ważności abonamentu po odliczeniu opłaty za nowy rodzaj abonamentu (proporcjonalnie do okresu ważności pierwotnie wybranego abonamentu) w przypadku zmiany abonamentu obszarowego na rejonowy. Mieszkaniec wymieniający abonament dostaje informację z kwotą do zapłaty lub zwrotu, wyliczoną na podstawie posiadanego abonamentu.</p>
207		<p>czy będą na nowo rysowane linie dla kierowców?</p>	<p>W ramach wdrażania SPPN zostanie wprowadzone zarówno oznakowanie pionowe jak również poziome.</p>
208		<p>Plac Hallera 5, skośnie teraz parkuje tu 101 aut, na obwałunku placu w projekcie jest mowa o 3 m chodniku, po co aż tyle?</p>	<p>Zostaną wyznaczone miejsca skośnie po stronie budynków na pl. Hallera.</p>
209		<p>czy będzie usunięty postój taksówek, w 2019 roku był wniosek żeby usunąć wszystkie, poza tym przy przychodni?</p>	<p>Zaprojektujemy likwidację postoju taxi od strony ulicy Skoczyłasa.</p>

210		czy da się jakoś inaczej zaprojektować przestrzeń pod pl.Hallera 6, przystanek autobusowy jest za długi, a zatrzymuje się tam tylko 1 autobus?	Uwzględniono uwagę w projekcie. Realizacja będzie możliwa w przypadku zgody Zarządu Transportu Miejskiego.
211		czy ZDM kontaktował się z władzami dzielnicy, kto jest do tego działania oddelegowany ze strony dzielnicy?	Zgodnie z regulaminem Urzędu m.st. Warszawy i statutem Zarządu Dróg Miejskich, do tej jednostki należy realizacja zadań związanych z wdrażaniem, zarządzaniem i utrzymaniem strefy płatnego parkowania oraz śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, uwzględniając również obszar dróg gminnych, prowadzenie dla tych stref badań i analiz, w tym wykonywanie i składanie do zatwierdzenia projektów organizacji ruchu, wdrażanie zmian w organizacji ruchu oraz w uzgodnieniu z właściwym zarządcą drogi gminnej wykonywanie i odtwarzanie oznakowania pionowego i poziomego w zakresie miejsc postojowych w obydwu ww. strefach płatnego parkowania, a także oznakowania pionowego informującego o wjeździe do ww. stref i wyjeździe z nich. Działania te realizowane są we współpracy z innymi zarządcami dróg, w tym z urzędami dzielnic. Zgodnie z przepisami, projekty organizacji ruchu dla dróg gminnych podlegają opiniowaniu przez urząd dzielnicy - na etapie po konsultacjach społecznych a przed zatwierdzeniem projektów.
212		Dąbrowszczaków 4, w okolicy są różne usługi które przyciągają kierowców: DK, Żłobek, Wojsko - to generuje dodatkowy ruch i o tym należy pamiętać, kto powinien mieć prawo do parkowania na podwórku: czy mieszkańcy, czy kurierzy, czy służby?	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
213		Brechta na odcinku ze szkołą jest 2 kierunkowa - a i tak jest ruch tam ograniczony, może jednak lepiej 1 kierunek?	Przy miejscach prostopadłych minimalna szerokość drogi manewrowej wynosi 5 metrów, jest to również minimalna szerokość jezdni dwukierunkowej. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego i zwężenie jezdni wymagałoby zmiany miejsc prostopadłych na równoległe. Nie widzimy uzasadnienia aby ograniczać ruch do jednego kierunku.
214		warto wprowadzić ochronę i rozwiązania dla podwórek w tym samym czasie co sppn - opóźnienie będzie niekorzystne	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
215		obustronne parkowanie na Namysłowskiej - obowiązkowe	Nie ma możliwości wyznaczenia parkowania po obu stronach ul. Namysłowskiej. Jezdnia ma szerokość 9 m, pas postojowy na jezdni musi wynosić min. 2 m. Na ulicach gdzie porusza się komunikacja zbiorowa preferowana minimalna szerokość pasa ruchu powinna wynosić 3,25 m. Na ul. Namysłowskiej wynosi 3,5 m. Wyznaczenie obustronnego parkowania oznacza zwężenie pasów ruchu do 2,5 m - to oznacza że jezdnia jest za wąska do wyznaczenia pasów postojowych po obu jej stronach.
216		zwiększenie puli miejsc - pl.Hallera (numery parzyste)	Zostaną wyznaczone miejsca skośne po stronie budynków na pl. Hallera.
217		Groszkowskiego - tam zlikwidować zakaz parkowania	Ulica Groszkowskiego zostanie zaproponowana jako ulica jednokierunkowa, parkowanie będzie wyznaczone po obu stronach ulicy.
218		parkowanie na pasie zieleni przy rondzie Żaba - parking dla tych co chcą przyjechać?	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Realizacja elementów wymagających prac budowlanych będzie możliwa w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.
219		co z parkowaniem prostopadłym przy Darwina, na kosztach ażurowych po modyfikacji pasa zieleni? Zgodnie z projektem z budżetu obywatelskiego? Ktoś brał to pod uwagę?	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Realizacja elementów wymagających prac budowlanych będzie możliwa w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.

220		czy coś się dzieje w temacie miejsc "Kiss and Ride" koło przedszkoli? kilka miesięcy temu pojawił się taki temat, przy rozszerzeniu strefy problem opłat za parkowanie dotknie także rodziców podwożących dzieci	<p>Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.</p> <p>Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd.</p> <p>Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy.</p> <p>Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych.</p> <p>Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inną charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce.</p> <p>Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsługa dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.</p>
221		wprowadzenie przeciwnego kierunku na ul. Brechta oraz wprowadzenie kontraruchu rowerowego na ulicach z 1 kierunkiem?	<p>Nie wprowadzono zmiany na ul. Brechta. Projektowany kierunek ruchu na odc. ul. Namysłowska - ul. Dąbrowszczaków opiera się na "prawoskrętach" przez ulice poprzeczne - co wpływa na podniesienie bezpieczeństwa ruchu i ogranicza punkty kolizji.</p> <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (np. dotyczące ruchu rowerowego) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
222		jaka będzie ochrona miejsc, gdzie nie można parkować - przejścia dla pieszych - Łomżyńska - Otwocka czasem nie da się przejść legalnie?	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
223		jakie były motywacje projektowania miejsc postojowych np. przy bazylice, na Łochowskiej?	Założeniem projektu było wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postoiu zgodnych z przepisami.
224		Wołomińska i inne ulice w rejonie przy szkołach - czy będą zabezpieczane - słupki/barierki?	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
225		teren przeszłego "Zielonego Placu" - rezerwa pod ul. Tysiąclecia oraz teren skweru przy Folwarcznej - jak zabezpieczyć?	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.

226		Radzymińska od sklepu Pelcowizna w str. Targówka, okolice Nowej Pragi - Konopacka - parkowanie na chodniku, czy da się wystłukować i rozplytować?	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
227		wnoszę o wprowadzenie rowerowego kontraruchu na ulicach: Łochowskiej, fragmencie Łomżyńskiej, Wołomińskiej. Tam są wyznaczone nowe ulice jednokierunkowe i istnieją progi spowalniające.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
228		czy sppn oznacza - przypisanie miejsca do auta?	SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.
229		kto będzie egzekwować nierozjeżdżanie podwórek?	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
230		czy istnieje możliwość karty przypisanej do mieszkania? - tak aby można była przyjechać w celu opieki nad starszą osobą	Nie, abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN. Jest on również przypisany do pojazdu. W przypadku osób niepełnosprawnych możliwe jest uzyskanie Karty+, uprawniającej do bezpłatnego postoju w całej strefie.
231		czy podwórka są włączone w projekt?	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
232		czy przy okazji SPPN powstanie Centrum Lokalne Pl. Hallera?	Wprowadzenie SPPN może się odbywać niezależnie od przebudowy pl. Hallera, ponieważ projekt organizacji ruchu SPPN przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych, wprowadzane za pomocą oznakowania.
233		Harnasie nie jest drogą publiczną, jeśli nie zostanie objęta SPPN zostanie rozjechana, jakie są rozwiązania dla tej ulicy?	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
234		Przy Brechta - Gorzkowskiego - brakuje przejść dla pieszych przy szkole, czy jest szansa aby powstały?	Przejście dla pieszych zostanie wyznaczone.
235		skrócenie trawników przy Dąbrowskiego 12 i organizacja w ich miejscu postój prostopadłego?	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.
236		Zmiana organizacji ruchu na ul. Namysłowskiej która powinna być z pierwszeństwem, ul. Lineusza podporządkowana	Nie uwzględniono. Na ul. Namysłowskiej wszystkie skrzyżowania są równorzędne co daje efekt uspokojenia ruchu. Projekt zakłada przede wszystkim uporządkowanie parkowania, a nie zmiany hierarchii układu drogowego.
237		Czy Darwina będzie jednokierunkowa? W którą stronę?	Tak, na ul. Darwina zaproponowano ruch jednokierunkowy od ul. Namysłowskiej do Brudzińskiego.
238		Co z przestrzeniami między budynkami, które należą do miasta, a teraz tam wszyscy parkują?	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem

			stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
239		Kiedy strefa zostanie uruchomiona?	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Pragi-Północ. W przypadku okolic pl. Hallera wyniki badań zachowań parkingowych wskazują na jednoznaczne uzasadnienie dla SPPN. W przypadku Szmulowizny wyniki badań nie dają jednoznacznej rekomendacji. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
240		Czy Darwina 18 będzie objęte strefą?	Tak, cała ulica Darwina zostanie objęta strefą płatnego parkowania niestrzeżonego jeżeli zostanie ona wprowadzona na tym obszarze.
241		Ludzie na Darwina parkują po dwóch stronach ulicy, na chodnikach. Jak to będzie rozwiązane?	Zgodnie z projektem zaproponowano ruch jednokierunkowy na ul. Darwina oraz parkowanie obustronnie na chodniku. Proponowane projekty były i są udostępnione na naszej stronie internetowej: zdm.waw.pl
242		Kiedy strefa wejdzie w życie?	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Pragi-Północ. W przypadku okolic pl. Hallera wyniki badań zachowań parkingowych wskazują na jednoznaczne uzasadnienie dla SPPN. W przypadku Szmulowizny wyniki badań nie dają jednoznacznej rekomendacji. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
243		Jak załatwić abonament?	Sprawy związane z abonamentem mieszkańca można załatwić: zdalnie przez Internet (e-abonament) – więcej informacji na stronie zdm.waw.pl - lub stacjonarnie w każdym z Punktów Obsługi Pasażerów ZTM.
244		Co, jeżeli nie zmieszczą się w 150 m?	Abonament mieszkańca nie stanowi gwarancji zakupu konkretnego miejsca postojowego. Jest to szczególna, zryczałtowana forma opłaty za postój na preferencyjnej stawce. Do wyboru są dwa rodzaje abonamentów: rejonowy i obszarowy. Jednocześnie należy zauważyć, że dotychczasowe rozszerzenia SPPN skutkowały uwolnieniem dla mieszkańców co najmniej 20-30% miejsc.
245	119	Jak będą zabezpieczone podwórka, żeby tam wszyscy nie parkowali? Propozycja ustawienia znaków drogowych zabraniających parkowania przed garażami.	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
246		Kto będzie pilnował tego, kto wjechał na podwórko? Będę musiała zawsze wzywać straż miejską?	Kwestia niezgodnego z przepisami parkowania na podwórkach, w bramach i na wjazdach w drogi wewnętrzne leży w gestii odpowiednich służb mundurowych tj. Straży Miejskiej i Policji.
247		Czy mogę obejrzeć gdzie są planowane parkometry?	Usytuowanie parkometrów jest ostatnim etapem pracy projektowej. Po włączeniu nowych obszarów do strefy, lokalizacja parkometrów będzie widoczna na mapie dostępnej na stronie zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie .
248		Kiedy będzie wprowadzona strefa i jak się do tego przygotować? Gdzie można załatwić abonament?	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Pragi-Północ. W przypadku okolic pl. Hallera wyniki badań zachowań parkingowych wskazują na jednoznaczne uzasadnienie dla SPPN. W przypadku Szmulowizny wyniki badań nie dają jednoznacznej rekomendacji. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. Sprawy związane z abonamentem mieszkańca można załatwić: zdalnie przez Internet (e-abonament) – więcej informacji na stronie zdm.waw.pl - lub stacjonarnie w każdym z Punktów Obsługi Pasażerów ZTM. Do uzyskania

			abonamentu niezbędne jest zameldowanie w SPPN, rozliczenie podatku PIT w Warszawie oraz posiadanie samochodu, na który ma być wydany abonament.
249		Wprowadzenie na ul. Szanajcy - 1 kierunku od Namysłowskiej w kierunku Jagiellońskiej?	Uwzględniono.
250		zabezpieczanie chodników słupkami na Łochowskiej/ Łomżyńskiej, przy Jadowskiej oraz przy parkingu przy sklepie na rogu Łomżyńska/Otwocka	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
251		Zabezpieczenie miejsc dla mieszkańców przy Kawęczyńskiej 16 gdzie pod kamienicą parkują głównie pracownicy zajezdni tramwajowej.	Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom.
252		Jakie są możliwości zabezpieczenia parkowania przy garażach na Nusbaumana tak aby kierowcy nie zastawiali wjazdu/wyjazdu?	Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym Art. 49 pkt 2. „Zabrania się postoju w miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęki postojowej”.
253		Kontynuacja dróg rowerowych tam gdzie są pourywane? DDR na Namysłowskiej.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
254		wprowadzenie bezpłatnego abonamentu dla mieszkańców	W chwili obecnej są dwa rodzaje abonamentów: abonament rejonowy i abonament obszarowy. Abonament obszarowy obowiązuje od 15 listopada 2021 r. abonament rejonowy: kosztuje 30 zł rocznie, pozwala zaparkować na obszarze w pobliżu miejsca zameldowania: w rejonie do 100 m od parkometrów oddalonych nie więcej niż 150 m od domu, co przekłada się średnio na kilkadziesiąt miejsc postojowych, abonament obszarowy: kosztuje 600 zł rocznie (z możliwością zapłacenia w dwóch ratach), pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Wprowadzenie bezpłatnego abonamentu nie jest możliwe - abonament jest formą opłaty za parkowanie i nie może być równy 0 zł.
255		Poparcie dla 1 kierunku na ul. Szanajcy oraz odwrócenie go tak aby nie było nadmiernego kręcenia się po okolicy oraz zamontowanie progów zwalniających.	Uwzględniono wprowadzenie proponowanego kierunku ruchu na ul. Szanajcy. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (np. progi zwalniające) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
256		Jaki jest bilans miejsc, w tym miejsc gdzie odnotowano nieprawidłowe parkowanie?	Zinwentaryzowany potencjał parkingowy konsultowanego obszaru – rejonu pl. Hallera – rozumiany jako maksymalna możliwa do zaparkowania zgodnie z przepisami liczba pojazdów – wynosi 1308. W tym miejsc wyznaczonych, tj. oznakowanych znakami pionowym i poziomymi, zgodnie z odpowiednim rozporządzeniem, jest 577; - po wdrożeniu zmian w organizacji ruchu, w tym wprowadzeniu jednego kierunku ruchu na wybranych ulicach, liczba miejsc legalnego postoju wyniesie 1473 – z czego 1407 miejsc wyznaczonych i 66 miejsc warunkowego postoju tylko dla mieszkańców. Liczba ta może ulec zmianie w wyniku rozpatrzenia uwag z

			<p>konsultacji społecznych oraz opinii i uzgodnień projektu organizacji ruchu przed jego zatwierdzeniem.</p> <p>Nie prowadzono analizy liczby pojazdów zaparkowanych nieprawidłowo. Jeżeli chodzi o liczbę pojazdów parkujących nielegalnie, informujemy że nie prowadziliśmy takich badań.</p>
257	131	<p>Pismo Porozumienie dla Pragi: Uwzględnienie kontraruchu rowerowego w projektach organizacji ruchu na wszystkich nowych ulicach jednokierunkowych. Nie powinno się dopuszczać do tego, by utrudnienia dla rowerzystów były długotrwałe - a taki niestety był efekt wdrożenia SPPN w 2020 r. Na co najmniej dwa lata obniżono atrakcyjność transportu rowerowego, i to wbrew strategii transportowej Warszawy. Zwracamy ponadto uwagę, że niewyznaczenie kontraruchu spowoduje pogorszenie warunków także dla pieszych, ponieważ część rowerzystów na pewno zdecyduje się na jazdę chodnikiem, by nie nadrabiać drogi. Rowerzyści, którzy wybiorą jazdę zgodnie z przepisami, będą musieli uczestniczyć w ruchu na największych ulicach obszarów, co jest uciążliwe także dla kierowców - dobrym przykładem jest ul. Szwedzka, która częściowo przejęła ruch rowerowy z ul. Czynszowej, Środkowej i Konopackiej. Dodatkową zaletą wyznaczenia kontraruchu będzie natomiast ograniczenie prędkości na jezdni do 30 km/h.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
258	131	<p>Mimo, że przepisy dotyczące kontraruchu nie zobowiązują do korzystania z urządzeń i rozwiązań wymuszających powolną jazdę, apelujemy o zastosowanie ich wszędzie tam, gdzie to konieczne, oraz o wprowadzenie strefy tempo 30. Praga II i III oraz Szmulowizna z Michałowem to obszary zwartej zabudowy mocno nasycone placówkami oświatowymi, w okolicy których niezbędna jest poprawa bezpieczeństwa. Na wielu ulicach już dziś ruch jest spokojny, a obowiązujące ograniczenie do 50 km/h to tak naprawdę fikcja. Co więcej, często jazda z prędkością 50 km/h nie mogłaby odbywać się na nich bezpiecznie. Prawne usankcjonowanie obowiązujących realnie niższych prędkości ureguluje również ruch urządzeń transportu osobistego (UTO), czyli popularnych hulajnóg elektrycznych, które na drogach z wyższą dopuszczalną prędkością muszą poruszać się chodnikiem, co z kolei rodzi konflikty z pieszymi.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
259	131	<p>Wyznaczenie kontraruchu i uspokojenie ruchu na ulicach objętych poprzednim powiększeniem SPPN (najlepiej w formie wyznaczenia strefy tempo 30) zgodnie z raportem z konsultacji społecznych w 2019 r.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>

260	<p>Podczas spotkania zwracałem uwagę Państwu, że zmiany, które proponujecie pod budynkiem pl. Hallera 5 spowodują likwidację ok. 50% miejsc postojowych. Parkowanie skośne na tym odcinku placu funkcjonuje od prawie 30 lat, funkcjonowało przed rozszerzeniem SPPN na Pradze PN i funkcjonuje obecnie – zmian jeśli chodzi o mobilność i wolne miejsca nie widać. Wprowadzenie strefy nie miało wpływu na możliwość parkowania przez mieszkańców.</p> <p>Obecnie w tym miejscu parkuje ok 52 pojazdy – po zmianach, które Państwo proponujecie (zatoczki, brak możliwości parkowania na przeskalowanych chodnikach np. przy wiacie pod budynkiem) spowoduje rażące ograniczenie możliwości parkowania przez mieszkańców tej okolicy.</p> <p>W Państwa planach jest pozostawienie „skośnego” parkowania od strony placu z jednoczesnym poszerzeniem chodnika do 3,2 m (gdzie wymagane jest 1,5 m) oczywiście można mieć podejście, że chodnik powinien mieć 2 m, ale co jest powodem powiększenia tej przestrzeni aż do 3,2m ?</p> <p>Wspomnieli Państwo, że parkowanie z położeniem w stosunku do osi drogi pod kątem 60 stopni do drogi musi mieć 5 m długości i 4 m długości na manewr. Dlaczego w takim razie nie zaproponowano zmiany parkowania pod kątem 45 stopni, które ma mniejsze wymagania ?</p> <p>Ponieważ Państwa mapy nie są dokładne i nie wskazano w żadnym miejscu szerokości chodnika pod omawianym bokiem a także nie wskazują szerokości ulicy nie jestem w stanie wyliczyć czy parkowanie pod kątem byłoby możliwe po obydwu stronach ulicy.</p> <p>Chciałbym zaznaczyć, że w ciągu ostatnich 30 lat bez wprowadzania żadnych zmian nie było żadnych zdarzeń niebezpiecznych na odcinku drogi.</p> <p>Proszę o przevalizowanie raz jeszcze możliwości pozostawienia parkowania „skośnego” pod budynkiem pl. Hallera 5. Razem z innymi mieszkańcami bloku jesteśmy głęboko zaniepokojeni obecnymi planami.</p> <p>I dwie inne kwestie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Postój TAXI – uczestniczyłem w spacerze w 2019 r. i już wtedy było zapewnienie, że postój zostanie zlikwidowany i pozostanie jedynie ten funkcjonujący pod przychodnią. W Państwa planach postój nadal funkcjonuje i dostałem to samo „zapewnienie” że „coś z tym można zrobić” – czy będziemy czekać kolejne 2 lata ? 2. Przystanek autobusowy pod Hallera 6 w okolicach sklepu Biedronka – To samo zapewnienie w 2019, że rzeczywiście można go zlikwidować ponieważ jest przeskalowane (1 autobus tam tylko ma przystanek) a kolejny przystanek jest na końcu placu – czy będziemy czekać kolejne 2 lata ? <p>Dodam również, że tak jak Państwo wspomnieli Państwa analizy mobilności w tym rejonie nie obejmowały podwórek, na których parkowanie jest również popularne. Wynosi co najmniej 50% tego co wzdłuż ulic.</p> <p>W związku z powyższym mam głębokie wątpliwości co do wprowadzania SPPN w tym rejonie. I jestem przeciwny wprowadzania strefy płatnego parkowania.</p> <p>Uprzejmie proszę o uwzględnienie tej wypowiedzi jako uzupełnienia tego co omawiałem podczas spotkania online.</p>	<p>Zostaną zaproponowane miejsca skośne po stronie budynków na ul. Hallera. Po obu stronach zaprojektowano miejsc pod kątem 45 stopni. Przy wyznaczeniu miejsc na chodniku powinny zostać zachowane 2 metry szerokości chodnika.</p> <p>Postój taxi na pl. Hallera od strony ulicy Skoczylasa zostanie usunięty.</p> <p>Skrócenie zatoki przystankowej uwzględniono w projekcie. Realizacja będzie możliwa w przypadku zgody Zarządu Transportu Miejskiego.</p>
261	<p>Czy wystarczy że jestem właścicielem mieszkania czy jeszcze muszę się tam zameldować?</p>	<p>Zgodnie z ustawą z dnia 24 września 2010 r. o ewidencji ludności każdy obywatel ma obowiązek zameldować się na stałe lub czasowo w miejscu zamieszkania. Abonament mieszkańca uprawniający do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo w granicach SPPN oraz rozliczającym PIT na terenie m.st Warszawy.</p>

262	<p>2. Ważne uwagi do proponowanej strefy:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Pl. Hallera (parzyste numery) przy jezdni 6m na całej długości powinno być parkowanie skośne; obustronnie. * ul. Groszkowskiego – w projekcie jest propozycja zakazu parkowania po stronie północnej ul. Groszkowskiego; a po tej stronie powinno być parkowanie równoległe; * ul. Dąbrowszczaków (od Brecha przez Hallera) miejsca są wzdłuż jezdni, ale gdyby ktoś tam zajrzał to by wiedział że parkowanie jest prostopadłe i takie powinno pozostać. Prostopadłe. Działa to od dekad. * ul. Darwina zaplanowana do ruchu jednostronnego powinna mieć od str. ptn-zach parkowanie skośne (od krawężnika do zasadzonych krzaczków powinny zostać ułożone betonowe płyty ażurowe) * ul. Namysłowska – absolutnie konieczne jest przywrócenie obustronnego parkowania wzdłuż większości jezdni; mogą to być pojedyncze zatoki pomiędzy drzewami, ale jak wykazałem w pkt. #1 jest to arcyważne dla mieszkańców; dodatkowo Namysłowska 10/12 wraz ze Starzyńskiego 10 ma jedną z najtańszych aptek 24h w W-wie a dostępne jest 6+7 miejsc do parkowania. Tutaj nawet o godz. 23 ludzie stoją w długiej kolejce i przyjeżdżają po leki, a organizacja ruchy w ogóle nie uwzględnia potrzeb mieszkańców miasta w tym miejscu; obok Ogródka Jordanowskiego wzdłuż Namysłowskiej powinny być dostępne miejsca do parkowania; 	<p>Na pl. Hallera wyznaczono postój skośny zgodnie z uwagą. Na ul. Groszkowskiego zaproponowano jeden kierunek ruchu, który pozwala na wyznaczenie równoległych miejsc postojowych. Odcinek ul. Dąbrowszczaków pozostał w projekcie zgodnie ze stanem obecnym - parkowanie w zatokach. Na ul. Darwina wyznaczono miejsca równoległe po obu stronach ulicy. SPPN wyznaczana jest w istniejącej geometrii. Ewentualna przebudowa drogi pozostaje w gestii zarządcy drogi - urzędu dzielnicy. Nie ma możliwości wyznaczenia parkowania po obu stronach ul. Namysłowskiej. Jezdnia ma szerokość 9 m, pas postojowy na jezdni musi wynosić min. 2 m. Na ulicach gdzie porusza się komunikacja zbiorowa preferowana minimalna szerokość pasa ruchu powinna wynosić 3,25 m. Na ul. Namysłowskiej wynosi 3,5 m. Wyznaczenie obustronnego parkowania oznacza zwięźnienie pasów ruchu do 2,5 m - to oznacza że jezdnie jest za wąska do wyznaczenia pasów postojowych po obu jej stronach.</p>
263	<p>* dodatkowo powinno zostać dopuszczone parkowanie pod wiaduktem na rondzie Starzyńskiego (można by wykorzystać to jako mini P&R; byłoby to niezwykle innowacyjne!); dzisiaj przestrzeń ta jest dosłownie martwa;</p>	<p>Wymogi rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie w paragrafie 319 ust. 4 określają w jakich warunkach może być wykorzystana przestrzeń pod wiaduktem. Nie jest możliwe wyznaczenie parkingu w takim miejscu.</p>
264	<p>jestem przeciwny strefie płatnego parkowania na ulicach typowo osiedlowych na północ od placu Hallera. Pierwszym krokiem powinna być organizacja ruchu drogowego i dalsza obserwacja w związku z małym udziałem usług w tym obszarze oraz generalizacją obszaru Nowej Pragi w wykonanych obliczeniach (m.in. wykorzystanie średniej dla obszarów o innej specyfice, co skutkowało przekłamaniami wyników).</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Celem działań nie jest likwidacja miejsc postojowych. Wręcz przeciwnie, założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>