

CORAZ
LEPSZA

WARSZAWA

KONSULTACJE SPOŁECZNE

ZAŁĄCZNIK NR 1 DO RAPORTU Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH: "JAKA STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO NA MOKOTOWIE?"

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

| LP | nr załącznika | Treść | Odpowiedź |
|----|---------------|--|---|
| 1 | 1 | Popieram rozszerzenie strefy płatnego parkowania w zasięgu zgodnym z konsultowanym projektem. | Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. |
| 2 | 1 | 1) parkowanie tylko na jezdni bez cumowania nawet 2 kołami na chodniku (uwaga powtórzona 37 razy) | Celem projektu było wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii drogi, przy zachowaniu zieleni i odpowiedniej szerokości jezdni oraz chodników. Tam gdzie geometria i szerokość jezdni pozwalała na wyznaczanie parkowania całego samochodu na jezdni bez znaczącego ograniczenia liczby miejsc postojowych, takie rozwiązanie zostało zaprojektowane. |
| 3 | 1 | zasada naczelną 2 metrowych chodników dla pieszych (plan minimum) (uwaga powtórzona 37 razy) | 2-metrowa szerokość chodnika to zasada przyjęta przy projektowaniu, stosowana z nielicznymi punktowymi wyjątkami. |

| | | | |
|---|---|--|---|
| 4 | 1 | rozwiązania rowerowe na jednokierunkowych drogach w ramach wprowadzanych zmian w org. Ruchu (uwaga powtórzona 37 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. |
| 5 | 1 | likwidacja B 36 i B39 - system nieegzekwowalny przez Straż Miejską, brak możliwości pobierania przez ZDM opłat za postój, ryzyko zabalsamowania obecnego status quo defaworyzującego pieszych (uwaga powtórzona 37 razy) | Oznakowanie B-35 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców posiadających identyfikatory jest projektowane tam, gdzie nie ma możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych ogólnodostępnych i płatnych miejsc postojowych ze względu na ich wymiary. Alternatywą dla oznakowania B-35 byłoby całkowite zakazanie postoju w takich miejscach, co oznaczałoby znaczne ograniczenie możliwości postoju dla mieszkańców. |
| 6 | 1 | Poszerzenie SPPN do naturalnych granic np. al. Wilanowska włączając Wierzbno, Ksawerów, Służewiec (uwaga powtórzona 37 razy) | Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 7 | 1 | Zieleń zamiast betonu w miejscach, gdzie istnieje ryzyko nielegalnego postoju (przy przejściach dla pieszych, na polach wyłączonych z ruchu, 10 m od skrzyżowań, zamiast prefabrykowanych wysepek) (uwaga powtórzona 37 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. |
| 8 | 1 | Strefy zwiększonego bezpieczeństwa bezpośrednio przed wejściem do szkół, przedszkoli, żłobków, wytyczone poprzez ograniczony ruch samochodowy, zawężenie przekroju ulicy, wyniesione skrzyżowania a szczególnie poprzez likwidację miejsc postojowych w bezpośrednim sąsiedztwie wejść do placówek edukacji (uwaga powtórzona 37 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. |
| 9 | 1 | Stosowanie naprzemiennego parkowania na ulicach jednokierunkowych, gdzie wytyczono parkowanie po jednej stronie jezdni dla uspokojenia ruchu (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |

| | | | |
|----|---|--|--|
| 10 | 1 | <p>przeorganizowanie ruchu samochodowego na ulicach tak, aby wyeliminować ruch ponadlokalny z osiedlowych, lokalnych ulic np. Sandomierskiej, Klonowej, Narbutta i skierowanie go na ulice zbiorcze. Trzypasmowa ulica Wołoska/Boboli kończy się jednopasmową Batorego co skutkuje "rozlewaniem" się intensywnego ruchu z Mordoru na okoliczne ulice Starego Mokotowa. Postulujemy zmianę organizacji ruchu: jednokierunkowa (dwupasmowa) Batorego na odc. Rakowiecka - Waryńskiego z wlotem przy Rakowieckiej róg Boboli oraz jednokierunkowa (dwupasmowa) Rakowiecka na odc. Puławska - Al. Niepodległości wlot przy ul. Puławskiej. Przedłużenie jednokierunkowej Kazimierzowskiej do Madalińskiego z perspektywą do Woronicza z DDR dwukierunkowym z separatorem i parkowaniem na jezdni. Droga rowerowa na Kazimierzowskiej umożliwi dzieciom uczęszczającym do licznych szkół i przedszkoli znajdujących się przy Kazimierzowskiej (Zespół Szkół Odzieżowych, Fryzjerskich i Kosmetycznych, Zespół Szkół Specjalnych nr. 99, Przedszkole nr 148, Przedszkole nr 142, IV L.O. im. T. Reytana, Szkoła Podstawowa nr 157 - szkoła biorąca udział w programie Zarządu Dróg Miejskich "Szkoła na Szóstkę", Szkoła Przymierza Rodzina nr 2, Kanadyjskie Przedszkole w Warszawie, Przedszkole nr 28, Przedszkole Integracyjne nr 48, X L.O. im. Królowej Jadwigi) dotrzeć rowerem samodzielnie lub z rodzicami (w przypadku młodszych dzieci) do placówki. (uwaga powtórzona 37 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. Wprowadzenie postulowanych zmian powinno być poprzedzone obszarną analizą ruchu weryfikującą ich wpływ na ruch na terenie dzielnicy.</p> |
| 11 | 1 | <p>strefy zamieszkania na lokalnych ulicach przy placówkach edukacyjnych, w pobliżu parków i skwerów. (uwaga powtórzona 37 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> |
| 12 | 1 | <p>przekształcenie 3. pasa na ul. Wołoskiej, Boboli w miejsca postojowe po obu stronach ulicy (uwaga powtórzona 37 razy)</p> | <p>Wprowadzono parkowanie równoległe na jezdni wschodniej ul. Boboli. Ulica Wołoska znajduje się na południe od granicy opracowania.</p> |
| 13 | 1 | <p>likwidacja kładek pieszych przez ul. Czerniakowską i wyznaczenie przejść naziemnych na skrzyżowaniu z ul. Bartycką i Zaruskiego, dodatkowo wyznaczenie naziemnego przejścia dla pieszych po obu stronach na skrzyżowaniu ze Szwoleżerów (uwaga powtórzona 37 razy)</p> | <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Przebudowa skrzyżowań i wyznaczanie naziemnych przejść dla pieszych nie ma związku z zakresem tematycznym konsultacji.</p> |

| | | | |
|----|---|---|--|
| 14 | 1 | wprowadzenie separatorów przy parkowaniu prostopadłym, aby samochody nie zajmowały fragmentu chodnika. (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Brak uzasadnienia do zastosowania separatorów na wszystkich miejscach do parkowania prostopadłego. Separatory będą projektowane tylko w uzasadnionych przypadkach. |
| 15 | 1 | Szczegółowe uwagi dla OBSZARU 1 Przeniesienie parkowania na jezdnię - Sielecka odc. Podchorążych - Gagarina (dostosowanie szer. miejsc postojowych do obowiązujących przepisów), Stępińska odc. Podchorążych-Gagarina (dostosowanie szer. miejsc postojowych do obowiązujących przepisów (od ul. Stępińskiej 48/58 do skrzyżowania z Podchorążych), Hołówki (dostosowanie szer. miejsc postojowych do obowiązujących przepisów). (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono, zaprojektowane rozwiązania respektują obowiązujące przepisy odnośnie wymiarów miejsc postojowych oraz szerokości jezdni. |
| 16 | 1 | Powierzchnie wyłączone z ruchu do zazielenienia - Podchorążych (uwaga powtórzona 37 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. |
| 17 | 1 | Wdrożenie kontraruchu/DDR na jednokierunkowych nowopowstała Nowosielecka, nowopowstała Stępińska, nowopowstała Sielecka, Hołówki, Suligowskiego (uwaga powtórzona 37 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. |
| 18 | 1 | Likwidacja miejsc postojowych przed Szkołą na ul. Podchorążych z wyjątkiem miejsca dla niepełnosprawnego i zastąpienie ich zielenią blokującą rozprzestrzenianie się zanieczyszczenia powietrza i hałasu. (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 19 | 1 | Przekształcenie dwukierunkowych ulic w jednokierunkowe - Nowosielecka, Sielecka, Stępińska (uwaga powtórzona 37 razy) | Zaprojektowano ruch jednokierunkowy na ul. Sieleckiej i Stępińskiej. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Nowosieleckiej w ocenie projektantów znacznie pogorszyłoby dostęp do miejsc postojowych i obsługę komunikacyjną obszaru. |
| 20 | 1 | Naprzemienne parkowanie - Iwicka, Hołówki, Suligowskiego (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono, proponowane rozwiązanie nie zwiększy liczby miejsc postojowych zaś w ocenie projektantów zaprojektowane rozwiązanie jest optymalne z punktu widzenia dostępu do miejsc postojowych i obsługi obszaru. |

| | | | |
|----|---|---|--|
| 21 | 1 | Rezygnacja z SPPN Czerska odc. Gagarina -Podchorążych - przywrócenie pierwotnego zieleńca (uwaga powtórzona 37 razy) | Projekt organizacji ruchu został wykonany w odniesieniu do zastanej geometrii drogi oraz zakłada wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych w tej geometrii. Nie przewiduje ani likwidacji ani utworzenia zieleńców. |
| 22 | 1 | Strefa zamieszkania - Grottgera odc. Pogodna (ślepy zaułek) oraz Pogodna przy SP 98. (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono, w ocenie projektantów obszar nie spełnia wymogów stawianych strefie zamieszkania (wspólna przestrzeń bez wydzielonych chodników i jezdni). |
| 23 | 1 | Szczegółowe uwagi dla OBSZARU 2 2 metrowe chodniki dla pieszych (plan minimum)-> Puławska wariant II+ czyli bez parkowania na chodniku z drogą rowerową na 3. pasie ruchu (dopuszczalny wariant III), Chocimska 11 (schody na całej szer. chodnika), , Chocimska 8/10 (śmietnik), Chocimska 13 (schody), Bałuckiego 19 (schody i śmietniki na miejscu postojowym!), Odolańska 5 (Pasta Basta), Olszewska przy przedszkolu (schody), Sandomierska odc. Narbutta -Olesińska (chodniki nie mają 2,0 m ani po wsch ani zach str.), Grażyny str. ptn (chodnik ma szerokość 3,5-3,7 m), Różana odc. Grażyny-Puławska str. ptn. od numeru 14 do 16, Bałuckiego odc. Wiktorska-Dąbrowskiego zach. strona (likwidacja zatoki zawężającej chodnik, który jest dodatkowo zawężony schodami i pojemnikami na śmieci). (uwaga powtórzona 37 razy) | <p>Puławska: Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>Chocimska 11: wprowadzono do projektu.</p> <p>Chocimska 8/11: nie wprowadzono - śmietniki budynków nie powinny być lokalizowane w pasie dróg publicznych.</p> <p>Chocimska 13: wprowadzono do projektu.</p> <p>Bałuckiego 19: Nie wprowadzono - miejsce postojowe nie jest projektowane na schodach, śmietniki budynków nie powinny być lokalizowane w pasie dróg publicznych.</p> <p>Odolańska 5: nie wprowadzono - zgodnie z projektem chodnik ma szerokość ponad 2 m.</p> <p>Olszewska: nie wprowadzono - zgodnie z projektem chodnik ma szerokość ok 2 m.</p> <p>Sandomierska: nie wprowadzono - poszerzenie chodników wymaga</p> |

| | | | |
|----|---|---|---|
| | | | <p>przebudowy ulicy co leży poza zakresem opracowania.</p> <p>Grażyny: nie wprowadzono - projekt zakłada pozostawienie 2,5 m chodnika dla pieszych.</p> <p>Różana: nie wprowadzono - poszerzenie chodnika wymagałoby jego przebudowy, parkowanie wyznaczono zgodnie z obecną geometrią ulicy.</p> <p>Bałuckiego: nie wprowadzono - przebudowa ulicy jest poza zakresem opracowania.</p> |
| 24 | 1 | <p>Przeniesienie parkowania na jezdnię ->Chocimska parkowanie równoległe na jezdni od Olszewskiej do Willowej, Willowa (od Słonecznej do Chocimskiej), Olszewska na odc. Puławska -Chocimska parkowanie równoległe na jezdni po obu stronach ulicy, Słoneczna po zachodniej stronie, Sandomierska odc. Narbutta - Olesińska, Bałuckiego odc. Wiktorska - Różana, Różna odc. Puławska - Grażyny, Odolańska odc. Bałuckiego - Puławska. Dąbrowskiego odc. Puławska -Bałuckiego, Bałuckiego odc.Różna- Wiktorska, Grottgera po pld stronie, Klonowa odc. pl. Unii-Goworka z pln strony, Dworkowa (ew. rezygnacja z miejsc SPPN wzorem Kujawskiej). (uwaga powtórzona 37 razy)</p> | <p>Chocimska, Olszewska, Słoneczna, Sandomierska, Bałuckiego, Różana, Odolańska, Dąbrowskiego, Klonowa, Dworkowa: nie wprowadzono postulowanych zmian. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.</p> <p>Bałuckiego odc. Różana - Wiktorska: Nie wprowadzono - proponowane rozwiązanie zmniejszyłoby szerokość jezdni poniżej szerokości umożliwiającej poprowadzenie ruchu dwukierunkowego.</p> <p>Grottgera: Nie wprowadzono - proponowane rozwiązanie zmniejszyłoby szerokość jezdni poniżej 3,0 m co mogłoby uniemożliwić przejazd większych pojazdów w tym np. do wywozu śmieci.</p> |
| 25 | 1 | <p>Wdrożenie kontraruchu rowerowego -> Suligowskiego, Olszewska, Olesińska, Grażyny, Różana, Bałuckiego, Odolańska, Wiktorska, Willowa, Rejtana, Chocimska, Flory, Sulkiewiczza, Parkowa, Sandomierska, Kwiatowa, Narbutta odc. Boboli - Niepodległości, Narbutta odc. Wiśniowa- Puławska DDR, Kielecka, nowoutworzona Słoneczna, nowoutworzona Klonowa (DDR) (uwaga powtórzona 37 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> |
| 26 | 1 | <p>Przekształcenie dwukierunkowych ulic w jednokierunkowe -> Willowa odc. Chocimska Słoneczna z parkowaniem na ulicy (naprzemiennym - raz po południowej, raz północnej stronie dla uspokojenia ruchu), Olszewska na odc. Puławska - Chocimska z wlotem na Puławskiej, Słoneczna (od Willowej do Spacerowej z przeniesieniem parkowania na ulicę), Klonowej odc. Spacerowa- Belwederska wlot Belwederska, Narbutta odc. Wiśniowa-Puławska wlot Wiśniowa, Bałuckiego odc. Dąbrowskiego-Wiktorska (uwaga powtórzona 37 razy)</p> | <p>Nie wprowadzono, proponowane rozwiązania nie zwiększą, a nawet doprowadzą do zmniejszenia liczby dostępnych miejsc postojowych. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.</p> |

| | | | |
|----|---|---|---|
| 27 | 1 | Uszczelnienie strefy przed nielegalnym parkowaniem -> Nowosielecka róg Czerniakowskiej, Czerniakowska 137, Polna, E.Zoli (dodanie tabliczki T24), Marszałkowskiej, Litewska, Rakowiecka (pomiędzy rogiem Puławska Rakowiecka a przystankiem Rakowiecka 04) (uwaga powtórzona 37 razy) | W ramach uszczelnienia zaprojektowano słupki U-12c oraz wyspy z elementów prefabrykowanych (w rejonie skrzyżowań). Rakowiecka: Nie uwzględniono, w stanie istniejącym w opisywanym miejscu znajduje się już zakaz zatrzymywania się z tabliczką umożliwiającą odholowanie pojazdów - kwestia egzekucji zakazu leży w gestii służb mundurowych. W opracowaniu słupki projektowano jedynie w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań. |
| 28 | 1 | Powierzchnie wyłączone z ruchu, zwłaszcza w rejonie skrzyżowań z Puławską - parklety lub donice zamiast malowania (słupki czy prefabrykaty to minimum) (uwaga powtórzona 37 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. |
| 29 | 1 | Rezygnacja z SPPN -> Rakowiecka w obrębie przystanku Rakowiecka 03, Chocimska przy Skwerze Szewczenki (w okolicy przejścia przez Chocimską) https://www.google.com/maps/@52.2114963,21.0229732,3a,90y,243.99h,68.25t/data=!3m6!1e1!3m4!1sP8qaArml-_v7G9N7LNT9RA!2e0!7i16384!8i8192 , Chocimska 31 na cyplu po zachodniej stronie (pozostawienie jedynie miejsca dla niepełnosprawnego ale równoległego) uzupełnienie mis w drzewa (uwaga powtórzona 37 razy) | Rakowiecka - wprowadzono. Miejsca zlokalizowano w odległości zgodnej z art. 49 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Chocimska - założeniem projektowym była maksymalizacja liczby dostępnych miejsc postojowych, przy zachowaniu istniejącej zieleni i chodników o odpowiedniej szerokości. |
| 30 | 1 | Grażyny po płu stronie ze względu na zbyt wąski chodnik (3,5-3,7 m), na którym nie zmieści się 2 metrowej szerokości przejście dla pieszych, 2,5 metrowej szerokości miejsce postojowe (częściowo wyznaczone na jezdni węższy pas ruchu z 3,7 do 2,9, na którym nie będzie możliwe wyznaczenia kontraruchu rowerowego. Zamiast zaparkowanych na chodniku samochodów można posadzić drzewa. (uwaga powtórzona 37 razy) | Projekt zakłada pozostawienie 2,5 m chodnika, 2,0 m miejsc postojowych oraz 3,5 m jezdni. Projektowanie zieleni i rozwiązań ruchu rowerowego nie leży w zakresie opracowania. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. |
| 31 | 1 | Różana w pobliżu teatru Guliwer często odwiedzanego przez dzieci (likwidacja SPPN przed budynkiem) oraz parkowanie równoległego na chodniku po płu stronie (zamiana na zieleni). (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. 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. |

| | | | |
|----|---|---|--|
| 32 | 1 | Wiktorska odc. Puławska-Bałuckiego po str. Płn. od rogu Puławska-Wiktorska do końca budynku Wiktorska 8 (dosadzenie drzew). (uwaga powtórzona 37 razy) | Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Nasadzenia drzew mogą się odbywać niezależnie od prac nad wdrożeniem SPPN. |
| 33 | 1 | Dąbrowskiego Płn. str. chodnika ze względu na liczne kawiarnie, bary i restauracje oraz potrzebę wyznaczenia ogródków. Zamiast parkingu uzupełnienie drzew i rabat. (uwaga powtórzona 37 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. |
| 34 | 1 | Grottgera przed szkołą (wzdłuż kamienicy nr. 25 z wyjątkiem miejsca dla niepełnosprawnych). Zamiast miejsc postojowych stojaki na rowery dla uczniów. (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 35 | 1 | Zabezpieczenie przejść dla pieszych -> Bałuckiego (uwaga powtórzona 37 razy) | Wprowadzono do projektu. |
| 36 | 1 | Zmiany kierunku ulic jednokierunkowych -> Sandomierska odc. Rejtana-Rakowiecka tak, aby wyeliminować ruch ponadlokalny na osiedlowej, lokalnej uliczce, (uwaga powtórzona 37 razy) | Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedynie na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy. |
| 37 | 1 | Słupki/ograniczniki uniemożliwiające nielegalne zawężanie chodnika - Rejtana odc. Puławska-Sandomierska, Sandomierska odc. Rejtana - Narbutta, (uwaga powtórzona 37 razy) | Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c. |
| 38 | 1 | Naprzemienne parkowanie na jednokierunkowych Olesińska odc. Puławska- Grażyny, Odolańska odc. Bałuckiego-Puławska, Flory odc. Klonowa -Bagatela (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 39 | 1 | Strefa zamieszkania ul. Boryszewska - wyznaczenie miejsc postojowych i zabezpieczenie fizycznymi barierami przed nielegalnym postojem; Olszewska odc. Puławska- Chocimska ze względu na przedszkole nr. 108; (uwaga powtórzona 37 razy) | Boryszewska: brak możliwości wyznaczenia miejsc postojowych z uwagi na szerokość ulicy w liniach rozgraniczających oraz szerokość jezdni. Olszewska: zgodnie z projektem pozostawiony chodnik ma szerokość ok 2,0 m. |

| | | | |
|----|---|---|---|
| 40 | 1 | <p>Szczegółowe uwagi dla OBSZARU 3</p> <p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego zwracam uwagę, iż ruch jednokierunkowy funkcjonuje z powodzeniem na mokotowskich ulicach tego regionu od lat i jest pozytywnie odbierany przez mieszkańców tego obszaru. Uważam, że przy okazji wprowadzenia nowej organizacji ruchu można wprowadzić ruch jednokierunkowy w części obszaru 2 i 3 zgodnie z poniższą propozycją. Tym samym można by:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zmniejszyć przekroje ulic co pozwoliłoby przenieść parkowanie z chodników na ulicę oraz ograniczyć nielegalne parkowanie 'na drugiego', które nawet po wprowadzeniu SPPN musiałoby być penalizowane przez Straż Miejską • stworzyć rezerwy na zielen na chodnikach, obecnie zajmowanych przez zaparkowane pojazdy • ograniczyć ruch tranzytowy dla kierowców, którzy traktują uliczki lokalne jako sposób ominięcia dróg zbiorczych - Puławskiej, Niepodległości czy Rakowickiej. • zwiększyć bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów oraz dzieci idących do licznych placówek edukacyjnych <p>szczegółowe propozycje rozwiązań znajdują się na załączonych rysunkach i mapkach (uwaga powtórzona 37 razy)</p> | <p>Ruch jednokierunkowy w projekcie jest proponowany tam, gdzie pozwala to na zwiększenie liczby miejsc postojowych w porównaniu do pozostawienia ruchu dwukierunkowego. W ocenie projektantów zaprojektowany układ dróg jednokierunkowych jest optymalny z punktu widzenia dostępu do miejsc postojowych i obsługi obszaru. Wprowadzanie dodatkowych ulic jednokierunkowych wymagałoby analizy obszarowej, która pozwoli ocenić wpływ takich zmian na rozkład ruchu na danym obszarze.</p> <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych (takie jak wprowadzanie dodatkowej zieleni) będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. 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> |
| 41 | 1 | Przeniesienie miejsc parkingowych na ulicę (rys) (uwaga powtórzona 37 razy) | <p>Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Projekt przewiduje szerokość chodnika wynoszącą 2,0 m</p> |
| 42 | 1 | Chodniki w rejonie szkoły 2,8m (rys) (uwaga powtórzona 37 razy) | Chodniki we wskazanym miejscu zgodnie z projektem mają szerokość 2,8 m. |
| 43 | 1 | Potrzeba wprowadzenia zabezpieczenia przejść dla pieszych przed nielegalnym parkowaniem przez prefabrykowane zabezpieczenia lub słupki w obszarze ulicy (analogicznie do zrealizowanego rozwiązania na ulicy Mickiewicza) (rys) (uwaga powtórzona 37 razy) | Wprowadzono do projektu. |
| 44 | 1 | wyniesienie skrzyżowań oraz przejść dla pieszych rozwiązaniami nie wymagającymi PnB (odwodnienia) lub wymalowanie ich innymi kolorami by wyróżnić potrzebę zmniejszenia prędkości (rys) (uwaga powtórzona 37 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. |

| | | | |
|----|---|--|--|
| 45 | 1 | Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego pozwoli zawęzić przekrój ulicy do 4 metrów (rys) (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Proponowane rozwiązanie zmniejszy liczbę miejsc postojowych. na odcinku wskazanym w uwadze tj. Puławska-Kazimierzowska są zatoki postojowe, które w tej propozycji uległyby likwidacji. |
| 46 | 1 | ruch rowerowy wprowadzony nie jako oddzielny DDR ale jako dopuszczenie ruchu pod prąd na tym samym pasie co ruch jednokierunkowy. Zgodnie z realizacją w rejonie ulicy Emilii Plater/Hoża/Wspólna (rys) (uwaga powtórzona 37 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. |
| 47 | 1 | Parkowanie równoległe bez konieczności przebudowy istniejących krawężników (uwaga powtórzona 37 razy) | Wprowadzono w miejscach gdzie było to uzasadnione. |
| 48 | 1 | Wyznaczenie rezerwy pod pasy zieleni ograniczone słupkami od strony miejsc parkingowych (uwaga powtórzona 37 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. |
| 49 | 1 | rezerwa pod możliwość realizacji podwójnego szpaleru drzew i latarni po stronie północnej - mniej więcej podobnie do układu przedwojennego (uwaga powtórzona 37 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. |
| 50 | 1 | Chodniki wytyczone za pasami zieleni - zwiększone bezpieczeństwo pieszych w tym dzieci (uwaga powtórzona 37 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. |
| 51 | 1 | rezerwa na przywrócenie obecnych w tym miejscu historycznie przedogródków (na południowej pierzei ulicy Narbutta). (uwaga powtórzona 37 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. |
| 52 | 1 | Narbutta 19a i Narbutta 17 1. Narożnik ulicy Narbutta z pieszą ulicą Świętego Szczepana (uwaga powtórzona 37 razy) | Wprowadzono do projektu. Słupki w ramach projektu są umieszczane jedynie w rejonach przejść dla pieszych i skrzyżowań. |

| | | | |
|----|---|---|---|
| 53 | 1 | Na podkładzie mapowym widać, że część miejsc na południowym fragmencie Narbutta jest wyznaczonych w miejscu zieleni (dwie równoległe kreski). Wnioskujemy o utrzymanie tego terenu jako zieleni i zabezpieczenie go słupkami jako rezerwę pod rozplantowanie w przyszłości i nasadzenia (uwaga powtórzona 37 razy) | Miejsca nie były projektowane na istniejących zieleńcach. |
| 54 | 1 | Usunięcie pojazdów z nielegalnego parkowania na ulicy Świętego Szczepana. (uwaga powtórzona 37 razy) | Usunięcie nielegalnie zaparkowanych pojazdów leży w gestii Policji lub Straży Miejskiej. Zachęcamy do zgłoszenia nieprawidłowości do Miejskiego Centrum Kontakt 19 115 |
| 55 | 1 | Ograniczenie miejsc parkingowych na wysokości i w obrębie wyjazdu z kamienicy Narbutta 17 - na podkładzie mapowym widnieje tam zieleni. Do przywrócenia - wnioskujemy o wyznaczenie tam słupków celem stworzenia rezerwy pod przyszłe nasadzenia. (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono, proponowane rozwiązanie zmniejszy liczbę miejsc postojowych. Miejsc postojowych nie projektowano na istniejącej w terenie zieleni zaś słupki w ramach projektu umieszczane są jedynie w rejonach przejść dla pieszych i skrzyżowań. |
| 56 | 1 | Narbutta 19a Zachodnia strona skrzyżowania ulicy Narbutta z Świętego Szczepana. W miejscu zaznaczonym na podkładzie mapowym jako 'brak drzewa' jest widoczne miejsce, w którym ono kiedyś rośło. Zostało rozjechane przez brak słupków. Wnioskujemy o przywrócenie tego miejsca jako terenu zielonego (uwaga powtórzona 37 razy) | Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Nasadzenie drzewa jest możliwe niezależnie od zmian w organizacji ruchu. |
| 57 | 1 | Ulica Świętego Szczepana, widok z Narbutta. jest to ulica piesza, której fragment, kiedyś przeznaczony na zieleni i dojazd do posesji, został dziś nielegalnie za inkorporowany na miejsca parkingowe. Wnioskujemy o ich usunięcie, wyznaczenie słupków uniemożliwiających dojazd oraz stworzenie rezerwy pod zieleni. (uwaga powtórzona 37 razy) | Ul. św. Szczepana nie jest drogą publiczną. Kwestię obsługi i ewentualnego zamknięcia dla ruchu należy uzgodnić z zarządcą. 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. |

| | | | |
|----|---|--|--|
| 58 | 1 | Wyznaczenie dodatkowego przejścia dla pieszych na osi ulicy Świętego Szczepana. W miejscu wskazanym małą strzałką znajduje się furta przez teren należący do PHN zabezpieczona w księdze wieczystej Służebnością Przechodu, która pozwala przejść od południa aż do ulicy Rakowieckiej przez ulicę Starościńską. Lokalizacja tego przejścia pozwoliłaby też na bezpieczniejsze dojście do szkoły nr 85 przy ulicy Narbutta, dla mieszkańców nadchodzących od strony Płd-Zach, oraz w kierunku Teatru Nowego dla mieszkańców okolic ulic Rakowieckiej. (uwaga powtórzona 37 razy) | 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. |
| 59 | 1 | Zdjęcie przed Narbutta 18 W miejscu zaznaczonym na podkładzie mapowym jako trawnik jest widoczny fragment przed jego nielegalnym zlikwidowaniem. Rosło tam drzewo, które zostało rozjechane przez brak słupków. Wnioskuje o przywrócenie tego miejsca jako terenu zielonego. Wnioskuje o przeprowadzenie audytu sposobu przeprowadzenia wcześniejszych remontów - czy ułożenie kostki było efektem uzyskanego pozwolenia na przebudowę. (uwaga powtórzona 37 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. |
| 60 | 1 | Wniosek dotyczy całego obszaru: Konieczne jest również wyznaczenie oraz ograniczenie przed najeżdżaniem manewrujących pojazdów na śmietniki Wspólnot i Spółdzielni mieszkaniowych (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Śmietniki nie powinny być lokalizowane w pasie drogi publicznej. |
| 61 | 1 | Wnioskujemy o dostosowanie organizacji ruchu również w strefie już wyznaczonej SPPN. Obecna lokalizacja miejsc parkingowych, teren dzierżawiony pod kiosk oraz brak słupków, powodują nielegalne parkowanie pojazdów oraz zmniejszanie widoczności w strefie przejścia dla pieszych (Narbutta 3. uwaga powtórzona 37 razy) | Projekt uwzględnia montaż słupków U-12c oraz odsunięcie miejsc postojowych od skrzyżowania. Kiosk znajduje się na terenie zarządzanym przez Urząd Dzielnicy Mokotów. Kwestia ustalenia dzierżawy terenu pod kiosk nie jest objęta opracowaniem. |
| 62 | 1 | Wnioskuje o zwiększenie bezpieczeństwa w rejonie Szkoły Podstawowej nr 85. Proponowane metody: 1. zawężenia przekroju ulicy. Obecnie jest ona najszersza w miejscu gdzie powinna być najwęższą by kierujący pojazdami musieli zmniejszać prędkość (uwaga powtórzona 37 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. |

| | | | |
|----|---|--|---|
| 63 | 1 | 2. likwidacja miejsc parkingowych w bezpośrednim sąsiedztwie wejścia głównego do szkoły (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 64 | 1 | 3. wprowadzenie dodatkowego przejścia pieszego na osi ulicy Świętego Szczepana - dla dzieci i rodziców przychodzących od strony Płd Zachodu (uwaga powtórzona 37 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. |
| 65 | 1 | 4. Wprowadzenie miejsc do postoju dla rowerów i hulajnóg (uwaga powtórzona 37 razy) | Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych dla samochodów. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. |
| 66 | 1 | 5. Wprowadzenie rezerw pod zieleń w obszar przejść dla pieszych Narbutta/Sandomierska (uwaga powtórzona 37 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. |
| 67 | 1 | Zdjęcie przed Narbutta 25 wnioskuje o wyznaczenie miejsc i montaż stojaków rowerowych zgodnie z standardami m.st. Warszawy dla budynków mieszkalnych. (uwaga powtórzona 37 razy) | Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych dla samochodów. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. |
| 68 | 1 | W ramach SPPN projektanci otrzymali zadanie wyznaczenia miejsc postojowych dla aut - wnioskuje o rozszerzenie zadania o wyznaczenie miejsc postojowych dla rowerów w systemie Paryskim - w miejscu dzisiejszych miejsc parkingowych (bez zmniejszenia przestrzeni pieszej). (uwaga powtórzona 37 razy) | Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych dla samochodów. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. |
| 69 | 1 | Zdjęcie przed Narbutta 25 Wnioskuje o wyznaczenie stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Brak takiej infrastruktury powoduje, że mieszkańcy radzą sobie poprzez wypuszczanie kabli w sposób nieorganizowany i nieestetyczny (uwaga powtórzona 37 razy) | Parkomaty nie będą wyposażone w ładowarki samochodowe. Urządzenia nie posiadają przyłączy elektrycznych do sieci miejskiej. Posiadają zasilanie akumulatorowe, zasilane z paneli słonecznych. |

| | | | |
|----|---|--|---|
| 70 | 1 | Zdjęcie przed Narbutta 27 Wnioskuje o wyznaczenie stref buforowych przed wejściami do kamienic w celu wyznaczenia rezerwy pod przyszłe nasadzenia lub postawienie ławek do siedzenia dla osób starszych (uwaga powtórzona 37 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. |
| 71 | 1 | Na całym odcinku ulicy Narbutta pomiędzy nr 14 a skrzyżowaniem z ulicą Wiśniową, na północnej pierzei obowiązuje parkowanie równoległe. Przygotowany projekt SPPN powoduje zwiększenie liczby miejsc parkingowych poprzez zalegalizowanie nielegalnego parkowania ukośnego/prostopadłego. Wnoskujemy o utrzymanie i zabezpieczenie parkowania równoległego oraz najlepiej sprowadzenie go na ulicę by uwolnić chodnik, którego szerokość powinna wynosić minimum 2m oraz być zabezpieczona dodatkowo 16 cm słupkiem. Brak słupków oraz nielegalne parkowanie ukośne zamiast równoległego powoduje brak możliwości przejścia dla osób starszych oraz rodziców z wózkami i zmuszenie do chodzenia po ulicy w sposób zagrażający bezpieczeństwu ruchu drogowego. (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Projekt przewiduje szerokość chodnika wynoszącą 2,0 m. |
| 72 | 1 | Ulica Sandomierska widok przed Sandomierską 6 Na tym odcinku znajduje się zarówno przedszkole publiczne jak i przychodnia zdrowia. Prosimy o wzmocnienie bezpieczeństwa pieszych na tym odcinku, wyznaczenie przejścia dla pieszych w rejonie osi ulicy Melsztyńskiej lub Strefy Zamieszkania, dającej pierwszeństwo pieszym w tym dzieciom. Wnioskuje o zabezpieczenia rejonu dojścia do Przedszkola nr 146. Obecna organizacja ruchu i brak słupków powoduje zagrożenie dla bezpieczeństwa przedszkolaków (uwaga powtórzona 37 razy) | 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. |
| 73 | 1 | Wnioskuje o wyznaczenie Strefy Zamieszkania w kwartale Narbutta-Wiśniowa-Melsztyńska-Sandomierska do Madalińskiego, czyli na Ulicy Melsztyńskiej, Sandomierskiej oraz Wiśniowej Teatr Nowy stał się Centrum Lokalnym całego obszaru a w połączeniu z terenami zielonymi na rogu Madalińskiego z Kazimierzowską, stał się miejscem spotkań młodzieży i dzieci. Wyznaczenie Strefy Zamieszkania nada priorytet pieszym i większy bezpieczeństwo dla przechodzących przez Ulicę Sandomierską, Melsztyńską i Wiśniową (uwaga powtórzona 37 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. W ocenie projektantów obszar ten nie spełnia wymogów stawianych strefie zamieszkania - czyli jednej przestrzeni bez wydzielonej jezdni i chodnika. |

| | | | |
|----|---|---|---|
| 74 | 1 | Wnioskuje o wyznaczenie przejść dla pieszych na odcinku ulicy Sandomierskiej pomiędzy ulicą Narbutta a Rakowiecką. (uwaga powtórzona 37 razy) | 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. |
| 75 | 1 | Wnioskuje o odwrócenie ruchu jednokierunkowego od ulicy Olszewskiej, przez Sandomierską do skrzyżowania z ulicą Narbutta. Spowoduje to przecięcie tranzytu, który stosowany jest przez kierowców jako objazd ulicy Puławskiej. (zgodnie z schematem ulic jednokierunkowych prezentowanych wyżej w tym materiale). Wnioskuje o usunięcie z projektu miejsc równoległych - jest to próba zalegalizowania miejsc dziś nielegalnych Wnioskuje o wyznaczenie Strefy Zamieszkania w kwartale ulic Puławska-Rakowiecka-Starościńska-Narbutta (uwaga powtórzona 37 razy) | Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedynie na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy. W ocenie projektantów obszar ten nie spełnia wymogów stawianych strefie zamieszkania (wspólna przestrzeń bez wydzielonych chodników i jezdni). |
| 76 | 1 | Wnoskujemy o zbadanie i zabezpieczenie słupkami, terenów pod niezbędną infrastrukturę przed w obrębie wyjść budynków lub posesji w/na których Wspólnoty nie mają możliwości postawienia altan śmietnikowych wewnątrz podwórek. Późniejsza Inwestycja ma poprawić nie tylko efektywność segregowania, ale przede wszystkim estetykę otoczenia, ponieważ obecne śmietniki stojące na chodnikach i ulicy po prostu szpecą okolicę. (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Uwaga wykracza poza zakres przygotowywanej dokumentacji. Zabezpieczenie miejsc pod śmietniki leży w zakresie zarządców danych wspólnot. |

| | | | |
|----|---|---|--|
| 77 | 1 | <p>Obszar 3 jest mocno uprzywilejowany pod względem dostępności, miejsc postojowych w garażach podziemnych oraz naziemnych należących do Zarządu Gospodarowania Nieruchomościami Mokotów jak również podmiotów tj PHN S.A. podnajmujących swoje zasoby na rzecz osób trzecich, między innymi</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Al. Niepodległości 130 ● Kazimierzowska 50 ● Wiśniowa 38/40 ● Starościńska 1 ● Starościńska 10/12 ● Rejtana 15 ● Rejtana 17 ● A. J. Madalińskiego 20 ● A. J. Madalińskiego 38/40 ● A.J. Madalińskiego 50/52 ● L.Narbutta 14 ● L.Narbutta 16 ● L.Narbutta 26 ● Melsztyńska 14 (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Przeprowadzenia audytów dostępności miejsc postojowych poza pasem dróg publicznych nie leży w kompetencjach Zarządu Dróg Miejskich |
| 78 | 1 | Wnioskujemy o przeprowadzenie audytu dostępności / obłożenia hal garażowych miejsc postojowych w halach garażowych oraz garażach na ziemnych będących w zasobach ZGN (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Przeprowadzenia audytów dostępności miejsc postojowych poza pasem dróg publicznych nie leży w kompetencjach Zarządu Dróg Miejskich |
| 79 | 1 | Likwidacja B 35 i B36- Skwer Słonimskiego– Straż Miejska nie egzekwuje przepisów, istnieje ryzyko zabalsamowania obecnego status quo, które defaworyzuje pieszych; Starościńska (uwaga powtórzona 37 razy) | <p>Likwidacja zaprojektowanych znaków B-36 spowoduje brak możliwości zachowania drogi manewrowej (przy parkowaniu skośnym) w rejonie posesji nr 55/57 ul Narbutta.</p> <p>Znaki B-35 będą umożliwiały postój jedynie mieszkańcom z identyfikatorem. Założeniem projektu jest maksymalizacja dostępnych miejsc postojowych (przy zachowaniu odpowiedniej szerokości chodników i bez ingerencji w zieleń) a nie ograniczanie ich liczby.</p> |
| 80 | 1 | Przeniesienie parkowania tylko na jezdnię, bez cumowania i uwolnienie chodników dla pieszych i zieleni. Wiśniowa odc. Melsztyńska- Batorego, Kwiatowa, Kazimierzowska, Rejtana odc. Starościńska - Sandomierska; Starościńska (uwaga powtórzona 37 razy) | Nie wprowadzono. Przeniesienie parkowania w całości na jezdnię i zmiana sposobu parkowania na równoległy spowoduje znaczne zmniejszenie liczby projektowanych miejsc postojowych. Przy wyznaczeniu miejsc stosowano zasadę pozostawienia dwumetrowego chodnika dla pieszych. |

| | | | |
|----|---|--|---|
| 81 | 1 | Kontraruch rowerowy na jednokierunkowych -> Kwiatowa, Króżeńska, Wiśniowa odc. Narbutta - Rakowiecka (uwaga powtórzona 37 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. |
| 82 | 1 | Plan minimum – 2 metrowe chodniki i miejsca na chodniku 2,5 m -> Kazimierzowska, po str. Wsch. Chodnik ma 3,90- max. 4.0. Przy szerokości miejsca postojowego 2,5, chodnik ma w porywach 1,5., Po stronie zachodniej miejsca postojowe mają 5, 0m ok natomiast chodnik <2,0 m. Wiśniowa od Melsztyńskiej do Narbutta po str. Wschodniej z cumowaniem (miejsce postojowe ma 2,0m); Starościńska (dostosowanie szer. miejsca postojowego częściowo na chodniku do przepisów prawa); Rejtana odc. Starościńska- Sandomierska (dostosowanie szer. chodnika do przepisów - str. pld); Wiśniowa odc. Rakowiecka-Batorego (dostosowanie szer. chodników do przepisów - po obu stronach chodnik z miejscem postojowym wyznaczonym na chodniku ma szer. <2,0 m.) (uwaga powtórzona 37 razy) | Zaprojektowane miejsca postojowe są zgodne z przepisami i pozostawiają min. 2 m chodnika dla pieszych. |
| 83 | 1 | Strefa zamieszkania - Skwer Słonimskiego – skoro jest problem z miejscami postojowymi, które nie trzymają przepisowych szerokości a pieszym udostępniany jest chodnik o szerokości w porywach 1,5 zamiast 2,0 to rozwiązaniem może być Strefa Zamieszkania; ulica Melsztyńska, Wiśniowa odc. Melsztyńska - Narbutta (uwaga powtórzona 37 razy) | W ocenie projektantów obszar ten nie spełnia wymogów stawianych strefom zamieszkania (jedna przestrzeń, bez podziału na chodniki i jezdnię). na Skwerze Słomińskiego zaprojektowano chodniki dla pieszych o szerokości min. 2,0 m. |
| 84 | 1 | Szczegółowe uwagi dla OBSZARU 4 Przeniesienie parkowania na jezdnię - Batorego odc. Al. Niepodległości - Rakowiecka po obu stronach ulicy; Łowicka - odc. Rakowiecka - Madalińskiego (teren pomiędzy drzewami obsadzić zielenią). (uwaga powtórzona 37 razy) | Batorego jezdni północna - nie wprowadzono. Brak uzasadnienia dla przenoszenia miejsc z chodnika na jezdnię. Dla pieszych pozostawiono ponad 3 m chodnika. Batorego jezdni południowa - nie wprowadzono. Miejsca są zlokalizowane w zatokach do parkowania prostopadłego. Wyznaczenie na jezdni jest możliwe tylko jako miejsca równoległe, co znacznie zmniejszy ich ilość. Łowicka - nie wprowadzono. Planowanie zieleni leży poza zakresem obecnych działań, 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. |
| 85 | 1 | Zabezpieczenie przejścia dla pieszych przy ul. Batorego 20 (uwaga powtórzona 37 razy) | Wprowadzono do projektu. |

| | | | |
|----|---|--|--|
| 86 | 1 | Wdrożenie kontraruchu rowerowego Narbutta, Asfaltowa, Opoczyńska, Kielecka, Fałata (uwaga powtórzona 37 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. |
| 87 | 1 | Wyznaczenie przejść dla pieszych na ul. Narbutta odc. Al. Niepodległości - Boboli przy skrzyżowaniach z Asfaltowa, Opoczyńską, Kielecką, Fałata równoległe do osi Narbutta; Bruna 18 i 20. (uwaga powtórzona 37 razy) | 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. |
| 88 | 1 | Rezygnacja z SPPN Kielecka odc. Rakowiecka- Narbutta po zach. stronie uzupełnienie zieleni pomiędzy drzewami oraz zorganizowanie parkowania naprzemiennego. (uwaga powtórzona 37 razy) | Wprowadzono do projektu częściowo parkowanie naprzemienne. |
| 89 | 1 | Parkowanie naprzemienne Kielecka odc. Madalińskiego-Rakowiecka, Fałata, Akacyjowa (uwaga powtórzona 37 razy) | Kielecka - wprowadzono parkowanie naprzemienne na odc. Narbutta-Rakowiecka. Na odcinku Narbutta-Madalińskiego nie wprowadzono naprzemiennego parkowania bo zmniejszyłoby znacznie liczbę wyznaczonych miejsc do postoju. Fałata, Akacyjowa - z uwagi na istniejącą szerokość jezdni i chodników nie wyznaczono ogólnodostępnych miejsc postojowych. Zaprojektowano znak B-35 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. |
| 90 | 1 | Rezygnacja z B35 -Karłowicza (uwaga powtórzona 37 razy) | Likwidacja znaku B-35 musiałaby się wiązać z wprowadzeniem znaku B-36 i całkowitym zakazem zatrzymywania się. Z obserwacji wynika, że postój po jednej stronie jest możliwy i potrzebny dla mieszkańców. |
| 91 | 1 | Strefa zamieszkania - Bruna przy szkole SP 70, Fałata ze wzgl. na bardzo wąskie chodniki i wąską jezdnię; Akacyjowa ze względu na bardzo wąski chodnik i jezdnię; Karłowicza i ze względu. na bardzo wąskie chodniki. (uwaga powtórzona 37 razy) | Bruna - Nie wprowadzono, w ocenie projektantów obszar nie spełnia wymogów stawianych strefom zamieszkania (jedna przestrzeń, bez podziału na chodniki i jezdnię). Fałata, Akacyjowa, Karłowicza - Nie wprowadzono, brak możliwości wyznaczenia miejsc postojowych z uwagi na szerokość ulicy w liniach rozgraniczających oraz szerokość jezdni. |
| 92 | 1 | Jednocześnie postuluje przekształcenie większości ulic klasy dojazdowej i lokalnej w tym rejonie w Strefy zamieszkania. (uwaga powtórzona 37 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. |

| | | | |
|----|--|--|---|
| 93 | | w związku z planami wprowadzenia strefy płatnego parkowania wnioskujemy o objęcie tą sferą ul. Króżańskiej także na odcinku od Madalińskiego do Różanej. | Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa. |
| 94 | | 1. Przydałaby się jeszcze jedna taka zatoczka do parkowania jaka jest już przy ul Suligowskiego (na 3 samochody) | Nie wprowadzono, zmiany istniejącej geometrii drogi wykraczają poza zakres opracowania. 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. |
| 95 | | 2. uważam, że sporym zagrożeniem są drzewa rosnące przy Suligowskiego. Są to wysokie Akacje, które są łamliwymi drzewami. W Lecie podczas silnych burz, połamało się już kilka dużych gałęzi (które leżą do dziś), także drzewa stwarzają zagrożenie dla ludzi oraz samochodów. | Jeżeli drzewa rosnące przy drogach publicznych zagrażają bezpieczeństwu mieszkańców, powinny zostać o tym fakcie powiadomione odpowiednie służby. Usunięcie nielegalnie zaparkowanych pojazdów leży w gestii Policji lub Straży Miejskiej. Zachęcamy do wysłania zgłoszenia do Miejskiego Centrum Kontakt 19 115 |
| 96 | | Na wstępie chciałbym wyrazić entuzjazm z faktu wprowadzania uporządkowania parkowania i bardzo chciałbym, aby kolejne rejony Mokotowa znalazły się w SPPN w kolejnych latach. | Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 97 | | Przeraza mnie jednak ogólna refleksja jaka wynika z projektów - dążono do maksymalizacji miejsc postojowych kosztem pieszych, chodników, miejsc na potencjalną zielen. Upchano maksymalnie ile się da. Miejsca postojowe nie powinny przeważać w przestrzeni publicznej i jej dominować. Powinna zostać zachowana równowaga oraz pomyśleć przy okazji o estetyce i potencjalnej rewitalizacji. | Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych i zakłada wyznaczenie możliwie największej ich liczby - ale nie odbywa się to kosztem zieleni a chodniki mają wszędzie zachowaną odpowiednią szerokość. Wszystkie miejsca postoju zostały wyznaczone zgodnie z obowiązującymi przepisami. Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. |

| | | |
|-----|---|---|
| 98 | Marszałkowska - odc. aleja Armii Ludowej - plac Unii Lubelskiej - miejsce dla niepełnosprawnych na wysokości nr 26 - zmiana na równoległe. To często uczęszczany deptak, nie powinno się stosować takich lokalnych zwężeń przez miejsce do parkowania. Czy brano pod uwagę parkowanie na prawym pasie? Obecnie jest permanentnie zastawiony przez zaparkowane auta i dostawców. Może warto to usankcjonować? | Nie wprowadzono. Zdaniem projektantów nie ma uzasadnienia dla zmiany sposobu parkowania na wskazanym miejscu dla niepełnosprawnych, gdy pozostawiony chodnik ma szerokość niemal 4,0 m. Zgodnie z przeprowadzonymi obserwacjami prawy pas ruchu jest wykorzystywany dla ruchu pojazdów, zaś postój na nim odbywa się sporadycznie. Przeznaczenie prawego pasa na postój wymaga znacznej reorganizacji i przebudowy ulicy, co wykracza poza zakres opracowania. |
| 99 | Różana - odc. Grażyny - Puławska - dotyczy Różanej i wszystkich wąskich okolicznych uliczek - skandaliczne rozwiązanie, aby na tak wąskiej uliczce z kameralną zabudową kamieniczną zostawiać parkowane po obydwu stronach i jeszcze bardziej w projekcie zabierać przestrzeń chodnika. Proponuję parkowanie na ulicy po jednej stronie na całej długości ulicy likwidując miejsca skośne i inne na całej ulicy zostawiając chodniki tylko dla pieszych. To okazja do rewitalizacji wizualnej Starego Mokotowa, który stał się bardzo zapuszczonym miejscem w ostatniej dekadzie. | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 100 | Grażyny - odc. Różana - Puławska - jak w uwadze do Różanej, parkowanie powinno zostać po jednej stronie na jezdni, chodniki dla pieszych. | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 101 | Willowa - odc. Puławska - Słoneczna - jak w uwadze do Różanej, parkowanie powinno zostać po jednej stronie na jezdni, chodniki dla pieszych | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 102 | Bagatela - proponuję parkowanie na zbyt szerokiej jezdni i uwolnienie chodników. | Proponowane rozwiązanie nie zwiększy liczby dostępnych miejsc postojowych. Chodniki na ul. Bagatela mają odpowiednią szerokość. Ewentualne kompleksowe zmiany w organizacji ruchu powinny być rozważane niezależnie od projektu dotyczącego SPPN. |
| 103 | Belgijska - plac do zawracania na końcu ulicy jest permanentnie zastawiony po obydwu stronach do parkowania, jest to wyrwa w sppn w tym miejscu i bardzo utrudnia zawracanie większym samochodom np. śmieciarkom. | W tym miejscu znajduje się istniejąca strefa zamieszkania, w obrębie której postój jest zakazany poza miejscami wyznaczonymi. |

| | | | |
|-----|--|--|---|
| 104 | | Dąbrowskiego - fatalne rozwiązanie z wyznaczeniem skośnych miejsc na chodniku pod numerami 1-5. Tu powinna być kontynuacja miejsc na jezdni jak na dalszym odcinku. Po przeciwnej stronie niż nr 1-7 wyznaczono nowe miejsca na chodniku, to zły pomysł. Należy tam wyznaczyć kontynuację zieleni, a nie nowe miejsca na chodniku. | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 105 | | Dworkowa - powinno być parkowanie równoległe, tam jest bardzo ciasno. | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 106 | | Madalińskiego - odc Wiśniowa - Puławska - likwidacja nowych miejsc na chodniku na wysokości nr 10/16 | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Zgodnie z obowiązującą obecnie organizacją ruchu postój na chodniku jest dozwolony. |
| 107 | | Narbutta - projekt koszmar. Postuluje o racjonalizację względem pieszych i zieleni. Zmiana parkowania na równoległe i nie zawłaszczanie kolejnych m2 chodników. | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 108 | | Olesińska - pozostawienie tylko miejsc na jezdni, likwidacja kilka miejsc wyznaczonych na chodniku w pobliżu nr 15. | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 109 | | Olszewska - wyznaczenie miejsc równoległych po obydwu stronach. | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 110 | | Rakowiecka - Niepodległości - Wiśniowa - czy miejsce dla niepełnosprawnych na wysokości nr 31 zostawia odpowiednią szerokość chodnika? | Wprowadzono do projektu. Zmieniono oznakowanie zastrzeżonego miejsca postojowego. |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| 111 | | Wiśniowa - Batorego - Rakowiecka - wykorzystanie szerokiej jezdni i przesunięcie parkowania bardziej na jezdnię jak na części ulicy. | Nie wprowadzono, proponowane rozwiązanie nie zwiększy liczby miejsc postojowych i dodatkowo utrudni wyjazd z miejsc prostopadłych zmniejszając drogę manewrową. Dla ruchu pieszego przeznaczono prawie 3 m chodnik podobnie jak w pozostałej części ulicy. |
| 112 | | Wiśniowa - Rakowiecka - Narbutta - zmiana na parkowanie równoległe na jezdni na całej długości. Szczególnie przy urzędzie dzielnicy zbyt mało miejsca zostawiono na chodnik. | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 113 | | Bałuckiego - zmiana parkowania na równoległe na całej ulicy. | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 114 | | Puławska - odc. plac Unii Lubelskiej - Waryńskiego - likwidacja skośnych miejsc - ewentualnie równoległe. Tam są ogromne potoki pieszych, nie warto utrudniać im drogi dla kilku miejsc. | Nie wprowadzono. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Zgodnie z projektem dla pieszych pozostaje min. 2,2 m. |
| 115 | | Puławska - Waryńskiego - Dworkowa - absolutnie wariant 3. Zastanowiłbym się nad sensem 4 pasów na wysokości Dworkowej. Może miejsca na jezdni zamiast zatoczki? Aktualne miejsca skośne w pobliżu Dworkowej tylko na obrazku wyglądają na spełniające odległości dla pieszych. Tam jest prywatna działka wyrysowana farbą na chodniku, na której stoją budki z lodami itd. | Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. |

| | | |
|-----|--|---|
| 116 | <p>Puławska - Dworkowa - Dolna - wariant 2 lub 3. Wariant drugi byłby ciekawym kompromisem gdyby nie te miejsca skośne. Proponuje wariant 2 ale z miejscami równoległymi. Skośne miejsca dla niepełnosprawnych zajmują zbyt dużo chodnik. W takiej opcji piesi i kierowcy będą zadowoleni i nie będzie tylu kontrowersji. Puławska to ważna ulica, dużo lokali, restauracji, pieszych. Dużo rowerzystów. Nie można wyznaczyć minimum szerokości dla pieszych, trzeba szukać maksimum dla pieszych, a później myśleć o parkujących.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 117 | <p>Dziękuję za informacje o projekcie utworzenia SPPN na Mokotowie i możliwość wypowiedzenia się w konsultacjach, dzięki którym Mokotów ma być coraz lepszy.</p> <p>Jako mieszkaniec wyrażam stanowcze zaniepokojenie proponowanymi stawkami opłat za parkowanie na Mokotowie. Rozumiem, że opłata ma zniechęcić właścicieli nieużywanych samochodów zajmujących cenne miejsca parkingowe do takiej praktyki. Myślę jednak, że w tym celu (zwiększenia rotacji parkujących samochodów) wystarczyłaby symboliczna opłata np. Państwa stawka minimalna 0,50zł za godzinę, a i tak generowałaby wpływy do budżetu na łatanie dziur w asfalcie na tych miejscach. Przy obecnych stawkach, jeśli opłata za 3h parkowania pod moim domem ma wynieść 14zł, to kto będzie miał ochotę przyjechać w taką gościnę? Przygotowując się do wykonywania zawodu fizjoterapeuty zawsze byłam uczona o konieczności przewidywania skutków społecznych stosowanych przeze mnie działań, dlatego zdecydowałam się posłużyć tak namacalnym przykładem. Nie chcę, aby moja dzielnica była kojarzona z drożyzną i ekskluzywnością i w związku z tym była odrzucana z automatu jako miejsce spotkań przez moich bliskich.</p> <p>Zaznaczam, że Mokotów wciąż jest bardziej dzielnicą mieszkalną, a nie bardziej turystyczną jak np. Stare Miasto czy bardziej biznesową jak np.</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 sprawę na danym obszarze.</p> <p>Opłata za postój w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w Warszawie pobierana jest w dni robocze od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni: 2 maja, 24 i 31 grudnia, w godzinach 8:00-20:00. Tym samym w weekendy i w godzinach wieczornych, osoby odwiedzające mieszkańców strefy nie płacą za parkowanie.</p> <p>Obowiązujące opłaty w SPPN zostały uchwalone przez Radę Miasta st. Warszawy i wynoszą:</p> <ul style="list-style-type: none"> -pierwsza godzina – 3,90 zł, -druga godzina – 4,60 zł, -trzecia godzina – 5,50 zł, -czwarta i kolejne godziny – 3,90 zł. |

| | | | |
|-----|---|--|---|
| | | <p>Śródmieście Południowe, gdzie być może dałoby się jakoś obronić te bardzo wysokie stawki, a na Mokotowie proponowane przez Państwa koszty będą ponoszone przede wszystkim przez osoby prywatne, a nie firmy. A projektowana zmiana jest tak drastyczna (przypomnijmy, że obecnie parkowanie jest darmowe), że w mojej opinii wymaga poza konsultacjami społecznymi także referendum w tej sprawie.</p> | |
| 118 | 8 | <p>Dodatkowy apel szczegółowy - uprzejmie proszę jeśli to możliwe o przywrócenie miejsc parkingowych zamiast postawionych nań słupków przy ul. Madalińskiego odc. św.A.Boboli - Wrotkowa (południowa strona), gdyż w razie potrzeby bardzo szerokiego chodnika piesi korzystają z północnej strony ulicy, lub o zmniejszenie pasu zieleni na północnej stronie (chodnik ma pasy zieleni z obu stron, naprawdę 1 wystarczy) i tam przedłużenie istniejącego pasa miejsc parkingowych do parkowania równoległego.</p> <p>Proszę również o poważne rozważenie skasowania znaku zakazu zatrzymywania się i utworzenia miejsc parkingowych np. do parkowania skośnie na ul. św.A.Boboli w szczególności przed budynkiem św.A.Boboli 4, gdzie znajduje się apteka i z uwagi na brak parkingu w pobliżu tak kierowcy są zmuszeni parkować tam mimo zakazu, czym absolutnie nie przeszkadzają w ruchu pieszych. Zaznaczone odcinki załączam.</p> | <p>Madalińskiego - nie wprowadzono. Słupki na odc. Wołoska - Wrotkowa zabezpieczają chodnik który ma ok. 3 m. Nie da się tam wyznaczyć parkowania ani zaparkować zgodnie z przepisami ruchu drogowego. Boboli 4 - nie wprowadzono. Obiekt znajduje się na wysokości zatoki autobusowej, gdzie obowiązuje zakaz zatrzymywania się na podstawie Prawa o ruchu drogowym.</p> |

| | | | |
|-----|---|--|--|
| 119 | 9 | <p>na ul. Narbutta na odcinku Sandomierska - Wiśniowa. Założenia: - ruch jednokierunkowy z dopuszczeniem kontra-ruchu rowerowego (tu akurat propozycja aby to był ruch w kierunku zachodnim - ale to jest już drugorzędna kwestia) - szerokość przejazdu - 4m (w tym kontraruch) - parkowanie równoległe po obu stronach (na tym odcinku jest do uzyskania ok 70 miejsc postojowych na pasach postojowych o szerokości 2m) - rezerwa pod obustronne szpalery drzew (w osi oryginalnych szpalerów ul. Narbutta) wraz z zieleńcami o szerokości pozwalającej na swobodny rozrost korzeni i lokalną retencję wody opadowej - rezerwa na odtworzenie zieleni przed ogródkowej wzdłuż południowej pierzei ulicy Narbutta. - chodniki o szerokości minimalnej 2m Szczegółowa argumentacja dot. proponowanych rozwiązań we wcześniejszym i bardzo obszernym mailu znajomych. (uwagi powtórzyć. Za lp 1)</p> | <p>Nie wprowadzono, przedstawione rozwiązanie jest w ocenie projektantów optymalne pod względem liczby miejsc postojowych i potrzeb ruchowych. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 120 | | <p>W trakcie modernizacji i wprowadzania oznaczonych miejsc parkingowych, dodatkowy problem, który moim zdaniem powinien zostać rozwiązany to montaż spowalniaczy (powszechnie nazywanych śpiącymi policjantami) na odcinku ulicy Rakowieckiej pomiędzy ul. Łowicką i Al. Niepodległości. Mieszkam w tej części ul. Rakowieckiej od około 10 lat i wiele razy zaobserwowałem pewną niebezpieczną sytuację. Mianowicie na końcu ul. Rakowieckiej przy Al. Niepodległości są sygnalizatory świetlne i wielu kierowców jadących od ulicy Łowickiej widząc zielone światło na skrzyżowaniu z Al. Niepodległości przyśpiesza żeby zdążyć "na zielonym". Biorąc pod uwagę przejścia dla pieszych, parkujące po obu stronach ul. Rakowieckiej samochody i duży ruch pieszy uważam, że takie rozwiązanie znacznie podniosłoby bezpieczeństwo na tym odcinku ul. Rakowieckiej. Czy podczas analiz i projektowania infrastruktury na tym odcinku ul. Rakowieckiej brałście Państwo pod uwagę i czy są przewidziane takie rozwiązania jak montaż spowalniaczy lub inne spełniające taką funkcję?</p> | <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych (takie jak budowa progów) będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p> |

| | | |
|-----|---|---|
| 121 | <p>W związku z propozycją wprowadzenia SPPN na Mokotowie 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 całym Mokotowie, 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. | <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 dotycząca konsultacji społecznych 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, informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej, plakaty o konsultacjach na wiatkach 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. |
|-----|---|---|

| | | |
|-----|--|--|
| 122 | <p>* Nie przedstawiono analizy, ilu „przyjezdnych” przesiada się na Mokotowie 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.</p> <p>* Nie przedstawiono żadnych propozycji rozwiązania kwestii parkingowych na Mokotowie, w tym niedoboru miejsc poprzez inwestycje w parkingi czy tworzenie nowych miejsc postojowych, co jest oczekiwaniem moim oraz bardzo licznych znanych mi mieszkańców.</p> <p>* 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. Poza tym, im trudniej ze znalezieniem dostępnego miejsca, tym częściej dochodzi do patologii w parkowaniu!</p> <p>* 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 byliby weryfikowani pod kątem miejsca zamieszkania czy miejsca pracy.</p> <p>* Nie zgadzam się na to, aby na wyniki konsultacji miały wpływ głosy pojedynczych osób, które nie znają specyfiki Mokotowa i najwyraźniej nie są jej mieszkańcami ani pracownikami, a próbowały w trakcie spotkań prowadzić lobbing bez związku z realnymi potrzebami mieszkańców Mokotowa 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> | <p>Prezentacje ze spotkań w których można zobaczyć m.in wyniki z badań, dostępne są na stronie: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie/</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 postoj, 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 sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p> |
|-----|--|--|

| | | | |
|-----|--|--|--|
| 123 | | <p>1. Mieszkańcy proszą o rozszerzenie strefy płatnego parkowania z granicy wyznaczonej pomiędzy ulicami Puławską, Niepodległości, Batorego i Madalińskiego do granicy wyznaczonej pomiędzy ulicami Batorego, Niepodległości, Puławską i Różaną. Prośba ta jest motywowana już i tak trudną sytuacją parkingową w tamym terenie jak i obawą że wprowadzenie strefy w obszarze przez Państwa pierwotnie zaplanowanym spowoduje jeszcze większe trudności w parkowaniu pojazdów.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 124 | | <p>2. Mieszkańcy na ul. Kieleckiej – na odcinku Madalińskiego – Narbutta prośba o wprowadzenie ‘strefy tylko dla mieszkańców’ (ustawienie znaków B-35) – powstają tam dwie nowe inwestycje mieszkaniowe, w okolicy znajduje się wydział Politechniki Warszawskiej a sytuacja parkingowa dla mieszkańców już w obecnej sytuacji jest fatalna</p> | <p>Nie wprowadzono. Strefy zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem były projektowane w sytuacjach, gdzie z uwagi na szerokości jezdni i chodników nie można było wyznaczyć pełnowymiarowych, ogólnodostępnych i płatnych miejsc postojowych, a zatrzymanie tam nie było sprzeczne z Prawem o ruchu drogowym. Na wskazanym odcinku możliwe jest wyznaczenie ogólnodostępnych miejsc postojowych.</p> |
| 125 | | <p>3. Mieszkańcy a ulicy Rakowieckiej (numer 32a) proszą aby wjazd do numeru 32 i 32a na chodniku po prawej stronie (po skręcie do wjazdu) o wprowadzenie słupków uniemożliwiających parkowanie samochodów (uniemożliwiających obecnie młodzieży szkolnej korzystanie z chodnika). Szerokość obecna tego chodnika to poniżej 1,5m</p> | <p>Wprowadzono do projektu słupki blokujące w pasie drogi publicznej.</p> |
| 126 | | <p>4. W przypadku wariantu 3 dla ulicy Puławskiej (Waryńskiego Dworkowa) pojawiło się wiele sprzeciwów w związku ze zwężeniem ul. Puławskiej – przed przyjęciem takiego wariantu prosimy jako radni i mieszkańcy Mokotowa o głęboką analizę wpływu takiego zwężenia na dynamikę ruchu samochodów oraz powiększenia się potencjalnych „korków”- zatorów samochodów przed strefą zwężenia.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc</p> |

| | | | |
|-----|----|---|--|
| | | | postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. |
| 127 | 13 | Jednocześnie chcielibyśmy podkreślić nasze pełne poparcie dla utworzenia SPPN na Mokotowie nie tylko na proponowanym obszarze, ale na dużo większym obejmującym także Wierzbno, Ksawerów i Służewiec. Chcielibyśmy także zaapelować o spojrzenie na zmianę organizacji ruchu przy okazji sppn nie tylko z perspektywy kierowcy, ale także dzieci, osób starszych, poruszających się pieszo i na rowerze czy hulajnodze. Wziąć pod uwagę inne cele niż jedynie maksymalizację wykorzystania przestrzeni pod miejsca postojowe ale także wygodne, szerokie chodniki, drzewa, rozwiązania dla rowerzystów. Kwestie zrównoważonej mobilności, mitygacji do zmian klimatu, ograniczania zanieczyszczenia powietrza tlenkami azotu i pyłami, bezpieczeństwa naszych dzieci są niezwykle dla nas, mieszkańców Mokotowa, ważne. (uwaga powtórzona 4 razy) | Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. Wspomniane w uwadze cele są zbieżne z polityką m.st. Warszawy. Realizowana jest ona przez szereg biur i jednostek, które współpracując ze sobą dążą do stworzenia bezpiecznego, zielonego i przyjezdnego mieszkańcom miasta. |

| | | | |
|-----|----|---|--|
| 128 | 14 | <p>w imieniu Wspólnoty Mieszkaniowej Narbutta 83 chciałbym wyrazić poparcie dla rozszerzenia SPPN i przesyłam uwagi do zaproponowanego planu organizacji ruchu w okolicy skrzyżowania ulic Narbutta i Łowickiej:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Prosimy o utrzymanie zakazu postoju poza wyznaczonymi miejscami parkingowymi na zachodniej stronie ul. Łowickiej na odcinku od Narbutta do Madalińskiego. W przypadku proponowanej likwidacji tego znaku samochody będą mogły zgodnie z przepisami parkować przy wjeździe do garażu naszego budynku, który znajduje się przy ul. Łowickiej, co będzie powodowało, że wyjazd z garażu będzie niebezpieczny.2. Prosimy o wyznaczenie przejścia przez ul. Narbutta na wysokości ul. Fałata. W tym miejscu ulicę przekracza na codzień bardzo dużo osób, warto przy okazji zmiany organizacji ruchu ucywilizować tę sytuację tak by piesi nie wychodzili na jezdnię pomiędzy samochodów. Wyznaczenie przejścia nie będzie skutkowało zmniejszeniem liczby prawidłowych miejsc parkingowych.3. Prosimy o taką organizację ruchu na fragmencie drogi przed budynkiem Narbutta (rysunek ark. 14B w załączeniu) by uniemożliwić parkowanie na tym fragmencie drogi pojazdów. Ten fragment drogi nie ma dokładnie określonego statusu - jest jednocześnie wykorzystywany jako chodnik i parking, stanowi też drogę pożarową. Z powodu braku jasnego oznakowania tego fragmentu drogi, straż miejska nie podejmuje interwencji nawet gdy droga jest całkowicie zastawiona samochodami, choć parkują one z dala od krawędzi jezdni i uniemożliwiają przejście pieszych. Wspólnota ma jednak prawny obowiązek zapewnienia odpowiedniej i przejezdnej drogi pożarowej. Z odpowiedzi gminy z 2018 r. jaką otrzymaliśmy (w załączeniu) na nasze wezwanie do ustawienia znaków zakazu postoju i znaku o drodze ppoż wynika, że takie rozwiązanie nie jest zgodne z przepisami. Jeśli ustawienie znaku zakazu postoju faktycznie jest niemożliwe, prosimy o ustawienie znaku zakaz ruchu (nie dotyczy służb miejskich) lub w ostateczności znak oznaczający strefę zamieszkania. Dzięki takiemu rozwiązaniu możliwe będą interwencje straży miejskiej i sytuacja będzie jasna dla kierowców. | <ol style="list-style-type: none">1. Wprowadzono do projektu odpowiednie oznakowanie.2. 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 oczekiwania Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.3. Wprowadzono. Zaprojektowano znak B-1 "zakaz ruchu". |
|-----|----|---|--|

| | | |
|-----|--|---|
| 129 | <p>W swoim imieniu chciałbym także:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. udzielić poparcia dla pomysłu ustanowienia kontra-ruchu dla rowerów na Narbutta; 2. poprzeć głosy o wyznaczeniu jak największej liczby miejsc parkingowych jedynie do użytku przez mieszkańców; 3. zwrócić uwagę, że w weekendy, gdy opłaty za parkowanie nie będą obowiązywały, na ul. Narbutta przy Boboli parkuje bardzo dużo samochodów studentów Politechniki. Słuszne ograniczenie liczby miejsc parkingowych ogólnodostępnych (np. na Fałata) spowoduje, że kierowcy mogą wykorzystywać każdą wolną przestrzeń do parkowania, niekoniecznie zgodnie z przepisami (praktycznie każdy nieogrodzony trawnik barierkami jest już dziś regularnie rozjeżdżany, a drogi dojazdowe blokowane). Być może rozwiązaniem byłoby postawienie znaków o zakazie postoju poza wyznaczonymi miejscami na ul. Narbutta np. od skrzyżowania z Łowicką. | <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. Strefy zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem były projektowane w sytuacjach, gdzie z uwagi na szerokości jezdni i chodników nie można było wyznaczyć pełnowymiarowych, ogólnodostępnych i płatnych miejsc postojowych, a zatrzymanie tam nie było sprzeczne z Prawem o ruchu drogowym. 3. Obecnie opłata za postój w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w Warszawie pobierana jest w dni robocze od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni: 2 maja, 24 i 31 grudnia, w godzinach 8:00-20:00. Opłatę za postój pojazdu należy wnieść niezwłocznie po zaparkowaniu pojazdu. Decyzję o zmianach zasad funkcjonowania strefy płatnego parkowania w tym zmianach dni i godzin jej obowiązywania podejmują radni m.st. Warszawy |
| 130 | <p>Jestem mieszkańcem ul. Asfaltowej, przesyłam swoje uwagi do projektu SPPN. Mój komentarz dotyczy przede wszystkim niezmotoryzowanych uczestników ruchu, bo w Waszych opracowaniach zostali oni całkowicie pominięci. Stary Mokotów to miejsce, gdzie wiele osób wybiera rower, jednocześnie infrastruktura dla jednośladów jest tu bardzo zaniedbana. Jako instytucja odpowiedzialna za infrastrukturę drogową powinni Państwo dbać o warunki dla zrównoważonego transportu. Tymczasem, w zaproponowanym przez Was projekcie "organizacji parkowania" w swojej okolicy nie znalazłem ani jednego miejsca parkingowego dla rowerów. Nigdzie nie przewidziano też kontraruchu rowerowego.</p> <p>Przechodząc do konkretów, proszę przyjąć poniższe uwagi</p> <p>Na ul. Asfaltowej, Narbutta oraz Rakowieckiej należy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przeznaczyć część miejsc do parkowania na wyłączność dla rowerów (instalacja stojaków na jezdni) - dopuścić kontraruch rowerowy <p>Ponadto, chciałbym zwrócić uwagę na tragiczną sytuację niezmotoryzowanych na ulicy Puławskiej. Ze zdziwieniem zapoznałem się z Waszym projektem, który w większości wariantów (arkusze 40b i 40c) przewiduje utrzymanie patologicznego status quo. Oczekiwałem więcej profesjonalizmu od instytucji odpowiedzialnej za drogi w dużym europejskim mieście, ale jestem pewien, że wpadki zdarzają się najlepszym i poprawicie to jednak.</p> <p>Parkowanie na Puławskiej powinno być przeniesione na jezdnię po obu</p> | <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. Projekt organizacji ruchu nie przewiduje przeznaczenia części miejsc parkingowych do parkowania na wyłączność rowerami (stojaki).</p> <p>Puławska: Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc</p> |

| | | |
|-----|---|---|
| | <p>stronach, w projekcie SPPN należy uwzględnić także planowany przebieg drogi dla rowerów. Dostępne w internecie plany wskazują, że do 2020 roku miał na Puławskiej powstać brakujący fragment DDR a jego budowa przewiduje likwidację części miejsc parkingowych.</p> <p>„Program rozwoju tras rowerowych Warszawy do roku 2020” [1], str. 104, pozycja 11.15 „Puławska: Waryńskiego - Dolna” zawiera następujący zapis:</p> <p>„Rozwiązanie w postaci dwukierunkowej trasy rowerowej po wschodniej stronie ulicy. W rozwiązaniu należy rozważyć zwężenie jezdni (w kierunku do centrum miasta) z trzech do dwóch pasów ruchu i wprowadzenie trwałego separatora (np. betonowego) oddzielającego dwukierunkową trasę rowerową (oznakowaną znakiem C13) od jezdni. Rozwiązanie może wymagać likwidacji parkowania, głównie na chodnikach i konieczność zorganizowania miejsc postojowych dla samochodów dostawczych.”</p> <p>https://konsultacje.um.warszawa.pl/sites/konsultacje.um.warszawa.pl/files/program_rozwoju_tras_rowerowych_-_wersja_finalna_poprawiona.pdf</p> | <p>postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 131 | <p>Jestem za poszerzeniem strefy płatnego parkowania o odcinek ul. Kwiatowej między ul. Madalińskiego a ul. Różaną.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 132 | <p>jestem zdecydowanym przeciwnikiem SPP w rejonie Kazimierzowska/Madalińskiego. Strefa ta sprawi że właściciele pojazdów którzy parkują bezpłatnie przy ulicy Kazimierzowskiej i Madalińskiego będą szukać miejsca na terenie wewnątrz osiedli mieszkaniowych co zminimalizuje, i tak już bardzo małą, szansę na znalezienie miejsca. Jest to jeden z wielu powodów dla których nie jestem zwolennikiem SPP.</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>chciałem zgłosić APEL, o dołączenie do planowanej strefy płatnego parkowania na starym Mokotowie kwadratu ulic Króżeńska/Różana/Kwiatowa/Lewicka.</p> <p>Z uwagi na bliskość zarówno STACJI METRA, i wyższej Uczelni SGH i wielu BIUR i sklepów w okolicy naszego zamieszkania już bardzo ciężko mieszkańcom znaleźć miejsce do parkowania.</p> <p>Państwa obecny plan z pominięciem wspomnianych ulic, jeszcze bardziej pogorszy tą sytuację.</p> <p>Prosimy o rozszerzenie planowanej strefy płatnego parkowania o wspomniany areał wzdłuż ulic: Króżeńska /Różana/Kwiatowa/Lewicka/Madalińskiego.</p> <p>przed chwilą miasto rozpoczęło nowe nasadzenia na Mokotowie i nie tylko teraz to wszystko zostanie rozjechane, sam posiadam auto ale chcę aby opłaty za parkowanie były maksymalnie wysokie, to dał dobra mieszkanców miasta w którym mieszkam i płacę podatki</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 134 | 21 | <p>1. Prosimy o poszerzenie planowanej SPPN na kolejne osiedla na Mokotowie, na Wierzbno, Służewiec, Ksawerów. Tylko w ten sposób będzie można zapobiec rozjeżdżaniu kolejnych ulic oraz podwórek za granicą strefy na Mokotowie.</p> | <p>Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |
| 135 | 21 | <p>2. Chcemy, aby projektowana zieleń w miejscach, gdzie obecnie stoją stacje Veturilo, również te bardzo popularne (aleja Niepodległości przy metrze Pole Mokotowskie, Puławska przy placu Unii) nie stanowiła zagrożenia dla istnienia tych stacji.</p> | <p>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> |
| 136 | 21 | <p>3. Apelujemy o możliwość wyznaczenia na ulicy S. Batorego po jej północnej stronie parkowania równoległego na jezdni. Dzięki zastosowaniu takiego rozwiązania chodnik z miejscem dla pieszych będzie szerszy oraz bezpieczniejszy, natomiast dla kierowców nie będzie dużej straty ponieważ dalej Batorego i tak i tak zwęża się do jednego (z wcześniejszych dwóch) pasów ruchu.</p> | <p>Nie wprowadzono. Brak uzasadnienia dla przenoszenia miejsc z chodnika na jezdnię. Dla pieszych pozostawiono ponad 3 m chodnika.</p> |

| | | | |
|-----|----|---|--|
| 137 | 21 | 4. Prosimy o zabezpieczenia przejścia dla pieszych naprzeciwko Batorego 20 w taki sposób, aby od północnej strony nie było ono zasłaniane przez parkujące tam nielegalnie samochody tak, jak to wygląda obecnie. | Wprowadzono do projektu. |
| 138 | 21 | 5. Prosimy o zabezpieczenie wyznaczonych miejsc prostopadłych separatorami w taki sposób, aby samochody dojeżdżając do krawężnika nie zasłaniały części chodników. Dotyczy to całej proponowanej strefy na Mokotowie. | Separatory parkingowe zostaną zaprojektowane wyłącznie w uzasadnionych przypadkach. |
| 139 | 21 | 6. Wnosimy o wyznaczenie wzdłuż ulicy Narbutta z ulicami się z nią krzyżującymi (Asfaltowa, Opoczyńska, Kielecka, Fałata) przejść dla pieszych równoległe do osi ulicy Narbutta. Obecne rozwiązanie wyznaczające tam powierzchnie wyłączone (P-21) powoduje, że dochodzić może do sytuacji, w której pieszy będzie się musiał wychylać z przestrzeni wyłączonej, aby sprawdzić, czy nie jedzie z naprzeciwka samochód. Nie można zapomnieć o przypadkach, które zostały wyrysowane np. na południowych wlotach/wylotach Asfaltowej i Opoczyńskiej, gdzie pod pretekstem tworzenia paru miejsc parkingowych będzie zmuszać się pieszych chcących iść wzdłuż Narbutta do lawirowania między samochodami, ponieważ wyznacza się miejsca do parkowania tam, gdzie obecnie piesi przechodzą przez jezdnię (co nawet jest potwierdzone przez istniejące tam ułatwienia dla osób niepełnosprawnych). Proszę o wyznaczenie przejść dla pieszych wzdłuż całego ciągu ul. Narbutta, albo w przypadku, gdy będzie to niemożliwe, to zabezpieczenie istniejących ciągów pieszych w taki sposób, aby nie zostało w realny sposób utrudnione poruszanie się pieszo wzdłuż ul. Narbutta. | 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. |
| 140 | 21 | 7. Apelujemy o wyznaczenie przejścia dla pieszych na ul. Narbutta na wysokości ul. Św. Szczepana. Poprawi to bezpieczeństwo ruchu pieszego udającego się w kierunku szkoły podstawowej, biblioteki oraz kościoła znajdujących się przy tej ulicy, jak i osób udających się w kierunku Nowego Teatru. Podstawą do realizacji tego przejścia jest pozytywna opinia podpisana przez Dyrektora Biura Zarządzania Ruchu Drogowego Tamásza Dombiego (znak sprawy ZR-OR.1510.5.2021KJA (2.KJA.ZR-OR) CRSiW559/2021) z dnia 15 czerwca 2021 r. | 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. |

| | | | |
|-----|----|---|--|
| 141 | 21 | 8. Prosimy o możliwość wyznaczenia równoległych miejsc do parkowania wzdłuż najbardziej skrajnych pasów ul. Boboli od Rakowieckiej do Madalińskiego. Obecnie jezdnie na tym odcinku są przeskalowane, przez skrzyżowanie Rakowieckiej z Boboli fizycznie nie jest w stanie przejechać tyle samochodów, aby na tym odcinku potrzebne były aż trzy pasy. Powstanie tamże nowych miejsc parkingowych zdejmie część presji na miejsca parkingowe wewnątrz ciasnych ulic Starego Mokotowa. | Wprowadzono do projektu parkowanie równoległe na jezdni na ul. Boboli. |
| 142 | 21 | 9. Prosimy o wyznaczenie przejścia dla pieszych równoległe do ulicy Bruna między numerami 18 i 20. Obecnie na tej części drogi samochody często stoją, przez co bardzo utrudnione jest przejście tym ciągiem pieszym w kierunku stacji metra Pole Mokotowskie. Naprzeciwko posesji numer 20 parkowanie prostopadłe wyznaczone w ten sposób będzie bardzo trudne do wyegzekwowania, kierowcy będą dojeżdżać za daleko ze względu na obecnie umiejscowioną tam zatoczkę. Ze względu na duży ruch związany z lokalizacją tamże sklepu prosimy o wyznaczenie tam parkowania równoległego. | 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. |
| 143 | 21 | 10. Chcielibyśmy prosić o całkowite przesunięcie parkowania równoległego naprzeciwko posesji Bruna 32 i 34 na jezdnię. Obecne rozwiązania nie gwarantują tego, że pieszym zostanie dwa metry odstępu między samochodami a budynkiem. Nie jest to w żaden sposób zabezpieczone w proponowanym projekcie w sposób fizyczny. | Nie wprowadzono. W omawianym miejscu zostawiono 2 m chodnika dla pieszych. Przeniesienie parkowania całkowicie na jezdnię spowoduje zawężenie jej do 4 m, co uniemożliwi minięcie się jednocześnie dwóch pojazdów. |
| 144 | 21 | 11. Wnosimy o niewyznaczenie na odcinku Kieleckiej między Rakowiecką a Narbutta parkowania skośnego naprzeciwko posesji numer 33. W sposób pokazany w projekcie organizacji ruchu samochód nie zmieści się między drzewem a wyznaczonymi liniami. Warto również dodać, iż pokazany w projekcie sposób gwarantuje dalsze rozjeżdżanie korzeni tego drzewa. | Wprowadzono do projektu. |
| 145 | 21 | 12. Na ulicy Rakowieckiej pomiędzy ulicami Kielecką a Opoczyńską prosimy o zmianę proponowanego parkowania ze skośnego na równoległe. Jest to jeden z najpopularniejszych ciągów pieszych w tej części Starego Mokotowa i konserwowanie obecnego układu, w którym dla pieszych jest bardzo mało miejsca jest złe, szczególnie przy wielości usług znajdujących się wzdłuż tej ulicy. | Nie wprowadzono, wprowadzenie miejsc do parkowania równoległego spowoduje znaczne zmniejszenie ich ilości. Chodnik ma szerokość ponad 2 m. |

| | | | |
|-----|----|--|---|
| 146 | 21 | 13. Prosimy o wyznaczenie na ulicy Podchorążych naprzeciwko ambasady Królestwa Danii równoległych miejsc do parkowania. Ten odcinek ulicy nie różni się w sposób znaczący od kolejnych, a w ten sposób zostanie zmniejszona presja parkingowa w innych częściach ul. Podchorążych. | Wyznaczenie miejsc postojowych na ul. Podchorążych przy Ambasadzie Republiki Austrii może odbyć się po uzyskaniu pozytywnej opinii Protokołu Dyplomatycznego - obecnie po obu stronach jezdni obowiązuje znak B-36 (zakaz zatrzymywania się), który nie dotyczy pojazdów CD i CC. Organizacja ruchu dotycząca placówek dyplomatycznych musi być każdorazowo uzgadniana z Protokołem Dyplomatycznym Ministerstwa Spraw Zagranicznych, który pełniąc w Rzeczypospolitej Polskiej rolę protokołu państwowego, czuwa nad przestrzeganiem przywilejów i immunitetów dyplomatycznych i konsularnych oraz nad przestrzeganiem zasady wzajemności w Rzeczypospolitej Polskiej i za granicą. |
| 147 | 21 | 14. Wnosimy o, w miarę możliwości, całkowite przesunięcie parkowania na jezdnię na ulicy Sieleckiej. Dzięki temu można uniknąć pokusy kierowców przed parkowaniem większą częścią swojego samochodu na chodniku. | Nie wprowadzono. Projektowane rozwiązanie zapewnia szerokość jezdni niezbędną dla ruchu większych pojazdów, np. pojazdów MPO, a oznakowanie poziome jednoznacznie wskazuje miejsce przeznaczone dla postoju pojazdów. |
| 148 | 21 | 15. Prosimy o odwrócenie ruchu na ul. Sandomierskiej na odc. Rejtana - Rakowiecka. W ten sposób zostanie na niej uspokojony ruch samochodowy. | Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedynie na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy. |
| 149 | 21 | 16. Prosimy o zabezpieczenie przystanku Rakowiecka 03 przed nielegalnym parkowaniem. Obecnie często pojazdy są parkowane na obszarze przystanku, przez co jest utrudniona wymiana pasażerska tamże. (uwaga powtórzona 2 razy) | Miejsca postojowe zlokalizowano w odległości zgodnej z art. 49 ustawy Prawo o ruchu drogowym tj. 15 m od słupka przystankowego. Na tym odcinku obowiązuje dodatkowo znak B-36 "zakaz zatrzymywania się" |

| | | | |
|-----|----|--|---|
| 150 | 21 | <p>17. Wzdłuż ulicy Puławskiej od ulicy Rakowieckiej na południe prosimy o wprowadzenie miksu wariantu nr II i nr III tak, aby maksymalnie przesunąć miejsca parkingowe na jezdnię i uwolnić całkowicie chodniki od parkujących samochodów. (uwaga powtórzona 2 razy)</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 151 | 21 | <p>18. Proponujemy, aby na przestrzeniach wyznaczonych jako przestrzenie wyłączone wprowadzić zabezpieczenia w postaci stojaków na rowery albo w postaci ich zazielenia przy pomocy krzewów.</p> | <p>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> |
| 152 | 21 | <p>19. Odnośnie podwórek postulujemy rozwiązanie takie, jak na Ochocie, ponieważ za podwórka w SPPN odpowiada dzielnica. ZDM tu nic nie może poza postawieniem znaków wskazanych przez dzielnicę. Dlatego na Ochocie mają własne identyfikatory i znaki B-1 z wyjątkami. Czasami jest to B-36, jeśli nie można zamknąć przejazdu. Takie rozwiązanie powinno być również wprowadzone na Mokotowie, za czym postulujemy.</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> |

| | | |
|-----|---|---|
| 153 | <p>Zwracam się z prośbą o rozszerzenie strefy płatnego parkowania, która ma być ograniczona ulicą Madalińskiego.</p> <p>Mieszkam przy ulicy Króżeńskiej, na odcinku między Madalińskiego a Różaną. Widząc jak obecnie obszar ograniczony ulicami Króżeńska/Madalińskiego/Kazimierzowska i Różaną jest wypełniony samochodami, zakończenie SPP na ulicy Madalińskiego znaczni pogorszy sytuację.</p> <p>Poza oczywistymi, negatywnymi skutkami dla naszych wąskich i kameralnych uliczek, które już dziś przeżywają trudne chwile i obciążenie w związku z bliskością uczelni, biur oraz bezpośrednią bliskością metra, najbardziej logiczne wydaje się dociągnięcie SPP do Różanej.</p> <p>Różana jest naturalnym końcem naszego „kwartału”. Nie ma z niej „przebiecia” do kolejnej równoległej ulicy, czyli Dąbrowskiego, co z kolei redukuje zagrożenie totalnego paraliżu, wiszące nad ulicami otwartymi od strony Madalińskiego i będące początkiem strefy wolnego parkowania.</p> <p>Bardzo mocno namawiamy wszystkich decydentów do jak najbardziej posuniętego rozszerzenia SPP, nie tylko o nasze ulice, ale w całej Warszawie. Tylko w ten sposób możemy się pozbyć nadmiaru aut, smogu, korków i wielu innych. Już dziś świetnie zorganizowany transport miejski pozwoli z pewnością na przewiezienie wszystkich, którzy wysiądą z samochodów :-)</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
|-----|---|---|

| | | | |
|-----|----|--|---|
| 154 | 25 | <p>Chciałbym przesłać uwagę dotyczącą projektu jednej z ulic zaprezentowanych podczas konsultacji wdrożenia SPPN na Mokotowie.</p> <p>Dotyczy ona ulicy Dworkowej naprzeciwko adresu Dworkowa 3</p> <p>Wzdłuż Pomnika żołnierzy „Baszty” w Warszawie, który zlokalizowany jest na skraju Morskiego Oka - od skrzyżowania z ul. Smetany</p> <p>Upamiętnia od tragiczne wydarzenia z 27/09/1944:</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Pomnik_%C5%BCo%C5%82nierzy_%E2%80%9EBaszy%E2%80%9D_w_Warszawie</p> <p>https://pl.wikipedia.org/wiki/Egzekucja_przy_ulicy_Dworkowej</p> <p>Kiedy to podczas Powstania warszawskiego rozstrzelano tu ok. 140 osób</p> <p>Upamiętnieniu towarzyszy unikalny Pomnik, którego koncepcję uzupełniają ślady stóp, prowadzące od wjazdu zlokalizowanego na jezdni do obelisku.</p> <p>Niestety, mimo obowiązującego w tym miejscu zwykłego zakazu zatrzymywania B-36 regularnie jest ten fragment zastawiony samochodami.</p> <p>Stoją one wzdłuż Pomnika nawet jak zwykłym miejsca, tylko tyle że płatne są wolne.</p> <p>Jest to zwyczajnie zenujące i stanowi znieważenie Pamięci Powstańców.</p> <p>Wielokrotnie będąc z dziećmi w tym miejscu chciałem im pokazać obelisk i wytłumaczyć koncepcję autora pomnika - niestety za każdym razem był on zastawiony samochodami stojącymi na zakazie, które stały wspomnianych śladach.</p> <p>Tak rok temu, gdy zgłosiłem przez 19115 prośbę o odmalowanie śladów przed zbliżającą się rocznicą Powstania, odmalowanie śladów było utrudnione i odbyło się na raty.</p> <p>Załączam PDF z fragmentem projektu oraz zdjęciami z różnych dni, które to potwierdzają.</p> <p>W związku z powyższym chciałbym prosić o wzmocnienie ochrony tego miejsca i dodanie do zakazu zatrzymywania B-36 tabliczki T-24 umożliwiającej usunięcie pojazdów na koszt właściciela.</p> <p>Przynajmniej na odcinku od wjazdu kanałowego do linii śladów, aby powstrzymanie się od postoju nie budziło wątpliwości.</p> <p>Tylko to w tym miejscu jest w stanie powstrzymać kierujących.</p> <p>Niestety, w projekcie widzę tylko nieznaczne poszerzenie miejsc postojowych, co absolutnie nie zmieni sytuacji w tym miejscu. Oraz w dalszym ciągu będzie stanowiło miejsce do unikania opłat, co podważa sens opłacania postoju i naraża operatora SPPN na straty.</p> <p>Przed wszystkim jednak obecny stan jest naprawdę smutny i stanowi ujmę na honorze Miasta.</p> <p>Ufam, że można temu zapobiec.</p> | <p>Nie wprowadzono, w opisanym miejscu obowiązuje już zakaz zatrzymywania się zaś miejsce to nie spełnia kryteriów dla zastosowania tabliczki T-24.</p> |
|-----|----|--|---|

| | | | |
|-----|----|---|---|
| 155 | | <p>Zwracam się z prośbą o przemyślenie i rozszerzenie strefy płatnego parkowania, która ma być ograniczona ulicą Madalińskiego. Mieszkam przy ulicy Króżeńskiej, na odcinku między Madalińskiego a Różaną. Widząc jak obecnie obszar ograniczony ulicami Króżeńska/Madalińskiego/Kazimierzowska i Różaną jest wypełniony samochodami, zakończenie SPP na ulicy Madalińskiego znaczni pogorszy sytuację.</p> <p>Poza oczywistymi, negatywnymi skutkami dla naszych wąskich i kameralnych uliczek, które już dziś przeżywają trudne chwile i obciążenie w związku z bliskością uczelni, biur oraz bezpośrednią bliskością metra, najbardziej logiczne wydaje się dociągnięcie SPP do Różanej. Różana jest naturalnym końcem naszego kwartału. Nie ma z niej;przebiecia; do kolejnej równoległej ulicy, czyli Dąbrowskiego, co z kolei redukuje zagrożenie totalnego paraliżu, wiszące nad ulicami otwartymi od strony Madalińskiego i będące początkiem strefy wolnego parkowania.</p> <p>Bardzo mocno namawiamy wszystkich decydentów do jak najbardziej posuniętego rozszerzenia SPP, nie tylko o nasze ulice, ale w całej Warszawie. Tylko w ten sposób możemy się pozbyć nadmiaru aut, smogu, korków i wielu innych ;. Już dziś świetnie zorganizowany transport miejski pozwoli z pewnością na przewiezienie wszystkich, którzy wysiądą z samochodów :-)</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 156 | 28 | <p>Kontraruch rowerowy powinien być wprowadzony na ulicach: Obszar 1 - nowy jednokierunkowy fragment Suligowskiego (są progi spowalniające) – (a uspokojonego ruchu aut przed wprowadzeniem kontraruchu wymaga nasz warszawski Zarządca Drogi) - Hołówki</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> |

| | | | |
|-----|----|--|---|
| 157 | 28 | <p>Obszar 2</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bałuckiego, odcinek między Różaną a Wiktorską, jest rowerowo ważny, żeby nie jechać równolegle Puławską w ruchu ogólnym - Sandomierska na południe od Madalińskiego <p>Sandomierska wraz z Bałuckiego (z pętelką Grażyny-Różana) tworzą wygodną alternatywą równoległą do Puławskiej, od Raclawickiej do Rakowieckiej</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wiśniowa na południe od Narbutta absolutnie nie może być jednokierunkowa dla rowerów, ponieważ tam od Melsztyńskiej prowadzi pieszo-rowerowy skrót pomiędzy ogrodzeniami parkingu i boiskiem liceum; na tym odcinku Wiśniowej jest fizyczne uspokojenie ruchu | <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> |
| 158 | 28 | <p>Obszar 3</p> <p>Powtarzamy uwagi co do Sandomierskiej i Wiśniowej, są na granicy obszarów</p> <ul style="list-style-type: none"> - Starościńska i Rejtana - Asfaltowa i Narbutta. Na Narbutta obiecywano kontraruch rowerowy już wiele lat temu, może warto wykorzystać okazję i w końcu to wdrożyć? | <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> |
| 159 | 28 | <p>Na konsultacjach on-line konferowaliśmy z miejscowymi rowerzystami. Zasadniczo domagają się oni wprowadzenia kontraruchu rowerowego na wszystkich nowych ulicach z kontra ruchem wewnątrz mokotowskiej strefy SPPN - Suligowskiego, Olszewska, Olesińska, Grażyny, Różana, Bałuckiego, Odolańska, Wiktorska, Willowa, Rejtana, Chocimska, Flory, Sulkiewicza, Parkowa, Sandomierska, Kwiatowa, Narbutta (odc. Aleje Boboli), Kielecka.</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> |
| 160 | | <p>Nawet bez SPP codziennie mamy zastawione podwórko samochodami osób przyjeżdżających do akademika na ul. Fałęckiej, zastawione garaże, zatłoczone podwórko tak że ledwo się mijamy. SPP na Kazimierzowskiej i Madalińskiego zdecydowanie pogorszy tę sytuację. Dlatego jestem PRZECIW SPP.</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> |

| | | | |
|-----|----|---|---|
| 161 | | Głosuje za wariantem nr 3 | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 162 | 31 | <p>Mieszkam przy ul. Iwickiej 19 (podwórko dla budynków: Iwicka 19 i 21, Gagarina 13).</p> <p>W związku z inwestycją budowlaną przy ul. Iwickiej mamy w ciągu dnia problem z parkowaniem aut na ulicy i na naszym podwórku. Wszędzie parkują pracownicy budowlani.</p> <p>Są dni, że służby oczyszczania nie mogą wjechać i nie odbierają odpadów a piesi nie mają przejścia chodnikiem.</p> <p>Po wprowadzeniu SPPN w obszarze 1 osoby bez abonamentu mieszkańca parkować będą po drugiej stronie ul. Gagarina.</p> <p>Sytuacja będzie podobna do tej związanej z budową.</p> <p>Dlatego prosimy o wprowadzenie na naszym podwórku dla budynków Iwicka 19 i 21, oraz Gagarina 13 strefy ograniczonego postoju dla pojazdów osób, które nie są mieszkańcami.</p> <p>W załączeniu foto wjazdu na nasze podwórko.</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> |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| 163 | | Jestem przeciw strefie płatnego parkowania. | 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. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 164 | | JESTEM PRZECIW SPP | 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. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 165 | | 1. Belwederska 26/30 – zlikwidować parkowanie po wschodniej stronie ul. Belwederskiej pomiędzy ulicą Gagarina a przystankiem Belwederska lub zostawić równoległe, bo obecnie dojście od przystanku jest znacząco utrudnione i chodnik ma często poniżej 1,0 m. 3. Czerniakowska pomiędzy Suligowskiego a Nowosielecką – czy parkowanie skośne bez jezdni manewrowej na ulicy GP jest prawidłowo narysowane? | 1. Wprowadzono do projektu. 3. Ukośne miejsca postojowe przy ul. Czerniakowskiej wrysowano prawidłowo. |
| 166 | | 2. Wprowadzić kontraruch rowerowy na ulicach jednokierunkowych istniejących i nowoprojektowanych, szczególnie Suligowskiego, która jest alternatywną do Czerniakowskiej. 4. Puławska – wprowadzić szersze chodniki i infrastrukturę rowerową, która jest w Programie Rozwoju Ruchu Rowerowego do 2020 r. | 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. |

| | | |
|-----|--|---|
| 167 | <p>Jestem stanowczo przeciwna rozrastającej się SPPN w całej Warszawie. STREFA MIAŁA BYĆ TYLKO W ŚCISŁYM CENTRUM WARSZAWY. Ciężko a nawet niemożliwe jest pogodzić pracę oraz konieczność podwożenia dzieci na dodatkowe zajęcia bez przemieszczania się samochodem po Warszawie. Zawożąc dziecko na zajęcia sportowe i czekając na nie muszę ponosić dodatkowy koszt 10 zł dziennie. Nie rozumiem dlaczego płacąc podatki w Warszawie muszę być obarczana kolejnymi opłatami. SPPN odstrasza także najemców lokali usługowych, pracowników którzy dojeżdżają spoza Warszawy, klientów lokali które nie posiadają prywatnego parkingu. Korzyść wynikająca z możliwości zaparkowania pod blokiem jest niewspółmierna do ponoszonych kosztów czyli konieczność opłacenia abonamentu, płacenia opłaty postojowej w przypadku przemieszczania się samochodem. Ważne jest też to że osoby prowadzące działalności gospodarczą nie mogą posiadać abonamentu. Jest to przejaw niezrozumienia na czym polega prowadzenia działalności gospodarczej i że w wielu przypadkach jest konieczne posiadanie samochodu w miejscu prowadzenia działalności. Prosimy o rozwiązywanie problemów z parkowaniem poprzez budowę parkingów, realna konieczność zabezpieczania miejsc parkingowych mieszkańcom nowo budowanych bloków, budowę parkingów Parkuj i jedz itp. Jest wiele możliwości a nie tylko utrudnianie życia mieszkańcom poprzez wnoszenie kolejnych opłat związanych z życiem w Warszawie.</p> <p>NIE DLA SPPN MA MOKOTOWIE I INNYCH DZIELNICACH</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. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</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 sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|---|---|
| 168 | <p>2 metrowe chodniki dla pieszych (plan minimum)-> Puławska wariant II+ czyli bez parkowania na chodniku z drogą rowerową na 3. pasie ruchu (dopuszczalny wariant III), , Chocimska 11 (schody na całej szer. chodnika), , Chocimska 8/10 (śmietnik), Chocimska 13 (schody), Bałuckiego 19 (schody i śmietniki na miejscu postojowym!), Odolańska 5 (Pasta Basta), Olszewska przy przedszkolu (schody), Sandomierska odc. Narbutta -Olesińska (chodniki nie mają 2,0 m ani po wsch ani zach str.), Grażyny str. ptn (chodnik ma szerokość 3,5-3,7 m), Różana odc. Grażyny-Puławska str. ptn. od numeru 14 do 16, Bałuckiego odc. Wiktorska-Dąbrowskiego zach. strona (likwidacja zatoki zawężającej chodnik, który jest dodatkowo zawężony schodami i pojemnikami na śmieci).</p> | <p>Puławska: Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>Chocimska 11: wprowadzono do projektu.</p> <p>Chocimska 8/11: nie wprowadzono - śmietniki budynków nie powinny być lokalizowane w pasie dróg publicznych.</p> <p>Chocimska 13: wprowadzono do projektu.</p> <p>Bałuckiego 19: Nie wprowadzono - miejsce postojowe nie jest projektowane na schodach, śmietniki budynków nie powinny być lokalizowane w pasie dróg publicznych.</p> <p>Odolańska 5: nie wprowadzono - zgodnie z projektem chodnik ma szerokość ponad 2 m.</p> <p>Olszewska: nie wprowadzono - zgodnie z projektem chodnik ma szerokość ok 2 m.</p> <p>Sandomierska: nie wprowadzono - poszerzenie chodników wymaga przebudowy ulicy co leży poza zakresem opracowania.</p> <p>Grażyny: nie wprowadzono - projekt zakłada pozostawienie 2,5 m chodnika dla pieszych.</p> <p>Różana: nie wprowadzono - poszerzenie chodnika wymagałoby jego przebudowy, parkowanie wyznaczono zgodnie z obecną geometrią ulicy.</p> <p>Bałuckiego: nie wprowadzono - przebudowa ulicy jest poza zakresem opracowania.</p> |
|-----|---|---|

| | | |
|-----|--|--|
| 169 | Przeniesienie parkowania na jezdnię ->Chocimska parkowanie równoległe na jezdni od Olszewskiej do Willowej, Willowa (od Słonecznej do Chocimskiej), Olszewska na odc. Puławska -Chocimska parkowanie równoległe na jezdni po obu stronach ulicy, Słoneczna po zachodniej stronie, Sandomierska odc. Narbutta - Olesińska, Bałuckiego odc. Wiktorska - Różana, Różna odc. Puławska - Grażyny, Odolańska odc. Bałuckiego - Puławska. Dąbrowskiego odc. Puławska -Bałuckiego, Bałuckiego odc.Różna- Wiktorska, Grottgera po płd stronie, Klonowa odc. pl. Unii-Goworka z płn strony, Dworkowa (ew. rezygnacja z miejsc SPPN wzorem Kujawskiej). | Chocimska, Olszewska, Słoneczna, Sandomierska, Bałuckiego, Różana, Odolańska, Dąbrowskiego, Klonowa, Dworkowa: nie wprowadzono postulowanych zmian. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Bałuckiego odc. Różana - Wiktorska: Nie wprowadzono - proponowane rozwiązanie zmniejszyłoby szerokość jezdni poniżej szerokości umożliwiającej poprowadzenie ruchu dwukierunkowego. Grottgera: Nie wprowadzono - proponowane rozwiązanie zmniejszyłoby szerokość jezdni poniżej 3,0 m co mogłoby uniemożliwić przejazd większych pojazdów w tym np. do wywozu śmieci. |
| 170 | Wdrożenie kontraruchu rowerowego -> Suligowskiego, Olszewska, Olesińska, Grażyny, Różana, Bałuckiego, Odolańska, Wiktorska, Willowa, Rejtana, Chocimska, Flory, Sulkiewicza, Parkowa, Sandomierska, Kwiatowa, Narbutta odc. Boboli - Niepodległości, Narbutta odc. Wiśniowa- Puławska DDR, Kielecka, nowoutworzona Słoneczna, nowoutworzona Klonowa (DDR) | 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. |
| 171 | Przekształcenie dwukierunkowych ulic w jednokierunkowe -> Willowa odc. Chocimska Słoneczna z parkowaniem na ulicy (naprzemiennym - raz po południowej, raz północnej stronie dla uspokojenia ruchu), Olszewska na odc. Puławska - Chocimska z wlotem na Puławskiej, Słoneczna (od Willowej do Spacerowej z przeniesieniem parkowania na ulicę), Klonowej odc. Spacerowa- Belwederska wlot Belwederska, Narbutta odc. Wiśniowa- Puławska wlot Wiśniowa, Bałuckiego odc. Dąbrowskiego-Wiktorska | Nie wprowadzono, proponowane rozwiązania nie zwiększą, a nawet doprowadzą do zmniejszenia liczby dostępnych miejsc postojowych. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 172 | Zmiany kierunku ulic jednokierunkowych -> Sandomierska odc. Rejtana- Rakowiecka tak, aby wyeliminować ruch ponadlokalny na osiedlowej, lokalnej uliczce, | Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedyne na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy. |
| 173 | Słupki/ograniczniki uniemożliwiające nielegalne zawężanie chodnika - Rejtana odc. Puławska-Sandomierska, Sandomierska odc. Rejtana - Narbutta, | Nie wprowadzono, słupki projektowane są jedynie w rejonach przejść dla pieszych i skrzyżowań. |

| | | | |
|-----|--|--|---|
| 174 | | Naprzemienne parkowanie na jednokierunkowych Olesińska odc. Puławska- Grażyny, Odolańska odc. Bałuckiego-Puławska, Flory odc. Klonowa -Bagatela | Nie wprowadzono postulowanych zmian. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. |
| 175 | | Chciałabym zgłosić prośbę o włączenie ulicy Narbutta (szczególnie na odcinku od Puławskiej do Kazimierzowskiej) do strefy płatnego parkowania. Obecnie ulica jest przeładowana autami osób, które przyjeżdżają do licznych firm, urzędów (m. In. urząd dzielnicy mokotow) , szkół (sp nr 85, ul. Narbutta 14), liceum im T. Chałubinskiego), zespół szkół odzieżowych i wiele innych. | Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. Zgodnie z przedstawionymi planami ul. Narbutta jest jedną z ulic, które na tym etapie mają zostać włączone do SPPN. |

| | | |
|-----|--|---|
| 176 | <p>Jako mieszkaniec i właściciel lokalu mieszkalnego przy ulicy Kwiatowej 1/3/5 jednoznacznie opowiadam się za włączeniem mojego odcinka ulicy między Madalińskiego i Różaną do planowanej Strefy Płatnego Parkowania. W konsekwencji uważam oczywiście że niezbędne będzie włączenie do SPPN wszystkich ulic równoległych do Kwiatowej (Króżeńskiej, Fałęckiej, Lewickiej, Kazimierzowskiej) włącznie z ulicą Różaną.</p> <p>Wyłączenie naszych ulic ze strefy spotęguje tylko istniejące już problemy czyli:</p> <ul style="list-style-type: none"> -parkowanie na przejściach dla pieszych -parkowanie na zieleni -parkowanie niezgodne z oznakowaniem -parkowanie na chodnikach i blokowanie możliwości swobodnego po nich przejścia -ogólny chaos i bałagan -brak zieleni -dominację samochodów w przestrzeni mieszkalnej <p>Proszę o:</p> <ul style="list-style-type: none"> -całkowite uwolnienie chodników od parkujących na nich samochodów i wyznaczenie miejsc do parkowania tylko i wyłącznie na jezdni -niekierowanie się zasadą maksymalizacji; ilości miejsc parkingowych ale komfortem i bezpieczeństwem użytkownika ulic przez pieszych i rowerzystów -odbetonowanie chodników i wyznaczenie rezerw na zieleni. Dla ulicy Kwiatowej przygotowujemy z sąsiadami projekt Kwiatowa Kwiatowa ;, który na naszym odcinku ulicy ma za cel nasadzenia zieleni wzdłuż chodników po uwolnieniu ich od parkujących samochodów. Razem z mieszkańcami będziemy domagali się w Urzędzie Miasta Mokotów nie tylko nasadzeń drzew ale również klombów kwiatowych które nadadzą ulicy wygląd i jakość nawiązującą do jej nazwy. Ulica potrzebuje zacienienia latem ze względu na panujące na niej niezdolnie wysokie temperatury. Obecnie mieszkamy na betonowej pustyni zastawionej autami. <p>Pragnę jednocześnie zauważyć że przy wyznaczaniu SPPN powinniście się Państwo kierować naturalnymi granicami Starego Mokotowa i zaplanować strefę conajmniej do poziomu ulicy Ursynowskiej, pamiętając, że w najbliższej przyszłości SPPN powinna objąć Wierzbno.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> <p>Miejsca postojowe wyznaczone będą w istniejącej geometrii drogi, z zachowaniem wymiarów chodników oraz miejsc postojowych zgodnie z przepisami 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 oraz ustawy prawo o ruchu drogowym.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|---|--|
| 177 | <p>Jestem mieszkańcem ul. Akacjowej (obszar (4) Mokotowa planowany do włączenia do strefy płatnego parkowania). Jestem właścicielem mieszkania, mam tu meldunek, płacę podatki w Warszawie, mam samochód.</p> <p>Z tego co zdążyłem się zorientować z planów, na ul. Akacjowej nie ma możliwości wyznaczenia pełnoprawnych miejsc parkingowych. Jak rozumiem, na ulicy tej będą mogli parkować tylko mieszkańcy posiadający specjalny identyfikator umożliwiający parkowanie mimo ustawionego znaku zakazu postoju i parkowania.</p> <p>Mam w związku z tym kilka pytań:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Czy dobrze rozumiem plany? 2. Czy dla innych kierowców zakaz ten będzie obowiązywał 24 godz./dobę oraz 7 dni w tygodniu? Opłaty w strefie płatnego parkowania nie obowiązują np. w soboty i niedziele - czy wtedy inni kierowcy będą mogli parkować (na tabliczce pod planowanym znakiem nie ma zamieszczonej takiej informacji, stąd moje wątpliwości)? 3. Jak będziemy mogli egzekwować zakaz na naszej ulicy. Jestem pewien, że kierowcy (np. z przyzwyczajenia) będą wjeżdżać i parkować? Ponieważ jest to ulica ślepa, to czy będzie można np. zamknąć wjazd na ulicę (np. łańcuch)? 4. Co z osobami przyjeżdżającymi do naszego gospodarstwa (np. dostawcy, znajomi, robotnicy pracujący na nasze zlecenie)? Jak rozumiem nie będą mogli wjeżdżać na ulicę i na niej parkować? <p>W naszą okolicę przyjeżdża wielu kierowców udających się do pobliskiego kościoła. Postuluję umożliwienie PROSTOPADŁEGO parkowania na ul. Rakowieckiej na odcinku Boboli - Łowicka (częściowo na chodniku i w sposób legalny; niezależnie od równoległego parkowania wzdłuż torów tramwajowych - to też ostatnio zostało okrojone). Kilka/kilkanaście lat temu taka możliwość była i jakoś specjalnie nie dezorganizowało to ruchu pieszych/samochodów. Niestety na Mokotowie zabudowa jest gęsta, a miejsc podziemnych raczej tu nie ma...</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. W związku z tym, że na niektórych ulicach nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych - z uwagi na brak parametrów technicznych takiej ulicy - wymaganych zapisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (szerokość chodnika, szerokość miejsc postojowych oraz drogi manewrowej), jednak postój może zostać dopuszczony na zasadach określonych w ustawie prawo o ruchu drogowym, rozwiązaniem które zabezpiecza interes mieszkańców, jest objęcie takich odcinków ulic oznakowaniem B-35 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. 2. Znak będzie obowiązywał 7 dni w tygodniu przez całą dobę. 3. Egzekwowaniem zajmują się służby miejskie tj. Straż Miejska i Policja. Drogi publicznej nie można blokować łańcuchami, szlabanami itp. 4. Tak, nie będą mogli wjeżdżać i parkować. Będą mogli skorzystać z ogólnodostępnych miejsc postojowych w okolicy. <p>Wprowadzenie parkowania prostopadłego na ul. Rakowieckiej na odc. Boboli-Łowicka nie jest możliwe - ulica ma zbyt małą szerokość.</p> |
|-----|---|--|

| | | | |
|-----|--|-------------------------------------|---|
| 178 | | Puławska, głosuję za wariantem nr 3 | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 179 | | Głosuję na wariant 3 Puławskiej | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| 180 | <p>W związku z propozycjami przedstawionymi przez Zarząd Dróg Miejskich na konsultacjach ws. ewentualnego poszerzenia SPPN na kolejne ulice Starego Mokotowa wyrażam swój stanowczy SPRZECIW wobec takim planom – nie wyrażam zgody ani na likwidację faktycznie istniejących miejsc parkingowych, ani na nowe opłaty.</p> <p>Poniżej przedstawiam uzasadnienie mojego sprzeciwu, a także swoje pytania i uwagi szczegółowe na wypadek, gdyby SPPN jednak została wbrew mojemu stanowisku wprowadzona na powiększonym obszarze Starego Mokotowa:</p> <p>1.. Moje uzasadnienie sprzeciwu wobec SPPN</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 i 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. • Na prezentacjach ani w dyskusjach nie przedstawiono uczestnikom pełnych danych co do proponowanych zmian ani skali rzeczywistego wpływu ew. SPPN na sytuację mieszkańców zarówno dla całego obszaru Starego Mokotów, jak i dla konkretnych ulic. Zabrakło konkretnych odpowiedzi na wiele z zadanych pytań. Nie wiem, ile dokładnie miejsc parkingowych byłoby docelowo wyznaczonych w ramach SPPN na poszczególnych ulicach w porównaniu ze stanem obecnym. Nie podano mi lokalizacji parkometrów, 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. | <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>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 wiatkach 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> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|---|---|
| 181 | <ul style="list-style-type: none"> • Nie przedstawiono analizy, ilu „przyjezdnych” przesiada się na Starym Mokotowie 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. Ogólnie przedstawiona „metodyka” szacunku jest metoda kompletnie amatorska, nie opiera się w żaden sposób na faktycznych danych a jedynie zgrubnych, nadmiernie uproszczonych szacunkach, które nie spełniają żadnego z kryteriów modelu statystycznego, który powinien być podstawa tak gruntownych zmian. Metodyka nie przeszła też żadnej walidacji ani backtestingu stad rodzi ogromne ryzyko nieprawidłowych wniosków i decyzji, które nie jest niczym niwelowane za to będzie testem na żywym organizmie. W roku 2021 takie podejście jest niedopuszczalne i od strony metodologicznej nie może być traktowane inaczej niż tylko niewystarczająca do podjęcia decyzji opinia ekspercka. Nie wyrażam zgody na utrudnienia – opłaty, likwidacja miejsc - dla funkcjonowania lokalnych biznesów i ich klientów. • Nie przedstawiono żadnych propozycji rozwiązania kwestii parkingowych dla Starego Mokotowa, 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 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. • 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 Starego Mokotowa i najwyraźniej nie są jej mieszkańcami ani pracownikami, a próbowały w trakcie spotkań prowadzić lobbging bez związku z realnymi potrzebami mieszkańców omawianego obszaru 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. | <p>Prezentacje ze spotkań w których można zobaczyć m.in wyniki z badań, dostępne są na stronie: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie/</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.</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 sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p> |
|-----|---|---|

| | | | |
|-----|--|--|---|
| | | 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. (uwaga powtórzona 2 razy) | |
| 182 | | 2. Moje dodatkowe pytania do ZDM w ramach konsultacji: Jaka jest obecnie ilość faktycznych miejsc parkingowych na odcinku ul. Narbutta między ul. Wiśniowa, a Sandomierska wg odczytu samochodów które ewidencjonowały obłożenie miejsc parkingowych w analizowanym okresie? (uwaga powtórzona 2 razy) | Na ul. Narbutta (odcinek ul. Wiśniowa - ul. Sandomierska) zinwentaryzowano 155 miejsc postojów. |
| 183 | | 3. Moje uwagi szczegółowe, dotyczące planów organizacji ruchu: A) wprowadzenie jednokierunkowego ruchu na ul. Narbutta od ulicy Wiśniowej do ul. Puławskiej (czyli ruch odbywałby się w stronę wschodnią) czyli w kierunku odwrotnym niż na równoległej ul. Rejtana, umożliwi utrzymanie i usankcjonowanie faktycznego parkowania skośnego po północnej stronie ulicy oraz prostopadłego po stronie południowej umożliwiając utrzymanie obecnej faktycznej ilości miejsc parkingowych niezbędnych mieszkańcom. B) Wprowadzenie jednokierunkowości ul. Sandomierskiej (od ul. Rejtana do Rakowieckiej) wraz z wyznaczeniem kierunku ruchu na północ (tj wjazd od Rejtana, wyjazd na Rakowiecką) jest kluczowe z lokalnych względów komunikacyjnych tego obszaru. C) Brak wprowadzania kontrapasów ruchu dla rowerów na całym obszarze: małe ulice Mokotowa są wystarczająco spokojne żeby nie istniało uzasadnienie dla wydzielania osobnych pasów ruchu dla rowerów, zaś ich naprzemienny kierunek ruchu powoduje wystarczające możliwości komunikacyjne dla wszystkich uczestników ruchu. Jednocześnie zdecydowanie opowiadam się za utrzymaniem „Wariantu 1” dla ulicy Puławskiej tj utrzymania jej obecnego drogowego status quo. Z perspektywy okolicznych mieszkańców ulica ta posiada najbardziej kompromisowy kształt szczególnie że jest to jedna z kluczowych arterii komunikacyjnych Dzielnicy i miasta. Proszę o zwrotne potwierdzenie otrzymania tej wiadomości oraz odpowiedź na nią w terminie przed opracowaniem raportu końcowego z | A) Narbutta: Nie wprowadzono, proponowane rozwiązanie nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych, natomiast może znacznie utrudnić obsługę komunikacyjną obszaru. B) Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedynie na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy. C) Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwania Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. Puławska: Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postojów nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postojów na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie |

| | | | |
|-----|----|--|--|
| | | <p>konsultacji. (uwaga powtórzona 2 razy)</p> | <p>miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 184 | | <p>Po zapoznaniu się z projektem organizacji ruchu ul. Sandomierskiej, chciałbym zapostulować wprowadzenie ruchu jednokierunkowego (w kierunku północnym) na odcinku Melsztyńska-Narbutta. Mieszkam przy tym odcinku Sandomierskiej i w praktyce b. rzadko jeżdżę w kierunku południowym. Ruch jednokierunkowy dla tej relatywnie wąskiej ulicy wydaje się rozwiązaniem naturalnym, pozwoliłby na jednoczesne uspokojenie i upłynnienie ruchu. Wiele częstych mini-zatorów powstaje tu w sytuacjach np. krótkotrwałego parkowania samochodów (z włączonymi światłami awaryjnymi) w pasie jezdni - jest wtedy za wąsko dla utrzymania płynności ruchu dwukierunkowego - sytuacja taka wymusza chwilowy nieregulowany ruch wahadłowy: wówczas zdarza się, że cały odcinek Sandomierskiej z obu kierunków od Melsztyńskiej i od Narbutta zapełniony jest samochodami oczekującymi na możliwość przejazdu, nadużywanie klaksonów jest w tych okolicznościach na porządku dziennym.</p> <p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego stworzyłoby również możliwość poszerzenia chodników. Aktualnie praktycznie nie da się utrzymać przy parkowaniu dystansu 1,5 m między samochodem a elewacją budynku.</p> | <p>Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedynie na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy.</p> |
| 185 | 69 | <p>Posiadam samochód. Mieszkam przy ulicy Tatrzańskiej róg Nabelaka. Obecnie w dni powszednie, ja jak i okoliczni mieszkańcy, mamy ogromne problemy ze znalezieniem wolnego miejsca do zaparkowania. Sytuacja zupełnie inaczej wygląda w dni wolne od pracy. W sobotę, niedzielę i inne wolne od pracy dni, są wolne miejsca i nie ma problemu z zaparkowaniem samochodu.</p> <p>W dni powszednie od godzin porannych do mniej więcej 17, wszystkie uliczki i wolne placzki oblepione są samochodami. Ponieważ ta strefa ulic nie ma systemu płatnego parkowania, ludzie przyjeżdżają do pracy i blokują mieszkańcom na kilka godzin miejsca parkowania. Zdarzają się również takie sytuacje, że ludzie przyjeżdżają z podwarszawskich miejscowości, zostawiają swoje samochody i udają się na przystanki komunikacji miejskiej, jadąc gdzieś w dalsze miejsca. Wykorzystują brak systemu płatnego parkowania.</p> | <p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |

| | | | |
|-----|----|--|---|
| | | <p>Zainstalowanie systemu płatnego parkowania tylko wzdłuż ulicy Gagarina, spowoduje, że kierowcy chcąc uniknąć kosztów parkowania, będą się przesuwać na okoliczne ulice, powodując dodatkowe obciążenie.</p> <p>W związku z tym zwracam się z prośbą o objęcie systemem płatnego parkowania również ulic przylegających do ulicy Gagarina.</p> | |
| 186 | 70 | <p>przepraszam, jeżeli zabrzmiałoby to pretensjonalnie, ale w pierwszej kolejności chciałbym podziękować Państwu za zaangażowanie oraz dotychczasowy wkład w sprawy Mokotowa. Jestem jego mieszkańcem od dwóch miesięcy, toteż dopiero teraz widziałem sens stosownego rozeznania się oraz interesowania się sprawami dzielnicy.</p> <p>W nawiązaniu do przedmiotowych konsultacji, które odbyły się niedawno w kinie Iluzjon niniejszym dołączam do wyczuwalnej jednomyślności lokalnej tkanki obywatelskiej i zwracam się z uprzejmą prośbą o poszerzenia strefy płatnego parkowania o kwartał stanowiący absolutnie spójny fragment dzielnicy.</p> <p>Obecnie planowane jest utworzenie danej strefy do ul. Madalińskiego. Popieram inicjatywę, żeby strefa kończyła się na ul. Różanej.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 187 | | <p>Zarząd Wspólnoty Kwiatowa 7a w pełni popiera ideę rozszerzenia strefy płatnego parkowania również o naszą część ulicy Kwiatowej. Od lat zmagamy się z problemem braku miejsc parkingowych. Inwalidzi mieszkający w naszej Wspólnocie mają ogromne trudności z dojeżdżaniem do taksówek lub karetok pogotowia, ponieważ nie ma na ul. Kwiatowej wydzielonej koperty dla inwalidów. W tej sprawie występowaliśmy w zeszłym roku do burmistrza Mokotowa. Kazano nam czekać ale decyzji do tej pory nie podjęto.</p> <p>Brakuje nam 3 miejsc parkingowych. Nie rozumiemy dlaczego ul. Madalińskiego ma się stać magiczną granicą, oddzielającą strefę płatnego parkowania od tej nieodpłatnej. Ulica Kwiatowa zostaje podzielona. A w dodatku jej północna część ma szersze chodniki. Te decyzje pozbawione są logiki.</p> <p>Razi nas że władze zachowują się arogancko wobec mieszkańców. Liczymy że nasze wspólne wystąpienie zmieni sytuację.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |

| | | |
|-----|---|--|
| 188 | <p>W związku z konsultacjami społecznymi na temat poszerzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie, przesyłam następujące uwagi dotyczące ulic Grottgera, Pogodnej i Zajączkowskiej:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Uważam, że nie jest zasadne usunięcie miejsc parkingowych po północnej stronie ul. Grottgera przy wylocie na Pogodną (pod adresem Pogodna 2, od strony Grottgera). Samochody parkują w całości na ulicy, chodnik jest ograniczony słupkami, miejsca parkingowe nie przeszkadzają w ruchu pieszych i wszystkie minimalne odległości są zachowane. Oczywiście należy przy tym egzekwować zakaz parkowania do 10 metrów od przejścia dla pieszych.2. Na ul. Zajączkowskiej planowana jest częściowa zmiana strony ulicy dla parkowania aut, co wydaje się zupełnie nie uzasadnione. Obecnie wszystkie auta parkują po stronie północnej, co jest optymalnym wykorzystaniem ilości dostępnych miejsc, a przy tym przy słupkach odgradzających od chodnika, rozwiązaniem dobrze separujących pieszych od zaparkowanych samochodów, zwłaszcza że i tak parkują one w całości na ulicy. Wydaje się, że przeniesienie parkingu na stronę południową niepotrzebnie zmniejszy liczbę miejsc parkingowych.3. Pytanie: ile finalnie przewidzianych jest w tym obszarze miejsc parkingowych i jak pokrywa się to ze statystykami mieszkańcy vs. przyjezdni parkujący? Jako mieszkaniec tej okolicy obawiam się, że miejsc parkingowych może nie starczyć dla wszystkich mieszkańców. Abonament mieszkańca dla osób z tych trzech ulic najprawdopodobniej ograniczy się ściśle do tego obszaru (np. dla domów przy Pogodnej 150 m oznacza wyłącznie Grottgera/Pogodną/Zajączkowską), więc przy redukcji miejsc mieszkańcy będą zmuszeni parkować bardzo daleko od domu i dodatkowo za to płacić. | <ol style="list-style-type: none">1. W stanie istniejącym pojazdy stoją na warunkach tzw. "ogólnych" z wykorzystaniem fragmentu chodnika znajdującego się przy słupkach U-12c. Wyznaczając miejsca postojowe, pas postojowy musi mieć szerokość min. 2 m, co w tym przypadku spowoduje zawężenie jedni poniżej 3 m. W związku z tym nie ma możliwości wyznaczenia miejsc w tej lokalizacji po obu stronach.2. Nie uwzględniono. SPPN może być wyznaczona w pasie dróg publicznych na działkach drogowych oznaczonych w ewidencji (dr) - fragment ul Zajączkowskiej na którym obecnie odbywa się postój pojazdów znajduje się na działce oznaczonej w ewidencji gruntów (Bz), w związku z powyższym nie jest możliwe wyznaczenie miejsc postojowych na tym odcinku.3. Założeniem projektowym jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc legalnego postoju. Projekt nie ma na celu likwidowania miejsc legalnego postoju ani ograniczania ich liczby. |
|-----|---|--|

| | | |
|-----|---|--|
| 189 | <p>Od 12 lat jestem mieszkańcem budynku przy ul. Lewickiej, graniczącej z podobszarem nr 2.</p> <p>Będę wdzięczny za rozważenie włączenia ulicy Lewickiej do planowanego obszaru – wraz z uliczkami prostopadłymi: Kwiatową, Fałęcką, Króżańską a także z ulicą Różaną (lub przynajmniej jej fragmentem między Al. Niepodległości a Kazimierzowską).</p> <p>Już w chwili obecnej parkowanie na tych ulicach a wręcz poruszanie się nimi jest mocno utrudnione (zarówno dla kierowców jak i pieszych). Jest to teren sąsiadujący z SGH i akademikami; ostatnio wskutek budowy apartamentowców zwiększyła się liczba mieszkańców i odwiedzających. Potrzebne jest tu uporządkowanie miejsc do parkowania, szczególnie w obrębie skrzyżowań na ul. Różanej, gdzie zdarza się, że samochody zastawiają przejścia dla pieszych lub są zaparkowane w sposób uniemożliwiający przejazd.</p> <p>Mam ogromną obawę, że koncepcja, by ten obszar graniczył ze strefą płatnego parkowania na pewno nie poprawi obecnej sytuacji. Zdecydowanie lepiej byłoby, aby pierwszą ulicą z bezpłatnym parkowaniem była ul. Dąbrowskiego, znacznie szersza i prawdopodobnie z mniejszą liczbą mieszkańców (wskutek zabudowy domami jednorodzinnymi).</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 190 | <p>1. Prosimy o poszerzenie planowanej SPPN na kolejne osiedla na Mokotowie, na Wierzbno, Służewiec, Ksawerów. Tylko w ten sposób będzie można zapobiec rozjeżdżaniu kolejnych ulic oraz podwórek za granicą strefy na Mokotowie.</p> | <p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |
| 191 | <p>2. Chcemy, aby projektowana zieleń w miejscach, gdzie obecnie stoją stacje Veturilo, również te bardzo popularne (aleja Niepodległości przy metrze Pole Mokotowskie, Puławska przy placu Unii) nie stanowiła zagrożenia dla istnienia tych stacji.</p> | <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu), projektowanie zieleni nie jest tematem opracowania.</p> |
| 192 | <p>3. Apelujemy o możliwość wyznaczenia na ulicy S. Batorego po jej północnej stronie parkowania równoległego na jezdni. Dzięki zastosowaniu takiego rozwiązania chodnik z miejscem dla pieszych będzie szerszy oraz bezpieczniejszy, natomiast dla kierowców nie będzie dużej straty ponieważ dalej Batorego i tak i tak zwęża się do jednego (z wcześniejszych dwóch) pasów ruchu.</p> | <p>Nie wprowadzono. Brak uzasadnienia dla przenoszenia miejsc z chodnika na jezdnię. Dla pieszych pozostawiono ponad 3 m chodnika.</p> |

| | | |
|-----|---|--|
| 193 | 4. Prosimy o zabezpieczenia przejścia dla pieszych naprzeciwko Batorego 20 w taki sposób, aby od północnej strony nie było ono zasłaniane przez parkujące tam nielegalnie samochody tak, jak to wygląda obecnie. | Wprowadzono w projekcie. |
| 194 | 5. Prosimy o zabezpieczenie wyznaczonych miejsc prostopadłych separatorami w taki sposób, aby samochody dojeżdżając do krawężnika nie zasłaniały części chodników. Dotyczy to całej proponowanej strefy na Mokotowie. | Separatory parkingowe zostaną zaprojektowane wyłącznie w uzasadnionych przypadkach. |
| 195 | 6. Wnosimy o wyznaczenie wzdłuż ulicy Narbutta z ulicami się z nią krzyżującymi (Asfaltowa, Opoczyńska, Kielecka, Fałata) przejść dla pieszych równoległe do osi ulicy Narbutta. Obecne rozwiązanie wyznaczające tam powierzchnie wyłączone (P-21) powoduje, że dochodzić może do sytuacji, w której pieszy będzie się musiał wychylać z przestrzeni wyłączonej, aby sprawdzić, czy nie jedzie z naprzeciwka samochód. Nie można zapomnieć o przypadkach, które zostały wyrysowane np. na południowych wlotach/wylotach Asfaltowej i Opoczyńskiej, gdzie pod pretekstem tworzenia paru miejsc parkingowych będzie zmuszać się pieszych chcących iść wzdłuż Narbutta do lawirowania między samochodami, ponieważ wyznacza się miejsca do parkowania tam, gdzie obecnie piesi przechodzą przez jezdnię (co nawet jest potwierdzone przez istniejące tam ułatwienia dla osób niepełnosprawnych). Proszę o wyznaczenie przejść dla pieszych wzdłuż całego ciągu ul. Narbutta, albo w przypadku, gdy będzie to niemożliwe, to zabezpieczenie istniejących ciągów pieszych w taki sposób, aby nie zostało w realny sposób utrudnione poruszanie się pieszo wzdłuż ul. Narbutta. | 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. |
| 196 | 7. Apelujemy o wyznaczenie przejścia dla pieszych na ul. Narbutta na wysokości ul. Św. Szczepana. Poprawi to bezpieczeństwo ruchu pieszego udającego się w kierunku szkoły podstawowej, biblioteki oraz kościoła znajdujących się przy tej ulicy, jak i osób udających się w kierunku Nowego Teatru. Podstawą do realizacji tego przejścia jest pozytywna opinia podpisana przez Dyrektora Biura Zarządzania Ruchem Drogowym Tamásá Dombiego (znak sprawy ZR-OR.1510.5.2021KJA (2.KJA.ZR-OR) CRSiW559/2021) z dnia 15 czerwca 2021 r. | 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. |

| | | |
|-----|---|--|
| 197 | 8. Prosimy o możliwość wyznaczenia równoległych miejsc do parkowania wzdłuż najbardziej skrajnych pasów ul. Boboli od Rakowieckiej do Madalińskiego. Obecnie jezdnie na tym odcinku są przeskalowane, przez skrzyżowanie Rakowieckiej z Boboli fizycznie nie jest w stanie przejechać tyle samochodów, aby na tym odcinku potrzebne były aż trzy pasy. Powstanie tamże nowych miejsc parkingowych zdejmie część presji na miejsca parkingowe wewnątrz ciasnych ulic Starego Mokotowa. | Wprowadzono, zaprojektowano parkowanie równoległe na jezdni po obu stronach ul. Boboli na odc. pomiędzy skrzyżowaniami Rakowieckiej i Madalińskiego. |
| 198 | 9. Prosimy o wyznaczenie przejścia dla pieszych równoległe do ulicy Bruna między numerami 18 i 20. Obecnie na tej części drogi samochody często stoją, przez co bardzo utrudnione jest przejście tym ciągiem pieszym w kierunku stacji metra Pole Mokotowskie. Naprzeciwko posesji numer 20 parkowanie prostopadłe wyznaczone w ten sposób będzie bardzo trudne do wyegzekwowania, kierowcy będą dojeżdżać za daleko ze względu na obecnie umiejscowioną tam zatoczkę. Ze względu na duży ruch związany z lokalizacją tamże sklepu prosimy o wyznaczenie tam parkowania równoległego. | Wprowadzono do projektu. |
| 199 | 10. Chcielibyśmy prosić o całkowite przesunięcie parkowania równoległego naprzeciwko posesji Bruna 32 i 34 na jezdnię. Obecne rozwiązania nie gwarantują tego, że pieszym zostanie dwa metry odstępu między samochodami a budynkiem. Nie jest to w żaden sposób zabezpieczone w proponowanym projekcie w sposób fizyczny. | Nie wprowadzono. W omawianym miejscu zostawiono 2 m chodnika dla pieszych. Przeniesienie parkowania całkowicie na jezdnię spowoduje zawężenie jej do 4 m, co uniemożliwi minięcie się jednocześnie dwóch pojazdów. |
| 200 | 11. Wnosimy o niewyznaczanie na odcinku Kieleckiej między Rakowiecką a Narbutta parkowania skośnego naprzeciwko posesji numer 33. W sposób pokazany w projekcie organizacji ruchu samochód nie zmieści się między drzewem a wyznaczonymi liniami. Warto również dodać, iż pokazany w projekcie sposób gwarantuje dalsze rozjeżdżanie korzeni tego drzewa. | Wprowadzono do projektu. |
| 201 | 12. Na ulicy Rakowieckiej pomiędzy ulicami Kielecką a Opoczyńską prosimy o zmianę proponowanego parkowania ze skośnego na równoległe. Jest to jeden z najpopularniejszych ciągów pieszych w tej części Starego Mokotowa i konserwowanie obecnego układu, w którym dla pieszych jest bardzo mało miejsca jest złe, szczególnie przy wielości usług znajdujących się wzdłuż tej ulicy. | Nie wprowadzono. Wprowadzenie miejsc do parkowania równoległego spowoduje znaczne zmniejszenie ich liczby. Chodnik w omawianej lokalizacji ma odpowiednią szerokość. |

| | | | |
|-----|--|---|---|
| 202 | | 13. Prosimy o wyznaczenie na ulicy Podchorążych naprzeciwko ambasady Królestwa Danii równoległych miejsc do parkowania. Ten odcinek ulicy nie różni się w sposób znaczący od kolejnych, a w ten sposób zostanie zmniejszona presja parkingowa w innych częściach ul. Podchorążych. | Wyznaczenie miejsc postojowych na ul. Podchorążych przy Ambasadzie Republiki Austrii może odbyć się po uzyskaniu pozytywnej opinii Protokołu Dyplomatycznego - obecnie po obu stronach jezdni obowiązuje znak B-36 (zakaz zatrzymywania się), który nie dotyczy pojazdów CD i CC. Organizacja ruchu dotycząca placówek dyplomatycznych musi być każdorazowo uzgadniana z Protokołem Dyplomatycznym Ministerstwa Spraw Zagranicznych, który pełniąc w Rzeczypospolitej Polskiej rolę protokołu państwowego, czuwa nad przestrzeganiem przywilejów i immunitetów dyplomatycznych i konsularnych oraz nad przestrzeganiem zasady wzajemności w Rzeczypospolitej Polskiej i za granicą. |
| 203 | | 14. Wnosimy o, w miarę możliwości, całkowite przesunięcie parkowania na jezdnię na ulicy Sieleckiej. Dzięki temu można uniknąć pokusy kierowców przed parkowaniem większą częścią swojego samochodu na chodniku. | Nie wprowadzono, proponowane rozwiązanie zapewnia szerokość jezdni niezbędną dla ruchu większych pojazdów, np. pojazdów MPO, a oznakowanie poziome jednoznacznie wskazuje miejsce przeznaczone dla postoju pojazdów. Nieprzepisowe wykorzystanie wyznaczonych miejsc postojowych i zabieranie przestrzeni dla pieszych egzekwują odpowiednie służby mundurowe. |
| 204 | | 15. Prosimy o odwrócenie ruchu na ul. Sandomierskiej na odc. Rejtana - Rakowiecka. W ten sposób zostanie na niej uspokojony ruch samochodowy. | Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedynie na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy. |
| 205 | | 18. Proponujemy, aby na przestrzeniach wyznaczonych jako przestrzenie wyłączane wprowadzić zabezpieczenia w postaci stojaków na rowery albo w postaci ich zazielenia przy pomocy krzewów. | 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. |
| 206 | | 19. Odnośnie podwórek postulujemy rozwiązanie takie, jak na Ochocie, ponieważ za podwórka w SPPN odpowiada dzielnica. ZDM tu nic nie może poza postawieniem znaków wskazanych przez dzielnicę. Dlatego na Ochocie mają własne identyfikatory i znaki B-1 z wyjątkami. Czasami jest to B-36, jeśli nie można zamknąć przejazdu. Takie rozwiązanie powinno być również wprowadzone na Mokotowie, za czym postulujemy. | 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. |

| | | | |
|-----|----|---|---|
| 207 | 77 | <p>W związku z postulatem mieszkańców ul. Kwiatowej 1/3/6 my mieszkańcy ul. Kwiatowej 9 przyłączamy się do postulatu i domagamy się włączenia ul. Kwiatowej i części Różanej do strefy płatnego parkowania. Rzeczywiście mocno obawiamy się, że brak strefy płatnego parkowania na naszej części ulicy Kwiatowej (od Różanej do Madalińskiego) spowoduje, że większość osób dojeżdżających do firm, punktów usługowych, SGH uciekając ze strefy płatnego parkowania obecnie planowanej, przeniesie się na naszą ulicę. Znalezienie miejsca parkingowego będzie graniczyło z cudem i niejednokrotnie zmusi nas, mieszkańców do parkowania obok, tj. w strefie płatnej i obciąży nas koniecznością płacenia za każdą godzinę.</p> <p>Jednocześnie należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kwiatowa w odcinku Różana-Madalińskiego jest ulicą wylotową dla ruchu z ulic: Falęckiej, Lewickiej, Różanej, Kwiatowej, Króżańskiej, co wpływa na duże natężenie ruchu kołowego oraz wzmacnia prawdopodobieństwo parkowania na Kwiatowej samochodów nie należących do mieszkańców tej ulicy. Ponadto na natężenie ruchu i obciążenie ulicy Kwiatowej wpływają samochody dostawcze do firm i sklepów znajdujących się na niej lub w pobliżu (Tania Kuchnia, Carrefour, Piórek, Żabka). Są to dodatkowe argumenty przemawiające za objęciem ulicy Kwiatowej strefą płatnego parkowania.</p> <p>(uwaga powtórzona 4 razy)</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
|-----|----|---|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 208 | <p>Uważam, że Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego powinna zostać rozszerzona na Mokotowie - w północnej części tej dzielnicy. Graniczy ona ze Śródmieściem, gdzie pracuje większość parkujących w ciągu dnia roboczego na Dolnym i Górnym Mokotowie. Takie osoby zostawiają tam samochody, żeby uniknąć parkowania w strefie, ale tym samym zabierają miejsce mieszkańcom. SPPN to szansa na zmianę.</p> <p>Bardzo dobrym pomysłem ze strony ZDM było przedstawienie aż 3 wariantów parkowania na ul. Puławskiej. To możliwość wypracowania jak najlepszego rozwiązania, które powinno pogodzić interesy wszystkich uczestników ruchu. Aby tak się stało, moim zdaniem w życie powinien zostać wcielony wariant nr III, uwzględniający przesunięcie parkowania z chodnika na jezdnię. Takie rozwiązanie pozwoli w całości odblokować pieszym chodniki, które przy ul. Puławskiej nie są przesadnie szerokie. Obecnie piesi mają bardzo małą przestrzeń do przejścia i czasami muszą przeciskać się między zaparkowanymi autami a ścianami budynków. Liczę, że przy okazji wdrażania zmian w organizacji ruchu, ZDM do spółki z Biurem Zarządzania Ruchem Drogowym wprowadzi tzw. kontraruch rowerowy na ulicach jednokierunkowych. Dlatego, że przy okazji zwiększania miejsc postojowych (więcej jednokierunkowych ulic na osiedlach to wzrost miejsc do parkowania) można usprawnić poruszanie się rowerzystom. Zresztą poprawianie kierowcom warunków ruchu (dodatkowe miejsca) nie powinno odbywać się kosztem ruchu rowerowego (brak możliwości ruchu dwukierunkowego często na ważnych odcinkach).</p> | <p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p> <p>Puławska: Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 209 | <p>Proszę o ustawienie słupków uniemożliwiających parkowanie na chodniku. Samochody wjeżdżają po przejściu dla pieszych i parkują za słupkami. Jest to niebezpieczne dla pieszych, a kierowcy unikają opłaty za parkowanie w strefie</p> | <p>Wprowadzono w miejscach gdzie zaobserwowano takie sytuacje np. ul. Grottgera, ul. Batorego.</p> |
| 210 | <p>Proszę o ustawienie tabliczki nakazującej parkowanie na jezdni, pomimo zrobionej zatoki parkingowej na jezdni, samochody regularnie parkują na chodniku - Madalińskiego 87a</p> | <p>Nie wprowadzono. Opisywane miejsce nie jest parkingiem tylko zjazdem do posesji.</p> |

| | | |
|-----|---|--|
| 211 | <p>Proszę o zabezpieczenie przejść dla pieszych na tym odcinku. Wszystkie przejścia są zawsze nielegalnie zasłaniane przez pojazdy, a jest to okolica gdzie znajduje się wiele szkół. Muszą być fizyczne blokady, bo inaczej nic się nie zmieni Narbutta, odcinek Kazimierzowska-Puławska</p> | <p>Wprowadzono do projektu.</p> |
| 212 | <p>Zaproponowane zmiany są skandaliczne, brak jakiegokolwiek opcji rowerowej to nieporozumienie. Po co budowano ddr na Puławskiej skoro nie ma opcji kontynuacji w stronę centrum? Chodniki powinny być wolne od samochodów, a rowerzyści powinni mieć pas rowerowy na jezdni Puławska Dworkowa-Dolna</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. W zakresie ulicy Puławskiej analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 213 | <p>Proszę o umożliwienie ruchu rowerowego na jednokierunkowych ulicach Mokotowa wraz z wprowadzeniem strefy SPPN. Jest dużo dróg jednokierunkowych, gdzie wprowadzenie konaruchów rowerowych będzie korzystne</p> | <p>W projekcie zastosowano separatory U-25a.</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| 214 | <p>Uwagi, Proszę o zamontowanie odbojników uniemożliwiających głębokie wjeżdżanie na chodnik samochodom. Odbojniki miały już być zamontowane, ale jednak się nie udało. Kierowcy niszczą nowo wyremontowany chodnik, nanoszą błoto, zabierają przestrzeń pieszym, przez co cały wykonany remont traci sens. Jest to także niebezpieczne, ponieważ kierowcy wjeżdżając na chodnik nie widzą pieszych. Odcinek Madalińskiego od al. Niepodległości w kierunku Wołoskiej (tam gdzie obowiązuje parkowanie prostopadłe)</p> | <p>W projekcie zastosowano separatory U-25a.</p> |
| 215 | <p>mieszkam przy ulicy Tatrzańskiej na Dolnym Mokotowie i z uwagą przyglądam się planom poszerzenia strefy płatnego parkowania w mojej dzielnicy. Sam pomysł bardzo mnie cieszy, bo zalew samochodów w mieście jest ogromny i trzeba starać się to regulować. Strefa ma kończyć się na ulicy Gagarina, co moim zdaniem jest niewystarczające. Już teraz uliczki między Gagarina a Chełmską są zastawione samochodami, często samochody parkują tak, że nie da się przejść chodnikiem, a przejście dla pieszych jest kompletnie niewidoczne. Jako mama trójki dzieci praktycznie codziennie muszę przeciskać się z wózkiem i rowerami moich dzieci między źle zaparkowanymi samochodami. W pobliżu jest sporo biur, szpital na Górskiej, przedszkola, szkoły (też prywatne), akademik... Tatrzańska ma może 200 m długości i po prostu jest wiecznie zastawiona i zablokowana samochodami parkującymi na cały dzień i „na chwilę”. Wprowadzenie płatnego parkowania tylko na Gagarina jeszcze znacznie pogorszy tę sytuację. W mojej opinii należy rozważyć powiększenie tej strefy aż do ulicy Chełmskiej, żeby to miało sens i nie zmieniło życia mieszkańców Sielc w samochodowy koszmar. W weekend samochodów jest zdecydowanie mniej, dlatego widać, że mnóstwo ludzi parkuje tu samochody i udaje się do pracy, a okoliczni mieszkańcy mają ogromny problem z zaparkowaniem w pobliżu domu. Niestety w tym temacie trzeba podejmować odważne decyzje i robić wszystko, żeby uregulować wjazd samochodów do miasta i robić wszystko, by parkowanie samochodów cały dzień było nieopłacalne. Może wtedy choć część ludzi przesiądzie się do komunikacji miejskiej.</p> | <p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |

| | | | |
|-----|----|---|---|
| 216 | | <p>Jestem za włączeniem ulicy Lewickiej i Kwiatowej w Warszawie w całości do strefy parkowania płatnego i wyznaczenia granicy strefy do ulicy Różanej włącznie.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 217 | 88 | <p>(rys) w załączniku przesyłam uwagi do projektu spp dotyczącego ul. Opoczyńskiej. Komentarze z propozycjami są naniesione na arkuszu. Jestem mieszkańcem ul. Opoczyńskiej od ponad 10 lat i obserwuję jak z roku na rok sytuacja parkingowa ulega pogorszeniu. W naszej okolicy parkują pracownicy i petenci KRS, NFZ, SGH, studenci Politechniki i SGH oraz mieszkańcy akademika Sabinki, dlatego jestem przekonany o słuszności i konieczności wprowadzenia spp. Będę wdzięczny za pozytywne rozpatrzenie prośby o korekty.</p> | <p>Opoczyńska Narbutra - Likwidacja miejsc postojowych dla pojazdów osób z niepełnosprawnościami powinna zostać poprzedzona obserwacją. Narbutta - Nie wprowadzono, zgodnie z Ustawą PORD Art.49.1.1 zabrania się zatrzymania pojazdu w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania.</p> |
| 218 | 90 | <p>W związku z postulatem mieszkańców ul. Kwiatowej 1/3/6 my mieszkańcy ul. Kwiatowej 9 przyłączamy się do postulatu i domagamy się włączenia ul. Kwiatowej i części Różanej do strefy płatnego parkowania. Rzeczywiście mocno obawiamy się, że brak strefy płatnego parkowania na naszej części ulicy Kwiatowej (od Różanej do Madalińskiego) spowoduje, że większość osób dojeżdżających do firm, punktów usługowych, SGH uciekając ze strefy płatnego parkowania obecnie planowanej, przeniesie się na naszą ulicę. Znalezienie miejsca parkingowego będzie graniczyło z cudem i niejednokrotnie zmusi nas, mieszkańców do parkowania obok, tj. w strefie płatnej i obciąży nas koniecznością płacenia za każdą godzinę. Jednocześnie należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kwiatowa w odcinku Różana-Madalińskiego jest ulicą wylotową dla ruchu z ulic: Falęckiej, Lewickiej, Różanej, Kwiatowej, Króżeńskiej, co wpływa na duże natężenie ruchu kołowego oraz wzmaga prawdopodobieństwo parkowania na Kwiatowej samochodów nie należących do mieszkańców tej ulicy. Ponadto na natężenie ruchu i obciążenie ulicy Kwiatowej wpływają samochody dostawcze do firm i sklepów znajdujących się na niej lub w pobliżu (Tania Kuchnia, Carrefour, Piórek, Żabka). Są to dodatkowe argumenty przemawiające za objęciem ulicy Kwiatowej strefą płatnego parkowania.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |

| | | | |
|-----|--|--|---|
| 219 | | <p>uwazam ze strefa powinna być poszerzona co najmniej do ul. Różanej włącznie. Ul. Dąbrowskiego jest dosyć szeroka i często przejeżdża nią patrol Straży Miejskiej. Zostawienie bez opłat ulic Króżeńskiej, Kwiatowej, Lewickiej oraz Fałęckiej włącznie uniemożliwi normalny ruch, gdzie już obecnie trudno dojechać. Śmieciarki dokonują cudów, a mieszkańcy albo ignorują albo nie mają wyjścia i parkują na miejscach niedozwolonych, ponieważ "przepisowe" zajęte są przez "gości". Jestem za rozszerzenie strefy do ulicy Różanej włącznie.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 220 | | <p>Piszę w sprawie poszerzenia strefy płatnego parkowania na Starym Mokotowie. Mieszkam na ulicy Króżeńskiej 4. Dużym problemem dla mieszkańców ulicy Króżeńskiej jest brak miejsc parkingowych w okolicy miejsca zamieszkania. Poza mieszkańcami parkują tu również osoby dojeżdżające do pracy z uwagi na bliskość stacji Metro Raławicka. Mocno liczyłem, że planowane poszerzenie strefy płatnego parkowania obejmie ulice Króżeńską i Kwiatową i ułatwi nam mieszkańcom zaparkowanie pojazdu w pobliżu domu. Niestety granica strefy płatnego parkowania ma kończyć się na ulicy Madalińskiego i nie obejmie ulic Króżeńskiej i Kwiatowej między ulicami Madalińskiego a Różaną. Nie tylko nie ułatwi to parkowania pojazdu mieszkańcom, ale wręcz je utrudni, gdyż więcej osób chcących uniknąć strefy płatnego parkowania będzie próbowało zaparkować auto na naszej ulicy. Bardzo proszę o włączenie ulic Króżeńskiej i Kwiatowej w całości do strefy płatnego parkowania tzn. wyznaczenia granicy strefy do ulicy Różanej włącznie. (uwaga powtórzona 2 razy)</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 221 | | <p>Mieszkam na osiedlu EkoPark (ulice Chodkiewicza, Żaryna, Biały Kamień) Z tego co wiem to jest teren prywatny. Czy to oznacza że wprowadzenie SPPN na naszym osiedlu nie będzie możliwe? Wtedy zostalibyśmy enklawą zalaną przez próbujących zaparkować za darmo a już teraz osiedle jest totalnie zablokowane przez samochody. Proszę o odpowiedź czy SPPN będzie na naszym osiedlu? A jeśli nie to co możemy zrobić aby była?</p> | <p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. O zasadach ograniczenia wjazdu i postoju decyduje zarządca takiego terenu.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| 222 | <p>Oglądając projekt od razu rzuca się w oczy, że proponowany obszar strefy jest zdecydowanie zbyt duży i intruzywnie wchodzi w obszary typowo mieszkalne. Powinien on być zawężony jedynie do obszaru, gdzie użytek mieszkalny stoi w cieniu użytku handlowego/kulturowego/biznesowego itp. i gdzie ze strefy będzie największy pożytek</p> <p>W związku z tym wnoszę, by obszar wprowadzanego SPPN ograniczyć tylko do podobszaru nr 2, który powinien być dodatkowo ograniczony od południa ulicami Goworka, Spacerową, Klonową.</p> <p>Jednocześnie informuję, że mój wniosek wynika tylko z przewidywania wszelkich ewentualności, ponieważ wyrażam sprzeciw do całości projektu dopóki nie zostaną przedstawione możliwości zwiększenia ilości miejsc parkingowych poprzez budowę nowych parkingów. Dopiero po przeanalizowaniu alternatyw wobec strefy należy wrócić do konsultacji ws. SPPN. Proszę odnotowanie sprzeciwu i rekomendowanie Radzie Warszawy, by odrzuciła projekt strefy na tym obszarze do czasu analizy i konsultacji alternatyw.</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.</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. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>Według przeprowadzonych badań, średnie zapelnienie w godzinach funkcjonowania SPPN wynosi 96,40% co jest wartością bardzo wysoką i potwierdza zasadność wprowadzenia SPPN. Udział osób przyjezdnych parkujących co najmniej przez 8 godzin dziennie przez co najmniej 3 z 5 dni roboczych (czyli m.in. osób zostawiających swój samochód i przesiadających się w komunikację miejską, jak również dojeżdżających do pracy) wynosi średnio 17,59%.</p> |
| 223 | <p>chciałabym wyrazić swoje poparcie dla realizacji projektu zmian na ul. Puławskiej w zaproponowanym wariantcie nr 3. Jednocześnie pragnę wyrazić ubolewanie, że żaden z przygotowanych przez Państwa wariantów nie uwzględnia potrzeb rowerzystów i bardzo bym prosiła o informację, czy jest przygotowany jakiś alternatywny projekt rozwiązujący problem braku ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Puławskiej na odcinku między ul. Dolną a ul. Goworka.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |

| | | | |
|-----|--|---|--|
| | | | Wybudowanie DDR na odcinku między ul. Dolną a ul. Goworka wymaga przebudowy ulicy i nie jest obecnie planowane. |
| 224 | | <p>Jestem mieszkańcem ulicy Różanej róg Lewickiej.Co do planów strefy płatnego parkowania to już dzisiaj jest walka dosłownie o miejsca parkingowe dochodzi do licznych stłuczek ,obtarć samochodów w moim wypadku 2 w tym 1 skończył się u blacharza i niema winnych.Poza tym na ulicy Fałęckiej 10 jest Urząd Stanu Cywilnego osoby chcący załatwić sprawy urzędowe krążą ulicami Fałęcka,Różana,Lewicka,Kwiatowa,Króżańska bezskutecznie szukając miejsca do zaparkowania. Liczne interwencje Straży Miejskiej parkowanie przed bramami wjazdowymi do posesji</p> <p>Zwracam się z prośbą o ustalenie strefy płatnego parkowania do ulicy Różanej włącznie wraz z przyległymi ulicami Fałęcka,Lewicka,Kwiatowa,Króżańska.</p> | Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa. |
| 225 | | <p>Bardzo proszę o włączenie ulic Króżańskiej i Kwiatowej (od Różanej do Madalińskiego) oraz ul. Różanej (od Kazimierzowskiej do Niepodległości) do projektowanej strefy płatnego parkowania.</p> <p>Jestem mieszkanką Króżańskiej 4. Nasza ulica jest ślepy odcinkiem na końcu ul. Różanej.</p> <p>Znalezienie miejsca postojowego w okolicy (na Króżańskiej, Różanej, Kwiatowej, Madalińskiego czy w zatoce przy ul. Niepodległości) w tygodniu już teraz jest prawie niemożliwe. Nawet odcinki z zakazem postoju bywają obstawione na całej długości. Samochody zastawiają skrzyżowania, trawniki i chodniki. Często najbliższe wolne miejsce postojowe znajdują ponad 500m od domu.</p> <p>Parkingi w naszej najbliższej okolicy, oprócz mieszkańców, zajmują w dużej mierze użytkownicy lokali usługowych, biur czy budynku SGH przy ul. Madalińskiego a także osoby zostawiające tu samochody po to by przesiąść się do metra.</p> <p>Projekt strefy płatnego parkowania bez uwzględnienia tego odcinka Króżańskiej oznacza, że nasz kwartał będzie jeszcze gęściej zastawiony samochodami. To nie tylko uniemożliwi nam - mieszkańcom znalezienie miejsca postojowego, ale też pogorszy bezpieczeństwo pieszych, w tym moich dzieci w drodze do szkoły.</p> <p>Wzrośnie liczba nieprzepisowo zaparkowanych samochodów, które zmniejszają widoczność na skrzyżowaniach czy zjazdach.</p> <p>W związku z powyższym postuluję rozszerzenie projektowanej podstrefy nr 3 na południe, w kierunku ul. Dąbrowskiego, tak by ul. Króżańska, oraz Kwiatowa i Różana zostały objęte strefą płatnego parkowania.</p> | Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa. |

| | | | |
|-----|----|---|---|
| 226 | 98 | <p>Zaproponowany projekt strefy płatnego parkowania dla strefy Narbutta / Opoczyńska (arkusz 10) generalnie wygląda bardzo dobrze.</p> <p>Mam jedynie dwie uwagi do obszaru bezpośrednio na przecięciu ulic Narbutta i Opoczyńskiej:</p> <p>1. W związku z tym, że mamy tutaj do czynienia z dwoma ulicami jednokierunkowymi, blokada dolnego narożnika moim zdaniem jest niezasadna - szczególnie, że jest tam wydzielona przestrzeń chodnika. Moim zdaniem warto by tą przestrzeń wykorzystać na dedykowane miejsce postojowe dla samochodów dostawczych / kurierskich z racji sporej ilości pobliskich sklepów. Usprawniłoby to ruch, a jednocześnie nie stworzyło żadnego ryzyka.</p> <p>2. Zgodnie z Państwa własnymi badaniami, w obszarze planowanej strefy płatnego parkowania jest obecnie 1568 miejsc postojowych, a jednocześnie wykryto 1521 pojazdów. Oznacza to, że obecna ilość legalnych miejsc postojowych ledwo wystarczy na same osoby zamieszkałe w okolicy - nie uwzględniając odwiedzających.</p> <p>Jednocześnie z tego samego badania wynika, że średnie zapelnienie miejsc postojowych w godzinach SPPN na ulicy opoczyńskiej wynosi 103%, zaś na Narbutta 110%.</p> <p>Ponadto, przy wyznaczaniu celowym miejsc parkingowych zgodnych z wytycznymi z prezentacji, spodziewam się, że ilość miejsc parkingowych spadnie.</p> <p>W związku z powyższym, zamiana części legalnych miejsc parkingowych na ulicy Narbutta w zieleń uważam za bardzo nietrafiony pomysł, gdyż potrzeba wskazuje raczej na zwiększenie ilości miejsc parkingowych w okolicy, a nie ich (kolejne już zresztą po tegorocznych modyfikacjach) zmniejszenie.</p> | <p>1. Nie wprowadzono, zgodnie z art.49.1.1 Prawa o ruchu drogowym zabrania się zatrzymania pojazdu w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania. Przepis ten dotyczy również ulic jednokierunkowych.</p> <p>2. Celem przedsięwzięcia jest organizacja postoju w ramach istniejącej geometrii dróg. Budowa parkingów, czy inna forma tworzenia dodatkowych miejsc postojowych na danym obszarze, jest nie tylko poza zakresem opracowania, ale też nie należy do zadań samorządu.</p> <p>Średnie zapelnienie poszczególnych ulic może przekraczać 100% - nawet w sytuacji, gdy nominalna liczba zaobserwowanych pojazdów jest niższa, niż liczba dostępnych miejsc. Wynika to właśnie z faktu, że liczby globalne odnoszą się do obszaru, a przepelnienie ma miejsce punktowo.</p> <p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc postoju.</p> |
|-----|----|---|---|

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 227 | | <p>Pozwolę sobie oddać głos w konsultacjach dot. SPPN na Mokotowie. Oddaję swój głos dla wariantu 3 zmian na ul. Puławskiej. Zwężenie jezdni do dwóch pasów ruchu pozwoli na swobodne poruszanie się pieszych po chodniku, który aktualnie szczególnie na odcinku Ul. Willowa i ul. Rakowiecka jest bardzo utrudniony przez parkujące tam samochody. Możliwe że pozwoli to także na utworzenie pasa dla rowerów.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 228 | 100 | <p>Arkusz 82 Na jesieni tego roku zostało przeorganizowane parkowanie na ulicy Zajączkowskiej: od strony apartamentowca Zajączkowska 11 został wprowadzony zakaz parkowania (na całej długości Zajączkowskiej od strony południowej) – zamiast tego zostało dozwolone na całej długości po stronie północnej, od parku, wzdłuż ulicy. Nie rozumiemy, dlaczego znowu jest planowane parkowanie od strony apartamentowca a nie pozostawienie parkowania od strony parku – tak jak jest to teraz. Wygląda na to, że projektując nie zostało to zrewidowane w terenie. Proponujemy pozostawienie parkowania po stronie parku oraz wydłużenie miejsc parkingowych na całej długości ulicy Zajączkowskiej od strony parku. Aż do samego skrzyżowania w Spacerową.</p> | <p>Wprowadzono do projektu. Miejsca postojowe wyznaczono jedynie na działkach drogowych.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 229 | 100 | <p>Dodatkowe uwagi dotyczące organizacji ruchu na Grottgera / POgodnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oznakowanie poziome kontrapasa rowerowego na Pogodnej/Grottgera nie jest potrzebne, bo Pogodna/Grottgera jest ulicą jednokierunkową. Jeżeli to oznakowanie miałyby zmniejszyć liczbę miejsc – wnioskujemy o ich usunięcie jako zbędnych. Funkcję kontrapasu spełnia istniejący znak zakazu wjazdu z dodaną tabliczką T-22 - "nie dotyczy rowerów" ustawiony na rozpoczęciu odcinka jednokierunkowego od szkoły na Pogodnej obowiązujący aż po wjazd z Belwederskiej na Grottgera. • Zgodnie z sugestią radnej Mokotowa, p. Dembowskiej (obie sugestie zgłoszono również na posiedzeniu komisji Rady z udziałem Wydziału Infrastruktury) proponujemy rozważenie likwidacji niewykorzystywanego (lub wykorzystywanego w b. małym stopniu) chodnika z płotem po stronie szkoły i zamienienie go w miejsca parkingowe z ew. rozwiązaniem preferującym rodziców przywożących dzieci typu "kids + ride". Rozwiązanie takie jest już stosowane przy kilku szkołach na Mokotowie. | <p>Grottgera: Nie wprowadzono, likwidacja kontrapasa nie zwiększy liczby wyznaczonych miejsc postojowych. Pogodna: Nie wprowadzono, wyznaczenie miejsc postojowych zmniejszy szerokość jezdni poniżej szerokości umożliwiającej przejazd zaś likwidacja wygrodenia pogorszy bezpieczeństwo w rejonie szkoły.</p> |
| 230 | 100 | <p>(rys) Celem proponowanych zmian jest wygospodarowanie większej ilości miejsc parkingowych – których notorycznie brakuje w obrębie naszych ulic, oraz poprawienie bezpieczeństwa oraz organizacji ruchu, również przy szkole, gdzie w godzinach porannych i popołudniowych przejeżdża więcej samochodów przywożących/odwożących dzieci. Arkusze 84</p> <p>Proponujemy przeniesienie wyznaczonego miejsca parkingowego (mp) ze strony południowej (przy Grottgera 21) na północną. Pozwoli to wygospodarować wg nas 1-2 miejsca parkingowe więcej (przed przejściem dla pieszych) oraz poprawi bezpieczeństwo rowerzystów korzystających z kontrapasa rowerowego. Jeżeli szerokość pasa drogowego wystarczy – proponowalibyśmy pozostawienie parkowania po obu stronach. Na ulicy Pogodnej, za przejściem dla pieszych proponujemy wydłużenie istniejącego parkingu o jedno przynajmniej miejsce do latarni na chodniku. Jest to droga jednokierunkowa, parkowanie bliżej przejścia nie powoduje niebezpieczeństwa dla pieszych.</p> | <p>Grottgera: Nie wprowadzono, proponowane rozwiązanie nie zwiększy liczby miejsc postojowych - nie jest możliwe wyznaczenie parkowania w odległości mniejszej niż 10 m od przejścia dla pieszych. Nie jest również możliwe wyznaczenie parkowania po obu stronach jezdni z uwagi na fakt, że jezdnia w tym miejscu będzie wówczas miała szerokość poniżej 3,0 m. Pogodna: Wprowadzono korektę</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| 231 | 100 | <p>Arkusz 83</p> <p>Proponujemy wydłużenie planowanych miejsc parkingowych w stronę bramy szkoły po stronie parku (zielony owal poniżej). Po stronie apartamentowca Zajączkowska 11 – proponujemy przesunąć istniejący znak B-36 zakazu parkowania o ok 3 metry w kierunku wyjazdu z garaży – do istniejących słupków w chodniku (poniżej zielone kółko i strzałka).</p> | <p>Nie wprowadzono, wyznaczenie miejsc postojowych naprzeciwko zjazdów z posesji utrudniłoby wjazd i wyjazd z/do posesji.</p> |
| 232 | 100 | <p>Po przekonsultowaniu projektu wprowadzenia SPPN na ulicach Grottgera/Pogodna/Zajączkowska wśród przedstawicieli naszych wspólnot (wymienionych poniżej) przygotowaliśmy listę propozycji. Załączam je w pliku dołączonym w tym mailu. Nadmienię, że propozycje te skonsultowaliśmy również z inżynierem ruchu.</p> <p>Prosimy, żeby uwzględnić nasz głos – od wielu lat bowiem borykamy się z notorycznym brakiem miejsc o parkowania. Wiemy, że samo wprowadzenie SPPN powinno ograniczyć liczbę parkujących samochodów, jednak z uwagi na specyfikę naszych ulic (trzy ulice odizolowane od innych miejsc parkingowych na innych ulicach dużymi arteriami Spacerowej/Belwederskiej) – chcemy w tej strefie wygospodarować jak najwięcej miejsc parkingowych.</p> <p>Nasze propozycje służą też poprawieniu bezpieczeństwa oraz poprawieniu organizacji ruchu w godzinach porannych i popołudniowych dla rodziców odwożących dzieci do szkoły samochodami.</p> <p>Zapraszamy również na wizję lokalną, w ostatnim roku trochę się tu zmieniło (apartamentowiec Zajączkowska 11, zmiana parkowania na stronę parku). Mamy wrażenie, że projekt powstawał na podstawie map które nie muszą uwzględniać najbardziej aktualnej sytuacji.</p> | <p>Wskazane ulice nie były objęte konsultacjami. Natomiast w związku z oczekiwaniem mieszkańców zdecydowano o zaprojektowaniu SPPN również na ul. Grottgera, Pogodnej i Zajączkowskiej. Projekt powstaje w ramach zamówienia uzupełniającego. W oparciu o wizję lokalną i uwagi mieszkańców udało się wprowadzić do projektu część postulatów.</p> |
| 233 | | <p>Zdecydowane NIE dla takich pomysłów!!! a pomyśleliście o mieszkańcach?</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</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| | | | bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 234 | 104 | <p>Po przekonsultowaniu projektu wprowadzenia SPPN na ulicach Grottgera/Pogodna/Zajączkowska wśród przedstawicieli naszych wspólnot (wymienionych poniżej) przygotowaliśmy listę propozycji. Załączam je w pliku dołączonym w tym mailu. Nadmienię, że propozycje te skonsultowaliśmy również z inżynierem ruchu.</p> <p>Prosimy, żeby uwzględnić nasz głos – od wielu lat bowiem borykamy się z notorycznym brakiem miejsc o parkowania. Wiemy, że samo wprowadzenie SPPN powinno ograniczyć liczbę parkujących samochodów, jednak z uwagi na specyfikę naszych ulic (trzy ulice odizolowane od innych miejsc parkingowych na innych ulicach dużymi arteriami Spacerowej/Belwederskiej) – chcemy w tej strefie wygospodarować jak najwięcej miejsc parkingowych.</p> <p>Nasze propozycje służą też poprawieniu bezpieczeństwa oraz poprawieniu organizacji ruchu w godzinach porannych i popołudniowych dla rodziców odwożących dzieci do szkoły samochodami.</p> <p>Zapraszamy również na wizję lokalną, w ostatnim roku trochę się tu zmieniło (apartamentowiec Zajączkowska 11, zmiana parkowania na stronę parku). Mamy wrażenie, że projekt powstawał na podstawie map które nie muszą uwzględniać najbardziej aktualnej sytuacji.</p> | Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadził dodatkowe analizy dla obszaru Mokotowa, dotyczącego kwartału ulic: Artura Grottgera, Zajączkowskiej i Pogodnej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Dolnego Mokotowa. |
| 235 | 104 | <p>Arkusz 84</p> <p>Proponujemy przeniesienie wyznaczonego miejsca parkingowego (mp) ze strony południowej (przy Grottgera 21) na północną. Pozwoli to wygospodarować wg nas 1-2 miejsca parkingowe więcej (przed przejściem dla pieszych) oraz poprawi bezpieczeństwo rowerzystów korzystających z kontrpasa rowerowego. Jeżeli szerokość pasa drogowego wystarczy – proponowalibyśmy pozostawienie parkowania po obu stronach – dwa oznaczenia na zielono poniżej</p> | Grottgera: Nie wprowadzono, proponowane rozwiązanie nie zwiększy liczby miejsc postojowych - nie jest możliwe wyznaczenie parkowania w odległości mniejszej niż 10 m od przejścia dla pieszych. Nie jest również możliwe wyznaczenie parkowania po obu stronach jezdni z uwagi na fakt, że jezdnia w tym miejscu będzie miała szerokość poniżej 3,0 m. |
| 236 | 104 | Na ulicy Pogodnej, za przejściem dla pieszych proponujemy wydłużenie istniejącego parkingu o jedno przynajmniej miejsce do latarni na chodniku. Jest to droga jednokierunkowa, parkowanie bliżej przejścia nie powoduje niebezpieczeństwa dla pieszych. | Wprowadzono do projektu. |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 237 | 104 | <p>Arkusz 83</p> <p>Proponujemy wydłużenie planowanych miejsc parkingowych w stronę bramy szkoły po stronie parku (zielony owal poniżej).</p> <p>Po stronie apartamentowca Zajączkowska 11 – proponujemy przesunąć istniejący znak B-36 zakazu parkowania o ok 3 metry w kierunku wyjazdu z garaży – do istniejących słupków w chodniku (poniżej zielone kółko i strzałka).</p> | <p>Nie wprowadzono, wyznaczenie parkowania na wysokości zjazdów do posesji utrudni wjazd i wyjazd z posesji.</p> |
| 238 | 104 | <p>Arkusz 82</p> <p>Na jesieni tego roku zostało przeorganizowane parkowanie na ulicy Zajączkowskiej: od strony apartamentowca Zajączkowska 11 został wprowadzony zakaz parkowania (na całej długości Zajączkowskiej od strony południowej) – zamiast tego zostało dozwolone na całej długości po stronie północnej, od parku, wzdłuż ulicy.</p> <p>Nie rozumiemy, dlaczego znowu jest planowane parkowanie od strony apartamentowca a nie pozostawienie parkowania od strony parku – tak jak jest to teraz.</p> <p>Wygląd na to, że projektując nie zostało to zrewidowane w terenie.</p> <p>Proponujemy pozostawienie parkowania po stronie parku oraz wydłużenie miejsc parkingowych na całej długości ulicy Zajączkowskiej od strony parku. Aż do samego skrzyżowania w Spacerową.</p> | <p>Wprowadzono do projektu. Miejsca postojowe wyznaczono jedynie na działkach drogowych. Projekt wykonano w oparciu o aktualną organizację ruchu w dniu przeprowadzenia inwentaryzacji oznakowania.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 239 | 104 | <p>Dodatkowe uwagi dotyczące organizacji ruchu na Grottgera / Pogodnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Oznakowanie poziome kontrapasa rowerowego na Pogodnej/Grottgera nie jest potrzebne, bo Pogodna/Grottgera jest ulicą jednokierunkową. Jeżeli to oznakowanie miałyby zmniejszyć liczbę miejsc – wnioskujemy o ich usunięcie jako zbędnych. Funkcję kontrapasu spełnia istniejący znak zakazu wjazdu z dodaną tabliczką T-22 - "nie dotyczy rowerów" ustawiony na rozpoczęciu odcinka jednokierunkowego od szkoły na Pogodnej obowiązujący aż po wjazd z Belwederskiej na Grottgera. • Zgodnie z sugestią radnej Mokotowa, p. Dembowskiej (obie sugestie zgłoszono również na posiedzeniu komisji Rady z udziałem Wydziału Infrastruktury) proponujemy rozważenie likwidacji niewykorzystywanego (lub wykorzystywanego w b. małym stopniu) chodnika z płotem po stronie szkoły i zamienienie go w miejsca parkingowe z ew. rozwiązaniem preferującym rodziców przywożących dzieci typu "kids + ride". Rozwiązanie takie jest już stosowane przy kilku szkołach na Mokotowie. | <p>Grottgera: Nie wprowadzono, likwidacja kontrapasa nie zwiększy liczby wyznaczonych miejsc postojowych. Pogodna: Nie wprowadzono, wyznaczenie miejsc postojowych zmniejszy szerokość jezdni poniżej szerokości umożliwiającej przejazd zaś likwidacja wygrodenia pogorszy bezpieczeństwo w rejonie szkoły. 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. Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po 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. 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. 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> |
|-----|-----|--|---|

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 240 | 108 | <p>Mieszkam przy ul. Różanej 43, właścicielem nieruchomości jest mój mąż Zbigniew Drzewiecki. Składam protest przeciwko planom nie objęcia strefą płatnego parkowania ul. Różanej oraz przecznicy łączącej Różaną z Madalińskiego. Już od dawna zdarza się, że nie mogę wjechać na posesję, ponieważ parkują samochody przy Vege Ramen i po obu stronach mojej bramy, że wjazd nie jest możliwy. Ostatnio ktoś zostawił samochód na długi czas 30 cm na mojej bramie, w taki sposób, że nie mogłam wymanewrować i wjechać przez ponad tydzień na posesję. Pytałam się wszystkich sąsiadów, ale nikt nie wiedział czyj to samochód. W poniedziałek, dokładnie po mojej wizycie w Kinie Iluzjon ktoś podjechał samochodem stając na moim garażu, mamy 2 bramy, okazało się, że przywiózł właściciela parkującego częściowo na mojej bramie samochodu. Bardzo dużo samochodów parkuje na Różanej i w powyższych bocznych uliczkach w ciągu dnia, graniczy z cudem przejazd np. śmieciarki. Dodatkowo do 2 restauracji vis a vis i sklepu przyjeżdżają samochody dostawcze. W mojej ocenie już od paru lat ludzie zostawiają samochody i idą do metra, ponieważ po godz. 18 sytuacja się poprawia. Również goście apartamentowca parkują na ul. Różanej, ponieważ ul. Kazimierzowska po stronie Apartamentowca Marvipol jest wyłączona z parkowania. Dodatkowo ul. Różana i sąsiednie prostopadłe uliczki są bardzo wąskie i ruch jest od dawna utrudniony. Wobec tego proszę o objęcie strefą płatnego parkowania również ul. Różanej, Lewickiej, Kwiatowej, Króżeńskiej. To jedyne rozwiązanie naszego problemu, który już istnieje od dawna, a z pewnością się pogorszy po objęciu ul. Madalińskiego taką strefą. Straż miejska jest bardzo opieszła z jakąkolwiek interwencją. Oczekuję na uwzględnienie mojego protestu.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 241 | | <p>Jestem przeciwny usuwaniu jakichkolwiek miejsc na ulicy Rejtana. Na tej ulicy przez cały tydzień ciężko gdziekolwiek zaparkować. Jeśli usunie Państwo możliwość parkowania po lewej stronie ulicy, parkowanie w odległości, na którą pozwala abonament mieszkańca za 30zł stanie się niemożliwe. To się nie mieści w głowie, próba usunięcia nam miejsc z ulicy Rejtana to jest wymuszenie zakupu abonamentu za 600zł i szukanie miejsca po połowie dzielnicy. Pod domem na pewno nie dam rady zaparkować, jeśli ten projekt wejdzie w życie. Sąsiedztwo w postaci różnych instytucji mamy takie, że strefa płatnego parkowania nikogo nie zniechęci, dalej wszystko będzie zajęte. Proszę pozostawić na ulicy Rejtana wszystkie miejsca parkingowe, które istnieją obecnie.</p> | <p>Wprowadzono korektę. Wyznaczono miejsca skośne, natomiast po przeciwnej stronie znak B-35 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. To optymalne rozwiązanie możliwe do zastosowania przy istniejących wymiarach jezdni i chodnika.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 242 | 110 | <p>w załączniku przekazuję pismo dot. sugerowanych zmian w planowanej Strefie Płatnego Parkowania obszar 4, ulica Karłowicza, uwidocznionych na arkuszu 22.</p> <p>Ulica Karłowicza jest ulicą wąską. Dodatkowo końcówka ulicy - na wysokości naszego Budynku nr 17A jeszcze bardziej zwęża się w liniach rozgraniczających. Zaparkowane ciągiem samochody po stronie wschodniej uniemożliwią lub bardzo utrudnią korzystanie z należącej do nas nieruchomości szczególnie samochodami o większych gabarytach. W związku z tym przedstawiamy w piśmie sugestie zmian.</p> | <p>Wprowadzono do projektu. Wprowadzono zakaz zatrzymywania się na wysokości posesji nr 20 do końca ulicy oraz po stronie zachodniej na całym odcinku ulicy.</p> |
| 243 | 110 | <p>w imieniu reprezentowanej przeze mnie spółki Grupa Wydawnicza Relacja, właściciela nieruchomości zlokalizowanej przy ul. Karłowicza 17/17a (działka 28) stanowiącej dwa budynki w zabudowie bliźniaczej zwracam uwagę na możliwe trudności z wjazdem na posesję z uwagi na planowane miejsca parkingowe po wschodniej części ulicy (wzdłuż budynków przy ul. Karłowicza 18 i 20).</p> <p>Budynki zlokalizowane przy ul. Karłowicza 17/17a są budynkami zabytkowymi i obecnie rozpoczęty został remont generalny nieruchomości zgodny z zaleceniami konserwatorskimi na podstawie pozwolenia na budowę 259/B/2021 z dn. 9/09/2021 mający na celu przywrócenie przedwojennego wyglądu nieruchomości oraz zagospodarowanie przyległego do niej terenu.</p> <p>Poniżej zdjęcie nieruchomości z publikacji na temat zabytków Mokotowa pt.: „Wokół SGH” autorstwa Pawła Tanewskiego (Wydawnictwo Naukowe Szkoły Głównej Handlowej) oraz zdjęcie ulicy z grudnia br. obrazujące faktyczny wygląd wzmiankowanego odcinka ulicy Karłowicza. Jak widać – jest to wąska ulica. Dodatkowo końcówka ulicy Karłowicza - na wysokości Budynku nr 17A jeszcze bardziej zwęża się w liniach rozgraniczających. Zaparkowane ciągiem samochody po stronie wschodniej uniemożliwią lub bardzo utrudnią korzystanie z przedmiotowej nieruchomości szczególnie samochodami o większych gabarytach.</p> | <p>Wprowadzono do projektu zakaz zatrzymywania się na wysokości posesji nr 20 do końca ulicy oraz po stronie zachodniej na całym odcinku ulicy.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 244 | 110 | <p>W związku z powyższym wnioskuję o:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lokalizację miejsc parkingowych na wschodniej części jezdni w sposób niezwiązujący przejazdu tj. częściowo na chodniku, nie zaś na jezdni lub - skrócenie możliwości parkowania samochodów po wschodniej stronie do wysokości dz. nr ew. 28 (zwracamy uwagę, że ostatnie ok 5-6m i tak powinno pozostać niezastawione ze względu na wyjazd z garażu dwustanowiskowego po stronie wschodniej – patrz: zdjęcie poniżej) oraz - po zachodniej stronie jezdni umieszczenie znaku zakazu parkowania i postoju na całej długości. <p>Wnioskowane zmiany zdają się też być korzystne w przypadku dojazdu do sąsiedniej posesji (Madalińskiego, wjazd od ul. Karłowicza).</p> | <p>Wprowadzono do projektu zakaz zatrzymywania się na wysokości posesji nr 20 do końca ulicy oraz po stronie zachodniej na całym odcinku ulicy. Jednocześnie informujemy, że na ul. Karłowicza z uwagi na szerokość jezdni i szerokość chodników nie zostały wyznaczone miejsca do parkowania. Został zaprojektowany znak zakazu postoju z możliwością postoju dla mieszkańców z identyfikatorem, na warunkach ogólnych zgodnych z Ustawą prawo o ruchu drogowym.</p> |
| 245 | 112 | <p>My, mieszkańcy ulicy Lewickiej w Warszawie, w związku z planami poszerzenia strefy płatnego parkowania, zwracamy się z prośbą o objęcie nią również ulicy Lewickiej na całej jej długości oraz ulicy Różanej na odcinku od skrzyżowania z ul. Kazimierzowską do Al. Niepodległości. Zakończenie strefy płatnego parkowania na ul. Madalińskiego, spowoduje że kierowcy, którzy obecnie tam parkują, swoje samochody skierują na ul. Lewicką, Falęcką, Kwiatową i Króżańską, a także na wspomniany odcinek ul. Różanej. Obecnie i tak w większości pojazdy tam parkujące nie należą do mieszkańców, a osób dojeżdżających tutaj do biur, punktów usługowych, sklepów i Szkoły Głównej Handlowej i Gazowni. Pominięcie ul. Lewickiej i wspomnianych powyżej, spowoduje jeszcze większe natężenie ruchu na tych ulicach, a znalezienie miejsca parkingowego przez mieszkańców praktycznie będzie niemożliwe. W związku z powyższym zwracamy się jak na wstępie, o poszerzenie strefy płatnego parkowania o ul. Lewicką na całej jej długości i odcinek Różanej od skrzyżowania z ul. Kazimierzowską do Al. Niepodległości. Prosimy o przychylne potraktowanie naszej prośby. Załączam plik PDF z podpisami mieszkańców naszej ulicy popierających powyższą prośbę.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 246 | 113 | <p>W załączeniu przesyłam pismo nr UD-IV-WIR-A.7221.661.2021.KKR(2.KKR) dot. propozycji rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na terenie Dzielnicy Mokotów. rozważyć rozszerzenie strefy o ulice Pogodna, Grottgera i Zajączkowska; rozważyć rozszerzenie strefy o ulice sąsiadujące z ul. Madalińskiego które mają obsługę jedynie od ww. ulicy (w załączeniu przesyłam</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej oraz rejon ul. Grottgera. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| | | wystąpienie mieszkańca dot. rozszerzenia strefy o ul. Kwiatowa i Różana); | |
| 247 | 113 | w załączeniu przekazuję do wykorzystania analizę ruchu wykonaną (WEGARTEN) na zlecenie tut. Urzędu, dot. wprowadzenia jednego kierunku ruchu na ul. Sandomierskiej | Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedynie na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy. |
| 248 | 113 | należy uwzględnić zmiany w organizacji ruchu, które zostały wdrożone w 2021 r. na drogach gminnych (np. ul. Bruna, Podchorążych, Chocimska — Skolimowska); | Wprowadzono do projektu. |
| 249 | 113 | chodniki oraz zieleń należy zabezpieczać przed możliwością nielegalnego parkowania | Wprowadzenie rozwiązań zabezpieczających zieleń jest poza zakresem opracowania i może być realizowane niezależnie od SPPN. Chodniki zabezpieczono w rejonach przejść dla pieszych i skrzyżowań. |
| 250 | 113 | na powierzchniach wyłączonych z ruchu należy zastosować prefabrykaty uniemożliwiające nielegalne parkowanie (szczególnie w rejonie skrzyżowań i przejść dla pieszych); | Wprowadzono do projektu. |
| 251 | 113 | wprowadzanie ruchu jednokierunkowego może mieć wpływ na zwiększenie natężenia ruchu na ulicach sąsiednich (należy przeanalizować ww. fakt przy wprowadzaniu takich rozwiązań); | Analiza zostanie przeprowadzona dla ostatecznej zaprojektowanej wersji. W projekcie przewidziano wprowadzenie ruchu jednokierunkowego tylko na wybranych ulicach, na których wpłynie to na zwiększenie liczby miejsc postojowych. Projektując, starano się aby zmiany kierunków ruchu stanowiły jak najmniejsze utrudnienie obsługi komunikacyjnej. |
| 252 | 113 | wyznaczyć przejście dla pieszych przez ul. Narbutta w rejonie połączenia z ul. Św. Szczepana | 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. |
| 253 | 113 | na skrzyżowaniu ul. Różana i Grażyny — zastosować słupki U-12c | Wprowadzono do projektu. |

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 254 | 113 | na skrzyżowaniu ul. Chocimskiej i Humańskiej — zastosować słupki U-12c (po obu stronach ul. Chocimskiej); | Wprowadzono do projektu. |
| 255 | 113 | na skrzyżowaniu ul. Asfaltowa i Narbutta — zastosować słupki U-12c oraz prefabrykaty na powierzchniach P-21 | Wprowadzono do projektu. |
| 256 | 113 | na skrzyżowaniu ul. Wiśniowa i Narbutta — fizycznie wyeliminować parkowanie w odległości 10 m od przejścia dla pieszych | Wprowadzono do projektu. |
| 257 | 113 | wyeliminować parkowanie w odległości 10 m od skrzyżowania (np. Wiktorska 13/15); | Zasadą przyjętą w projektowaniu jest wyeliminowanie postojów zagrażającego bezpieczeństwu z rejonu skrzyżowań. Należy brać pod uwagę, że rejon skrzyżowania nie jest precyzyjnie zdefiniowany. W szczególnych przypadkach dążyliśmy do interpretacji przepisów pozwalającej na utrzymanie możliwości postojów tam, gdzie nie zagraża on bezpieczeństwu i nie blokuje ruchu. |
| 258 | 113 | na ul. Kazimierzowskiej w rejonie budynku Poczty Polskiej (skrzyżowanie z u. Madalińskiego) zastosować słupki U-12 c uniemożliwiające parkowanie na całej szerokości chodnika | Nie wprowadzono, słupki zabezpieczające przed niezgodnym z przepisami parkowaniem zostały zastosowane tylko w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań. |
| 259 | 113 | zatoki do parkowania powinny być wyznaczone na min. 2 miejsca postojowe | Zasada ta dotyczy nowych lub przebudowywanych dróg. Konsultowany 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. |
| 260 | 113 | wprowadzić ograniczenie prędkości na ul. Czerskiej i Podchorążych do 30 km/h (wraz z zastosowaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego wymuszających jazdę ze wskazaną prędkością); | 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. |
| 261 | 113 | na skrzyżowaniu ulic Narbutta i Wiśniowa uzupełnić brakujące znaki D-6 na przejściu dla pieszych | Wprowadzono do projektu. |
| 262 | 113 | zastosować słupki U-12c na chodniku w rejonie ul. Grażyny 12, uniemożliwiające wjazd i parkowanie pojazdów na trawniku | Nie wprowadzono, słupki U-12c stosowano jedynie w rejonach skrzyżowań i przejść dla pieszych. |

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| 263 | 113 | na skrzyżowaniu ul. Podchorążych — Hołówki — uzupełnić znaki A-5 | 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. |
| 264 | 113 | na ul Narbutta (w rej. ul Niepodległości) zastosować słupki U-12 c oddzielające postój taxi od chodnika | Nie wprowadzono, słupki U-12c stosowano jedynie w rejonach skrzyżowań i przejść dla pieszych. |
| 265 | 113 | w rejonie ul. Sieleckiej 52 zastosować słupki U-12 c (zgłoszenia dot. niestosowania się obecnie do znaków B-36); | Nie wprowadzono, słupki U-12c stosowane jedynie w rejonach skrzyżowań i przejść dla pieszych. Wskazany obszar znajduje się poza granicą pasa drogowego. |
| 266 | 113 | uzupełnić słupki U-12c na ul. Bruna (w rej. posesji nr 26) (parkowanie w obszarze znaku zakazu zatrzymywania się i niezgodnie z wskazanym sposobem parkowania); | Nie wprowadzono, słupki U-12c stosowano jedynie w rejonach skrzyżowań i przejść dla pieszych. |
| 267 | 113 | wyznaczyć miejsce zastrzeżone dla niepełnosprawnych w rejonie posesji Opoczyńska 2 | Wprowadzono do projektu. |
| 268 | 113 | w kontekście obowiązujących przepisów oraz standardów dostępności w m. st. Warszawa wątpliwości budzi możliwość oznakowania miejsc dla niepełnosprawnych w sposób zaproponowany w opracowaniu (wymiary takich miejsc, brak tabliczki T-29); | Wykonanie kopert dla pojazdów osób z niepełnosprawnościami w przedstawiony w trakcie konsultacji sposób jest wyjściem naprzeciw potrzebom osób korzystających z takich miejsc oraz rozwiązaniem które może się sprawdzić w lokalizacjach gdzie niestety z przyczyn technicznych (niedostateczna szerokość ulicy) nie można wykonać miejsca w wymiarach narzuconych przez przepisy rozporządzenia. Kontrola takiego oznakowania nadal będzie spoczywać na Policji i Straży Miejskiej - jednak tylko w zakresie niestosowania się do znaków zgodnie z taryfikatorem. Dodatkowo możliwa jest też kontrola przez ZDM w zakresie posiadanego uprawnienia do postoju (karta N+). |
| 269 | 113 | wątpliwości budzi wyznaczanie miejsc postojowych kosztem ciągów pieszych — brak możliwości obsługi takiego miejsca zgodnie z przepisami — tzn. brak możliwości dojścia do przejścia dla pieszych oraz przejścia przez jezdnie w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia (np. ul. Wiśniowa w bezpośrednim sąsiedztwie szpitala); | W projekcie przewidziano likwidację przejścia dla pieszych z uwagi na brak wystarczających warunków widoczności i nieprawidłową lokalizację przejścia. Rozwiązanie takie umożliwi zgodnie z przepisami dojście do miejsc postojowych i umożliwi zwiększenie liczby miejsc postojowych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami przejścia dla pieszych w miastach powinno się wyznaczać jedynie przez ulice układu podstawowego i z zapewnieniem odpowiedniej przestrzeni za przejściem dla pojazdu oczekującego na włączenie się do ruchu. Zwracamy jednocześnie uwagę, że poruszanie się |

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| | | | pieszych po domniemanym ciągu pieszym po wschodniej stronie ulicy jest niemożliwe z uwagi na rosnące na całej jego szerokości drzewo. |
| 270 | 113 | rozważyć funkcjonowanie znaków B-35 (z tabliczką dopuszczającą postój mieszkańców) jako czasowych, obowiązujących jedynie w godzinach funkcjonowania strefy SPPN — takie rozwiązanie umożliwi realizację różnego typu dostaw do posesji przyległych do ulic, na których funkcjonuje jedynie takie oznakowanie | Taka zmiana jest możliwa do wprowadzenia i będzie podlegać dalszym analizom. |
| 271 | 114 | Zwracam uwagę, że kwestia ewentualnego zwężenia ul. Puławskiej na jej mokotowskim odcinku budzi ogromne kontrowersje i niepokoje mieszkańców Dzielnicy Mokotów. Postuluję wobec tego, aby żadna decyzja w tej sprawie nie była podejmowana pochopnie. Konsekwencje ewentualnego zwężenia ulicy Puławskiej powinny być poddane głębokiej analizie. Jako Przewodniczący Komisji Gospodarki Komunalnej i Inżynierii Miejskiej Rady Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy proszę o przeprowadzenie stosownych analiz zmiany organizacji ruchu polegającej na zwężeniu ul. Puławskiej a następnie przedstawienie wyników w/w analiz Radnym Dzielnicy Mokotów. Tylko wówczas możliwe będzie prowadzenie merytorycznej dyskusji nt. przedmiotowej zmiany i uniknięcie niepotrzebnych negatywnych reakcji ze strony Mieszkańców. Proszę, aby decyzja o ewentualnym zwężeniu ul. Puławskiej, z uwagi na niebagatelne znaczenie tej zmiany dla Mieszkańców Dzielnicy Mokotów, była traktowana jako niezależna decyzja, poprzedzona indywidualnymi uzgodnieniami zarówno Urzędem Dzielnicy Mokotów oraz Radą Dzielnicy Mokotów, a nie jako jeden z wariantów rozszerzenia SPPN na Mokotowie. | Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. |
| 272 | | zwracam się z uprzejmą prośbą o uwzględnienie postulatów zgłaszanych przez mieszkańców Mokotowa w zakresie poszerzenia SPPN i włączenia do Niej ulic Kwiatowa, Lewicka, Króżeńska, Fałęcka na odcinku Madalińskiego Różana, tj. obszaru ograniczonego ulicami Króżeńska/Madalińskiego/Kazimierzowska/Różana. Różana jest naturalnym końcem w/w kwartału ulic. Nie ma z niej | Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa. |

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| | | <p>;przebiecia do kolejnej równoległej ulicy, czyli Dąbrowskiego, co z kolei redukuje zagrożenie totalnego paraliżu, wiszące nad ulicami otwartymi od strony Madalińskiego i będące początkiem strefy wolnego parkowania.</p> | |
| 273 | | <p>dot. granicy strefy płatnego parkowania przy ulicy Madalińskiego Ulica Różana wyłączona jest ze strefy płatnego parkowania. Już obecnie staje się ona zupełnie nieprzejezdna. Nie rozumiem, dlaczego na odcinku od ulicy Kazimierzowskiej do ulicy Kwiatowej mogą kierowcy respektować przepisy i stać tylko po dozwolonej stronie ulicy Różanej, a od Kwiatowej do ślepego końca ulicy dzieją się dantejskie sceny! Kierowcy parkujący tu bardzo często idą do Alei Niepodległości, więc traktują naszą ulicę wyłącznie jako miejsce parkingowe.</p> <p>Nie jest tu w stanie przejechać śmieciarka, więc śmiecie są po prostu nie wywożone. Strach myśleć, gdy będzie musiała tu wjechać straż pożarna! Karetki pogotowia parkują na środku ulicy całkowicie tarasując ruch.</p> <p>Często słychać awantury między kierowcami, który ma się wycofać, żeby drugi kierowca mógł wjechać.</p> <p>Prosimy o rozwiązanie naszej trudnej sytuacji. Straż Miejska sobie nie radzi. Na pewno granice strefy parkowania przy ulicy Madalińskiego też nam nie pomogą.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 274 | | <p>Chciałbym zgłosić uwagi do planu rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania w okolicy ul. Madalińskiego - a mianowicie rozszerzenie strefy o ulice Kwiatową, Lewicką oraz Różaną. Powodem jest bardzo duża ilość samochodów parkujących w tamtych okolicach - często nielegalnie - tamująca ruch i możliwość zaparkowania przez mieszkańców okolicznych bloków.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 275 | 118 | <p>Narożnik Gagarina i Stępińskiej na wysokości mniej więcej Gagarina 28 należy zabezpieczyć słupkami blokującymi i/lub zielenią niską przed nielegalnym parkowaniem. Obecnie pojazdy wjeżdżają wzdłuż przejścia dla pieszych i chodnika, parkują wzdłuż chodnika oraz na narożniku skrzyżowania. Jednocześnie należałoby skuć asfalt na narożniku i urządzić tam zieleń, powierzchnię biologicznie czynną.</p> | <p>Wprowadzono do projektu.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| 276 | <p>Piszę w sprawie projektu rozszerzenia strefy płatnego parkowania - Stary Mokotów, obszar 3, rysunek 26a - ulica Sandomierska.</p> <p>W projekcie dodali Państwo miejsca po lewej stronie ulicy Sandomierskiej. Podoba nam się ten pomysł i liczymy na to, że w finalnym projekcie te miejsca zostaną uwzględnione. Widać, że starali się Państwo wyznaczyć maksymalną możliwą liczbę miejsc na tej ulicy, za co dziękuję.</p> | <p>Wprowadzono do projektu. Dodatkowo w rejonach wyjazdów z posesji zastosowano elementy prefabrykowane zabezpieczające przed parkowaniem bezpośrednio przy ww. zjazdach.</p> |
| 277 | <p>Piszę w sprawie projektu rozszerzenia strefy płatnego parkowania - Stary Mokotów, obszar 3, rysunek 25 - ulica Starościńska.</p> <p>Uprzejmie proszę o umożliwienie parkowania skośnego po prawej stronie ulicy na całej długości. (poza miejscami zarezerwowanymi dla Ambasady Turcji). Obecnie na całej długości parkowanie skośne nie stwarza żadnych problemów. Państwo proponują zmianę na parkowanie równoległe, na przykład po prawej na końcu ulicy Starościńskiej. Teraz samochody parkują tam skośnie, nikomu to nie przeszkadza a mieści się ich więcej pod biurowcami. Ulica w tym miejscu jest wystarczająco szeroka i samochody nie mają problemów z przejazdem.</p> <p>Zmiana na Starościńskiej z parkowania skośnego na równoległe zabierze nam, mieszkańcom, wiele miejsc do parkowania. Mieszkamy w sąsiedztwie wielu instytucji i parkowanie jest tutaj trudne. Zwiększenie liczby miejsc do parkowania bardzo negatywnie wpłynie na naszą sytuację. Proszę o zachowanie parkowania skośnego. Może warto również wprowadzić miejsca do parkowania wyłącznie dla pojazdów z identyfikatorem B-35?</p> | <p>Nie wprowadzono. Nie ma możliwości zaprojektowania parkowania skośnego po zachodniej stronie ulicy z uwagi na konieczność zapewnienia odpowiedniej szerokości drogi manewrowej dla pojazdów parkujących prostopadłe po stronie wschodniej ulicy.</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| 278 | <p>Piszę w sprawie projektu rozszerzenia strefy płatnego parkowania - Stary Mokotów, obszar 3, rysunek 28a - ulica Rejtana.</p> <p>W projekcie zakładają Państwo parkowanie wyłącznie po prawej stronie ulicy, a po lewej został umieszczony znak zakazu parkowania na całej długości. Na dzień dzisiejszy po lewej stronie samochody parkują równoległe, zgodnie z prawem i nikomu takie parkowanie nie przeszkadza.</p> <p>Uprzejmie proszę o umożliwienie parkowania po obu stronach ulicy Rejtana, jeśli strefa płatnego parkowania rzeczywiście zostanie rozszerzona. Skasowanie miejsc na pewno nie przysłuży się mieszkańcom okolicznych budynków. Już teraz narzekamy na duże problemy z parkowaniem wynikające z sąsiedztwa. Przy ulicy Rejtana znajduje się Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania do której od poniedziałku do niedzieli studenci przyjeżdżają samochodami. Na rogu ulicy Rejtana i Starościńskiej stoją 3 wysokie biurowce, do których codziennie przyjeżdżają pracownicy, jak i pacjenci przychodni lekarskiej Do przychodni osoba chora zazwyczaj nie przyjeżdża komunikacją miejską. Na dodatek, obok przy ulicy Sandomierskiej znajduje się Biuro Geodezji i Katastru, do którego codziennie przyjeżdża masa interesantów.</p> <p>Biorąc pod uwagę całe sąsiedztwo, należy nie tylko zachować wszystkie istniejące miejsca parkingowe, ale rozważyć również wprowadzenie miejsc dla mieszkańców z identyfikatorem B-35. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania na ulicy Rejtana bez tych zmian skończy się dla nas, mieszkańców, katastrofą. Ja teraz, nawet w weekendy, potrafię jeździć kilkadziesiąt minut w kółko za miejscem do parkowania wokół domu...</p> | Wprowadzono korektę. Wyznaczono miejsca skośne, natomiast po przeciwnej stronie znak B-35 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. To optymalne rozwiązanie możliwe do zastosowania przy istniejących wymiarach jezdni i chodnika. |
|-----|--|--|

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 279 | 122 | <p>W załączeniu przesyłam uwagi do wstępnych projektów organizacji ruchu na Mokotowie.</p> <p>Uwagi naniósłem w postaci komentarzy w plikach pdf wraz ze wskazaniem miejsc, których komentarze dotyczą.</p> <p>Dodatkowo, najważniejsze uwagi zamieszczam poniżej:</p> <p>1. Rakowiecka - skrzyżowanie z ulicą dojazdową do Rakowieckiej 32: Po wschodniej stronie ulicy dojazdowej konieczny jest znak B36 lub słupki sięgające bramy instytutu, aby zapobiec parkowaniu po wschodniej stronie. Parkujące auta już obecnie ograniczają widoczność tramwajów i pieszych kierowcom wyjeżdżającym na Rakowiecką oraz zwężają chodnik pieszym do mniej niż 1 metr. Obecnie we wstępnym projekcie miejsce to pozostaje nieuregulowane, co dodatkowo zachęci do parkowania w tym miejscu i omijanie konieczności uiszczania opłat.</p> | <p>1. Wprowadzono słupki blokujące.</p> <p>Arkusze 7 - wprowadzenie postoju przy posesji Rakowiecka 59a nie jest możliwe z uwagi na funkcjonowanie przystanku autobusowego dla linii zastępczych, które uruchamiane są w przypadku wystąpienia awarii tramwajowych.</p> <p>Arkusze 12A</p> <p>1. Powinien być znak B-36... - Nie wprowadzono, z przepisów ogólnych z Ustawy Prawo o ruchu drogowym wynika że nie można zatrzymywać się na przystanku z zatoką na całej jej długości.</p> <p>2. Powinien być znak T-30i... - Nie wprowadzono. Brak uzasadnienia dla przeniesienia miejsc z chodnika na jezdnię. Dla pieszych pozostawiono ponad 3 m chodnika.</p> <p>3. B-36 również powinien być zlikwidowany - Nie wprowadzono. Znak ustawiony jest żeby nie dochodziło do parkowania na jezdni lub częściowo na jezdni.</p> <p>Arkusze 19B</p> <p>1. Powinien być znak B-36 - Wprowadzono.</p> <p>2. Powinien być znak T30b - rejon posesji nr 10 - Nie wprowadzono. Tabliczka T30b informuje o postoju całego pojazdu na chodniku prostopadle do krawężnika, a w opisywanym przypadku mamy parkowanie w zatoce, która określa sposób postoju geometrią krawężników.</p> <p>3. Powinien być znak T30b - rejon posesji nr 24 - Nie wprowadzono. Tabliczka T30b informuje o postoju całego pojazdu na chodniku prostopadle do krawężnika, a w opisywanym przypadku mamy parkowanie w zatoce, która określa sposób postoju geometrią krawężników.</p> |
|-----|-----|---|--|

| | | | |
|-----|--|--|--|
| 280 | | | <p>Arkusz 19A</p> <ol style="list-style-type: none">1. Powinien być znak T30b - rejon posesji nr 26 - Nie wprowadzono. Tabliczka T30b informuje o postoju całego pojazdu na chodniku prostopadle do krawężnika, a w opisywanym przypadku mamy parkowanie w zatoce, która określa sposób postoju geometrią krawężników.2. Powinien być znak T30i - rejon posesji nr 24 - Nie wprowadzono. Tabliczka T30i informuje o postoju całego pojazdu na jezdni równolegle krawężnika, a w opisywanym przypadku mamy parkowanie w zatoce, która określa sposób postoju geometrią krawężników.3. Powinien być znak T30b - rejon posesji nr 28 - Nie wprowadzono. Tabliczka T30b informuje o postoju całego pojazdu na chodniku prostopadle do krawężnika, a w opisywanym przypadku mamy parkowanie w zatoce, która określa sposób postoju geometrią krawężników.4. Powinien być znak B-36 rejon posesji nr 32 i skrzyżowania z ul. Rakowiecką - Wprowadzono. <p>Arkusz 7</p> <ol style="list-style-type: none">1. Powinien być znak D18 oraz T-30i - rejon posesji nr 59A - Nie wprowadzono, do decyzji Zamawiającego.2. Należy zorganizować parkowanie jak przy Rakowieckiej 57 - rejon posesji nr 59A - Nie wprowadzono, do decyzji Zamawiającego.3. Powinien być znak D18 oraz T-3a - rejon posesji nr 59A - Nie wprowadzono, do decyzji Zamawiającego. <p>Arkusz 9A</p> <ol style="list-style-type: none">1. Powinien być znak B-36 i T-25a - Wprowadzono. <p>Arkusz 8B</p> <ol style="list-style-type: none">1. Przydałby się znak T30b - rejon posesji nr 50 - Wprowadzono.2. Przydałby się znak T30b - rejon posesji nr 83 Narbutta - Nie wprowadzono. Tabliczka T30b informuje o postoju całego pojazdu na chodniku prostopadle do krawężnika, a w opisywanym przypadku mamy parkowanie w zatoce, która określa sposób postoju geometrią krawężników. <p>Arkusz 13B</p> <ol style="list-style-type: none">1. Konieczny jest znak B36 lub słupki sięgające bramy instytutu, aby zapobiec parkowaniu po wschodniej stronie. Parkujące auta już obecnie ograniczają widoczność tramwajów i pieszych kierowcom wyjeżdżającym na Rakowiecką oraz zwracają uwagę na chodnik pieszym - rejon posesji nr 32 - Wprowadzono słupki blokujące.2. Powinien być znak T30i podobnie jak przy Rakowieckiej 57. Obecnie pieszym trudno zmieścić się na chodniku. - Nie wprowadzono - wyznaczając parkowanie skośne częściowo na jezdni i chodniku pozostawiono pieszym ponad 2m chodnika. |
|-----|--|--|--|

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 281 | 122 | <p>2. Batorego 14, 16, 18: Należy zorganizować parkowanie na prawym pasie Batorego poprzez zastosowanie znaku T30i. Prawy pas i tak kończy się po kilkudziesięciu metrach przy Batorego 20, więc jego zajęcie przez parkujące samochody nie wpłynie na przepustowość ulicy. Ograniczenie ulicy do jednego pasa w tym miejscu zmniejszy skłonność kierowców do rozpędzania się i wyprzedzania samochodów jadących na lewym pasie przed zwężeniem ulicy. Takie zachowanie jest nagminne w tym miejscu i zagraża pieszym na przejściu przy Batorego 20.</p> | <p>Nie wprowadzono. Brak uzasadnienia dla przenoszenia miejsc z chodnika na jezdnię. Dla pieszych pozostawiono ponad 3 m chodnika.</p> |
| 282 | | <p>Jako osoba zamieszkała przy ulicy Kieleckiej chciałem/am wyrazić głębokie zaniepokojenie zmianami, które są zaplanowane na ul. Kieleckiej – na odcinku Madalińskiego – Narbutta w związku z wprowadzeniem SPPN. Obecnie, zgodnie z badaniem wykorzystania miejsc parkingowych na ul. Kieleckiej wynosi ono 96% poza godzinami funkcjonowania SPPN i to w sytuacji, gdy mieszkańcy parkują po obu stronach jezdni. Planowany zakaz parkowania po zachodniej stronie ulicy i co za tym idzie likwidacja około 50% miejsc postojowych na w/w odcinku stoi w sprzeczności z podstawowym założeniem funkcjonowania strefy – „Podstawowym celem strefy płatnego parkowania (SPPN) jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców strefy”. Zgłaszam wniosek o rozpatrzenie rozwiązania polegającego na wyznaczeniu na ul. Kieleckiej lub jej fragmentach ‘strefy tylko dla mieszkańców’ (ustawienie znaków B-35). Innym rozwiązaniem mogłoby być poszerzenie chodnika o 1 metr kosztem znajdujących się tam trawników lub udostępnienia abonamentu obszarowego w cenie abonamentu rejonowego dla mieszkańców problematycznego odcinka Kieleckiej. Wprowadzenie SPPN na Mokotowie jest dobrym pomysłem i ma służyć, jak Państwo deklarują przede wszystkim mieszkańcom. Niestety w naszym przypadku sytuacja wygląda zgoła inaczej. Zaproponowana zmiana wiąże się z poważnymi uciążliwościami i potencjalnymi dodatkowymi kosztami. Dlatego prosimy o zajęcie się naszą sprawą i znalezienie sposobów, które rozwiążą nasz problem.</p> | <p>Wprowadzono do projektu. Po wschodniej stronie wyznaczono parkowanie równoległe na jezdni, po zachodniej stronie zaprojektowano zakaz postoju B-35 z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> |

| | | |
|-----|---|---|
| 283 | <p>piszę w związku z konsultacjami dot. strefy płatnego parkowania na Mokotowie. Jako mieszkaniec okolicy popieram wariant zwężenia ulicy Puławskiej do dwóch pasów w jedną stronę, poszerzenia dostępnego dla pieszych chodnika i przeniesienia miejsc parkingowych na jezdnię. Użytkowanie ul. Puławskiej przez pieszych obecnie jest niewygodne. A w związku z dużą popularnością hulajnóg elektrycznych jeżdżących po chodnikach bywa również niebezpieczne. Uzyskanie korzyści dla ruchu pieszego nie zwiększy czasu podróży samochodem ul. Puławską w godzinach szczytu, ponieważ rozpatrywany odcinek nie stanie się wąskim gardłem. Obecnie większość korków w tym obszarze już obecnie powstaje 1) w związku z zakorkowaniem ul. Dolnej w kierunku Sobieskiego i 2) na zespole skrzyżowań z Rakowiecką i Goworka.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 284 | <p>Na naszym obszarze, jak w całej Warszawie, jest bardzo wiele miejsc dla niepełnosprawnych. Oczywiście idea jest słuszna, gdy widzę osobę ledwo kuśtykającą do samochodu, nie mam wątpliwości. Ale gdy wielokrotnie widzę panią lat około 50 parkującą na miejscu dla niepełnosprawnych, w samochodzie stosowny identyfikator, na Łowickiej przy nr 58 i bardzo rześkim krokiem zmierzającą do domu, czuję się oszukany. Miejsc dla niepełnosprawnych jest generalnie za dużo. Większość z nich jest permanentnie pusta. Czy właściwy urząd kontroluje uprawnienia? Czy po określonym czasie sprawdza, czy uprawnienia nadal się należą? Czy nie dotyczą osób samodzielnie nie korzystających z samochodów, lecz tylko okazjonalnie wożonych np. do lekarza? A przez resztę roku wygodne parkowanie takich osób, jak ta opisana powyżej pani. Czy gdy uprawnienia tracą ważność, miejsca stworzone dla tych uprawnień są likwidowane?</p> | <p>Karta parkingowa dla osoby niepełnosprawnej wydawana jest wyłącznie na podstawie prawomocnego orzeczenia wydanego przez zespół do spraw orzekania o niepełnosprawności. W przypadku orzeczeń wydanych po 1 lipca 2014 r. o kartę parkingową może ubiegać się: osoba niepełnosprawna zaliczona do znacznego albo umiarkowanego stopnia niepełnosprawności, u której stwierdzono znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się (9. punkt wskazań orzeczenia). W przypadku osób zaliczonych do umiarkowanego stopnia niepełnosprawności, wskazanie nr 9 tj. do karty parkingowej mogą uzyskać wyłącznie osoby mające zarówno znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania się jak i przyczynę niepełnosprawności oznaczoną symbolem 04-O (choroby narządu wzroku), 05-R (upośledzenie narządu ruchu) 07-S (choroby układu oddechowego i krążenia - dotyczy orzeczeń wydanych po 1 kwietnia 2020 r.) lub 10-N (choroba neurologiczna). Poza osobami z niepełnosprawnościami, o wydanie karty parkingowej mogą ubiegać się placówki zajmujące się opieką, rehabilitacją lub edukacją osób niepełnosprawnych mających znacznie ograniczone możliwości samodzielnego poruszania. Karta parkingowa dla placówki wydawana jest na okres 3 lat. Liczba miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych poruszających się samochodami osobowymi jest określona przepisami prawa i wynosi 4% ogólnej liczby stanowisk.</p> |

| | | |
|-----|---|---|
| 285 | <p>zwracam się z uprzejmą prośbą o objęcie strefą płatnego parkowania całej ulicy Kwiatowej, również tej części od ul. Madalińskiego do ul. Różanej, która nie została ujęta w przedstawionym na konsultacjach planie. Mieszkam przy tej części Kwiatowej i już teraz jest tu trudno zaparkować. Samochody parkują nawet tam, gdzie jest zakaz, a ciągle problemy z przejazdem samochodów wywożących śmieci lub ostatnio Straży Pożarnej - powinny być dowodem na to, że brak uporządkowania tej okolicy pod względem miejsc parkingowych jest także kwestią bezpieczeństwa mieszkających tu osób.</p> <p>Dodatkowo jeśli strefa skończy się na Madalińskiego, wszyscy, którzy przyjeżdżają tu np. na zajęcia na SGH, będą parkować na naszej ulicy i innych uliczkach dochodzących do ul. Różanej. Okaże się, że my mieszkańcy nie znajdziemy miejsca do zaparkowania swojego samochodu na własnej ulicy! Będziemy zmuszeni parkować obok w płatnej strefie :/</p> <p>Ulica Różana wydaje się być bardziej naturalną granicą strefy niż ulica Madalińskiego. Od Różanej na wysokości Kwiatowej, Króżańskiej, Lewickiej i Fałęckiej nie ma przejazdu do kolejnej ulicy na południe. Wierzę, że wezmą Państwo powyższe argumenty pod uwagę i dokonają korekty planowej strefy płatnego parkowania, aby kończyła się na ul. Różanej i objęła te nasze małe jednokierunkowe uliczki, za co z góry bardzo Państwu dziękuję.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
|-----|---|---|

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 286 | 128 | <p>Na całym, świecie Strefy Płatnego Parkowania są sposobem na rozładowanie centrów miast. W Warszawie postanowiono jednak traktować ten system jako dodatkowy sposób na wyciąganie pieniędzy od mieszkańców. Niestety nieudolnie rządząca ekipa, niepotrafiąca spiąć budżetu przerzuca cały ciężar funkcjonowania stolicy na jej mieszkańców za pomocą choćby stawek za gospodarowanie odpadami, czy „tego” najnowszego pomysłu. Już w tej chwili, po rozszerzeniu Strefy Płatnego Parkowania na Ochocie, warszawska Strefa jest NAJWIĘKSZA W EUROPIE. Głęboka Ochota, czy Stary Mokotów, to nie jest centrum miasta!</p> <p>Cieężko będzie obecnej ekipie przekonać mnie abym ponownie oddała na nią swój głos w wyborach na wiosnę 2024 roku. Na chwilę obecną, do tej pory wierny wyborca poszuka alternatywy wśród samorządowców myślących o tych mniej majątnych mieszkańcach Warszawy.</p> <p>Jednakże w sytuacji planowanego rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania do ul. Madalińskiego od której bezpośrednio odchodzi ulica Kwiatowa, biegnąca do ul. Różanej oznacza, że pracownicy okolicznych biurowców oraz szkoły wyższej w oczywisty sposób pozbawią mieszkańców ulicy Kwiatowej, Lewickiej, Różanej jakiegokolwiek szansy na zaparkowanie swojego pojazdu. Owi nie będą mieć również szansy na wykupienie abonamentu w strefie, która będzie zbyt daleko, bo dopiero na ul. Madalińskiego. Zostajemy pozostawieni w sytuacji bez wyjścia!</p> <p>Oczywistym rozwiązaniem powinno być rozszerzenie Strefy w taki sposób aby obejmowała ulice aż do ul. Różanej włącznie, z której nie ma dalej bezpośredniego połączenia z ul. Dąbrowskiego. Wnioskujemy o rewizję planowanego obszaru strefy i objęcie nią ulic do ulicy Różanej włącznie.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
|-----|-----|--|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 287 | <p>W sprawie konsultacji fot ul. Puławskiej. Należy uwolnić chodnik od aut i zrobić im pas parkowania równoległego tylko na jezdni. Pas ten wygospodarować ze zwężenia pozostałych pasów i ew. Torowiska tramwajowe (dla pasa autobusowego). Prawdziwy problem, to wyznaczenie równocześnie miejsc parkingowych na ulicach osiedlowych dla mieszkańców, bo na Puławskiej się nie zmieszczą. Należy oddzielić tam ruch pieszych i aut oraz uwolnić od aut podwórka i trawniki przez odpowiednie wytyczenie i oznaczenie miejsc postojowych tylko dla mieszkańców. I tam wprowadzić abonamenty, a na Puławskiej - parkomaty dla przyjezdnych.</p> <p>P.S. Parkujący na podwórku samochód wjechał wczoraj 15 stycznia 2021 r na Mokotowie ul. Bytnara 2 w blok mieszkalny i spowodował pożar. Spalił się samochód i elewacja z nowoociepłonego styropianem bloku. A gdyby wybuchła benzyna? Dojazd straży utrudniły zaparkowane auta. A gdyby na chodniku przy bloku byli ludzie i dzieci? Wystarczy banalne pomylenie biegu w aucie i zamiast na wstecznym, ruszenie do przodu. Bo auta stoją tak blisko klatek schodowych. Kto jak nie miasto za to odpowiada? Bo ludzie - owszem - są omylni. Miasto ma obowiązek zapewnić bezpieczeństwo ogólne.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postojów nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postojów na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 288 | <p>Pod wpływem artykułu na tvnwarszawa.pl zapoznałem się jedynie z wariantami reorganizacji parkowania na Puławskiej, ponieważ ta ulica najbardziej mnie interesuje. Nie rozumiem dlaczego ciągle nie przewidujecie tam Państwo infrastruktury rowerowej, ale jeżeli dostępne są jedynie 3 zaprezentowane warianty, to opowiadam się zdecydowanie za wariantem III, który zakłada przeznaczenie prawego pasa na parkowanie i pozostawienie na Puławskiej 2 pasów ruchu ogólnego.</p> <p>Obecnie istniejące 3 pasy ruchu zachęcają kierowców do niebezpiecznie szybkiej jazdy, zwłaszcza wieczorami i w weekendy. Nie czuję się bezpiecznie przekraczając Puławską, nawet pomimo sygnalizacji świetlanych. Zwężenie jezdni o jeden pas ruchu powinno trochę uspokoić ruch. Proszę także o wyznaczenie miejsc zatrzymania autobusów na pasie ruchu ogólnego zamiast w zatoce, ponieważ na manewrach w zatokach starsi ludzie tracą równowagę, a i kierowcom autobusów trudniej się przez nie włączyć do ruchu, bo ich ewentualne pierwszeństwo jest niestety fikcją.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postojów nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postojów na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |

| | | |
|-----|---|---|
| 289 | <p>opowiadam się za objęciem odcinka ul. Kwiatowej pomiędzy ul. Różaną oraz Madalińskiego strefą płatnego parkowania. Prosimy o uwzględnienie naszego głosu w procesie podejmowania decyzji.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 290 | <p>jako mieszkaniec Sielc, które mają zostać objęte strefa płatnego parkowania chciałbym się podzielić swoimi uwagami na temat planowanej strefy. Moje przemyślenia dotyczą głównie rejonu ograniczonego ulicami Parkowa-Gagarina-Podchorążych-Czerniakowska.</p> <p>1. Uważam, że obecnie nie ma potrzeby rozszerzania strefy płatnego parkowania na rejon Sielc. Sielce są oddalone od centrum w znacznym stopniu, do tego są za naturalną granicą jaką są Łazienki Królewskie. Dzięki temu nie występuje tu problem innych granicznych rejonów gdzie osiedla tuż za strefą są obstawione samochodami osób dojeżdżających do strefy, a chcących uniknąć opłat.</p> <p>W związku z powyższym zwracam się do Państwa o ponowne przemyślenie sensowności wprowadzania strefy płatnego parkowania w rejonie Sielc i ogólnie Dolnego Mokotowa. W rejonie tym wg mojej opinii nie ma problemu z parkowaniem i zbyt dużym natężeniem ruchu samochodowego napływającego w ciągu dnia. Dolny Mokotów położony jest za naturalnymi barierami (skarpa Warszawska, Łazienki Królewskie) zniechęcającymi do pozostawiania tutaj samochodu w celu dojechania do centrum.</p> <p>Utworzenie strefy na Sielcach nie ma uzasadnienia. Strefa płatnego parkowania ma za zadanie ograniczenie ruchu samochodowego, a taki problem w tym rejonie Warszawy nie występuje. Paradoksalnie, to właśnie ekspansja strefy w tą stronę miasta może spowodować te problemy na Sielce.</p> <p>Wprowadzenie strefy w rejonie Sielc nie rozwiąże problemów do których została wymyślona, bo one tu nie występują. Uprzykrzy jedynie życie mieszkańcom drastycznie ograniczając ilość miejsc postojowych.</p> <p>Powyższe argumenty dotyczą wspomnianego wcześniej rejonu Parkowa-Gagarina-Podchorążych-Czerniakowska, ale myślę, że poddają w wątpliwość sensowność tworzenia strefy na całym dolnym Mokotowie.</p> <p>Utworzenie strefy na Sielcach nie ma uzasadnienia. Strefa płatnego parkowania za zadanie ma ograniczenie ruchu samochodowego, a taki problem w tym rejonie Warszawy nie występuje. Paradoksalnie, to właśnie ekspansja strefy w tą stronę miasta może spowodować te problemy na Sielce.</p> | <p>Według przeprowadzonych badań na omawianym obszarze (podobszar 1) średnie zapelnienie w godzinach funkcjonowania SPPN wynosi 96,40% co jest wartością bardzo wysoką i potwierdza zasadność wprowadzenia SPPN. Udział osób przyjezdnych parkujących co najmniej przez 8 godzin dziennie przez co najmniej z 3 z 5 dni roboczych (czyli m.in. osób zostawiających swój samochód i przesiadających się w komunikację miejską, jak również dojeżdżających do pracy) wynosi średnio 17,59%.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| 291 | <p>2. W rejonie tym nie funkcjonują duże firmy, co za tym idzie, nie widać dużego napływu samochodów w godzinach porannych. W obszarze parkują głównie mieszkańcy co doskonale widać w ciągu dnia, gdy miejsca parkingowe stoją puste. Sukcesywnie zajmowane są dopiero wieczorem, gdy mieszkańcy wracają z pracy.</p> | <p>Według przeprowadzonych badań na podobszarze 1 w godzinach porannych w dni robocze (07:00-10:00) obserwowana jest średnia zajętość miejsc postojowych 94,30%. W ciągu dnia (09:00-14:00) w dni robocze wartość ta wzrasta i osiąga średnio 99,64%, a w godzinach wieczorowych (16:00-20:00) spada do 90,94%. Jest to trend odwrotny niż opisany w uwadze, co sugeruje napływ osób przyjezdnych w ciągu dnia. Według przeprowadzonych badań w dni robocze mieszkańcy stanowili 61,39% parkujących, przyjezdni 17,59%, osoby korzystające z usług 19,18%, a pozostałe pojazdy zostały niezidentyfikowane.</p> |
| 292 | <p>3. Strefa płatnego parkowania radykalnie zmniejszy ilość miejsc parkingowych dla mieszkańców, co w połączeniu z bardzo niewielkim obszarem od przypisanego do samochodu parkometru, skutecznie uniemożliwi parkowanie wielu mieszkańcom. Idealnym przykładem jest ulica przy której mieszkam - Iwicka na odcinku Podchorążych - Gagarina. Wg planów, parkowanie po utworzeniu strefy ma odbywać się po jednej stronie ulicy. W tym momencie samochody parkują po obu stronach i wypełniają miejsca dość szczelnie. Uporządkowanie miejsc parkingowych zmniejszy ich ilość o połowę. Strefa uprzykrzy życie mieszkańcom właśnie, bo w ciągu dnia ulica świeci pustkami. Argument za uporządkowaniem ruchu na ulicy też nie ma racji bytu, bo ulica jest ślepa i ruch na niej jest śladowy.</p> | <p>Wprowadzono do projektu.</p> |
| 293 | <p>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. Stanowczo sprzeciwiam się nieetycznemu haraczowi parkingowemu. (uwaga powtórzona 4 razy)</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. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |

| | | |
|-----|---|---|
| 294 | <p>poniżej przesyłam treść wiadomości wysłanej na adres sponline@gmail.com w sprawie niezadowolającego poszerzenia SPP na Starym Mokotowie, ponieważ z rzeczonego adresu nie otrzymałem do chwili żadnego potwierdzenia odnotowania mojej opinii, poza automatyczną odp. będącą zaproszeniem na spotkanie.</p> <p>Proszę o działania mające na celu poszerzenie SPP aż do ulicy Różanej będącej naturalną granicą kwartału, a tym samym włączenie ulic Kwiatowa, Lewicka, Króżeńska, Fałęcka na odcinku Madalińskiego Różana, wyłączonych moim zdaniem niesłusznie z obecnego planu.</p> <p>Plan rozszerzenia Strefy Płatnego parkowania bez uwzględnienia, ulicy Kwiatowej na odcinku od ul. Różanej do ul. Madalińskiego jest wysoce krzywdzący dla mieszkańców wspomnianej ulicy. W chwili obecnej jest ona jak i okoliczne ulice tj. Króżeńska, Różana, Lewicka traktowana jako parking Park and Ride, ze względu na bliskie sąsiedztwo stacji Metra. Również zatręszienie studentów z SGH oraz pracowników okolicznych biur wykorzystuje tą ulicę jako parking, co przekłada się na prawie zerową dostępność miejsc parkingowych dla mieszkańców. Dodatkowo nieprawidłowo parkujące samochody utrudniają przejazd mieszkańcom, ruch pieszych, przejazd śmieciarką czy innym służbom ratowniczym. Po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania która skończy się przed ulicą Kwiatową (na odcinku Różana-Madalińskiego) efekt ten zostanie zwielokrotniony, gdyż wszyscy przyjezdni będą woleli wybrać miejsca darmowe na ulicach Kwiatowa, Króżeńska, Różana, Lewicka a nie miejsca płatne na północ od ul. Madalińskiego.</p> <p>Szanowni Państwo proszę o rozważę przy poszerzaniu SPP, ponieważ urządzenie komunikacyjny horror na ulicach Kwiatowa, Różana, Lewicka, Króżeńska między Różaną a Madalińskiego.</p> <p>Dodatkowo sznur samochodów pod oknami wspomnianych ulic poszukujących darmowego miejsca będzie niekorzystnie wpływał na dobrostan mieszkańców, oraz zwiększał znacząco zanieczyszczenie powietrza.</p> <p>W związku z powyższym wnoszę o dodanie wspomnianych ulic do SPP (czyli Kwiatowa, Króżeńska, Różana, Lewicka) na odcinku Różana-Madalińskiego. Propagowanie organizacji ruchu mającej uspokoić ruch a nie zbudowanie parkingu dla studentów SGH. Dodatkowo warto rozważyć możliwość dokonania nasadzeń zieleni na ul. Kwiatowej żeby tą dumna nazwa nie była jedynie wspomnieniem dawnej świetności.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
|-----|---|---|

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 295 | | <p>Od lat jestem mieszkanką Mokotowa. Dowiedziałam się, że w mojej okolicy będzie strefa płatnego parkowania, ale niestety, nie w pobliżu mojego domu.</p> <p>Mieszkam przy ul. Różanej. Zaparkowanie na dzień dzisiejszy, przy ustawieniu mnóstwa zakazów graniczy z cudem.</p> <p>Patrząc po samochodach parkujących, większość niestety nie należy do mieszkańców.</p> <p>Co więcej, kierowcy tych samochodów parkują niechlujnie zajmując często miejsca dla dwóch samochodów, na przejściach lub na terenie zieleni.</p> <p>Płacę podatki w Warszawie, a nie mogę zaparkować koło domu, bo przyjezdni zajmują miejsca mieszkańców.</p> <p>Pozostawienie ulicy Różanej, Lewickiej, Kwiatowej i Króżańskiej czyli bezpośrednio sąsiadujących ze sobą poza strefą płatnego parkowania, zwiększy problem mieszkańców w kwestii parkowania.</p> <p>Bardzo proszę o pochylenie się nad moją uwagą w momencie zatwierdzania obszaru strefy.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 296 | 136 | <p>w nawiązaniu do spotkania w dniu 13.12 w kinie Iluzjon, przesyłam kolejne zdjęcie ilustrujące korek na ul. Sandomierskiej (powroty z pracy na skrót). Zdjęcie wykonane zostało 15.12 o godz. 15.59.</p> | <p>Uwaga została przyjęta.</p> |
| 297 | | <p>Mieszkam w mieszkaniu partnera od 5 lat na ulicy Batorego 33. Parkuje tam samochód, który jest własnością firmy w której pracuje i nie mam pojęcia jaka czeka mnie przyszłość jeśli pojawi się strefa płatnego parkowania,</p> <p>1) Samochód należy do firmy w której pracuje 2) Mieszkanie należy do partnera</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 (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. <p>Szczegóły na stronie zdm.waw.pl.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| 298 | <p>Co do zasady jestem zwolennikiem rozszerzenia SPPN w centralnych obszarach Warszawy, w tym w rejonie Mokotowa objętym konsultacjami. Cieszy mnie przedstawienie przez ZDM aż 3 wariantów parkowania na ulicy Puławskiej, w odpowiedzi na gorącą debatę publiczną w tym temacie. Zdecydowanie popieram wariant nr III czyli z przesunięciem parkowania na jezdnię, który pozwala na odblokowanie pełnej szerokości chodników. Obecne rozwiązania dla pieszych są w tym miejscu substandardowe.</p> <p>Uważam, że wzorem m.in. Londynu wskazane byłoby rozważenie wprowadzenia abonamentów dla przedsiębiorców. Oczywiście na innych zasadach niż dla mieszkańców.</p> <p>Mam nadzieję, że Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym przewidzi przy okazji zatwierdzania zmian w organizacji ruchu tzw. kontraruch rowerowy na ulicach jednokierunkowych. Zamiana ulic na jednokierunkowe ma, wg. ZDM, służyć zwiększeniu liczby miejsc postojowych. Nie ma żadnych konkretnych przeciwwskazań przeciwko wprowadzeniu tam dwukierunkowego ruchu rowerów. Polepszanie warunków ruchu kierowców (dodatkowe miejsca) nie powinno odbywać się kosztem ruchu rowerowego (brak możliwości ruchu dwukierunkowego, często na kluczowych odcinkach).</p> | <p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p> <p>PUŁAWSKA: Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>Abonament 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 (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. <p>Wydawanie abonamentów dla przedsiębiorców byłoby sprzeczne z celem wprowadzenia SPPN, którym jest zniechęcenie do wjeżdżania autem do strefy.</p> <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|---|--|
| 299 | <p>W odpowiedzi na przedłożony plan projektu strefy płatnego parkowania zgłaszam swój sprzeciw wobec rozszerzenia strefy płatnego parkowania o ulicę Iwicka w Warszawie, oraz przeciwko ewentualnemu zmniejszeniu liczby miejsc parkingowych na tej ulicy oraz w jej okolicy.</p> <p>Ulica Iwicka jest ulicą o bardzo dużym obciążeniu parkingowym mieszkańców okolicznych osiedli. Samochody parkowane są wzdłuż ulicy po jej obu stronach i już dzisiaj jest duży problem z tym, a by znaleźć wolne miejsce parkingowe - trwa to czasem po kilkadziesiąt minut. Jeżeli wykluczą Państwo połowę miejsc (jedną stronę ulicy) to oznacza to, że przynajmniej kilkadziesiąt samochodów nie będzie miało gdzie parkować. Ponadto w konsekwencji zmniejszenia liczby miejsc parkingowych - w przypadku wprowadzenia parkometrów - mieszkańcy nie będą mieli możliwości parkowania w pobliżu swojego budynku, gdyż będą zmuszeni poszukiwać miejsc parkingowych z dala od własnych budynków, a więc w okolicy, w której nie będą mogli parkować w ramach abonamentu, lecz będą musieli dodatkowo opłacać parkowanie - co uważam za nielogiczne, sprzeczne z zasadami życia społecznego, a więc też niedopuszczalne. Wprowadzenie płatnej strefy parkowania i zmniejszenie liczby miejsc parkingowych wywoła tutaj istny koszmar komunikacyjno-parkingowy.</p> <p>Ponadto nadmieniam, iż wprowadzania płatnej strefy parkingowej na starym osiedlu, gdzie 99% pojazdów parkujących należy do osób zamieszkujących w tej okolicy, brak jest sklepów lub dużych zakładów pracy - mija się z celem. Nie będzie tu bowiem praktycznie dochodów z opłat poza ew. abonamentami mieszkańców. Natomiast ograniczenie liczby miejsc parkingowych doprowadzi do chaosu, którego za wszelką cenę należy unikać - no chyba, że celem tej zmiany ma być zmuszenie mieszkańców do parkowania pojazdu z dala od swojego bloku, aby zmusić do ponoszenia dodatkowych opłat parkingowych, ale mam nadzieję, że tutaj się mylę.</p> <p>Podsumowując - wnoszę o nierozszerzanie strefy płatnego parkowania o ulicę Iwicką w Warszawie i okolice. Już dzisiaj (i od kilku lat) mamy tutaj poważne problemy z parkowaniem i jestem pewny, że proponowane zmiany wywołają drastyczne pogorszenie sytuacji mieszkańców całego osiedla.</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. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>Podczas przeprowadzonych badań na ulicy Iwickiej średnie zajęcie w godzinach funkcjonowania SPPN wynosi 85,88%, co jest wartością wysoką i potwierdza zasadność wprowadzenia SPPN. Na omawianej ulicy w dzień roboczy pojazdy mieszkańców stanowią 58,90%.</p> <p>Pominięcie ul. Iwickiej i wprowadzenie SPPN na całym okolicznym obszarze spowoduje znaczne zwiększenie liczby aut na ul. Iwickiej, spowodowane chęcią ominięcia opłat. Byłoby to zjawisko niekorzystne dla mieszkańców.</p> |
|-----|---|--|

| | | |
|-----|---|---|
| 300 | <p>Jak najbardziej popieram poszerzenie obszaru SPPN do ul Różanej. Wydaje się to naturalnym i logicznym zamknięciem rzeczonoego kwartału. ---- w poniedziałek 13 grudnia odwiedziliśmy z żoną kino Iluzjon i mieliśmy okazję porozmawiać w sprawie poszerzenia SPP. Bardzo przyjazne rozmowy chcielibyśmy spointować tą wiadomością. W imieniu naszym oraz w zasadzie wszystkich mieszkańców ulic pomiędzy Madalińskiego i Różaną, czyli Falęckiej, Lewickiej, Kwiatowej i Króżeńskiej apelujemy o poszerzenie SPP o obszar ograniczony ulicami Króżeńska/Madalińskiego/Kazimierzowska Różana. Poza oczywistymi, negatywnymi skutkami dla naszych wąskich i kameralnych uliczek, które już dziś przeżywają trudne chwile i obciążenie w związku z bliskością uczelni, biur oraz bezpośrednią bliskością metra, najbardziej logiczne wydaje się dociągnięcie SPP do Różanej. Różana jest naturalnym końcem naszego kwartału. Nie ma z niej przebiecia do kolejnej równoległej ulicy, czyli Dąbrowskiego, co z kolei redukuje zagrożenie totalnego paraliżu, wiszące nad ulicami otwartymi od strony Madalińskiego i będące początkiem strefy wolnego parkowania. Bardzo mocno namawiamy wszystkich decydentów do jak najbardziej posuniętego rozszerzenia SPP, nie tylko o nasze ulice, ale w całej Warszawie. Tylko w ten sposób możemy się pozbyć nadmiaru aut, smogu, korków i wielu innych. Już dziś świetnie zorganizowany transport miejski pozwoli z pewnością na przewiezienie wszystkich którzy wysiądą z samochodów :-)</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 301 | <p>w poniedziałek 13 grudnia odwiedziliśmy z żoną kino Iluzjon i mieliśmy okazję porozmawiać w sprawie poszerzenia SPP. Bardzo przyjazne rozmowy chcielibyśmy spointować tą wiadomością. W imieniu naszym oraz w zasadzie wszystkich mieszkańców ulic pomiędzy Madalińskiego i Różaną, czyli Falęckiej, Lewickiej, Kwiatowej i Króżeńskiej apelujemy o poszerzenie SPP o obszar ograniczony ulicami Króżeńska/Madalińskiego/Kazimierzowska Różana. Poza oczywistymi, negatywnymi skutkami dla naszych wąskich i kameralnych uliczek, które już dziś przeżywają trudne chwile i obciążenie w związku z bliskością uczelni, biur oraz bezpośrednią bliskością metra, najbardziej logiczne wydaje się dociągnięcie SPP do Różanej. Różana jest naturalnym końcem naszego kwartału. Nie ma z niej przebiecia do kolejnej równoległej ulicy, czyli Dąbrowskiego, co z kolei redukuje zagrożenie totalnego paraliżu, wiszące nad ulicami otwartymi od strony Madalińskiego i będące początkiem strefy wolnego parkowania.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| | <p>Bardzo mocno namawiamy wszystkich decydentów do jak najbardziej posuniętego rozszerzenia SPP, nie tylko o nasze ulice, ale w całej Warszawie. Tylko w ten sposób możemy się pozbyć nadmiaru aut, smogu, korków i wielu innych plag. Już dziś świetnie zorganizowany transport miejski pozwoli z pewnością na przewiezienie wszystkich którzy wysiądą z samochodów :-)</p> | |
| 302 | <p>Po zapoznaniu się z planem wprowadzenia SPPN na Dolnym Mokotowie chciałabym zgłosić swój sprzeciw jako mieszkanka osiedla Pod Kopcem przy skrzyżowaniu ulic Czerniakowskiej i Bartyckiej.</p> <p>Wprowadzenie strefy w tej formie, a szczególnie części oznaczonej nr 1, spowoduje zalew samochodów parkujących bezpłatnie właśnie na naszym osiedlu (i nie tylko, dotyczy to wszystkich ulic graniczących z proponowaną SPPN). Nasza Spółdzielnia i tak od lat boryka się z problemem organizacji miejsc parkingowych dla mieszkańców i dopiero niedawno udało się w miarę opanować sytuację. Wprowadzenie SPPN postawi nas znowu w punkcie wyjścia. Pragnę nadmienić, że szczególnie w czasie meczów na pobliskim stadionie Legii, jako mieszkańcy mamy już spory problem ze znalezieniem miejsca parkingowego, ponieważ kibice mimo miejsc tylko dla mieszkańców, wjeżdżają na osiedle i je zajmują.</p> <p>Wprowadzenie SPPN pogłębi ten problem, dlatego stanowczo się mu sprzeciwiam.</p> | <p>Rozwiązaniem dla postawionego problemu jest dalsza analiza zajętości miejsc parkingowych po wprowadzeniu strefy w planowanej formie. Pozwoli to zbadać czy wspomniany problem faktycznie istnieje. Jeżeli tak, będzie to argument za rozszerzeniem dalej strefy.</p> <p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|--------------------------|
| 303 | 143 | <p>w nawiązaniu do rozmowy podczas konsultacji telefonicznej dotyczącej wprowadzenia SPPN na odcinku Łowicka (pomiędzy Madalińskiego/Narbutta) a Narbutta (pomiędzy Łowicką/Boboli) bardzo proszę o wyznaczenie spotkania z pracownikiem terenowym ZDM, z którym będzie możliwe skonsultowanie oznakowania tzw. drogi pożarowej do naszego budynku znajdującej się na odcinku bezpośrednio przed ul. Fałata (mapka podglądowa w załączeniu).</p> <p>Wiemy, że w myśl obowiązujących w Kodeksie Drogowym oraz w ustawie "Prawo o ruchu drogowym" przepisów nie funkcjonuje w nich znak "droga pożarowa", jednakże być może istnieje możliwość oznakowania tego odcinka innym znakiem, który:</p> <ul style="list-style-type: none">a) uniemożliwiłby parkowanie jakichkolwiek samochodów,b) umożliwiłby interwencję odpowiednich służb w przypadku parkowania na tym odcinku. <p>Obecnie mamy sytuację taką, że nie jest to w żaden sposób oznakowane, co skutkuje nagminnym parkowaniem w tym miejscu aut postronnych oraz brakiem interwencji ze strony Straży Miejskiej (brak odpowiedniego oznakowania w myśl przepisów).</p> <p>Jesteśmy sobie w stanie wyobrazić, że w momencie wprowadzenia SPPN sytuacja jeszcze się pogorszy ponieważ odcinek ten będzie notorycznie zastawiony i traktowany jako enklawa darmowego parkowania gdzie SM nie ma możliwości interwencji. Oczywiście nie mówiąc już o zwiększeniu zagrożenia i uniemożliwienia jakiegokolwiek interwencji w przypadku wystąpienia pożaru etc.</p> <p>Będziemy wdzięczni za zajęcie się tym tematem. W załączeniu dodaję także zdjęcia, jednak tak jak napisałem na wstępie. Najlepiej będzie umówić spotkanie na miejscu, tak żeby mogli sobie Państwo dokładnie zobrazować sytuację i zaproponować odpowiednie rozwiązanie.</p> | Wprowadzono do projektu. |
|-----|-----|--|--------------------------|

| | | |
|-----|---|--|
| 304 | <p>sprzeciwiam się projektowi płatnego parkowania na Mokotowie, gdyż:</p> <p>1. bardzo utrudni życie bardzo licznym mieszkańcom Mokotowa, którzy wynajmują mieszkania, a nie są zameldowani na Mokotowie. Gdzie i za ile mają parkować????</p> <p>2. Mokotów, to miejsce zamieszkania wielu starszych ludzi - wszyscy odwiedzający: opiekunowie, dzieci będą musieli ponosić koszty parkowania przyjeżdżając do krewnych, aby się nimi opiekować. Prosimy nie podnosić kosztów naszych kontaktów z najbliższymi.</p> <p>Już wystarczająco trudno jest żyć po postawieniu słupków antyparkingowych w różnych niekoniecznych miejscach, co znacznie zmniejszyło liczbę miejsc parkingowych dla mieszkańców, a pacjenci spoza Mokotowa do np. przychodni medycznych, bazarków i tak będą przyjeżdżać.</p> <p>Proponuję natomiast znaleźć sposób, aby stale parkujące (miesiącami w jednym miejscu) samochody firmowe zniknęły zostawiając miejsca dla mieszkańców. Podobnie należy szybciej usuwać samochody stojące miesiącami (czasem nawet latami, poważnie uszkodzone) w tym samym miejscu - na pewno nie mają już aktualnego badania technicznego, a czasem nawet nr rejestracyjnego, a blokują miejsca. Jeszcze raz prosimy nie podnosić kosztów naszych kontaktów z najbliższymi.</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.</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 sprawy na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>1. 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> <p>2. Osoby odwiedzające nadal mogą przyjeżdżać, natomiast parkując w pasie dróg publicznych objętych SPPN będą zobligowane do wniesienia opłaty za postój. Strefa Płatnego Parkowania nie rozwiązuje wszystkich problemów parkingowych, pozwala jednak rozwiązać część z nich, ułatwiając parkowanie mieszkańcom.</p> |
| 305 | <p>Miło, że chcecie Państwo konsultować projekty z mieszkańcami.</p> <p>Chciałbym dopytać gdzie pojawią się parkomaty w strefie między Stępińską i Sielecką oraz czy samo urządzenie parkomatu może być zasilane energią słoneczną?</p> <p>Mogłoby to obniżyć koszty eksploatacji. Warto też przewidzieć miejsca do ładowania samochodów elektrycznych. Nie muszą one być już teraz wykonane, ale weźcie je pod uwagę teraz. Za kilka lat przybędzie więcej aut ele. a Urząd Miasta Wwa będzie musiało opracować nowy proj. co można spokojnie zrobić teraz. Warto też pod parkingami SPP zamontować separatory substancji ropopochodnych - czasem auta aż ociekają olejem ;)</p> <p>Chciałbym też zapytać jakie rozwiązania przewidujecie Państwo dla mieszkańców bloku Gagarina 30a gdzie na parterze są garaże, a od pierwszego piętra mieszkania?</p> <p>Chodzi mi to co nastąpi w momencie wprowadzenia strefy. Wszyscy zaczną szukać bezpłatnego parkowania i będą zastawiać wjazdy do</p> | <p>Lokalizacja parkomatów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów.</p> <p>Lokalizacja punktów do ładowania pojazdów była przedmiotem osobnych konsultacji społecznych i została określona w "Planie budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych na obszarze m.st. Warszawy" przyjętym w grudniu 2020 r.</p> <p>Zastawianie wjazdu (w tym bramy garażu) jest niezgodne z art. 49 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym i podlega egzekucji służb mundurowych.</p> |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| | | <p>garażu właśnie w bloku Gagarina 30a. Jestem o tym przekonany, bo już teraz kiedy nie ma SPP garaże są czasem zastawiane.</p> | |
| 306 | | <p>Chciałabym wziąć udział w konsultacjach społecznych dotyczących rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Starym Mokotowie. Chodzi o ulicę Rejtana między Starościńską i Sandomierską. Projekt strefy dla ulicy Rejtana bardzo mnie zaniepokoił. Czemu chcą Państwo ustawić znak zakazu parkowania po lewej stronie ulicy na całej długości? Na dzień dzisiejszy samochody parkują po obu stronach ulicy i wszystko jest w porządku. Bardzo proszę nie usuwać miejsc do parkowania po lewej stronie ulicy Rejtana. Już teraz ciężko jest nam parkować w tej okolicy z powodu wielu urzędów i biur w okolicy. Zabierając te miejsca bardzo Państwo utrudnią nam i tak już trudną sytuację. Bardzo proszę o zmianę projektu tak, by umożliwił on parkowanie po obu stronach ulicy, po lewej równoległe, po prawej skośnie, jak teraz. To na prawdę nikomu nie przeszkadza w tym momencie i jest zgodne z przepisami. O ile to możliwe, proszę o wyznaczenie dodatkowych miejsc do parkowania, na przykład na ulicy Sandomierskiej po obu stronach ulicy. Na ulicy, nie trzeba likwidować żadnej zieleni. Im więcej miejsc tutaj, tym lepiej dla mieszkańców.</p> | <p>Wprowadzono korektę. Wyznaczono miejsca skośnie, natomiast po przeciwnej stronie znak B-35 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. To optymalne rozwiązanie możliwe do zastosowania przy istniejących wymiarach jezdni i chodnika.</p> |
| 307 | | <p>Mieszkam przy al. Niepodległości 129. Ze względu na problemy z parkowaniem proponuję rozciągnięcie strefy 3 wzdłuż al. Niepodległości do skrzyżowania z ulicą Odyńca. To duża ilość miejsc parkingowych, które nagminnie zajmują samochody na długi termin, w tym auta pół-dostawcze zalegające po kilka miesięcy. Wieczorem po pracy trzeba długo krążyć, żeby znaleźć wolne miejsce w okolicy.</p> | <p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| 308 | <p>Jestem mieszkańcem ulicy Różanej i w pełni popieram ustanowienie strefy płatnego parkowania również na tej ulicy. W tej chwili w ciągu dnia wszystkie chodniki i pobocza ulicy Różanej i ulic dochodzących i odchodzących od niej są całkiem pozastawiane. Sytuacja taka ma miejsce zarówno w ciągu dnia jak i wieczorem gdy człowiek wraca do domu. Miejsca parkingowe są pozastawiane przez ludzi którzy parkują samochody na cały dzień i przesiadają się do pobliskiego metra. Mieszkam przy ulicy Różanej 42, czyli przy skrzyżowaniu z ulicą Króżańską więc przy końcu ulicy, nie mającego przebiecia na Aleje Niepodległości. Mimo braku przelotu, wszyscy przyjezdni; tam wjeżdżają i zostawiają samochody na cały dzień blokując miejsca dla stałych mieszkańców. Nawet wjazdy do garaży na ulicy Króżańskiej są często zastawiane i ich użytkownicy nie mają szans z nich korzystać. Więc podsumowując, jestem w pełni zdecydowany poprzeć Państwa działania w celu objęcia systemem parkometrów również tych ulic.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 309 | <p>W odpowiedzi na przedłożony plan projektu strefy płatnego parkowania zgłaszam swój sprzeciw wobec tak dużej ilości parkomatów przy ul. Iwickiej, które zniszczą wizerunek tej ulicy oraz definitywny sprzeciw wobec rozmieszczenia miejsc parkingowych tylko po jednej stronie ul. Iwickiej. Już teraz mieszkańcy mają bardzo duży problem z parkowaniem w tym obszarze, a zmniejszenie ilości miejsc parkingowych spowoduje koszmar komunikacyjny! Miasto nie może stawiać mieszkańców w takiej sytuacji! Ostatecznie jestem za nie wprowadzaniem strefy płatnego parkowania przy ul. Iwickiej, ponieważ mija się to z celem, miejsc jest zbyt mało dla mieszkańców, więc miasto nie ma co liczyć na przychód z parkomatów.</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 sprawy na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Lokalizacja parkomatów będzie ustalana dla każdej z ulic indywidualnie w odniesieniu do ostatecznej wersji zaprojektowanych zmian w organizacji ruchu.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| 310 | <p>Chciałbym wyrazić swoje poparcie dla 3. wariantu zmian na ul. Puławskiej (poniżej screen z Zooma, w którym uczestniczyłem). Zmiany przyczynią się do uspokojenia ruchu samochodowego oraz poprawy warunków ruchu pieszego (szersze chodniki). Dzięki temu ograniczymy nadmierny hałas (również w godzinach ciszy nocnej), który negatywnie wpływa na zdrowie mieszkańców, jak również emisję niebezpiecznego dwutlenku azotu, emitowanego przez pojazdy.</p> <p>Jednocześnie chciałbym przy okazji tego projektu zadać kilka pytań.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na kiedy planowane jest podjęcie decyzji odnośnie do wariantu zmian? 2. Na kiedy planowane jest wdrożenie zmian? 3. Co będzie decydować o ostatecznym wybraniu danego wariantu? Liczba oddanych głosów/inne kryterium? Czy będzie transparentność w tym zakresie? 4. Czy parkowanie będzie wyglądało tak samo po obu stronach Puławskiej? 5. Czy jest możliwość poprowadzenia ścieżki rowerowej na odcinku Dolna-Rakowiecka w związku z „uwolnieniem” jednego pasa ruchu? 6. Czy jest możliwość nasadzenia drzew przy chodnikach, które odgradzałyby od jezdni, a jednocześnie neutralizowały skutki wysokich temperatur w miesiącach wiosenno-letnich? | <p>Dla ul. Puławskiej analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. Jego wdrożenie nie musi być ściśle powiązane z wprowadzeniem SPPN. 5, 6. Budowa drogi dla rowerów i nasadzenia zieleni wymagają kompleksowej przebudowy ulicy, która była przedmiotem osobnej koncepcji przygotowanej przez Zarząd Zieleni. W ramach korekty oznakowania nie jest możliwe wprowadzenie takich elementów.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|---|---|
| 311 | <p>Jako osoba zamieszkała przy ulicy Kieleckiej chciałem/am wyrazić głębokie zaniepokojenie zmianami, które są zaplanowane na ul. Kieleckiej – na odcinku Madalińskiego – Narbutta w związku z wprowadzeniem SPPN.</p> <p>Obecnie, zgodnie z badaniem wykorzystania miejsc parkingowych na ul. Kieleckiej wynosi ono 96% poza godzinami funkcjonowania SPPN i to w sytuacji, gdy mieszkańcy parkują po obu stronach jezdni. Planowany zakaz parkowania po zachodniej stronie ulicy i co za tym idzie likwidacja około 50% miejsc postojowych na w/w odcinku stoi w sprzeczności z podstawowym założeniem funkcjonowania strefy – „Podstawowym celem strefy płatnego parkowania (SPPN) jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców strefy”.</p> <p>Zgłaszam wniosek o rozpatrzenie rozwiązania polegającego na wyznaczeniu na ul. Kieleckiej lub jej fragmentach ‘strefy tylko dla mieszkańców’ (ustawienie znaków B-35). Innym rozwiązaniem mogłoby być poszerzenie chodnika o 1 metr kosztem znajdujących się tam trawników lub udostępnienia abonamentu obszarowego w cenie abonamentu rejonowego dla mieszkańców problematycznego odcinka Kieleckiej.</p> <p>Wprowadzenie SPPN na Mokotowie jest dobrym pomysłem i ma służyć, jak Państwo deklarują przede wszystkim mieszkańcom. Niestety w naszym przypadku sytuacja wygląda zgoła inaczej. Zaproponowana zmiana wiąże się z poważnymi uciążliwościami i potencjalnymi dodatkowymi kosztami. Dlatego prosimy o zajęcie się naszą sprawą i znalezienie sposobów, które rozwiążą nasz problem.</p> | Wprowadzono do projektu. Po wschodniej stronie wyznaczono parkowanie równoległe na jezdni, po zachodniej stronie zaprojektowano zakaz postoju B-35 z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. |
|-----|---|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 312 | <p>jako mieszkaniac ulicy Króżeńskiej, po stronie południowej od Madalińskiego, czyli tuż poza progiem zaplanowanej powiększonej SPPN, mam kolejną uwagę. Uwaga dotyczy kwadrat ulic Madalińskiego, Niepodległości, Kazimierzowska, Różana łącznie. Ten kwadrat jest obecnie nieuwzględniony w powiększeniu SPPN/2022. Poniżej chciałbym przekonać, dlaczego widzę potrzebę włączenia tego obszaru do SPPN/2022, a nie później.</p> <p>Obecnie ogłoszony przebieg powiększenia strefy, sięgając od centrum tylko do ulicy Madalińskiego, może mieć dramatyczny, negatywny efekt na ulice znajdujące się pomiędzy Madalińskiego a Różaną, szczególnie na odcinku Niepodległości-Kazimierzowska. Tu jest szereg wąskich, często jednokierunkowych (Kwiatowa, Lewicka, Fałęcka) oraz ślepych (Różana, Króżeńska) ulic, co sprawia, że wjazd w te okolice przypomina wejście do labiryntu. Zwłaszcza na mojej ulicy, tzn. Króżeńskiej, jest to problematyczne, ponieważ ulica jest właśnie ślepym, wąskim końcem tej labirynty. Cofanie z tej ulicy w obecnej sytuacji (przed wprowadzenia SPPN na terenie Starego Mokotowa) już wymaga sporo szczęścia czy cierpliwości. Często samochody, szukając miejsca postojowego znajdują się w pułapce - nie ma miejsc do postoju, a kolejne samochody wjeżdżają właśnie w celu znalezienia miejsca. I tak zaczyna się karuzela cofania po wąskich, ślepych ulicach, ku wyjazdu na ulicy Kwiatowej. A co dopiero, gdy do akcji dołączy się śmieciarka. Właśnie chciałbym zwrócić uwagę na wąskie gardło, tego obszaru, czyli odcinek Różanej od Kwiatowej do końca tej ulicy oraz ślepy fragment ulicy Króżeńskiej (część na południu od ulicy Madalińskiego).</p> <p>W mojej ocenie, powiększenie SPPN/2022 w sposób, ogłoszony przez miasto (tzn. tylko do Madalińskiego), sprawi rok wielkich utrudnień mieszkańcom opisanego obszaru. Nie jestem w stanie ocenić innych obszarów peryferyjnych SPPN, mogę się jedynie wypowiedzieć na temat mojej okolicy. Uważam, że bardziej naturalnie byłoby włączyć ten obszar do powiększenia SPPN/2022, ponieważ jest on mocno zszyty z ruchem od ulicy Madalińskiego. Wystarczyłoby wprowadzić SPPN/2022 na ulicach - Różana, Króżeńska, Kwiatowa, Lewicka i Fałęcka. To by sprawiło, że tuż poza strefą znalazłaby się bardziej przelotna, dostępna, ulicy Dąbrowskiego, która na tym odcinku nie ma wjazdu do mniejszych ulic. Rozumiem, że zaplanowane powiększenie SPPN/2022 już stanowi największe powiększenie SPPN w historii. Nie mniej, uważam, że dla dobra mieszkańców opisanego obszaru, jak i sprawnego ruchu samochodowego tamże, należy rozważyć włączenie go do SPPN jeszcze w 2022. W innym przypadku, mieszkańcom tego obszaru czeka chaos przestrzenny, który systematycznie utrudni im życie.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 313 | <p>W pełni popieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania na ulicy Ligockiej oraz Górnym Mokotowie.</p> <p>Ale również żądam objęcia tej strefy ul. Ligockiej, ul.Krużańskiej , ul.Kwiatowej ul. Narbutta jako całodobowo płatną strefą, gdyż wymaga tego specyfika naszej lokalizacji. Znajdujemy się w bezpośrednim sąsiedztwie budynków SGH.</p> <p>Szczególnie budynku SGH budynek C adres al. Niepodległości 162/ róg Madalińskiego. Gdzie zajęcia odbywają się również w soboty i niedziele w tym czasie na chodnikach obserwujemy samochody z zaparkowane przez całą dobę. Dodatkowo budynek C, SGH przy al.Niepodległości 162 zlikwidował w 2018 roku w ilości 50% liczbę miejsc parkingowych w swoim garażu podziemnym (wjazd od ulicy Krużańskiej).</p> <p>Gdzie na jedną kondygnację garażu podziemnego przypadały dwa poziomy parkingu. Na każdej kondygnacji garażu (-1p,-2p,-3p) został zdemontowany system wind do parkowania samochodów jeden nad drugim.</p> <p>Co w efekcie zlikwidowało połowę miejsc parkingowych w budynku SGH. Przy obecnym faktycznym stanie i przeliczniku ilości miejsc postojowych jaki musi zapewnić budynek użyteczności publicznej w strefie śródmiejskiej</p> <p>Budynek C SGH nie otrzymałby zezwolenia na budowę.Dlatego wnoszę o włączenie ww. ul. Ligockiej, ul.Krużańskiej, ul.Kwiatowej skwer A.Słonimskiego ul. Narbutta do strefy całodobowego płatnego parkowania</p> <p>Z powodu dużej ilości samochodów przyjeżdżających właśnie w weekendy spoza Warszawy od sobota rano do niedziela wieczorem na zajęcia</p> <p>Pozostawiających samochody na miejscach parkingowych na cały dzień lub całą dobę w naszej okolicy.</p> <p>Co jest uciążliwe.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
|-----|--|---|

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 314 | 154 | <p>Przedstawiam poniżej swoje ogólne uwagi i pytania do koncepcji poszerzenia SPPN na Mokotowie. Natomiast w załączonym pliku excel znajdują się uwagi szczegółowe.</p> <p>1. Od czasu zwiększenia kwoty opłaty dodatkowej za brak opłaconego postoj, można zaobserwować większą liczbę pojazdów parkujących nielegalnie, gdyż ryzyko otrzymania mandatu od służb jest minimalne, a poza tym w większości przypadków i tak wysokość grzywny jest mniejsza niż wysokość opłaty dodatkowej. Nie bez znaczenia pozostaje również skuteczności e-kontroli SPPN.</p> <p>Dlatego też, wraz z aktualizacją projektów organizacji ruchu i wprowadzeniem SPPN, powinny zostać sumiennie zabezpieczone przestrzenie, które służą do notorycznego nielegalnego postoj, tj. powierzchnie wyłączane z ruchu, obszary skrzyżowań i przejść dla pieszych, zwłaszcza dla ulic, na których badania parkingowe wykazały wysokie średnie zapelnienie miejsc postojowych. W przypadku notorycznych nielegalnych postojów pojazdów za znakami zakazu zatrzymywania, powinna zostać przeanalizowana możliwość dostawienia tabliczki informującej o odholowaniu pojazdu na koszt właściciela. W przeciwnym wypadku dalej „kwitnąć” będzie nielegalny, aczkolwiek zazwyczaj darmowy postój, i przez to zachęcanie kolejnych osób z innych dzielnic lub aglomeracji do przyjazdu prywatnym samochodem. Pozyskany w trakcie badań parkingowych materiał foto/wideo powinien być bardzo przydatny do wytypowania takich miejsc.</p> <p>2. Mam duże wątpliwości, co do propozycji zastosowania oznakowania miejsc dla pojazdów osób z niepełnosprawnościami tabliczkami D-18a + T-0 (tzw. „quasi-koperty”). Do tej pory tego typu zgłoszenia były traktowane priorytetowo przez Straż Miejską m.st. Warszawy i istniała duża szansa na interwencję w przeciągu 20-30 minut. Jak rozumiem, w przypadku postoj pojazdu nieuprawnionego na quasi-kopercie, egzekucja przepisów będzie leżała po stronie kontrolera SPPN w przypadku postoj z kartą N+? Co w przypadku postoj z ogólnopolską kartą parkingową dla osób z niepełnosprawnościami? Czy będą ją sprawdzać piesze patrole ZDM? Co w przypadku zaobserwowania nieuprawnionego postoj przez obywatela? Gdzie będzie można zgłaszać prośby o interwencję?</p> <p>W mojej ocenie quasi-koperty powinny zostać wprowadzane tylko w ostateczności, do momentu pilnego dostosowania (przebudowy) miejsca postojowego do aktualnych wymogów lub przesunięcia go w pobliskie miejsce. Przekaz piktogramowy poprzez podwieszony znak T-29 jest też bardziej zrozumiały, zwłaszcza dla obcokrajowców nie znających języka</p> | <p>1. Decyzję o zmianach zasad strefy płatnego parkowania, w tym wysokości opłat podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>2. Wykonanie kopert dla pojazdów osób z niepełnosprawnościami w przedstawiony w trakcie konsultacji sposób jest wyjściem naprzeciw potrzebom osób korzystających z takich miejsc oraz rozwiązaniem które może się sprawdzić w lokalizacjach gdzie niestety z przyczyn technicznych (niedostateczna szerokość ulicy) nie można wykonać miejsca w wymiarach narzuconych przez przepisy rozporządzenia. Kontrola takiego oznakowania nadal będzie spoczywać na Policji i Straży Miejskiej - jednak tylko w zakresie niestosowania się do znaków zgodnie z taryfikatorem. Dodatkowo możliwa jest też kontrola przez ZDM w zakresie posiadanego uprawnienia do postoj (karta N+).</p> <p>3 i 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 oczekiwane Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
|-----|-----|---|--|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>polskiego.</p> <p>3. Ulice, które stają się jednokierunkowe, powinny pozostać przejezdne dla rowerów w obu kierunkach (tzw. kontraruch) w celu zachęcenia mieszkańców i innych użytkowników tych przestrzeni do korzystania z rowerów.</p> <p>Odstąpienie od wdrożenia kontraruchu na takiej ulicy powinno być wyjątkiem, popartym rzeczowymi argumentami, np. niewystarczającą szerokością jezdni połączona z brakiem powierzchni do bezpiecznego wyminięcia się roweru i samochodu.</p> <p>4. Przy okazji aktualizacji projektów organizacji ruchu, powinny zostać zrealizowane zaległe projekty z Budżetu Obywatelskiego/Partycypacyjnego dot. wprowadzenia kontraruchu rowerowego.</p> <p>Mam nadzieję, że poświęcony przeze mnie czas zaowocuje pozytywnymi zmianami, które będą służyć mieszkańcom jak i miastu.</p> | |
|--|---|--|

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 315 | 154 | <p>Uszczelnienie SPPN poprzez zabezpieczenie przed nielegalnym parkowaniem pojazdów na chodniku - Uzupelnienie szeregu słupków blokujących na chodniku przy wylocie ul. Nowosieleckiej w ul. Czerniakowską (wzdłuż muru i ściany posesji Czerniakowska 137) w celu zapobieganiu nielegalnemu parkowaniu oraz tarasowaniu chodnika. Alternatywnie zabezpieczenie wspomnianej przestrzeni przez niską zieleń (krzewy, kwiaty itp.)</p> | <p>Wprowadzono do projektu. Uzupelniono słupki U-12c w rejonie skrzyżowania/przejścia dla pieszych, wyznaczono parkowanie wzdłuż ściany budynku Czerniakowska 137.</p> |
| 316 | 154 | <p>Likwidacja pasów rowerowych na ul. Agrykola oraz przejazdu rowerowego przy skrzyżowaniu z ul. Jazdów - Na odcinku ok. 300 m piesi mają do dyspozycji tylko dwa sub-standardowe chodniki na nasypie o szerokości ok. 1 m, przez co często poruszają się po szerokiej jezdni (8,5-9,5 m) przy jej skrajnych krawędziach oraz środkiem. Niestety org. ruchu na ul. Agrykola przewiduje tam zupełnie niepotrzebne pasy rowerowe (na drodze obowiązuje zakaz ruchu z wyjątkiem rowerów i służb miejskich). Likwidacja tej niepotrzebnej infrastruktury rowerowej, powinna zwiększyć bezpieczeństwo uczestników ruchu poprzez separację dozwolonego ruchu kołowego od pieszego.</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> |
| 317 | 154 | <p>Wdrożenie kontraruchu rowerowego - W związku zmianą planowaną jednokierunkowością ul. Suligowskiego, warto dopuścić na niej kontraruch rowerowy, gdyż stanowi ona alternatywę wobec jazdy rowerem po zniszczonym chodniku po zachodniej stronie ul. Czerniakowskiej. Na ulicy obowiązuje obecnie ograniczenie prędkości 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> |
| 318 | 154 | <p>Wdrożenie kontraruchu rowerowego z BP - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 525/2018 z Budżetu Partycypacyjnego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/9239), na ul. Olszewskiej powinien zostać wprowadzony kontraruch rowerowy na odc. Sandomierska - Puławska.</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> |
| 319 | 154 | <p>Wdrożenie kontraruchu rowerowego - Na ul. Olesińskiej powinien zostać dopuszczony dwukierunkowy ruch rowerowy w celu stworzenia alternatywy dla jazdy ruchliwą ul. Puławską.</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> |
| 320 | 154 | <p>Wdrożenie kontraruchu rowerowego z BP - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 525/2018 z Budżetu Partycypacyjnego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/9239), na ul. Grażyny powinien zostać</p> | <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| | | wprowadzony kontraruch rowerowy na odc. Olesińska - Puławska. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h. | zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. |
| 321 | 154 | Wdrożenie kontraruchu rowerowego z BP - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 353/2016 z Budżetu Partycypacyjnego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/7924), na ul. Różanej powinien zostać wprowadzony kontraruch rowerowy na odc. Kazimierzowska - Puławska. | 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. |
| 322 | 154 | Wdrożenie kontraruchu rowerowego - Na ul. Bałuckiego powinien zostać dopuszczony dwukierunkowy ruch rowerowy na odc. Wiktorska - Różana jako "rowerowego bypassu" dla ruchliwej ul. Puławskiej. | 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. |
| 323 | 154 | Wdrożenie kontraruchu rowerowego - Na ul. Odolańskiej powinien zostać dopuszczony dwukierunkowy ruch rowerowy w celu stworzenia alternatywy dla jazdy ruchliwą ul. Puławską. | 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. |
| 324 | 154 | Wdrożenie kontraruchu rowerowego z BP - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 353/2016 z Budżetu Partycypacyjnego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/7924), na ul. Wiktorskiej powinien zostać wprowadzony kontraruch rowerowy na odc. Kazimierzowska - Puławska. | 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. |
| 325 | 154 | Wdrożenie kontraruchu rowerowego z BP - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 299/2016 z Budżetu Partycypacyjnego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/7486), na ul. Willowej powinien zostać wprowadzony kontraruch rowerowy na odc. Puławska - Chocimska. | 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. |
| 326 | 154 | Umożliwienie przejazdu rowerem w ciągu ulicy - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 299/2016 z Budżetu Partycypacyjnego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/7486), ul. Smetany powinna zostać dostosowana do przejazdu rowerem. Proponuję zatem dołączenie do znajdującego się na końcu ulicy znaku B-1 "zakaz ruchu", tabliczki "nie dotyczy rowerów". Wskazane byłoby również zabronienie zatrzymywania pojazdów na końcu ulicy po jej prawej stronie oraz pozostawienie niewielkiego prześwitu w "babach" na końcu ulicy do przejazdu rowerów. | 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. |

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| 327 | 154 | <p>Wdrożenie kontraruchu rowerowego - Na ul. Rejtana powinien zostać dopuszczony dwukierunkowy ruch rowerowy w celu stworzenia alternatywy dla jazdy ruchliwą ul. Puławską.</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> |
| 328 | 154 | <p>Udrożnienie substandardowych chodników - Chodnik po wschodniej stronie Puławskiej na odc. Dworkowa - Rakowiecka powinien zostać udrożniony poprzez przeniesienie parkowania na jezdnię (wariant III), a powstałe powierzchnie wyłączone z ruchu, zabezpieczone wyspami prefabrykowanymi. Takie rozwiązanie jednocześnie będzie znaczącym pogorszeniem warunków ruchu rowerowego na tej ulicy, więc jednocześnie powinien zostać pilnie wykonany zaległy projekt z budżetu obywatelskiego nr 299/2016 (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/7486), który umożliwi alternatywny przejazd lokalnymi drogami do czasu gruntownej przebudowy ulicy Puławskiej. Wariant I jest nie do zaakceptowania, gdyż utrzymuje obecny, patologiczny stan.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| 329 | 154 | <p>Poszerzenie chodnika oraz poprawienie warunków ruchu rowerowego (Puławska) - 1. W mojej ocenie najrozsądniejszym kompromisem jest wariant II, który poszerza chodnik po wschodniej stronie ulicy oraz zawęża pasy ruchu, co powinno wpłynąć na zmniejszenie prędkości pojazdów, których kierowcy notorycznie przekraczają. Wariant III znacząco pogarsza warunki ruchu rowerowego na odcinku, którego nie da się objechać lokalnymi uliczkami. Co więcej, generuje masę przestrzeni, która prawdopodobnie będzie służyć do nielegalnego postoju aut.</p> <p>2. Wyznaczenie zabezpieczonych wypami z prefabrykatów wlotów i wylotów z poprzecznych jednokierunkowych ulic w celu obsługi lokalnego kontraruchu rowerowego, zgodnie ze zwycięskimi projektami z budżetu obywatelskiego.</p> <p>3. Umożliwienie wjazdu rowerem w ul. Morskie Oko zgodnie ze zwycięskim projektem do Budżetu Partycypacyjnego nr 299/2016 (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/7486) poprzez dopisanie tej grupy do tabliczki pod znakiem B-1.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postojów nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postojów na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>2, 3. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 330 | 154 | <p>Udrożnienie chodnika na wyspie i wdrożenie kontraruchu rowerowego z BP (Chocimska) - 1. Likwidacja miejsc parkingowych na trójkątnej wyspie (pomiędzy wlotem i wylotem ulicy), będącej przedłużeniem przejścia dla pieszych przez ul. Goworka w kierunku północnym i zabezpieczenie ich słupkami blokującymi w celu umożliwienia przejścia pieszym.</p> <p>2. Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 299/2016 z Budżetu Obywatelskiego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/7486), na ul. Chocimskiej powinien zostać wprowadzony kontraruch rowerowy.</p> | <p>1. Wprowadzono korektę. Zaprojektowano udrożnienie ciągu pieszego w kierunku ul. Klonowej i skweru Szewczenki.</p> <p>2. 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> |
| 331 | 154 | <p>Wdrożenie kontraruchu rowerowego z BP (Chocimska) - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 299/2016 z Budżetu Partycypacyjnego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/7486), na ul. Chocimskiej powinien zostać wprowadzony kontraruch rowerowy.</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> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 332 | 154 | <p>Zabezpieczenie chodnika przed nielegalnym parkowaniem (Polna) - Przy posesjach o nr 24 i 28 od lat ma miejsce notoryczne parkowanie niezgodne z oznakowaniem - prostopadłe lub skośne zamiast równoległego, co powoduje zawężanie chodnika do minimalnych wartości lub poniżej 1,5 m. Proszę o zabezpieczenie trotuaru słupkami blokującymi.</p> | <p>Nie wprowadzono, słupki U-12c stosowane są jedynie w rejonach skrzyżowań i przejść dla pieszych. Respektowanie oznakowania, w tym przypadku dotyczącego sposobu parkowania, egzekwowane jest przez odpowiednie służby mundurowe.</p> |
| 333 | 154 | <p>Uszczelnienie SPPN poprzez zabezpieczenie przed nielegalnym parkowaniem pojazdów na skrzyżowaniach oraz bezpośrednio przed przejściami dla pieszych (Polna) - 1. Pomimo zainstalowania słupków blokujących, ma miejsce notoryczne nielegalne parkowanie w obrębie skrzyżowania z ul. Oleandrów oraz pobliskim przejściem dla pieszych oznakowanym "agatką". Zawężenie przekroju jezdni do minimum oraz zabezpieczenie tego skrzyżowania i powierzchni wyłączonych z ruchu przy pomocy wysp prefabrykowanych ze słupkami blokującymi powinno skutecznie ograniczyć takie wykroczenia. Wyniki badań parkingowych potwierdzają wysoki poziom nasycenia parkowania na ulicy (94%). 2. Zastąpienie powierzchni wyłączonych z ruchu znajdujących się przy wjeździe/wyjeździe z OSiR Śródmieście wyspami prefabrykowanymi ze słupkami blokującymi w celu uszczelnienia SPPN. Wyniki badań parkingowych potwierdzają wysoki % nasycenia parkowania na ulicy. 3. Pomimo zainstalowania słupków blokujących, ma miejsce notoryczne nielegalne parkowanie bezpośrednio przed przejściem dla pieszych oznakowanym "agatką" na wysokości liceum przy Polnej 5. Zawężenie przekroju jezdni do minimum oraz zabezpieczenie tego przejścia i powierzchni wyłączonych z ruchu przy pomocy wysp prefabrykowanych ze słupkami blokującymi powinno skutecznie ograniczyć takie wykroczenia. Wyniki badania parkingowego potwierdzają wysoki % nasycenia parkowania na ulicy. 4. Pomimo zainstalowania słupków blokujących, ma miejsce notoryczne nielegalne parkowanie w obrębie skrzyżowania z ul. Zoli. Zawężenie przekroju jezdni do minimum oraz zabezpieczenie tego skrzyżowania i powierzchni wyłączonych z ruchu przy pomocy wysp prefabrykowanych ze słupkami blokującymi powinno skutecznie ograniczyć to zjawisko. Wyniki badań parkingowych potwierdzają wysoki % nasycenia parkowania na ulicy. 5. W najbliższym sąsiedztwie szkoły i OSiR Śródmieście brakuje bezpłatnych miejsc postojowych "koperty" dla osób niepełnosprawnych. Sugeruję wyznaczenie takiego.</p> | <p>1-4. Wprowadzono do projektu - na powierzchniach wyłączonych z ruchu zaprojektowano wyspy z elementów prefabrykowanych wraz ze słupkami blokującymi. 5. Zaprojektowano miejsce dla osób niepełnosprawnych we wskazanej lokalizacji.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 334 | 154 | <p>Uszczelnienie SPPN poprzez dodanie tabliczki wskazującej, że pozostawiony pojazd zostanie usunięty na koszt właściciela (T-24) - 1. Na ul. Marszałkowskiej na odc. pl. Unii Lubelskiej - pl. Zbawiciela notorycznie odbywa się postój pojazdów poza miejscami wyznaczonymi (na prawym pasie jezdni), we wjazdach bramowych oraz w zatokach dwóch przystanków autobusowych. Dodanie tabliczki T-24 powinno wzmocnić egzekucję obowiązujących przepisów, w tym usuwanie pojazdów z przystanków autobusowych, gdyż w obecnym stanie, służby nie chcą odholowywać pojazdów, gdyż nie stwierdzają utrudnień w ruchu, w tym pieszych. Pośrednią przyczyną jest niewspółmierny dwupasmowy przekrój jezdni ul. Marszałkowskiej wobec niewielkiego natężenia ruchu drogowego na niej.</p> | <p>Nie wprowadzono, dla wskazanej lokalizacji nie ma uzasadnienia dla stosowania znaku T-24. Egzekwowaniem zakazu określonego znakiem B-36 zajmują się odpowiednie służby mundurowe.</p> |
| 335 | 154 | <p>Wyznaczenie miejsc dedykowanych miejsc postojowych dla dostaw - 2. Część z lokali usługowych znajdujących się przy ul. Marszałkowskiej prawdopodobnie nie ma możliwości rozładunku dostaw od zaplecza (podwórek). W związku z tym proponuję wyznaczenie maks. 2 takich miejsc w określonych godzinach (np. 6.30-11:00) za pomocą znaku D-18a np. przy budynkach nr 4 oraz 8 tylko i wyłącznie na czas rozładunku (do 15 min).</p> | <p>W ramach projektu uwzględnimy miejsce dla dostaw w rejonie posesji nr 10 z uwagi na to że jest tam zatoka postojowa. Przy posesji 4 i 8 postój wyznaczony jest na chodniku więc pojazdy o DMC pow. 2,5 t nie mogłyby korzystać z takiego miejsca.</p> |
| 336 | 154 | <p>Uszczelnienie SPPN poprzez zabezpieczenie przed nielegalnym parkowaniem pojazdów, w tym na skrzyżowaniu oraz bezpośrednio przed przejściem dla pieszych - 1. Przy wylocie ul. Litewskiej w ul. Marszałkowską ma miejsce notorycznie nielegalnie parkowanie pojazdów bezpośrednio przed przejściem dla pieszych oraz w sposób utrudniający dostęp do stacji rowerów Veturilo. Potwierdza to też audyt brd przejścia (nr 540) - ocena 2/5. Na przestrzeniach bezpośrednio przed przejściem dla pieszych oraz na powierzchniach wyłączonych z ruchu powinny znaleźć się wyspy prefabrykowane ze słupkami blokującymi tj. na "zakręcie" ulicy. Wskazane byłoby również fizyczne zawężenie jezdni ulicy przy jej wylocie (tzw. uszy myszki miki). Wyniki badania parkingowego potwierdzają wysoki % nasycenia parkowania na ulicy. 2. Przy wylocie ul. Dymy w ul. Litewską oraz przy wyjeździe spod budynku MSZ (adres al. Szucha 21) regularnie parkowane nielegalnie są pojazdy, które unikają w ten sposób opłacania postoi w SPPN poprzez postój na powierzchniach wyłączonych z ruchu. Zabezpieczenie tych miejsc przez wyspy prefabrykowane wraz ze słupkami powinno zapobiec takim zrachowaniom kierujących. Obok znajduje się również budynek Ambasady Republiki Słowackiej. Wyniki badania parkingowego potwierdzają wysoki % nasycenia parkowania na ulicy (90%).</p> | <p>Wprowadzono w zakresie zabezpieczenia powierzchni wyłączonych z ruchu wyspami z prefabrykatów i słupkami blokującymi (pkt. 1 i 2) oraz dodania znaku T-24 (pkt. 3).</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| | | <p>3. 3. Na wylocie ul. Litewskiej w al. Szucha ma miejsce regularny nielegalny postój pojazdów na prawym pasie ruchu po południowej stronie od budynku nr 3, przez co kierujący są zmuszani do omijania tych pojazdów, przekraczania podwójnej linii ciągłej i jazdy "pod prąd". Dodanie tabliczki informującej o odholowaniu pojazdu na koszt właściciela, do istniejącego znaku B-36, powinno wzmocnić egzekucję obowiązujących przepisów. Istotne jest tu również bezpośrednie sąsiedztwo budynku MSZ oraz budynku, w którym znajduje się Ambasada Republiki Słowenii i Ambasada Belgii. Wyniki badania parkingowego potwierdzają wysoki % nasycenia parkowania na ulicy.</p> | |
| 337 | 154 | <p>Zmiana sposobu parkowania ze skośnego na równoległe i poszerzenie chodnika - Zmiana sposobu parkowania po płd. stronie ulicy (przy posesji nr 3 do ul. Belwederskiej) ze skośnego na równoległe i poszerzenie substandardowego chodnika (ok. 1,5 m). Wyniki badań parkingowych wskazują na niskie średnie wykorzystanie miejsc postojowych na tej ulicy (47%).</p> | <p>Wprowadzono do projektu.</p> |
| 338 | 154 | <p>Wdrożenie kontraruchu rowerowego z BO - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 571/2022 z Budżetu Obywatelskiego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/24124), na ul. Flory powinien zostać wprowadzony kontraruch rowerowy.</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> |
| 339 | 154 | <p>Wdrożenie kontraruchu rowerowego z BO - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 571/2022 z Budżetu Obywatelskiego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/24124), na ul. Sulkiewicza powinien zostać wprowadzony kontraruch rowerowy. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości 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> |
| 340 | 154 | <p>Wdrożenie kontraruchu rowerowego z BO - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 571/2022 z Budżetu Obywatelskiego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/24124), na ul. Parkowej powinien zostać wprowadzony kontraruch rowerowy na odc. Gagarina-Lądowa. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości 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> |

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| 341 | 154 | Uszczelnienie SPPN poprzez zabezpieczenie przed nielegalnym parkowaniem pojazdów oraz wjazdem w głąb chodnika - Pomiędzy skrzyżowaniem Puławska - Rakowiecka, a przystankiem autobusowym Rakowiecka 04 (po płn. stronie) regularnie odbywa się postój pojazdów, najczęściej połączony z jazdą po chodniku z powodu niewystarczającej liczby słupków (4). Uzupelnienie szeregu słupków blokujących o kilka sztuk powinno skutecznie zabezpieczać wskazaną przestrzeń. | Nie wprowadzono, w opisywanym miejscu znajduje się już zakaz zatrzymywania się z tabliczką umożliwiającą odholowanie pojazdów - kwestia egzekucji zakazu leży w gestii służb mundurowych. W opracowaniu słupki projektowano jedynie w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań. |
| 342 | 154 | Rezygnacja z wdrożenia miejsc postojowych znajdujących się w obrębie przystanku autobusowego - Przy przystanku Rakowiecka 03 (adres Rakowiecka 5) wyznaczone zostały miejsca parkingowe znajdujące się w obrębie przystanku autobusowego (15 m). | Wprowadzono do projektu. |
| 343 | 154 | Wdrożenie kontraruchu rowerowego - Na całej długości ul. Sandomierskiej powinien zostać dopuszczony dwukierunkowy ruch rowerowy jako "bypassu" ul. Puławskiej wraz z poprzecznymi ulicami. | 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. |
| 344 | 154 | Wdrożenie kontraruchu rowerowego - W związku zmianą planowaną jednokierunkowością ul. Wiśniowej na krótkim odc. Narbutta - Melsztyńska, proponuję dopuścić kontraruch rowerowy. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości 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. |
| 345 | 154 | Wdrożenie kontraruchu rowerowego z BP - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 525/2018 z Budżetu Partycypacyjnego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/9239), na ul. Kwiatowej powinien zostać wprowadzony kontraruch rowerowy. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości 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. |
| 346 | 154 | Zabezpieczanie przejścia dla pieszych słupkami blokującymi - Zabezpieczanie płn. strony przejścia dla pieszych na wys. posesji nr 20 przed notorycznym nielegalnym parkowaniem za pomocą słupków blokujących, zgodnie ze wskazaniami audytu brd (przejście nr 540). | Wprowadzono. Przejście zostanie zabezpieczone słupkami blokującymi. |
| 347 | 154 | Wdrożenie kontraruchu rowerowego z BP - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 353/2016 z Budżetu Partycypacyjnego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/7924), na ul. Narbutta powinien zostać wprowadzony kontraruch rowerowy na odc. Boboli - Opoczyńska. | 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. |

| | | | |
|-----|------|---|---|
| 348 | 154 | <p>Wdrożenie kontraruchu rowerowego z BP - Zgodnie ze zwycięskim projektem nr 525/2018 z Budżetu Partycypacyjnego (https://bo.um.warszawa.pl/projekt/9239), na ul. Kieleckiej powinien zostać wprowadzony kontraruch rowerowy na odc. Narbutta - Rakowiecka. Na ulicy obowiązuje ograniczenie prędkości 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> |
| 349 | 154A | <p>...bardzo proszę o włączenie ul. Lewickiej w strefę płatnego parkowania. Mieszkamy w miejscu o dobrej komunikacji publicznej a nasze mieszkania znajdują się w pobliżu szkoły wyższej, biur i punktów usługowych. Brak strefy płatnego parkowania w tym rejonie, że większość osób do pracy, czy do pobliskiej SGH przeniesie się ze strefy płatnej i będzie bezpłatnie parkować na ulicy Lewickiej. W takiej sytuacji znalezienie miejsca parkingowego będzie graniczyło z cudem i możliwe, że niejednokrotnie zmusi nas do parkowania obok, czyli na miejscach objętych strefą oraz płacenia za każdą godzinę takiego parkowania. Już dzisiaj przynajmniej połowa parkujących Lewickiej, Kwiatowej nie należy do osób tu mieszkających. Brak strefy oznacza, że ta proporcja będzie jeszcze bardziej niekorzystna dla nas mieszkańców, a sytuacje związane z nieprawidłowym parkowaniem będą coraz częstsze. Brak strefy grozi także rozjeżdżaniem zieleni, parkowaniem na skrzyżowaniach, chodnikach i tarasowaniem przejść dla pieszych, jak ma to obecnie miejsce szczególnie w okolicy skrzyżowania ulic Lewickiej i Różanej oraz Kwiatowej i Różanej. Rejonowy abonament w strefie płatnego parkowania wynosi tylko 30 zł rocznie i pozwala na parkowanie samochodu w odległości do 150 metrów od domu a strefa płatnego parkowania daje nam większą pewność, że po powrocie z pracy, sklepu czy szkoły będziemy mogli zaparkować swoje samochody. Przebieg ustalonych granic można jeszcze zmienić, ale będzie to możliwe tylko, jeżeli my - mieszkańcy tej ulicy - będziemy domagali się od ZDM i Rady Miasta Warszawy włączenia ulic Lewickiej i Kwiatowej w całości do strefy parkowania płatnego i wyznaczenia granicy strefy do ulicy Różanej włącznie.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 350 | | <p>chciałam zgłosić APEL, o dołączenie do planowanej strefy płatnego parkowania na starym Mokotowie kwadratu ulic Króżeńska/Różana/Kwiatowa/Lewicka. Z uwagi na bliskość zarówno STACJI METRA, i wyższej Uczelni SGH i wielu BIUR i sklepów w okolicy naszego zamieszkania już bardzo ciężko mieszkańcom znaleźć miejsce do parkowania. Państwa obecny plan z pominięciem wspomnianych ulic, jeszcze bardziej pogorszy tą sytuację.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| | | <p>Prosimy o rozszerzenie planowanej strefy płatnego parkowania o wspomniany areal wzdłuż ulic: Króżeńska /Różana/Kwiatowa/Lewicka/Madalińskiego.</p> | |
| 351 | 156 | <p>w nawiązaniu do spotkania w ramach konsultacji społecznych strefy płatnego parkowania na Mokotowie (cz. 4), w których wczoraj 13.12.21 r. wzięłam udział, przesyłam swoje uwagi i gorącą prośbę.</p> <p>Mieszkam przy ul. Balladyny, która jest małą uliczka poprzeczną do ul. Madalińskiego. Wraz z ulicami Wrotkową i Karłowicza tworzą jednokierunkowe uliczki, w kształcie litery U, umożliwiające dojazd do budynków mieszkalnych osiedla WSM.</p> <p>Ich mieszkańcy obawiają się, że z chwilą wprowadzenia SPP na ul. Madalińskiego, uliczki te zostaną całkowicie zastawione przez samochody kierowców chcących uniknąć wnoszenia opłat. Podobna sytuacja zaistnieje z pewnością na sąsiednich ulicach poprzecznych do Madalińskiego – Łowickiej i Kieleckiej.</p> <p>Już teraz sytuacja na ul. Balladyny oraz Wrotkowej i Karłowicza jest fatalna. Sądząc po numerach rejestracyjnych parkujących tam pojazdów, stawiane są tam samochody „połowy Polski”. Na tablicach widnieją oznaczenia: świętokrzyskiego, dolnośląskiego, podlaskiego, łódzkiego oraz gmin podwarszawskich (3 litery na początku). Skąd one się biorą? WSM to stare osiedle, pierwsi lokatorzy pomarli, ich dzieci przeprowadziły się, a mieszkania są wynajmowane. Właściciele tych samochodów podejrzewam, że nie płacą podatków w Warszawie.</p> <p>Dodatkowo przypuszczamy, że na ul. Balladyny i pozostałych parkują samochody prawdopodobnie pracowników odległego o 1 przystanek olbrzymiego kompleksu biurowców Multibanku oraz szpitala MSW(miejsca w części zwalniają się po godz. 17.00).</p> <p>Wobec powyższego mieszkańcy nie mogą parkować na ww. ulicach. Samochody zostawiane są nawet na zakazach (zdjęcia). To, że nie możemy parkować nie jest figurą retoryczną. Np. ja jestem zmuszona zostawiać samochód na płatnym, prywatnym parkingu pod szpitalem przy ul. Wołoskiej, bowiem znalezienie miejsca pod domem jest absolutnie niemożliwe, choć płacę PIT w Warszawie.</p> <p>W związku z powyższym uprzejmie prosimy o objęcie SPP także małych uliczek osiedlowych – Balladyny, Wrotkowej i Karłowicza. Bez tego panująca na nich patologia parkingowa jeszcze się pogłębi, a życie mieszkańców stanie się nie do zniesienia.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Balladyny. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 352 | 157 | <p>Chciałbym podzielić się uwagą, że obecny projekt rozszerzenia strefy parkowania do ulicy Madalińskiego jest sensowny. Nie powinien być rozszerzany na ulice Krozanska w odcinku „Madalińskiego - Różana” gdyż jest to ślepa uliczka i rozwiązanie to tylko skomplikuje poruszanie się po niej.</p> <p>W załączeniu przesyłam Państwu informację dotyczącą poszerzenia strefy płatnego parkowania na Starym Mokotowie. Do dnia 19 grudnia br. można jeszcze mailowo zgłaszać uwagi dotyczące w/w projektu.</p> <p>Obecnie trwają prace nad poszerzeniem strefy płatnego parkowania na Starym Mokotowie. Planowana granica strefy sięga ulicy Madalińskiego, co oznacza że odcinek ulicy Króżeńskiej (od Różanej do Madalińskiego) nie będzie objęty strefą płatnego parkowania.</p> <p>Mieszkamy w miejscu o dobrej komunikacji publicznej a nasze mieszkania znajdują się w pobliżu szkoły wyższej, biur i punktów usługowych. Brak strefy płatnego parkowania w tym rejonie, że większość osób do pracy, czy do pobliskiej SGH przeniesie się ze strefy płatnej i będzie bezpłatnie parkować na ulicy Lewickiej. W takiej sytuacji znalezienie miejsca parkingowego będzie graniczyło z cudem i możliwe, że niejednokrotnie zmusi nas do parkowania obok, czyli na miejscach objętych strefą oraz płacenia za każdą godzinę takiego parkowania. Już dzisiaj przynajmniej połowa parkujących na Króżeńskiej, Różanej nie należy do osób tu mieszkających. Brak strefy oznacza, że ta proporcja będzie jeszcze bardziej niekorzystna dla nas mieszkańców, a sytuacje związane z nieprawidłowym parkowaniem będą coraz częstsze. Brak strefy grozi także rozjeżdżaniem zieleni, parkowaniem na skrzyżowaniach, chodnikach i tarasowaniem przejść dla pieszych, jak ma to obecnie miejsce szczególnie w okolicy skrzyżowania ulic Króżeńskiej i Różanej oraz Kwiatowej i Różanej. Rejonowy abonament w strefie płatnego parkowania wynosi tylko 30 zł rocznie i pozwala na parkowanie samochodu w odległości do 150 metrów od domu a strefa płatnego parkowania daje nam większą pewność, że po powrocie z pracy, sklepu czy szkoły będziemy mogli zaparkować swoje samochody. Przebieg ustalonych granic można jeszcze zmienić, ale będzie to możliwe tylko, jeżeli my - mieszkańcy tej ulicy - będziemy domagali się od ZDM i Rady Miasta Warszawy włączenia ulic Króżeńskiej i Kwiatowej w całości do strefy parkowania płatnego i wyznaczenia granicy strefy do ulicy Różanej włącznie.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
|-----|-----|---|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 353 | <p>Piszę w sprawie projektu SPPN na ulicy Rejtana między Sandomierską a Starościńską. Apeluję o utworzenie miejsc do parkowania tylko dla mieszkańców ulicy.</p> <p>Większość samochodów tu parkujących to przyjezdni. Są to interesanci biura geodezji, studenci i klienci restauracji. Ci kierowcy i tak dalej będą przyjeżdżali i parkowali na ulicy Rejtana z uwagi na charakter spraw, jakie załatwiają. Dla nich to 3 godziny parkowania za kilkanaście złotych, a dla nas, mieszkańców oznacza to całkowity brak możliwości zaparkowania samochodu.</p> <p>Dodatkowo, pełne obłożenie miejsc parkingowych występuje również w weekendy - parkują tutaj studenci i klienci nowo otwartej restauracji Kontakt. Tylko wyznaczenie miejsc dla mieszkańców pomoże w sytuacji parkingowej, co jest głównym celem wyznaczenia SPPN.</p> <p>Dodatkowo, bardzo proszę o zachowanie maksymalnej liczby miejsc do parkowania i nie usuwanie żadnych istniejących miejsc, w szczególności o zachowanie możliwości parkowania po obu stronach ulicy.</p> | Wprowadzono do projektu. |
| 354 | <p>moim zdaniem strefa płatnego parkowania powinna być rozszerzona od ulicy Madalińskiego co najmniej do ulicy Odyńca.</p> <p>W tym rejonie mieszkańcy mają już problem z zaparkowaniem samochodów, często poszukiwanie miejsca w okolicy zamieszkania (tzn. do 500m) trwa kilkanaście minut.</p> <p>Plan strefy w obecnym kształcie pogorszy sytuację mieszkańców, ponieważ:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. W obecnym planie płatnej strefy znajduje się część gdzie znajdują się akademiki. To co oznacza, że jeszcze więcej studentów, zacznie szukać miejsc do parkowania dalej, blokując je na całe tygodnie. Tym samym samochody z innych województw będą zajmować miejsca, które powinny być dostępne dla mieszkańców Mokotowa płacących tu podatki. 2. Stacja Metro Raclawicka będzie ostatnią stacją bez strefy płatnego parkowania, co spowoduje, że coraz więcej osób będzie zostawiać w tym rejonie samochody zamiast na parkingach parkuj i jeźdź. <p>W tej części dzielnicy, gdzie nie ma parkingów podziemnych ani miejsca na stworzenie nowych naziemnych miejsc parkingowych, oznacza to parkingowy paraliż Mając na uwadze dobrostan mieszkańców Starego Mokotowa, należy rozszerzyć strefę płatnego parkowania o obszar od ul. Madalińskiego do ul. Odyńca.</p> | Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |

| | | |
|-----|--|--|
| 355 | <p>w nawiązaniu do przeprowadzanych konsultacji społecznych dotyczących strefy płatnego parkowania na Mokotowie, poniżej przedstawiam stanowisko Wspólnoty Mieszkaniowej Kielecka 16 reprezentowanej przez jej Zarząd.</p> <p>1. Wyrażamy aprobatę i podziękowanie za zaprojektowanie strefy parkowania tylko po jednej stronie jezdni ulicy Kieleckiej, natomiast pozostawienie drugiej strony bez jakiegokolwiek możliwości parkowania wszelkich samochodów.</p> <p>2. Wyrażamy także aprobatę i podziękowanie za zaprojektowanie ograniczników parkowania przy wjazdach na posesje, co umożliwi skręt z ulicy Kieleckiej do poszczególnych nieruchomości.</p> <p>2. Wnosimy o wyznaczenie z prawej strony od wjazdu na posesję Kielecka 16 jednego miejsca parkingowego dla osób niepełnosprawnych. W najbliższej okolicy nie ma takiego miejsca, zarówno na ul. Kieleckiej, jak i na ulicy Madalińskiego. Zlokalizowanie takiego miejsca w proponowanym miejscu będzie służyło osobom niepełnosprawnym zarówno z ul. Kieleckiej, jak i na odcinku ul. Madalińskiego.</p> | <p>1. Uwaga została przyjęta.</p> <p>2. Uwaga została przyjęta.</p> <p>2. Wprowadzono do projektu.</p> |
| 356 | <p>2. Wnosimy o wyznaczenie z prawej strony od wjazdu na posesję Kielecka 16 jednego miejsca parkingowego dla osób niepełnosprawnych. W najbliższej okolicy nie ma takiego miejsca, zarówno na ul. Kieleckiej, jak i na ulicy Madalińskiego. Zlokalizowanie takiego miejsca w proponowanym miejscu będzie służyło osobom niepełnosprawnym zarówno z ul. Kieleckiej, jak i na odcinku ul. Madalińskiego.</p> | <p>2. Wprowadzono do projektu.</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| 357 | <p>3. Po wyznaczeniu miejsca postojowego dla osób niepełnosprawnych, na odcinku ul. Kieleckiej od skrzyżowania z ul. Madalińskiego do podjazdu na posesję Kielecka 16 zostanie zlokalizowanych najprawdopodobniej 4 (może 5 miejsc) postojowych. Wnosimy, aby miejsca te zostały przyznane wyłącznie dla mieszkańców posesji Kielecka 16. Podyktowane jest to znacząco pogorszonymi warunkami parkowania samochodów na tym odcinku. Po przekątnej z prawej strony naszej nieruchomości zaczął funkcjonować (dawno zbudowany, ale do niedawna nieczynny) 5 - kondygnacyjny budynek Kielecka 23, w którym zlokalizowanych jest 5 firm, w tym Yoga Beat Studio, działające od godz. 7.30 do 21.00 od poniedziałku do piątku i od godz. 8.30 do 13.45 w soboty i niedziele. Każde zajęcia trwają godzinę, co powoduje, że w ciągu dnia jedne osoby kończą zajęcia , a następne już czekają na zwalniane się miejsca parkingowe. Powoduje to brak możliwości zaparkowania samochodu przez mieszkańców posesji Kielecka 16. A do tego należy jeszcze dodać pracowników i klientów ulokowanego także w tym budynku sklepu meblowego. Wszystko to praktycznie uniemożliwia mieszkańcom zaparkowanie samochodu. Dlatego usilnie prosimy o przyznanie tych miejsc wyłącznie mieszkańcom posesji Kielecka 16, tym bardziej, że chodzi prawdopodobnie wyłącznie o 4 miejsca .</p> | <p>3. Nie wprowadzono. Zadaniem projektu było wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc ogólnodostępnych z zachowaniem obowiązujących norm prawnych. Jeśli nie można było wyznaczyć pełnowymiarowych miejsc ogólnodostępnych a parkowanie nie byłoby zakazane zgodnie z Ustawą Prawo o ruchu Drogowym, projektowano oznakowanie B-35 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. W opisywanym przypadku było możliwe wyznaczenie pełnowymiarowych miejsc po wschodniej stronie ulicy.</p> |
| 358 | <p>4. Informujemy także, że w budynku Kielecka 23 znajduje się podziemny parking pod całą powierzchnią nieruchomości. Jednakże właściciel tego budynku nie udostępnia swoim najemcom miejsc parkingowych , ani nie pozwala parkować klientom ulokowanych tam firm i przyjeżdżającym na jogę. Z uwagi na ograniczoną liczbę miejsc parkingowych w Warszawie i na Mokotowie, a w szczególności na ul. Kieleckiej jest kwestią społeczną i całkowicie niedopuszczalną zabranianie parkowania na terenie parkingu podziemnego swoim klientom, podczas gdy mieszkańcy sąsiednich nieruchomości nie mogą zaparkować na ulicy i borykają się ze znalezieniem jakiegokolwiek miejsca postojowego. Dlatego wnosimy o zobowiązanie właściciela nieruchomości Kielecka 23 do otwarcia parkingu podziemnego dla najemców lokali w tym budynku, klientów przyjeżdżających do firm tam ulokowanych oraz uczestników zajęć jogi.</p> | <p>Dziękujemy za informację. Samorząd nie ma możliwości prawnych aby wymusić udostępnienie prywatnego parkingu na cele publiczne.</p> |

| | | | |
|-----|--|---|--|
| 359 | | <p>5. Z uwagi na ulokowanie w tym rejonie następujących instytucji: przychodnia lekarska, przedszkole, budynki wydziałów Politechniki, szkoła, dom studencki, a jednocześnie bardzo wąskie uliczki, nie stwarzające wielkich możliwości do organizacji parkingów dla wszystkich chętnych zarówno mieszkańców, studentów, jak i interesantów, wnosimy o zorganizowanie dużego parkingu na terenie szkoły przy ul. Narbutta. Teren wokół szkoły jest niewykorzystany i z całą pewnością można tam zorganizować parking, który będzie służył w głównej mierze przyjezdnym, natomiast w uliczkach zorganizować parkingi głównie dla mieszkańców. To mieszkańcom powinno żyć się coraz lepiej w ich miejscu zamieszkania. W przeciwnym razie mieszkańcy uciekną z Mokotowa wraz z opłacaniem podatków, a tu będą jedynie wynajmować lokale mieszkalne studentom.</p> | <p>Zarząd Dróg Miejskich nie ma możliwości stworzenia parkingu na terenie, którym nie zarządza. 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 sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p> |
| 360 | | <p>bardzo popieram postulat poszerzenia SPPN na Mokotowie. Jednocześnie wnoszę o możliwie szybkie, dalsze poszerzenie SPPN na Mokotowie. Już teraz mieszkańcom okolic stacji metra (np. Wierzbno, Raclawicka) bardzo trudno jest zaparkować w dzień powszedni w okolicach swoich domów - miejsca zajmują przyjezdni, którzy zostawiają przy tych stacjach samochody i przesiadają się w metro w drodze do pracy.</p> | <p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |
| 361 | | <p>Po zapoznaniu się z projektem rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Mokotowie, chciałbym zgłosić wniosek o: - rozszerzenie planowanego obszaru SPPN na ulicę Kwiatową, na odcinku południowym, czyli od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. Na naszej niedużej, jednokierunkowej ulicy już teraz parkują głównie pracownicy okolicznych firm i studenci SGH. Sytuacja mieszkańców niewątpliwie pogorszy się po wyznaczeniu granicy obszaru SPPN na ul. Madalińskiego. Stąd prośba o objęcie również naszego odcinka ul. Kwiatowej strefą płatnego parkowania.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 362 | | <p>Pragnę wyrazić opinie, że strefa płatnego parkowania powinna obejmować ulicę Różaną.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy</p> |

| | | | |
|-----|--|---|---|
| | | | <p>rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 363 | | <p>W związku z planowanymi pracami nad rozszerzeniem strefy płatnego parkowania o ulicę Madalińskiego zwracam się z wnioskiem o poszerzenie strefy płatnego parkowania o ulicę Kwiatową, Różaną i Lewicką.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 364 | | <p>Wnioskuje o rozszerzenie strefy do ulicy Różanej włącznie. Mieszkam na tej ulicy i moim zdaniem ponad 50 proc samochodów do samochodu „obce”, które parkują tylko po to aby przesiąść się do metra. Po zmianie granicy strefy na ul. Madalińskiego będzie jeszcze gorzej.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 365 | | <p>Strefa płatnego parkowania na ulicy Różanej od ul. Bałuckiego do ulicy Króżeńskiej jest absolutnie konieczna! Obecnie w ciągu dnia parkujących samochodów jest tyle że często parkują w miejscach niedozwolonych.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 366 | | <p>w związku z planowanymi zmianami stref płatnego parkowania, które niestety nie obejmie naszej ulicy, chciałabym poprosić o powtórne rozważenie takiej możliwości. Już teraz większość samochodów przed naszą kamienicą nie należy do mieszkańców, tylko do osób korzystających z metra i pracujących w okolicznych biurach, a znalezienie miejsca do osób posiadających mieszkania na Króżeńskiej graniczy z cudem. Bardzo chętnie płacilibyśmy rejonowy abonament dla mieszkańca w strefie płatnego parkowania. Bardzo prosimy o rozważenie zwiększenia zasięgu strefy.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 367 | 169 | <p>Przesyłam w załączniku naszą propozycję rozwiązań komunikacyjnych zw. z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania na Sandomierskiej (strefa 2, Mokotów).</p> <p>Dołączam zdjęcia by pokazać jak wygląda "porządek" drogowy obecnie u nas na tej ulicy, gdzie stoi NAJSTARSZA kamienica na Mokotowie.</p> <p>Po zapoznaniu się z dokumentacją projektu wprowadzenia SPP na Mokotowie obszar 2., w rejonie ulic: Sandomierska, Olszewska, Rakowiecka (udostępnionym publicznie) i po uczestnictwie w konsultacjach online (18.11.2021) występujemy z wnioskiem dotyczącym zmiany projektu:</p> <p>1. Wnioskujemy o zmianę kierunku ruchu na Sandomierskiej z kierunku południe-północ (czyli z wylotem na Rakowiecką), na kierunek północ-południe (czyli ruch od Rakowieckiej w kierunku Narbutta).</p> <p>Uzasadnienie: ulica Sandomierska jest jedyną w okolicy, która daje nieprzerwany przejazd od Madalińskiego do Rakowieckiej i stała się od kilku lat objazdem Puławskiej dla aut, które zjeżdżają z mokotowskiego zagłębia biur w kierunku ul. Goworka. Samochody kierowane przez GPS stoją w korku na naszej ulicy (wąskiej) od godz. 15.30. do 18. Spaliny atakują nas każdego dnia i życie na Sandomierskiej znacznie się pogorszyło (nie można otwierać okien przed 19.), część lokatorów w gorszym stanie zdrowia musi odkładać aktywność na późniejszą porę, aż ulica się przewietrzy.</p> <p>Inną opcją uspokojenia ruchu na Sandomierskiej jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zakaz skrętu z Sandomierskiej w lewo w kierunku Puławskiej. -zakłócenie wolnego przejazdu między Madalińskiego a Rakowiecka (przez Sandomierską) poprzez wprowadzenie na jednym odcinku utrudnienia dla jadących ku Rakowieckiej (np. odwrócenie jednego odcinka między przecznicami Sandomierskiej). | <p>Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedyne na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy.</p> |
| 368 | 169 | <p>2. Wnioskujemy o przeprojektowanie planowanego parkingu na poziomie Sandomierskiej 15 i 13 i przeniesienie go z zachodniej strony ulicy na wschodnią (pod Urząd Katastru).</p> <p>Uzasadnienie: na tym odcinku parkują głównie klienci Urzędu, nie ma więc powodu, by przechodzili przez ulicę, mogą stać bezpośrednio przy celu swojej wizyty na Sandomierskiej. Parking po stronie zachodniej ulicy jest niedogodny dla mieszkańców Sandomierskiej 15, sprawia, że utrudniony jest wyjazd z obu posesji.</p> <p>Poza tym brakuje przejść dla pieszych, a więc kierowcy owych aut przekraczając ulicę Sandomierską, narażaliby się na wypadki i sami byliby zagrożeniem...</p> | <p>Nie wprowadzono, przeniesienie parkowania na stronę wschodnią utrudni wyjazd z posesji oraz spowoduje zmniejszenie ilości wyznaczonych miejsc postojowych. W rejonach zjazdów zwiększono powierzchnie P-21 i wprowadzono elementy prefabrykowane uniemożliwiające parkowanie i zwiększające pole widoczności.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 369 | 169 | <p>3. Wnioskujemy o namalowanie pasów dla pieszych na ulicy:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Olszewskiej – przejście przy Sandomierskiej. - Sandomierskiej – przejście przez ulicę na wysokości Rejtana - Rejtana – przejście przez ulicę równoległą do Sandomierskiej - Sandomierskiej – przejście przez ulicę przy ul. Melsztyńskiej <p>Uzasadnienie: Pasy wyznaczają miejsca bezpiecznego przekroczenia ulic, co ułatwi życie mieszkańcom. Skorzystają z niego nie tylko dzieci (np. z przedszkola usytuowanego na wysokości Melsztyńskiej) i mniej sprawni seniorzy, ale cała społeczność tej obciążonej przez przejeżdżające auta okolicy. Pasy ucywilizują też parkowanie, które dziś ma miejsce także na skrzyżowaniach ulic, co czasem sprawia, że pieszy nie może przedostać się na drugą stronę ulicy.</p> | <p>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> |
| 370 | 169 | <p>4. Wnioskujemy o wprowadzenie regulacji (np. identyfikatorów), która wypchnie z podwórek przygodnych kierowców, którzy (sobie znanymi sposobami) mimo istnienia bram, potrafią przez nie przenikać i regularnie je psują.</p> <p>Uzasadnienie: Wprowadzenie płatnego parkowania na Sandomierskiej sprawi, że już tak obciążone podwórka zmienią się w pole rywalizacji pomiędzy stałymi mieszkańcami a krótkoterminowymi lokatorami, samochodami pracowników okolicznych firm i biur itp. Już dziś nieuzasadnione parkowanie (często tygodniami!) jest plagą naszych dziedzińców.</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> |

| | | |
|-----|---|--|
| 371 | <p>Jako osoba zamieszkała przy ulicy Kieleckiej chciałam wyrazić głębokie zaniepokojenie zmianami, które są zaplanowane na ul. Kieleckiej – na odcinku Madalińskiego – Narbutta w związku z wprowadzeniem SPPN. Obecnie, zgodnie z badaniem wykorzystania miejsc parkingowych na ul. Kieleckiej wynosi ono 96% poza godzinami funkcjonowania SPPN i to w sytuacji, gdy mieszkańcy parkują po obu stronach jezdni. Planowany zakaz parkowania po zachodniej stronie ulicy i co za tym idzie likwidacja około 50% miejsc postojowych na w/w odcinku stoi w sprzeczności z podstawowym założeniem funkcjonowania strefy – „Podstawowym celem strefy płatnego parkowania (SPPN) jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców strefy”.</p> <p>Zgłaszam wniosek o rozpatrzenie rozwiązania polegającego na wyznaczeniu na ul. Kieleckiej lub jej fragmentach 'strefy tylko dla mieszkańców' (ustawienie znaków B-35). Innym rozwiązaniem mogłoby być poszerzenie chodnika o 1 metr kosztem znajdujących się tam trawników lub udostępnienia abonamentu obszarowego w cenie abonamentu rejonowego dla mieszkańców problematycznego odcinka Kieleckiej.</p> <p>Wprowadzenie SPPN na Mokotowie jest dobrym pomysłem i ma służyć, jak Państwo deklarują przede wszystkim mieszkańcom. Niestety w naszym przypadku sytuacja wygląda zgoła inaczej. Zaproponowana zmiana wiąże się z poważnymi uciążliwościami i potencjalnymi dodatkowymi kosztami. Dlatego prosimy o zajęcie się naszą sprawą i znalezienie sposobów, które rozwiążą nasz problem.</p> | <p>Wprowadzono do projektu. Po wschodniej stronie wyznaczono parkowanie równoległe na jezdni, po zachodniej stronie zaprojektowano zakaz postoju B-35 z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> |
|-----|---|--|

| | | |
|-----|---|---|
| 372 | <p>W imieniu Zarządu Wspólnoty Mieszkańców Kielecka 29a chciałam wyrazić głębokie zaniepokojenie zmianami, które są zaplanowane na ul. Kieleckiej – na odcinku Madalińskiego – Narbutta w związku z wprowadzeniem SPPN.</p> <p>Obecnie, zgodnie z badaniem wykorzystania miejsc parkingowych na ul. Kieleckiej wynosi ono 96% poza godzinami funkcjonowania SPPN i to w sytuacji, gdy mieszkańcy parkują po obu stronach jezdni. Planowany zakaz parkowania po zachodniej stronie ulicy i co za tym idzie likwidacja około 50% miejsc postojowych na w/w odcinku stoi w sprzeczności z podstawowym założeniem funkcjonowania strefy – „Podstawowym celem strefy płatnego parkowania (SPPN) jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców strefy”. Zgodnie z nowym planem będziemy mogli parkować jedynie w promieniu 150 m od miejsca zamieszkania. Przy likwidacji 50% miejsc na naszej ulicy i konieczności szukania alternatywnego miejsca przez mieszkańców naszego i sąsiednich budynków oraz odwiedzających (m.in. pracownicy i klienci firm z budynku Kielecka 23, które funkcjonują wbrew zapisom z planu zagospodarowania przestrzennego dla tej okolicy - zabudowa wielo i jednorodzinna) znalezienie miejsca postojowego będzie zdecydowanie trudniejsze niż dziś.</p> <p>Dlatego zgłaszam wniosek o wyznaczenie na ul. Kieleckiej lub jej fragmentach 'strefy tylko dla mieszkańców' (ustawienie znaków B-35). Innym rozwiązaniem mogłoby być poszerzenie chodnika o 1 metr kosztem znajdujących się tam trawników lub udostępnienia abonamentu obszarowego w cenie abonamentu rejonowego dla mieszkańców problematycznego odcinka Kieleckiej.</p> <p>Wprowadzenie SPPN na Mokotowie jest dobrym pomysłem i ma służyć, jak Państwo deklarują przede wszystkim mieszkańcom. Niestety w naszym przypadku sytuacja wygląda zgoła inaczej. Zaproponowana zmiana wiąże się z poważnymi uciążliwościami i potencjalnymi dodatkowymi kosztami. Dlatego prosimy o zajęcie się naszą sprawą i znalezienie sposobów, które rozwiążą nasz problem.</p> | <p>Wprowadzono do projektu. Po wschodniej stronie wyznaczono parkowanie równoległe na jezdni, po zachodniej stronie zaprojektowano zakaz postoju B-35 z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem.</p> |
| 373 | <p>W projekcie nowej strefy SPPN nie znalazłem ul. Króżańskiej od Ligockiej do Madalińskiego.</p> <p>Pominięcie tej ulicy spowoduje ratowanie i utrudnianie ruchu przez kierowców niebędących mieszkańcami a droga jest jednokierunkową.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |

| | | |
|-----|---|--|
| 374 | <p>Przesyłam uwagi do propozycji zmian dotyczących ewentualnego rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie.</p> <p>Wnoszę o pozostawienie parkowania skośnego przy ul. Hołówki.</p> <p>Uzasadnienie: chociaż skośne parkowanie w tym miejscu zwęża chodnik poniżej przewidzianej prawem szerokości, ZDM zdecydował się na takie rozwiązania w innych miejscach Warszawy, tzn wyznaczono miejsca do parkowania nie pozostawiając przepisowej szerokości chodnika, np na ul. Sulkiewicza. Także przy ostatnim rozszerzeniu strefy płatnego parkowania na Żoliborzu, wyznaczono miejsca do parkowania nie zostawiając przepisowej szerokości chodnika, np. na ul. Jaśkiewiczza czy ul. Gdańskiej. W tym ostatnim miejscu wytyczono ponadto miejsca wyłącznie dla mieszkańców. Wnoszę o zastosowanie takiego samego rozwiązania przy ul. Hołówki. Byłoby to wyjście naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców, co jest przecież jednym z celów działań ZDM (zwiększenie dostępności miejsc parkingowych). Chciałbym przy tym zwrócić uwagę, że przedstawione podczas konsultacji wyniki pomiarów obecnej zajętości miejsc parkingowych wskazują, że w tej okolicy większość parkujących to mieszkańcy - świadczy o tym większa zajętość miejsc parkingowych poza godzinami pracy. Inaczej niż w miejscach typowo przesiadkowych, w naszej okolicy nie obserwuje się zwiększenia zajętości miejsc w ciągu dnia; przeciwnie, kłopot z parkowaniem dotyczy raczej godzin późno popołudniowych, wieczornych i nocnych.</p> <p>Wziąwszy pod uwagę powyższe, po konsultacjach z wieloma mieszkańcami ul. Hołówki, składam wniosek o pozostawianie skośnego parkowania na ww. ulicy, a w razie konieczności zastosowanie słupków/zapór oddzielających część parkingową chodnika od części pieszej i ograniczenie możliwości parkowania przy tej ulicy wyłącznie dla mieszkańców (posiadaczy stosownego identyfikatora, jak przy ul. Gdańskiej 2).</p> | Wprowadzono do projektu. |
| 375 | <p>Mieszkamy na ulicy Króżeńskiej 24. Posiadamy samochód.</p> <p>Skorzystanie z niego zawsze wiąże się ze stresem, czy jak wrócimy do domu, to będziemy mieli gdzie postawić samochód.</p> <p>Miejsca są zajmowane przeważnie przez samochody z obcą rejestracją i dla mieszkańców nie starcza już miejsca.</p> <p>Planowane objęcie strefą płatnego parkowania tylko obszaru do ulicy Madalińskiego jeszcze pogorszy sytuację.</p> <p>Proszę o wzięcie tego pod uwagę ze względu na interes mieszkańców.</p> | Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa. |

| | | |
|-----|---|---|
| 376 | <p>proszę przyjąć następujący postulat w ramach konsultacji: na ulicy Bruna w okolicy Szkoły Podstawowej nr 70 potrzebujemy strefy typu kiss and go - 2 do max 5 minut dozwolonego postoju na bezpieczne wypuszczenie dziecka z samochodu albo na odbiór dziecka ze szkoły. To co się obecnie dzieje w okolicach szkoły, jest niebezpieczne, wszyscy parkują na awaryjnych; blokując sobie wzajemnie drogę, samochody rozpaczliwie się wymijają, a w całym tym bałaganie uczniowie próbują przejść przez jezdnie.</p> | <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 możliwa przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.</p> <p>Biorąc pod uwagę wnioski zgłaszane w konsultacjach, zamiast „Kiss & Ride” proponujemy organowi zarządzającemu ruchem rozwiązanie polegające na ustawieniu na odcinku np. 2 miejsc postojowych znaków B-35 ograniczonych czasowo np. do 10 min w godzinach 7-17.</p> |
|-----|---|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 377 | <p>Chciałbym zgłosić uwagę do planu wobec obszaru 2. Nie jestem mieszkańcem, ale muszę regularnie odwiedzać okolice ul. Puławskiej/Olszewskiej. Przechodzę tamtędy z dzieckiem w wózku i mam duże problemy, żeby minąć się z innymi pieszymi. Z drugiej strony żona ma tam punkt usługowy, do którego klienci dojeżdżają samochodem (parkują do godziny czasu). W związku z tym popieram kompromis w postaci przeniesienia parkowania na jezdnię (wariant III). Pozostałe warianty albo nie pomogą w odzyskaniu przestrzeni na chodniku albo utrudnią dostęp do punktów usługowych. Wzdłuż tego ciągu komunikacyjnego jeżdżą tramwaje, nie ma potrzeby utrzymywania 3 pasów ruchu.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 378 | <p>Dziękujemy za bardzo przyjemne i profesjonalne poprowadzenie konsultacji. Przy projektowaniu bardzo prosimy o zwracanie uwagi na estetykę i dopasowanie do Starego Mokotowa (tzn. wszelkiego rodzaju małej architektury : np słupki czarne zamiast biało-czerwonych jak na autostradzie, oznaczenie miejsc dla niepełnosprawnych troszkę bardziej subtelne, a nie zamalowanie na niebiesko powierzchni ok.10m2 ...itp).</p> | <p>Uwaga została przyjęta, wszystkie elementy małej architektury projektowane są zgodnie z zachowaniem standardów m.st Warszawy oraz zgodnie z regulacjami przepisów nadrzędnych.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 379 | 178 | <p>Mam uwagi do prezentacji z pomiarów wykonanych w fazie projektowania rozszerzenia SPPN.</p> <p>Na liście ulic obszaru 3 nie ma ulicy Rejtana. Czy to oznacza, że tam nie były wykonywane pomiary? (załącznik) Ulica zalicza się do obszaru 2 oraz do 3.</p> <p>To jest ulica, która obecnie graniczy ze strefą SPPN. W związku z tym wszyscy z okolicy parkują na tej ulicy, żeby uniknąć opłaty. Pominięcie jej w pomiarach lub statystykach to błąd. Zarówno w tygodniu, jak i w weekendy obłożenie to 100%.</p> <p>Jeśli natomiast ulica została zaliczona w pomiarach do obszaru 2 to również jest to błędem. Nie można połączyć części, która jest w SPPN z częścią tuż za granicą, ponieważ oczywistym jest, że na części z opłatami zajętość miejsc jest mniejsza.</p> <p>Dodatkowo, godziny pomiarów zupełnie pomijają studentów, którzy są znaczną liczbą parkujących w okolicy.</p> <p>Pomiary 29.09-5.10 w godzinach 6-8 i 22-6 oraz pomiary 13.10-19.10 w godzinach 20-22 odzwierciedlają ruch studentów w stopniu zerowym. Nie ma zajęć przed 8 rano oraz po godzinie 20. Od 1 października w godzinach 8-20 od poniedziałku do niedzieli samochodów przybyło.</p> <p>Można rzec, że w weekendy obłożenie jest nawet większe niż w tygodniu. (studenci zaoczeni często są spoza Warszawy, pracujący, a w weekendy pociągi jeżdżą rzadziej)</p> <p>Mam nadzieję, że błędy w pomiarach lub analizie zostaną naprawione. Przedstawione wyniki nie odnoszą się do realnej sytuacji związanej z parkowaniem na omawianej ulicy.</p> | <p>1) Zachodni odcinek ul. Rejtana – przyjmując podział po osi ul. Sandomierskiej – został błędnie zagregowany z wynikami dla ul. Starościńskiej i zaprezentowany w wynikach dla obszaru 3. Nie został jednak pominięty, a potraktowany jako kontynuacja tej właśnie ulicy.</p> <p>2) Odcinek wschodni ul. Rejtana – przyjmując ten sam podział – został zmierzony i przedstawiony (przypisany) w wynikach dla obszaru 2.</p> <p>3) Nie ma podstaw do uznania podziału na obszary za błędny – kryteria ustalania granic obszarów nie miały związku z istniejącą SPPN, a z homogenicznością zabudowy, dostępności do usług, obecnością urzędów czy uczelni.</p> <p>4) Niedoszacowanie ruchu generowanego przez studentów nie wpływa na wynik pomiarów. Udział pojazdów niemieszkańców (a więc i dojeżdżających studentów) jest na tyle dominujący, że jednoznacznie wskazuje na potrzebę wprowadzenia odpłatności za postój.</p> <p>5) Informujemy jednocześnie, że prowadzone badania nie mają charakteru rozstrzygającego w kontekście sposobu organizacji postoju – tj. w szczególności wypełnienie poniżej 100% nie prowadzi do wniosku o likwidację miejsc. Wyniki badań miały odpowiedzieć na pytania: kto, kiedy i po co parkuje – wskazując tym samym, czy mamy do czynienia z deficytem dostępnych miejsc, i jaka jest tego zjawiska przyczyna.</p> |
|-----|-----|--|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 380 | <p>nie wiem, czy zdążę złożyć wszystkie uwagi, ale na początek... Chciałbym wyrazić poparcie dla wariantu II dla odcinka Dolna-Dworkowa, ze zwężeniem pasów ruchu do 2,5_2,5_3,25. Jest to wariant z korzyścią dla pieszych i neutralny rowerowo. Wariant I wygląda natomiast jak próba legalizacji nieprzepisowo wyznaczonych miejsc do parkowania. W niektórych miejscach przestrzeń dla pieszych na chodniku jest skandalicznie mała. Przy tworzeniu organizacji ruchu warto zwracać uwagę na to, co się dzieje na prawym pasie ruchu, bo jeśli on znika lub na przykład zmienia się w pas do skrętu w prawo, zmusza się rowerzystów do wykonania dość niebezpiecznego manewru włączenia na pas po lewej. Taka sytuacja jest w wariacie III. Wariant II choć nieidealny łączy potrzeby różnych użytkowników. Oczywiście brakuje infrastruktury rowerowej.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
|-----|--|---|

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| 381 | 181 | <p>Piszę w związku z proponowanym projektem wprowadzenia SPPN na ulicy Rejtana. (Obszar 3, rysunek 28a)</p> <p>W projekcie chcą Państwo usunąć połowę miejsc do parkowania na ulicy. Postuluję o zachowanie wszystkich miejsc po lewej stronie ulicy.</p> <p>Jak widać na załączonym zdjęciu, parkowanie po obu stronach ulicy jest obecnie legalne, możliwe i nie utrudnia to ruchu. Jako mieszkaniec mogę potwierdzić, że każdy samochód bez problemu jest w stanie przejechać.</p> <p>Dodatkowo, na przesłanym zdjęciu po lewej stronie widać uczelnię wyższą. Uczelnia ta generuje bardzo duży ruch przyjezdnych studentów, przez cały tydzień - również w weekendy do późnych godzin wieczornych. Jeśli zostaną usunięte jakiegokolwiek miejsca na tej ulicy, to znalezienie miejsca do parkowania będzie graniczyło z cudem.</p> <p>Po prawej stronie zdjęcia widać salę gimnastyczną, która również przez cały tydzień, do późnych godzin wieczornych, generuje ruch kierowców przyjezdnych.</p> <p>Na końcu ulicy znajduje się Biuro Geodezji i Katastru dla całego miasta. Cały tydzień interesanci przyjeżdżają do biura, zazwyczaj samochodami z racji charakteru urzędu (zwykle sprawy geodezyjne nie dotyczą centrum miasta, a z przedmieść dojazd komunikacją trwa dłużej niż samo załatwienie sprawy). Dodatkowo w okolicy znajduje się wiele biur, ambasad i restauracji.</p> <p>Wszystkie powyższe instytucje generują ogromną liczbę samochodów, które muszą gdzieś zaparkować. Nielogicznym jest więc usuwanie jakichkolwiek miejsc na tej ulicy, skoro już obecnie jest ciężko, a po wprowadzeniu SPPN na tej ulicy liczba samochodów nie zmaleje.</p> <p>Studenci w weekendy dalej będą przyjeżdżali a interesanci do Biura Geodezji dalej będą woleli podjechać samochodem i zapłacić za parkowanie.</p> <p>Usunięcie miejsc do parkowania po lewej stronie Rejtana wpłynie negatywnie na mieszkańców i nie wypełni celu wprowadzenia SPPN, czyli uwolnienia miejsc i zwiększeniu rotacji. To ulica specyficzna, otoczona takimi instytucjami, że SPPN nie wygoni z niej kierowców przyjezdnych. Może warto zastanowić się nad wprowadzeniem stref parkowania wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem?</p> | <p>Wprowadzono korektę. Wyznaczono miejsca skośne, natomiast po przeciwnej stronie znak B-35 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. To optymalne rozwiązanie możliwe do zastosowania przy istniejących wymiarach jezdni i chodnika.</p> |
| 382 | | <p>Pewnie to uwaga nieaplikowalna w tym projekcie, ale ja patrzę z rozpaczą na to, że jako mieszkaniec ul. Balladyny zostaną pozbawiony możliwości parkowania z powodu inwazji obcych samochodów dotąd parkujących w okolicy Narbutta. Bardziej naturalna bariera byłaby np. ul. Raclawicka z ogródkami działkowymi.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim ulice na południe od ul. Madalińskiego, w tym ul. Balladyny. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| 383 | <p>nawiązując do informacji odnośnie strefy płatnego parkowania na terenie dzielnicy Mokotów - czy jak jestem mieszkańcem i mam 1 samochód to mam się gdzieś dodatkowo rejestrować by nie płacić za parking?</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 (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. <p>Szczegóły na stronie zdm.waw.pl.</p> |
| 384 | <p>- takie rozwiązanie powinno być poprzedzone dokładnymi analizami dot. potrzeb mieszkańców i powinien zostać uwzględniony ich głos, ponieważ oni borykają się na co dzień z problemami infrastruktury</p> <p>- w jaki sposób stali mieszkańcy będą wyłączeni z obowiązku opłat (czy będą dla nich przydzielone specjalne miejsca postojowe), jaki będzie algorytm?...jedno mieszkanie / jedno miejsce, czy w ogóle będzie jakiś algorytm. I co w sytuacji, kiedy ktoś tylko wynajmuje mieszkanie bez tytułu prawnego do niego.</p> <p>- apeluje o zajęcie się sytuacją na ul. Bruna przed szkołą nr 70. Codziennie przed 8 dochodzi tam do dramatycznych sytuacji związanych z absolutnym niedostosowaniem terenu do potrzeb szkoły, czyli potrzeby zaparkowania i odprowadzenia dziecka. Jeżeli do szkoły uczęszcza np. 600-700 uczniów a co najmniej połowa zostaje dowożona, to mamy 300 samochodów, które próbują w jakikolwiek sposób zaparkować. O bezpieczeństwie i przestrzeganiu jakichkolwiek zasad nie może być mowy. Rodzice i dzieci są pozostawieni z tym problemem sami sobie i zdesperowani. Uważam, że niedopuszczalne jest to, że nikt z władnych nie pochyli się nad sprawą, dopóki nie dojdzie do tragedii i nie zostanie ktoś potrącony. Jak to możliwe, że w przypadku szkoły nie są podejmowane szybkie rozwiązania infrastrukturalne w celu zapewnienia bezpieczeństwa dzieciom i rodzicom. Jeśli chodzi o super i hipermarkety, to oczywistością jest parking. W przypadku szkoły nie ma to znaczenia? Nie wszyscy rodzice mogą korzystać z komunikacji miejskiej, ponieważ mają np. chore dziecko, które wymaga dowiezienia samochodem lub większa ilość dzieci, każde w innej placówce.</p> | <p>1. Przed przystąpieniem do projektu były prowadzone badania zapełnienia miejsc parkingowych. Ich wyniki dostępne są w prezentacji zamieszczonej na stronie: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie/</p> <p>2.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.</p> <p>Abonament mieszkańca, będący formą preferencyjnej opłaty za postój, 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 (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. <p>3.Projekt miał za zadanie wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc zgodnych z przepisami. Celem uporządkowania i poprawy bezpieczeństwa na ul. Bruna w rejonie szkoły nr 70 należy zwrócić się do zarządcy ul. Bruna - Urzędu Dzielnicy Mokotów.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 385 | | <p>Plan rozszerzenia Strefy Płatnego parkowania bez uwzględnienia, ulicy Kwiatowej na odcinku od ul. Różanej do ul. Madalińskiego jest wysoce krzywdzący dla mieszkańców wspomnianej ulicy. W chwili obecnej jest ona jak i okoliczne ulice tj. Króżeńska, Różana, Lewicka traktowana jako parking Park and Ride, ze względu na bliskie sąsiedztwo stacji Metra. Również zatręśienie studentów z SGH oraz pracowników okolicznych biur wykorzystuje tą ulicę jako parking, co przekłada się na prawie zerową dostępność miejsc parkingowych dla mieszkańców. Dodatkowo nieprawidłowo parkujące samochody utrudniają przejazd mieszkańcom, ruch pieszych, przejazd śmieciarką czy innym służbom ratowniczym. Po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania która skończy się przed ulicą Kwiatową (na odcinku Różana-Madalińskiego) efekt ten zostanie zwielokrotniony, gdyż wszyscy przyjezdni będą woleli wybrać miejsca darmowe na ulicach Kwiatowa, Króżeńska, Różana, Lewicka a nie miejsca płatne na północ od ul. Madalińskiego.</p> <p>Szanowni Państwo proszę o rozagę przy poszerzaniu SPP, ponieważ urządzenie komunikacyjny horror na ulicach Kwiatowa, Różana, Lewicka, Króżeńska między Różaną a Madalińskiego.</p> <p>Dodatkowo sznur samochodów pod oknami wspomnianych ulic poszukujących darmowego miejsca będzie niekorzystnie wpływał na dobrostan mieszkańców, oraz zwiększał znacząco zanieczyszczenie powietrza.</p> <p>W związku z powyższym wnoszę o dodanie wspomnianych ulic do SPP (czyli Kwiatowa, Króżeńska, Różana, Lewicka) na odcinku Różana-Madalińskiego. Propagowanie organizacji ruchu mającej uspokoić ruch a nie zbudowanie parkingu dla studentów SGH. Dodatkowo warto rozważyć możliwość dokonania nasadzeń zieleni na ul. Kwiatowej żeby tą dumna nazwa nie była jedynie wspomnieniem dawnej świetności.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 386 | 186 | <p>w załączeniu przesyłam uwagi do projektów organizacji ruchu SPPN Mokotów.</p> <p>1. Projekty nie uwzględniają wprowadzenia ruchu rowerowego (kontrapasów lub kontraruchu) na ulicach jednokierunkowych Górnego Mokotowa. Szczególnie dotyczy to następujących ulic: Rakowiecka, Narbutta, Asfaltowa, Opoczyńska, Kielecka, Wiśniowa. Zmiana organizacji ruchu jest bardzo dobrą okazją do wprowadzenia tego pożądanego rozwiązania, biorąc pod uwagę rosnący ruch rowerowy na Górnym Mokotowie. Zaniechanie to będzie bardzo trudne do odwrócenia w najbliższych latach.</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> |

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 387 | 186 | <p>2. Wskazane jest zwężenie wschodniej jezdni ulicy Boboli (na odcinku od ul. Madalińskiego do ul. Rakowieckiej) i przekształcenie skrajnego prawego pasa na miejsca postojowe równoległe. Rozwiązanie to ma następujące zalety:</p> <p>2.1. Zwiększenie liczby miejsc parkingowych w lokalizacji, gdzie ich brakuje (apteka, Politechnika Warszawska).</p> <p>2.2. Uspokojenie ruchu na tym odcinku (kierowcy nagminnie przekraczają prędkość).</p> <p>2.3. Zwężenie nie spowoduje utrudnień w ruchu, ponieważ ul. Boboli zwęża się przy skrzyżowaniu z ul. Rakowiecką.</p> | <p>2. Wprowadzono do projektu parkowanie równoległe na po wschodniej i zachodniej stronie ul. Boboli pomiędzy skrzyżowaniami z Rakowiecką i Madalińskiego.</p> |
| 388 | 186 | <p>3. Należy zaprojektować azyle prefabrykowane na istniejącym oznakowaniu R-21a na ul. Łowickiej na wysokości budynku nr 52 (od przejścia dla pieszych przez ul. Łowicką przy skrzyżowaniu z ul. Narbutta) w celu uniemożliwienia parkowania samochodów na oznakowaniu R-21a, szczególnie przy przejściu dla pieszych. Parkujące nielegalnie pojazdy zasłaniają przejście dla pieszych stanowiąc zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu (zdjęcie nr 1).</p> | <p>3. Wprowadzono do projektu.</p> |
| 389 | 186 | <p>4. Należy zaprojektować słupki U-12c po północnej stronie ul. Narbutta na wysokości budynku przy ul. Łowickiej nr 52 oddzielające chodnik od miejsc parkingowych w celu uniemożliwienia zastawienia chodnika przez parkujące samochody. Aktualnie sytuacja taka zdarza się nagminnie (zdjęcie nr 2). Schemat organizacji ruchu dla tego obszaru nie uwzględnia istniejących krawężników okalających drzewa, które znacząco ograniczają szerokość chodnika.</p> | <p>4. Nie wprowadzono, słupki U-12c stosowane są jedynie w rejonach skrzyżowań i przejść dla pieszych.</p> |
| 390 | 186 | <p>5. Należy zaprojektować wygrodenia trawnikowe po zachodniej stronie ul. Łowickiej w miejscach, gdzie nie ma miejsc parkingowych, aby uniemożliwić parkowanie na trawnikach pomiędzy drzewami, co aktualnie jest zjawiskiem nagminnym.</p> | <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych dla samochodów. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 391 | 186 | <p>6. Wskazane jest zwężenie do jednego pasa ul. Rakowieckiej na odcinku od al. Niepodległości do wysokości budynku pod nr 7 i przekształcenie miejsc parkingowych równoległych w ukośne z uwzględnieniem prawego pasa. Rozwiązanie pozwoli na zwiększenie liczby miejsc parkingowych na ul. Rakowieckiej. Natężenie ruchu na tym odcinku nie jest duże, zatem zwężenie jezdni nie spowoduje utrudnień w ruchu.</p> | <p>Proponowana zmiana wymaga zasadniczej zmiany przekroju jezdni i nie powinna się odbywać bez analizy, przy okazji oznakowania miejsc postojowych w ramach SPPN. Docelowo ul. Rakowiecka ma być przebudowana w ramach budowy linii tramwajowej, wówczas zostanie również przeorganizowane parkowanie.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 392 | 186 | 7. Należy zaprojektować słupki U-12c po południowej stronie ul. Rakowieckiej na odcinku do al. Niepodległości do ul. Puławskiej na wysokości miejsc parkingowych, uniemożliwiające zastawienie chodnika. Jest to szczególnie niebezpieczne na tym odcinku, ponieważ chodnik przylega do muru lub ściany budynku i zastawienie chodnika całkowicie uniemożliwia poruszanie się pieszych. | Nie wprowadzono, słupki blokujące projektowane są jedynie w rejonach przejść dla pieszych i skrzyżowań. |
| 393 | 186 | 8. Po południowej stronie ul. Narbutta, na odcinku od al. Niepodległości do wysokości budynku o nr 55/57 należy uniemożliwić parkowanie pojazdów na chodniku za projektowanymi słupkami U-12c. Zgodnie z projektem, słupki mają być postawione wyłącznie wzdłuż ulicy, jednakże będzie możliwość wjazdu na chodnik za słupki przez bramę budynku o nr 55/57. | Wprowadzono do projektu. |
| 394 | 186 | 9. Należy zaprojektować słupki U-12c po północnej stronie ul. Narbutta na wysokości budynków o nr 40 i 42, uniemożliwiające ukośne parkowanie i zastawienie chodnika. Jest to szczególnie niebezpieczne na tym odcinku, ponieważ chodnik przylega do ściany budynku i zastawienie chodnika całkowicie uniemożliwia poruszanie się pieszych. | Nie wprowadzono, słupki projektowane są jedynie w rejonach przejść dla pieszych i skrzyżowań. We wskazanym miejscu projektuje się parkowanie równoległe częściowo na jezdni i chodniku. Kwestie egzekucji tego oznakowania pozostają w gestii odpowiednich służb mundurowych. |
| 395 | 186 | 10. Należy zaprojektować słupki U-12c na chodniku przy dojeździe z ul. Batorego do budynku o nr 2 i 2A. Chodnik ten jest nagminnie zastawiony przez samochody pomimo obowiązującego znaku B-36 w sposób uniemożliwiający przejście pieszym. Pomimo licznych interwencji, Straż Miejska nie podejmuje działań skutkujących rozwiązaniem tego problemu. Pozostawienie tego odcinka bez zamontowanych słupków umożliwi ponadto parkowanie samochodów z ominięciem systemu poboru opłat. | Nie wprowadzono, teren poza granicą pasa drogowego drogi publicznej. Zmiany organizacji ruchu na terenach wewnętrznych nie leżą w zakresie opracowania. |
| 396 | 186 | 11. Brak projektu organizacji ruchu dla ul. Kulskiego. | Ulica Kulskiego zaliczona jest do kategorii dróg wewnętrznych. Znajduje się poza opracowaniem, którym zostały objęte wyłącznie pasy dróg publicznych. 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. |

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 397 | 186 | 12. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania na kolejny obszar Górnego Mokotowa. | Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 398 | | jako mieszkanka ul. Ligockiej (adres Narbutta 53 z wejściem od ul. Ligockiej) w pełni popieram utworzenie strefy płatnego parkowania w rejonie ul. Narbutta, Kwiatowej, Ligockiej, Al. Niepodległości. Znalazienie w tym rejonie miejsca do zaparkowania graniczy z cudem - wielokrotnie zdarzało mi się krążyć po okolicznych ulicach nawet przez godzinę żeby zaparkować samochód w okolicy miejsca zamieszkania. Obserwuję samochody parkujące w okolicy - są to przeważnie pojazdy na podwarszawskich tablicach rejestracyjnych - parkują tu głównie osoby przyjeżdżające na okoliczne uczelnie lub takie, które zostawiają tu samochód na cały dzień, żeby dojechać komunikacją miejską do Centrum. Co ciekawe, przy ul. Ligockiej tacy przyjezdni mają zwyczaj parkowania samochodów tyłem do kamienic, co przy wąskich chodnikach sprawia, że oddychamy w mieszkaniach spalinami. Utworzenie w tej okolicy strefy płatnego parkowania ułatwi życie mieszkańcom, a jednocześnie, poprzez ograniczenie czasu poszukiwania miejsca do zaparkowania, wpłynie pozytywnie na czystość powietrza. | Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. |
| 399 | | Uprzejmie proszę o włączenie do Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego ulicy Kwiatowej na odcinku od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. Ten odcinek Kwiatowej jest wąską, jednokierunkową uliczką, która aktualnie jest zastawiana samochodami, w dużej części osób przyjezdnych. W wyniku tego mieszkańcy nie mają możliwości zaparkowania samochodu w pobliżu domu. | Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa. |

| | | |
|-----|--|---|
| 400 | <p>Domagamy się objęcia Strefą Płatnego Parkowania całej ul. Kwiatowej, aż do ul. Różanej włącznie.</p> <p>Na całym, świecie Strefy Płatnego Parkowania są sposobem na rozładowanie centrów miast. W Warszawie postanowiono jednak traktować ten system jako dodatkowy sposób na wyciąganie pieniędzy od mieszkańców. Niestety nieudolnie rządząca ekipa, niepotrafiąca spiąć budżetu przerzuca cały ciężar funkcjonowania stolicy na jej mieszkańców za pomocą choćby stawek za gospodarowanie odpadami, czy „tego” najnowszego pomysłu. Już w tej chwili, po rozszerzeniu Strefy Płatnego Parkowania na Ochocie, warszawska Strefa jest NAJWIĘKSZA W EUROPIE. Głęboka Ochota, czy Stary Mokotów, to nie jest centrum miasta!</p> <p>Ciężko będzie obecnej ekipie przekonać mnie abym ponownie oddała na nią swój głos w wyborach na wiosnę 2024 roku. Na chwilę obecną, do tej pory wierny wyborca poszuka alternatywy wśród samorządowców myślących o tych mniej majątnych mieszkańcach Warszawy.</p> <p>Jednakże w sytuacji planowanego rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania do ul. Madalińskiego od której bezpośrednio odchodzi ulica Kwiatowa, biegnąca do ul. Różanej oznacza, że pracownicy okolicznych biurowców oraz szkoły wyższej w oczywisty sposób pozbawią mieszkańców ulicy Kwiatowej, Lewickiej, Różanej jakiegokolwiek szansy na zaparkowanie swojego pojazdu. Owi nie będą mieć również szansy na wykupienie abonamentu w strefie, która będzie zbyt daleko, bo dopiero na ul. Madalińskiego. Zostajemy pozostawieni w sytuacji bez wyjścia! Oczywistym rozwiązaniem powinno być rozszerzenie Strefy w taki sposób aby obejmowała ulice aż do ul. Różanej włącznie, z której nie ma dalej bezpośredniego połączenia z ul. Dąbrowskiego.</p> <p>Wnioskujemy o rewizję planowanego obszaru strefy i objęcie nią ulic do ulicy Różanej włącznie.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|---|---|
| 401 | <p>Zarząd Dróg Miejskich przygotowuje zmiany w strefach płatnego parkowania na Górnym Mokotowie. Prosi o społeczne konsultacje. Moje zdanie jest takie: na ul. Ligockiej jak najbardziej tak, ale dla mieszkańców parkowanie bezpłatne oczywiście.</p> <p>1. Niewielka uliczka na Starym Mokotowie z ogromnymi problemami komunikacyjnymi. Chodzi o Ligocką na odcinku: od restauracji Papu i cukierni Malinowa, po kamienicę przy ul. Ligocka 2 i garaże samochodowe vis a vis tego adresu. Po drodze mijamy kamienicę pod adresem NARBUTTA 53 OFICYNA. Owszem, to mylący adres dla kogoś kto nie zna Mokotowa. Przecież Narbutta jest przy skwerze Słonimskiego, gdzie jest kino Iluzjon. Ale do kamienicy NARBUTTA 53 OFICYNA, główne wejście prowadzi właśnie od ul. Ligockiej. I przy tej ulicy wszyscy mieszkańcy naszej kamienicy, którzy należą do wspólnoty mieszkaniowej NARBUTTA 53 OFICYNA, parkują swoje samochody. Czy raczej marzą, by je tam parkować.</p> <p>2. Od wielu lat na Ligockiej, tej malutkiej uliczce, mają się codziennie zmieścić dziesiątki samochodów pracowników, klientów, gości kilku dużych instytucji, ośrodków kultury, punktów gastronomicznych ulokowanych w pobliżu. Na ul. Ligockiej parkują właściciele samochodów, którzy pracują, uczą się, odwiedzają takie ośrodki jak: filia Szkoły Głównej Handlowej, która jest przy ul. Madalińskiego; restauracja Papu; cukiernia Malinowa; kino Iluzjon.</p> <p>Wszyscy mieszkańcy z naszej wspólnoty NARBUTTA 53 OFICYNA codziennie szukają miejsc parkingowych nie na ul. Ligockiej, bo te są zawsze zajęte, ale przy innych, okolicznych ulicach jak: Króżeńska, Kwiatowa, Narbutta, czy nawet przy oddalonej o 400 m ul. Kazimierzowskiej (na wysokości cukierni Jednorożec). Tzw. runda po dzielnicy czyli robienie samochodem kółek w poszukiwaniu miejsca parkingowego to nasza codzienna zmora.</p> <p>Ponadto z powodu nieuporządkowanej sprawy z parkowaniem przy ul. Ligockiej, cały czas jest na niej bałagan wywołany zastawieniem innych pojazdów przez tych, którzy zatrzymali się na trzeciego „tylko na chwilę”. Wtedy trąbienie klaksonami, klótnie kierowców, słuczki. Awantury prowadzone przez korzystających z własnych garaży vis a vis Ligockiej 2, a codziennie zastawiającymi je kierowcami nie mieszkającymi w okolicznych kamienicach, zawsze kończą się tak samo, czyli wezwaniem straży miejskiej i odholowaniem pojazdów.</p> <p>3. To musi się zmienić! I zmieni się, jeśli ZDM wprowadzi na ul. Ligockiej płatne parkowanie dla osób, które nie są mieszkańcami okolicznych kamienic tj. np. NARBUTTA 53 OFICYNA czy Ligocka 2.</p> | <p>W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o rozszerzeniu SPPN na Mokotowie, ul. Ligocka zostanie również objęta płatnym parkowaniem. Na przedstawionych projektach nie nanoszono lokalizacji parkomatów, będą one ustalane na końcowym etapie prac. Mieszkańcom SPPN przysługuje abonament mieszkańca (w zależności od wariantu kosztuje on 30 zł lub 600 zł rocznie i uprawnia do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania).</p> <p>W projekcie dla ulicy Ligockiej zostało wyznaczone parkowanie w istniejących zatokach. Nie projektowano słupków blokujących.</p> |
|-----|---|---|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>Urzednicy warszawskiego ratusza, przy okazji planowania nowych stref parkowania napisali na konsultacje.um.warszawa.pl/SPPN_Mokotow: „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>Jak widać na proponowanych przez ZDM rozwiązaniach dla Ligockiej - „SPPN na Mokotowie - tabela pomocnicza nr arkusza projektowego 16” zarząd nie planuje na naszej ulicy ani jednego parkomatu. Na prezentowanym projekcie nie ma innego, skutecznego rozwiązania parkowania samochodów przez mieszkańców okolicznych kamienic. Za to są planowane słupki U-12c na całej długości dotychczasowych miejsc parkingowych przed naszymi kamienicami. Czyli tam, gdzie byśmy chcieli spokojnie móc zaparkować nasze pojazdy.</p> | |
|--|--|---|--|

| | | |
|-----|--|--|
| 402 | <p>piszą o ulicy Batorego (numer pod obszaru 4, nr arkusza 12a). Proponuję ujednoczenie tej lokalnej ulicy do wjeździe z Niepodległości do jednego pasa. Zatoka autobusowa do usunięcia, zostawienie jedynie pasa do tego celu na tym odcinku, a później jeden do ruchu ogólnego, tak jak jest dalej. Miejsc postojowe równoległe przenieść na jezdnię. Jest to obszar przy parku wśród gęstej zabudowy, a nie szczególnie obciążona ulica. Ponadto postuję o zabezpieczenie chodnika słupkami 12c lub zrobienie wąskiej alei drzew z niską roślinnością (tak jak np. na Pawińskiego przy wjeździe na Korotyńskiego). Przed przejściami odpowiedni obszar wyłączony z ruchu zabezpieczony, przed nielegalnym parkowaniem przed PdP.</p> <p>Propozycja pozwoli ukrócić nielegalne parkowanie w tym rejonie (szczególnie przy przejściu dla pieszych). Nie zmienia liczby miejsc z Państwa projektu. Zapobiega rozwijaniu wysokich prędkości jak w alei, powodując, że ulica dla mieszkańców jest lepsza do życia. Bardzo rośnie bezpieczeństwo pieszych (teraz wchodzący piesi nie są widoczni, przez zastawiane auta).</p> | <p>Wprowadzono do projektu. Wyznaczono parkowanie ukośne częściowo na jezdni i na chodniku zawężając północną część jezdni.</p> |
| 403 | <p>Jestem mieszkanką Mokotowa, przy ulicy Lenartowicza, 100 m od stacji metra Wierzbno.</p> <p>Niniejszym w imieniu swoim oraz moich sąsiadów, składam prośbę o powiększenie planowanej strefy 2 lub 3 do obszaru obejmującego ulicę wokół stacji metra Wierzbno.</p> <p>Mamy duży problem z ilością zaparkowanych samochodów uniemożliwiających nam codzienne funkcjonowanie. Samochody zaparkowane są na trawnikach i przy wjazdach na nasze posesje. Kierowcy zostawiają je bo parking jest bezpłatny i jadą metrem do pracy. Duża ilość biur w wynajętych domach i ambasad również wpływa na gęstość parkowania. Samochody zaparkowane są przy przejściach dla pieszych tak że nie ma widoczności nadjeżdżających samochodów. Dzieci chodzą tak do szkół.</p> | <p>Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |

| | | |
|-----|---|---|
| 404 | <p>Z przykrością stwierdzam, że przedstawiony projekt[1] jest tyleż potrzebny co dalece niewystarczający. Szalenie ważnym celem wielu podróży na terenie Mokotowa są biura na Służewcu. Wielu pracowników tych biur przyjeżdża samochodami również spoza Warszawy i parkuje je zarówno w okolicy biurowców jak i na pobliskich terenach mieszkalnych (Ksawerów, Wierzbno, Wyględów, Służew). Z tego powodu konieczne jest pilne rozszerzenie strefy płatnego parkowania na tereny między ulicami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ul. Raclawicką (od Żwirki i Wigury do Wołoskiej) i ul. Odyńca 2. Al. Niepodległości (Odyńca—Wilanowska) i ul. Puławską (do W. Rzymowskiego) 3. Al. Wyścigową i ul. Bokserską 4. Linią Kolejową nr 8 i ul. Żwirki i Wigury <p>Wyznaczenie tak dużego obszaru pozwoli uniknąć problemu z dużą liczbą samochodów jadących do biur na Służewcu i parkujących tuż za granicą strefy. Naturalnie, wskazane byłoby „połączenie” tego obszaru na północy z proponowanymi w aktualnym projekcie.</p> | <p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |
| 405 | <p>Mam dwa lokale wynajmowane od ZGN Warszawa Mokotów. Z tego tytułu płacę miastu miesięcznie około 20 000 PLN. Czy myślicie Państwo o abonamencie dla ludzi w sytuacji jak moja ?</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 (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. <p>Szczegóły na stronie zdm.waw.pl.</p> |

| | | |
|-----|---|--|
| 406 | <p>1. Na ul Batorego 20, za znakiem B-36 występuje nagminne parkowanie w sposób nielegalny i stwarzający zagrożenie - zarówno między znakiem B-36 i przejściem dla pieszych, jak i dalej na przystanku. Załączam przykładowe zdjęcia: https://drive.google.com/drive/folders/1-La9TApU3M3lk4v0hBx1-rbQyPZAKap7?usp=sharing</p> <p>Wnoszę wobec tego o zabezpieczenie odcinka między obecnym znakiem B-36 (wg projektu znakiem końca parkingu) i trawnikiem (łącznie z przejściem dla pieszych i przystankiem) słupkami (z uwzględnieniem odsunięcia słupków od krawędzi jezdni na wysokości przystanku).</p> <p>2. Na ulicy Batorego, między Niepodległości i Boboli, parkowanie w tym momencie odbywa się ukośnie. Jest to sposób ogólnie przyjęty jako najłatwiejszy do parkowania i umożliwiający zaparkowanie największej liczby pojazdów. Popieram zmianę sposobu parkowania na równoległą, gdyż pozwoli to zachować minimalne 1,5m dla pieszych, ale zwracam uwagę, że w przyszłości może być potrzebne egzekwowanie tego sposobu parkowania za pomocą służb miejskich lub słupków ograniczających głębokość parkowania.</p> <p>3. Jednocześnie wnoszę o rozważenie zastosowania fizycznych elementów zwalniających kierowców przed przejściem dla pieszych (zwężenie jezdni do 1 pasa lub zastosowanie na jezdniowych ograniczników prędkości) w celu zwiększenia bezpieczeństwa na wysokości przejścia dla pieszych - w tym miejscu kierowcy nagminnie przekraczają prędkość.</p> <p>4. Alternatywnie, można się zastanowić nad rozwiązaniem punktów 2 i 3 jednocześnie, poprzez zwężenie jezdni do jednego pasa ruchu (skoro jezdni i tak na dalszym odcinku jest zwężona) i przerobienie prawego pasa ruchu na pas parkingowy oraz dopuszczenie parkowania skośnego z wjazdem maksymalnie jednej osi na chodnik (znak T-30e)</p> <p>5. Mała uwaga na koniec - czy miejsca dla ON wyznaczone w ciągu ul Batorego nie powinny mieć dodatkowego oznakowania pionowego? Ostatnio od Straży Miejskiej usłyszałem, że jeśli brakuje poprawnego oznakowania pionowego lub poziomego, to nie jest to miejsce prawidłowo oznakowane i SM nie może ukarać nieprawidłowo parkującego tam kierowcy</p> | <p>1. Zaprojektowano słupki blokujące na przejściach i chodnikach bezpośrednio przed przejściem. Nie wprowadzono słupków na przystankach autobusowych. Z przepisów ogólnych wyraźnie wynika, że jest tam zakaz zatrzymywania się. Słupki projektowano zabezpieczając przejścia dla pieszych (w razie takiej potrzeby) oraz rejon skrzyżowań.</p> <p>2. Egzekwowaniem przepisów w tym sposobu parkowania zgodnego z oznakowaniem zajmują się służby mundurowe tj. Straż Miejska, Policja.</p> <p>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.</p> <p>4. Wprowadzono - wyznaczono parkowanie ukośnie częściowo na jezdni i na chodniku zawężając północną część jezdni.</p> <p>5. Wprowadzono korekty w oznakowaniu w projekcie.</p> |
|-----|---|--|

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 407 | 196 | <p>Bardzo proszę o informację, czy przy projektowaniu SPPN w rejonie skrzyżowania ulic Jurija Gagarina i Belwederskiej, zostanie unormowane samowolne parkowanie pojazdów na chodniku, z dala od krawędzi jezdni, po dwóch stronach budynku Belwederska 20/22? Aktualnie pojazdy wjeżdżają tam nielegalnie po chodniku, od Sułkowskiej, przez szlaban, który stoi na działce drogowej pozostającej we władaniu UD Mokotów. Jednakże, główny nielegalny parking pojazdów znajduje się przy tym budynku, od strony ul. Belwederskiej w pasie drogowym tej ulicy (działka 125 dr obręb 10304) , a wjazd odbywa się także po działce drogowej ul. Gagarina numer 1/3 obręb 10304, po całej szerokości chodnika w tym miejscu, uniemożliwiając ruch pieszych i pasażerów z przystanku Spacerowa 03, przy którym odbywa się nielegalny przejazd aut.</p> <p>Sytuacja jest jednoznacznie widoczna na najnowszej mapie satelitarnej UM Warszawa.</p> <p>Załączam zdjęcia i proszę o uwzględnienie skutecznego wygrozdzenia tego miejsca, ponieważ przy takim stanie faktycznym, po wprowadzeniu SPPN może być to po prostu bezpłatna luka, będąca w pasie drogowym we władaniu ZDM.</p> | <p>Teren ten jest poza zakresem opracowania - niemniej jednak wymaga zabezpieczenia, co może się odbyć niezależnie od wprowadzania SPPN.</p> |
| 408 | | <p>jako częsty użytkownik Al. Niepodległości i Puławskiej chciałbym za postulować wyznaczenie pasów dla rowerów po obu stronach drogi w ramach zmiany organizacji ruchu wynikającej z wprowadzenie SPP. Poprawa komfortu i bezpieczeństwa rowerzystów wpłynie na spadek zapotrzebowania na miejsca parkingowe.</p> <p>Wyprzedzając notorycznie stojące dostawczaki na wschodniej nitce Puławskiej na północ od ul. Dolnej mam pewność, że zmieści się tam parkowanie na jezdni jak i 1-1.5 metra oddzielonego pasa dla rowerów.</p> | <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwania Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 409 | | <p>w pełni popieram projekt poszerzenia strefy płatnego parkowania o Górny Mokotów. To powinno zostać wprowadzone wraz z uruchomieniem stacji metra Pole Mokotowskie. Okolice ulic Rakowieckiej stały się bezpłatnym parkingiem dla setek samochodów z innych dzielnic i spoza Warszawy. Zaparkowanie obok domu, w którym mieszkam, w ciągu dnia jest praktycznie niemożliwe. Choć tu jestem zameldowany i w Warszawie płacę podatki</p> <p>Liczę, że parkometry pojawią się w tej okolicy jak najszybciej.</p> | <p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p> |

| | | | |
|-----|--|---|---|
| 410 | | <p>Proszę o podanie daty instalacji parkometrów w obszarze 4. Chodzi mi o ulicę Rakowiecką. Ze względu na planowany wyjazd potrzebuję wiedzieć kiedy rozpoczną się prace budowlane.</p> | <p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p> |
| 411 | | <p>Płatne parkowanie Na Mokotowie powinno obejmować tylko najczęściej odwiedzane place i ulice oraz ulice na których znajdują się urzędy/ miejsca kultury. Cena takiego parkowania powinna być niższa niż w Śródmieściu a miejsca płatne oznakowane także znakami poziomymi (inny kolor dla miejsc płatnych i niepłatnych). Absolutnie sprzeciwiam się zwężaniu ulicy Puławskiej na jakimkolwiek odcinku.</p> | <p>Strefa płatnego parkowania funkcjonuje prawidłowo tylko wtedy, gdy jest strefą - a nie pojedynczymi lokalizacjami. W przypadku wprowadzenia odpłatności tylko w wybranych lokalizacjach, pojawi się zjawisko "uciekania" przed opłatami i parkowania na lokalnych uliczkach poza zasięgiem opłaty. Takie zjawisko byłoby bardzo niekorzystne dla mieszkańców. Poza tym, celem płatnego parkowania nie jest utrudnienie dostępu do usług publicznych, ale ograniczenie długotrwałego, całodziennego postojów osób, które zostawiają auta w drodze do pracy.</p> <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postojów nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postojów na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 412 | 201 | <p>Ulica Belgijska: Tam gdzie umieściliśmy pomarańczowe kwadraty parkują w poprzek chodnika samochody. Po pierwsze zastawiony jest wjazd na posesję. Po drugie utrudniony jest bardzo ruch pieszy. Proszę o dostawienie słupków. Tam gdzie jest strefa zamieszkania oraz donice (na obrazku zielone punkty) - proszę o przesunięcie donic w kierunku do środka jezdni - ta strefa zamieszkania stała się de facto parkingiem, a żaden samochód w okolicach donic nie powinien parkować, ponieważ nie ma wyznaczonych miejsc do parkowania.</p> <p>Zatoki postojowe po północnej stronie ulicy - tylko w mniejszej części są zrobione tzw. separatory. W praktyce auta podjeżdżają kołami do krawężnika i zajmują część chodnika. Zwracam jednocześnie uwagę, że chodnik nie ma przepisowej szerokości 2 metrów. Proszę o dorobienie separatorów we wszystkich miejscach.</p> | <p>Wprowadzono w zakresie dodatkowych słupków. Nie wprowadzono w zakresie pozostałych wniosków. Obszar na końcu ul. Belgijskiej znajduje się w strefie zamieszkania, w której parkowanie pojazdów jest zabronione poza wyznaczonymi miejscami postojowymi. Za egzekucję obowiązujących przepisów odpowiedzialne są odpowiednie służby mundurowe. Poszerzenie chodnika wymaga prac budowlanych, które wykraczają poza zakres projektu.</p> |
| 413 | 201 | <p>Ulica Chocimska: Zwracam uwagę, że aktualnie organizacja ruchu (parkowania) na Chocimskiej jest nielegalna - pozostawiony chodnik bardzo, bardzo często nie ma 2 m szerokości. Z tego co widzę, to na projektach 2m jest zachowane, jednak proszę pamiętać o elementach architektury, które na Chocimskiej często występują, ja np. schody, gdzie de facto chodnik jest bardzo wąski - w tych miejscach. Przykład to Olszewska 11: Tam są duże wystające schody i nie powinno być miejsca parkingowego, żeby były zachowane 2 metry szerokości chodnika + szerokość schodów. Dlatego w tym miejscu (na wysokości schodów) nie powinno być wyznaczonego miejsca/miejsc. Wiem że przepisy dopuszczają miejscowe zwężenie, ale co z tego skoro będzie to duże (zresztą już jest) utrudnienie dla pieszych, a obok jest szkoła. Proszę zmienić miejsca skośne przy Chocimskiej 8/10 i 12 na równoległe. Miejsca skośne bez słupków będą powodować że chodnik i tak będzie zastawiony. Dodatkowo proszę o pełne osłupkowanie skrzyżowania Willowej i Chocimskiej - skrzyżowanie jest notorycznie zastawione przez samochody (przypominam że w okolicy jest szkoła).</p> | <p>Olszewska: Nie wprowadzono, projekt zakłada niewielkie, miejscowe zawężenie szerokości chodnika wobec bazowych 2,0 m - zgodnie z projektem chodnik we wskazanym miejscu ma szerokość 1,9 m. Chocimska: Nie wprowadzono, zgodnie z projektem przewidziano chodnik o szerokości 2,0 m zaś proponowane rozwiązanie zmniejszyłoby liczbę miejsc postojowych co leży w sprzeczności z celem opracowania. Willowa-Chocimska: wprowadzono do projektu słupki na skrzyżowaniu.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 414 | 201 | <p>Ulica Dąbrowskiego: Proszę o osłupkowanie fragmentu zaznaczonego pomarańczowym prostokątem - aktualnie jest tam zakaz parkowania, a i tak kierowcy wjeżdżają w chodnik zostawiając po 60 cm chodnika Na południowej stronie proszę o zmianę sposobu parkowania ze skośnego na równoległy - 2 m chodnik to minimum wynikające z przepisów, a to jest gęsto zamieszkiwana okolica, tym samym ruch pieszych też jest duży i dla pieszych powinno być więcej miejsca. Proszę też osłupkowanie skrzyżowania zaznaczonego zielonym kwadratem - tam również parkowanie na skrzyżowaniu jest nagminne.</p> | <p>W projekcie umieszczono słupki U12c we wskazanej lokalizacji. Proponowane rozwiązanie zmiany sposobu parkowania spowoduje zmniejszenie liczby miejsc postojowych, co leży w sprzeczności z celami opracowania.</p> |
| 415 | 201 | <p>Ulica Puławska Moim zdaniem żaden z przedstawionych wariantów nie jest dobry. Parkowanie minimum po stronie wschodniej powinno być w ogóle zabronione, a na 3 pasie ruchu powinna być droga dla rowerów. Przypomnę że w dokumencie programu rozwoju rowerowego do 2020 samo miasto zakładało, że powstanie od Dolnej w stronę centrum dalsza część drogi rowerowej - zaproponowano tam betonowe separatory na jezdni i wskazano że będzie się to wiązać z likwidacją miejsc do parkowania.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 416 | 201 | <p>Ulica Sandomierska: Odwrócenie ruchu na północ-południe na odcinku Olszewska-Rejtana. ul. Sandomierska jest wąską ulicą lokalną w obrębie strefy ochrony konserwatorskiej wyznaczonej w MPZP. Od kilku lat stała się natomiast arterią służącą ominięciu ul. Puławskiej. W związku z tym w każdym dniu roboczym po południu wypełniona jest ona samochodami, korek w kierunku północnym potrafi zaczynać się przy ul. Madalińskiego. Ulica traci swój charakter, ze względu na gęstą zabudowę spaliny nie są przewietrzane i powodują znaczne obniżenie jakości powietrza. Dodatkowo wzmożony ruch samochodowy jest zagrożeniem dla dzieci</p> | <p>Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedyne na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| | | uczęszczających do SP 85 oraz przedszkola na 146. Wprowadzenie jednego kierunku północ-południe na w/w odcinku zlikwiduje możliwość objeżdżania ul. Puławskiej i zredukuje uciążliwość tranzytu. | |
| 417 | 201 | <p>Uwagi ogólne:</p> <p>1. Strefa płatnego powinna mieć swoje naturalne granice, o czym wspomniał Pan Michał Lejk na konsultacjach telefonicznych - dlaczego zatem sppn na Mokotowie jest rozszerzana tylko o kawałek dzielnicy? Na przykład na górnym Mokotowie taką naturalną granicą byłaby aleja wilanowska albo nawet Dolinka Służewiecka. Wierzbno, Ksawerów - tutaj jest bardzo duży problem z napływem samochodów i parkowaniem. Cała w zasadzie dzielnica cierpi na tym, że w Mordorze jest zagłębienie biurowe oraz Mokotów jest w czołówce jeśli chodzi o codzienny napływ aut. Jednocześnie jest tu świetny zbiorkom - metro, autobusy i tramwaje. Wnioskuje zatem, żeby rozszerzenie SPPN na górnym Mokotowie było minimum do Al. Wilanowskiej na południu, do skarpy na wschodzie, do Żwirki Wigury na zachodzie.</p> <p>2. Odniosę do podstawy prawnej - realizacja polityki transportowej miasta. Wiemy, że strategią miasta jest rozwój w kierunku transportu zrównoważonego, w tym także rowerów. Natomiast przy okazji nowych organizacji ruchu i tworzenia nowych ulic jednokierunkowych nie są wyznaczane kontraruchu/kontrapasy rowerowe. Widzę tutaj sprzeczność. Wnioskuje o wprowadzanie kontraruchu rowerowego na ulicach zmienianych w jednokierunkowe.</p> | Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| 418 | 202 | <p>Z ramienia Zarządu Wspólnoty Mieszkaniowej Sandomierska 15 przesyłam uwagi do przedstawionego projektu zmian w okolicy ul. Sandomierskiej / Olszewskiej / Rejtana. Po zapoznaniu się z dokumentacją projektu wprowadzenia SPP a co za tym idzie zmianą organizacji ruchu na Mokotowie obszar 2., w rejonie ulic: Sandomierska, Olszewska, Rakowiecka (udostępnionym publicznie) i po uczestnictwie w konsultacjach online (18.11.2021) występujemy z następującymi wnioskami dotyczącym zmian w proponowanych projektach:</p> <p>1. Odwrócenie proponowanego jednego kierunku ruchu na Północ-Południe na ul. Sandomierskiej na odcinku Olszewska-Rejtana. Uzasadnienie: ul. Sandomierska jest wąską ulicą lokalną w obrębie strefy ochrony konserwatorskiej wyznaczonej w MPZP. Od kilku lat stała się natomiast arterią służącą omińnięciu ul. Puławskiej. W związku z tym w każdym dniu roboczym po południu wypełniona jest ona samochodami, korek w kierunku północnym potrafi zaczynać się przy ul. Madalińskiego. Ulica traci swój charakter, ze względu na gęstą zabudowę spaliny nie są przewietrzane i powodują znaczne obniżenie jakości powietrza. Dodatkowo wzmożony ruch samochodowy jest zagrożeniem dla dzieci uczęszczających do SP 85 oraz przedszkola na 146. Wprowadzenie jednego kierunku północ-południe na w/w odcinku zlikwiduje możliwość objeżdżania ul. Puławskiej i zredukuje uciążliwość tranzytu.</p> | <p>Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedyne na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy.</p> |
| 419 | 202 | <p>2. Przeniesienie proponowanego parkowania na ul. Sandomierskiej na odc. Olszewska Rejtana na wschodnią krawędź jezdni (pod Wydział Geodezji i Katastru). Uzasadnienie: Pojazdy parkujące w tygodniu w tej chwili na w/w odcinku to praktycznie w 100% klienci WGiK. Ustanowienie miejsc postojowych po stronie zachodniej, pod kamienice mieszkalne Sandomierska 13, 15 oraz 17 (bez możliwości zachowania tzw. trójkątów widoczności) spowoduje, iż wyjazdy z bram w/w kamienic będą skrajnie niebezpieczne ze względu na całkowity brak widoczności. Dodatkowo ustanowienie tych miejsc będzie powodowało regularne zastawianie bram przez nielegalnie parkujących w ciągu aut. Gdy miejsca zostaną wyznaczone po stronie wschodniej – żadne z tych zagrożeń nie będzie miało miejsca</p> | <p>Nie wprowadzono, przeniesienie parkowania na stronę wschodnią utrudni wyjazd z posesji oraz spowoduje zmniejszenie liczby wyznaczonych miejsc postojowych. W rejonach zjazdów zwiększono powierzchnie wyłączone P-21 i wprowadzono elementy prefabrykowane uniemożliwiające parkowanie i zwiększające pole widoczności.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| | | <p>a dodatkowo – miejsc postojowych będzie można wyznaczyć więcej. Nie ma żadnego logicznego uzasadnienia dla wyznaczenia miejsc parkingowych po stronie zachodniej.</p> | |
| 420 | 202 | <p>3. Dopuszczenie kontraruchu rowerowego na ul. Sandomierskiej na odc. Od ul. Rakowieckiej do Rejtana Uzasadnienie: przy tak ogromnej zmianie organizacji ruchu jaką są zmiany w SPP warto wykorzystać ten fakt i dopuścić ruch rowerowy na mniejszych ulicach, by pozwolić ominąć skrajnie nieprzyjazną dla nich ul. Puławską.</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 oczekiwane Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 421 | 202 | <p>4. Nie wyznaczanie proponowanych miejsc postojowych w obrębie skrzyżowania Olszewska Rejtana, wzdłuż zachodniej krawędzi. Uzasadnienie: w/w skrzyżowanie jest skrajnie nieprzyjazne pieszym. Nie jest możliwe inne przejście z zachodniego chodnika ul. Sandomierskiej na wschód w kierunku ul. Olszewskiej niż wyjście na sam środek skrzyżowania. Wyznaczenie miejsc postojowych na skrzyżowaniu spowoduje, iż przejście będzie już zupełnie niemożliwe oraz nie będzie możliwe uporządkowanie / wyznaczenie przejść dla pieszych teraz lub w przyszłości.</p> | <p>Z uwagi na zieleńce zlokalizowane w rejonie skrzyżowania, brak wyznaczenia miejsc postojowych nie poprawi dostępności przejścia pieszym przy skrzyżowaniu. Wprowadzenie w przyszłości przejść dla pieszych nie jest niemożliwe z punktu widzenia obecnej organizacji postoju.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 422 | 202 | <p>5. Uporządkowanie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu Sandomierska / Olszewska w taki sposób:</p> <p>a. wymalowanie 3 przejść dla pieszych w osi krzyżujących się chodników wraz z oznakowaniem</p> <p>b. wybudowane 2 nowe dojścia do tych przejść od chodnika po zachodniej stronie ul. Sandomierskiej</p> <p>c. zlikwidowany (zastąpiony zielenią) zostanie fragment chodnika wyprowadzający pieszych na środek skrzyżowania</p> <p>d. na jezdni, w obrębie skrzyżowania, po zachodniej stronie ul. Sandomierskiej zainstalowany zostanie tzw. azyl uniemożliwiający fizycznie parkowanie w obrębie skrzyżowania w taki sposób by zabezpieczyć przejścia dla pieszych przed zasłonięciem oraz jednocześnie ułatwić skręt w lewo pojazdom wyjeżdżającym z ul. Olszewskiej.</p> <p>Uzasadnienie: brak wyznaczonych przejść dla pieszych, jedyne wybrukowane przejście z chodnika wzdłuż zachodniej strony ul. Sandomierskiej wyprowadza pieszych wprost na sam środek skrzyżowania. Parkujące nielegalnie pojazdy powodują niebezpieczne sytuacje oraz uniemożliwiają skręt w lewo z ul. Olszewskiej w Sandomierską potęgując chaos.</p> | <p>Nie wprowadzono, wyznaczanie przejść dla pieszych i budowa związanej z tym infrastruktury jest poza zakresem opracowania. Zgodnie z obowiązującymi przepisami przejścia dla pieszych w miastach powinno się wyznaczać jedynie przez ulice układu podstawowego.</p> |
| 423 | 202 | <p>6. Wymalowanie przejść dla pieszych w obrębie skrzyżowania Rejtana / Sandomierska.</p> <p>Uzasadnienie: skrzyżowania są praktycznie całkowicie zastawione przez parkujące pojazdy i tym samym bardzo niebezpieczne. Brak oznakowania uniemożliwia służbom podjęcie interwencji.</p> | <p>Nie wprowadzono, wyznaczanie przejść dla pieszych i budowa związanej z tym infrastruktury jest poza zakresem opracowania. Zgodnie z obowiązującymi przepisami przejścia dla pieszych w miastach powinno się wyznaczać jedynie przez ulice układu podstawowego.</p> |
| 424 | | <p>Odpowiadając na zaproszenie do konsultacji w sprawie poszerzenia SPPN na Mokotowie, chciałbym zgłosić wielką potrzebę ustanowienia SPPN na obszarze regionu SIELCE.</p> <p>Strefa powinna obejmować co najmniej obszar ograniczony ulicami: Belwederska, Gagarina, Chełmska, Sielecka.</p> <p>W obszarze tym, z racji parkowania wielu samochodów nienależących do mieszkańców, bardzo trudno jest zaparkować.</p> <p>Problem dotyczy nie tylko mieszkańców, ale i osób przyjeżdżających do: Szpitala Czerniakowskiego na ul. Górskiej, Szkoły Monnet International na ul. Zbierskiej i innych.</p> | <p>Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| | <p>Wymieniony obszar już od dawna jest traktowany jako strefa Parkuj i Jedź, jako, że znajduje się w pobliżu przystanku DOLNA 02, jednego z ostatnich przed wjazdem do strefy płatnej.</p> <p>Po poszerzeniu SPPN na północ od ul. Gagarina sytuacja jeszcze się pogorszy.</p> | |
| 425 | <p>Obszar Grottgera/Pogodna/Zajączkowska jest tak mały, że nie zmieści się nawet 8 parkometrów, więc nie będzie z czego wybierać, a najbliższe dalsze parkometry są ponad 250 m dalej.</p> <p>Może byłoby lepiej zrobić z okolic Grottgera/Pogodna/Zajączkowska Strefę dla Mieszkańców B-35.</p> <p>Dałoby się wtedy jakoś zaparkować. Abonament obszarowy też raczej jest dla nas bez sensu, bo Promenada gdzie łatwiej zaparkować jest poza strefą (szkoda) a Sielce (druga strona Belwederskiej) i Puławska/Dworkowa są za daleko.</p> | <p>Wprowadzenie strefy ograniczonego postoju B-39 na całym obszarze, bez wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych, uniemożliwi przyjazd osób np. odwiedzających kogoś z mieszkańców.</p> |
| 426 | <p>Chciałbym zapytać czy istnieje możliwość podjęcia tematu szybszego rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie przewidzianej na 2023r.? (ul. Dąbrowskiego przecięcie z Łowicką, na skrzyżowaniu, które wygląda jak rondo).</p> <p>Co miesiąc płacę 1-2 mandatów za parkowanie (rocznie ok. 3.000zł). Nie ma możliwości wynajęcia miejsca. Co 4 tablica rejestracyjna jest z Mokotowa. Mnóstwo przyjezdnych. Stworzenie strefy to również zmuszenie ich do płacenia podatków w Warszawie - meldunek itd. Tu też parkuje dużo osób, którzy jeżdżą do szpitala, bo chcą przycwaniakować i nie płacić kilku złotych za parking w szpitalu.</p> <p>W skrócie, korzystają z miejsc parkingowych, a nie chcą płacić podatków na utrzymanie miasta. Osoby płacące podatki w Warszawie przez to płacą stale mandaty, bo ciągle straż miejska łapie za parkowanie, a po prostu nie ma gdzie parkować. Nikt specjalnie nie staje w niedozwolonym miejscu.</p> | <p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| 427 | <p>Jestem mieszkańcem Sielc i nie zgadzam się z koncepcją wyznaczenia strefy płatnego parkowania na naszej dzielnicy. Składałem ze współlokatorami kilka lat temu pisma do burmistrza dzielnicy Mokotów o pozwolenie na wybudowanie przez mieszkańców kilku miejsc parkingowych w obrębie osiedla Sielce a konkretnie w rejonie budynku Gagarina 10-12 i do tej pory nikt nie odpowiedział na tą prośbę. Władza dzielnicy traktuje mieszkańców jak wykonawców poleceń władz a nie jako pełnoprawnych współwłaścicieli miasta. Doświadczenia z dzielnic w śródmieściu w których wprowadzono strefy płatnego parkowania wynikają że miejsc parkingowych nie tylko nie przybywa ale coraz bardziej brakuje dla stałych mieszkańców. Polityka pana Trzaskowskiego i jego kliki polega na wyciśnięciu od mieszkańców jak największej kasy przy żadnych nakładach własnych. Zamiast stawiać przy ulicach za pomocą kostki ażurowej skośne miejsca parkingowe które mogą pomieścić więcej samochodów, to forsuje się idiotyczną koncepcję parkowania wzdłuż ulicy. Władze miasta Nic literalnie nie robią dla poprawy i rozbudowy nowych parkingów, kiedy wiadomo że wraz z bogaceniem się społeczeństwa liczba nowych samochodów będzie rosła w postępie geometrycznym. Koncepcja odbudowania linii tramwajowej do Wilanowa jest pomysłem poronionym. Nie dość że wiąże się z ogromnymi kosztami przebudowy ulic a może nawet ich zwężenia, to spowoduje zwiększenie hałasu wzdłuż linii kursowania tramwajów. Jeżeli władze szukają oszczędności to lepszym rozwiązaniem jest zakup autobusów elektrycznych i puszczenie ich na planowaną trasę tramwajów. Efekt będzie taki sam a będzie ciszej, Jeżeli władze Warszawy nie zaczną słuchać głosu mieszkańców to dojdzie do tego że w końcu mieszkańcy powiedzą dość i rozliczą dotychczasowych decydentów z ich szkodliwej dla mieszkańców działalności.</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. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmuje radni m.st. Warszawy.</p> |
| 428 | <p>Zwracam się z sugestią nie likwidowania miejsc parkingowych znajdujących się w zatoce przy ulicy Narbutta u wylotu Opoczyńskiej. Według przedstawionego planu zatoka ma być zlikwidowana. Miejsca co prawda znajdują się w obszarze skrzyżowania ulic, natomiast obie ulice są 1 kierunkowe a pełnowymiarowa zatoka gwarantuje bezpieczne parkowanie, przy manewrowaniu jest doskonała widoczność.</p> | <p>Zgodnie z Ustawą Prawo o ruchu drogowym (art.49.1.1) zabrania się zatrzymania pojazdu w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania. Opisywana zatoka znajduje się na skrzyżowaniu i parkowanie tam nie jest dozwolone.</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| 429 | <p>Zwracam się do Państwa z prośbą o rozszerzenie SPPN Mokotów obszar 2 o ulice znajdujące się w kwartale wyznaczanym przez ulice Dolna, Puławska, Promenady (Park Promenada), Belwederska.</p> <p>Moja prośbą wynika z tego, że już ciężko jest z miejscami parkingowymi w tym kwartale, dodatkowo samochody w wielu wypadkach zajmują sporą część chodników oraz pasa ruchu, co utrudnia poruszanie się w tym kwartale za równo pieszym jak i innym uczestnikom ruchu. Szczególnie uciążliwe jest parkowanie przez samochody na wejściu do parku Promenada przy z biegu ulic Promenada i Konduktorskiej. W tym miejscu kierowcy zajmują cały chodnik nie zostawiając w ogóle miejsca do przejścia pieszym.</p> <p>Zdaję sobie sprawę, że rozszerzenie SPPN do ulic będących na obrzeżu parku z drugiej jego strony spowodują zwiększenie zainteresowania parkowaniem w wyżej wymienionym kwartale, co dodatkowo utrudni już i tak ciężką sytuację parkingową w danym obszarze. Najlepszym dowodem na to są SPPN na ulicy Puławskiej, które tuż po ich utworzeniu spowodowały zwiększenie zainteresowania w danym kwartale przez pracowników biurowych z biur znajdujących się przy ul. Puławskiej.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim ulice Grottgera, Pogodną i Zajączkowską. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
|-----|--|--|

| | | |
|-----|--|---|
| 430 | <p>Witam. Piękna sprawa z ograniczeniem parkowania (strefa płatnego parkowania) ale, ale co z nielegalnymi parkingami na podwórku. Proszę przykład Mokotów, podwórko, obręb : 10205, działka nr ewidencyjny : 45/4 Miasto Stołeczne Warszawa.</p> <p>Oznakowane miejsce znakiem pionowym (P) oraz znakiem poziomym (koperta) oraz obszar zamieszkania i droga wewnętrzna.</p> <p>Parkujących samochodów mnóstwo, najwięcej przed budynkiem Mahatmy Gandhiego 19 (obszar podwórka to teren pomiędzy budynkami Bachmacka 2 ; Mahatmy Gandhiego 19 ; Tagore ; Bytnara 14). Dawniej były tu ławki, piaskownica, bawiły się dzieci, dorośli odpoczywali na ławkach wśród zieleni. Teraz stworzono nielegalny parking, a do tego podwórko jest tak podzielone że połowa obszaru podwórka między budynkami Mahatmy Gandhiego 19 i Bytnara 14, na którym parkują pojazdy (nielegalnie) znajduje się pod blokiem Mahatmy Gandhiego 19. Druga połowa to trawnik przed budynkiem Bytnara 14. Dodatkowo gmina wykonała przejście pomiędzy trawnikiem, (powstały dwa trawniki, mniejszy i większy podzielone tym przejściem) wszystko przed budynkiem Mahatmy Gandhiego 19 i na tym przejściu też parkują samochody niekiedy bardzo blisko przed budynkiem , 4 - 5 m i o zgrozo wiele parkuje tyłem do budynku. Spaliny wpadają do mieszka mieszkań a ilość pojazdów jest bardzo duża. Parkują pojazdy nie z naszego bloku tylko z bloków które mają kawał trawnika przed swoimi oknami. Bachmacka 2 i Bytnara 14 niekiedy i obcy się trafiają. Zgłaszałem temat wielokrotnie na telefon 19115 , ale nic się nie zmienia, mam całą korespondencję, zdjęcia które wysyłałem. Może dzięki Waszej akcji coś się zmieni i przed moim budynkiem, naszymi oknami, nie mam samochodu a wdycham i truję się spalinami. Dodatkowo hałas, trzaskanie drzwiami, głośna muzyka z radio samochodowego, niektórzy dodatkowo zaśmiecają, trzepią dywaniki pojazdów, itp.</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> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|---|---|
| 431 | <p>W związku z ogłoszeniem konsultacji społecznych dot. projektu strefy płatnego parkowania dla części obszaru Dolnego Mokotowa chciałabym zgłosić Państwu moje uwagi.</p> <p>Ulica na której mieszkam obecnie nie będzie włączona do strefy płatnego parkowania, jednakże znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie tej strefy. Obecnie ul. Górską jest ulicą dwukierunkową i ulicą na której parkuje bardzo duża liczba samochodów. Po jednej stronie ul. Górskiej 6/10 samochody parkują na chodniku - równoległe do jezdni, a po drugiej stronie ulicy samochody parkują na ukos tj. zajmują część chodnika i część jezdni. W efekcie wymięcie się dwóch samochodów (nawet osobowych) nadjeżdżających z przeciwka jest bardzo trudne, a czasem niemożliwe. Osobiście byłam i jestem bardzo często świadkiem takich sytuacji podczas których kierowcy trąbią na siebie (bo nikt nie chce się wycofać, aby ustąpić przejazdu), dochodzi do ostrej wymiany zdań między kierowcami a nawet stłuczek i/lub obtarć samochodów.</p> <p>Biorąc pod uwagę powyższą sytuację oraz wprowadzenie planowanej strefy płatnego parkowania w bezpośrednim sąsiedztwie ul. Górskiej jestem przekonana, że po wprowadzeniu tej strefy liczba samochodów parkujących na ul. Górskiej oraz opisane problemy z przejazdem tą ulicą jeszcze się nasilą.</p> <p>W związku z powyższą sytuacją zwracam się do Państwa z prośbą o rozważenie:</p> <ol style="list-style-type: none">1. zmiany ul. Górskiej z ulicy dwukierunkowej na ulicę jednokierunkową (optymalnie z kierunkiem od ul. Gagarina do ul. Chełmskiej)2. nadanie ul. Górskiej statusu droga z pierwszeństwem przejazdu albo ustawienie znaków STOP na bocznych uliczkach, krzyżujących się z ul. Górską3. remontu ul. Górskiej, gdyż jej stan z pewnością tego wymaga. <p>Uważam, że ww. działania / zmiany usprawnią przejazd ul. Górską oraz poprawią bezpieczeństwo użytkowników tej ulicy.</p> | <p>Ulica Górską leży poza granicami wchodzącymi w zakres tego opracowania. W związku z tym nie przewiduje się zmian w organizacji ruchu na tej ulicy w związku z wprowadzeniem SPPN. Propozycje zmian można zgłosić zarządcy drogi (Urząd Dzielnicy Mokotów) niezależnie od SPPN.</p> |
|-----|---|---|

| | | |
|-----|---|---|
| 432 | <p>Jako mieszkaniec kamienicy przy ulicy Opoczyńskiej 2A, zwracam się z uprzejmą prośbą o wprowadzenie rozwiązań, które ograniczą parkowanie na podwórkach aut osób, które nie są mieszkańcami.</p> <p>Wiele podwórek na Mokotowie należy do miasta. Ponadto, na wielu podwórkach stoją miejskie garaże. Wiąże się to z dwiema sprawami:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) mieszkańcy nie mają władzy nad podwórkiem (bo nie jest ich) 2) mieszkańcy nie mogą/ nie chcą wydzierżawić podwórka, bo muszą utrzymać dojazd do garaży. <p>W związku z tym, wspólnoty mieszkaniowe mają ograniczoną władzę nad tym kto parkuje na podwórku - nawet jeśli jest postawiona wiele lat wcześniej brama wjazdowa (za pieniądze mieszkańców), często pilot do bramy trafia do rąk osób trzecich.</p> <p>Pojawienie się strefy płatnego parkowania stwarza realne zagrożenie, że pojawi się czarny rynek sprzedaży dostępu na podwórek. Wystarczy do tego jeden sąsiad nie przestrzegający zasad dobrego sąsiedztwa.</p> <p>W związku z tym zwracam się z uprzejmą prośbą, aby podwórka uczynić strefami objętymi zakazem parkowania ze znakiem B-35 „zakaz postoju” z tabliczką o treści „Nie dotyczy pojazdów z identyfikatorem B-35 – (V)XYZ” (identyfikatory te byłyby wydawane mieszkańcom kamienic podwórek o których mowa.</p> <p>Jeśli takie oznakowanie leży poza kompetencjami ZDM, to bardzo proszę o zrobienie tego razem z dzielnicą Mokotów.</p> <p>Ograniczy to też liczbę aut osób, które przyjeżdżają tylko do pracy (wynajmowane biura etc.).</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> |
| 433 | <p>W ramach konsultacji chciałbym poddać pod dyskusję utworzenie miejsc parkingowych na prawych pasach trzypasmowej (w każdym kierunku) ulicy św. Andrzeja Boboli. O ile na jezdni wschodniej na odcinku Narbutta- Rakowiecka może być to trudne do zrealizowania, o tyle na jezdni zachodniej i na odcinku Madalińskiego-Narbutta na jezdni wschodniej nie widzę żadnych przeciwwskazań - nie ma tam dużego ruchu, prawy pas stoi wciąż pusty.</p> <p>Rozwiązanie to na pewno odciążałoby ulicę Narbutta, która jest strasznie zastawiona, szczególnie przez przyjeżdżających autami studentów Politechniki.</p> <p>Ponadto, ulica Boboli wielu kierowcom służy jako miejsce testowania przyśpieszenia ich aut (bo jest tam szeroko i pusto). Być może parkowanie na prawym pasie ograniczyłoby te praktyki.</p> | <p>Wprowadzono, zaprojektowano parkowanie równoległe na jezdni po obu stronach ul. Boboli na odc. pomiędzy skrzyżowaniami Rakowieckiej i Madalińskiego.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 434 | | <p>Witam i proponuję dodać do osób uprawnionych do zakupu abonamentu na parkowanie właścicieli mieszkań. Obecnie w moim mieszkaniu przebywa zmotoryzowany kuzyn, którego nie chcę zameldować bo nie wiem jak długo będzie zamieszkiwał(wybiera się za granicę)Ja w tym mieszkaniu nie jestem zameldowana i sporadycznie z niego korzystam. Chciałabym aby Państwo rozwiązali ten problem nie przysparzając sobie bałaganu.</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> |
| 435 | 213 | <p>W kręgu naszych wspólnot mieszkaniowych Grottgera/ Pogodna dyskutujemy właśnie na temat wprowadzenia sppn w naszym obszarze. Ponieważ od wielu lat borykamy się z permanentnym brakiem miejsc do parkowania mamy obawy dot. zmniejszenia ilości miejsc po wprowadzeniu SPPN.</p> <p>Po podliczeniu obecnie zajętych miejsc parkingowych na ulicach Grottgera/Pogodnej i Zajączkowskiej wychodzi mi ok 120. Po wprowadzeniu SPPN ilość by zmalała do około 88. Ubytek około 30% - trochę nas to martwi.</p> <p>Mamy więc pytania dot. projektu. Zawarłem je w załączonym dokumencie z numerami map których dotyczą. Chodzi głównie o to czy nie można wydzielić więcej miejsc do parkowania w stosunku do tego co przewiduje plan. Byłbym wdzięczny za ustosunkowanie się do nich.</p> <p>Mapa 84 Czy trzeba wydzielać miejsca przy wjazdach do bram pomiędzy kamienicami. Te bramy nie są używane, ewentualnie tylko do trzymania śmieciarek ale bez wjazdu dla samochodów?</p> <p>Czy można nie likwidować dwóch miejsc po północnej stronie Grottgera przed przejściem dla pieszych, analogicznie jak są wyznaczone dwa miejsca po stronie południowej? Obecnie tak samochody parkują i nie ma z tym problemu?</p> <p>Mapa 82 Dlaczego na ulicy Pogodnej/Zajączkowskiej (za szkołą) jest planowana zmiana dopiero co zmienionego sposobu parkowania?</p> <p>Przypomnę: obecnie od miesiąca wprowadzony nowy układ parkowania dopuszcza parkowanie po stronie parku na całej długości za szkołą na ulicy Pogodnej i Zajączkowskiej aż do wyjazdu do Spacerowej.</p> <p>Po co przenosić parkowanie przy nowym apartamentowcu na stronę południową (zaznaczone poniżej na zielono z nr 1)? Wolelibyśmy żeby zostało jak teraz – od strony parku na całej długości.</p> <p>Czy można wydłużyć parkowanie na ul Pogodnej zaraz za szkołą, a nie jak na projekcie za wyjazdem z posesji (zamalowane na zielono poniżej z nr 2)?</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1) Nie wprowadzono, nie można wyznaczyć miejsc postojowych na zjazdach do posesji. 2) Nie wprowadzono, wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych przed przejściem dla pieszych spowoduje zawężenie jezdni poniżej 3,0m co utrudni lub uniemożliwi przejazd większym pojazdom np. do wywozu śmieci. 3) Wprowadzono. Miejsca postojowe wyznaczono jedynie na działkach drogowych. 4) Nie wprowadzono, wyznaczenie parkowania na wysokości zjazdów do posesji utrudni wjazd i wyjazd z posesji. Projekt wykonano w oparciu o istniejące oznakowanie na ul. Zajączkowskiej w dniu przeprowadzonej inwentaryzacji. |

| | | |
|-----|---|--|
| 436 | <p>W związku z rozszerzeniem strefy płatnego parkowania na Mokotowie, bardzo proszę o SPPN do ul. Dolnej włącznie.</p> <p>Obecnie w czasie typowych godzin pracy ciężko jest zaparkować w okolicy choćby na chwilę.</p> <p>Chodnik do parku Promenada cały jest zastawiony samochodami blokując przejście pieszym i wymuszając przejście ulicą. Dlaczego? Dlatego, że z tego miejsca jest bardzo blisko na przystanek tramwajowy Morskie Oko przy ul. Belgijskiej, a tam jest już strefa płatnego parkowania. Kierowcy wolą więc zostawić samochód na dole przy parku utrudniając funkcjonowanie mieszkańcom. Wiele razy zdarzyło mi się wysiąść z tramwaju z kimś, kto dalej odjeżdżał samochodem właśnie z ul. Promenada.</p> <p>Analogicznie jest przy ul. Dolnej skąd blisko jest na przystanek przy Belwederskiej (lub samej Dolnej), z których odjeżdżają autobusy do Centrum.</p> <p>Osobiście znam przypadek gdzie znajomy sąsiadów z innej dzielnicy przyprowadził swój samochód na czas swoich 2 tyg. wakacji! W strefie jego zamieszkania jest strefa płatnego parkowania. Przy ul. Dolnej notorycznie jeden z mieszkańców parkuje swoją firmową przyczepę na wiele tygodni blokując miejsce postojowe bez jakiegokolwiek rotacji (firma prowadząca wyprawy rowerowe - działa przy dobrej pogodzie, zimą stoi tygodniami).</p> <p>Takich przykładów jest wiele, tymczasem w sytuacji kiedy potrzeba jest, aby przyjechał fachowiec jakiegokolwiek specjalizacji, bardzo często nie ma miejsca, bo nie ma rotacji.</p> <p>Tylko opłata za postój jest w stanie wymusić ruch z miejsc postojowych.</p> | <p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |
|-----|---|--|

| | | |
|-----|--|--|
| 437 | <p>Uwagi ogólne</p> <p>W broszurce dotyczącej SPPN na Mokotowie czytam: SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. A na stronie ZDM czytam: Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. Czy faktycznie tak będzie?</p> <p>W dni powszednie w ciągu dnia rzeczywiście może być mniej samochodów przyjezdnych. Ale obecnie mieszkańcy w dużej części w tym czasie odjeżdżają i robi się miejsce dla przyjezdnych. Jest ciasno, ale jakoś da się żyć.</p> <p>Natomiast wieczorem i w nocy z reguły wszystkie miejsca są zajęte - w ogromnej większości przez mieszkańców. Czyli ta strefa nic nie zmienia.</p> <p>Największy problem parkingowy w naszej okolicy występuje, gdy strefa nie działa - w weekendy, w czasie roku akademickiego, gdy odbywają się zjazdy studentów zaocznych. Przy ulicy Narbutta pomiędzy Fałata a Boboli mieszczą się 4 wydziały Politechniki Warszawskiej. Studenci zaocznicy zastawiają całą okolicę samochodami, w sporej części w sposób niegodny z przepisami, rejestracje z całej Polski. Totalna klęska parkingowa. Jednocześnie obszerne parkingi na terenie Politechniki stoją niemal puste, na co patrzę ze smutkiem. Parkingi te w dni powszednie zarezerwowane są dla pracowników, ale co stoi na przeszkodzie by je udostępnić w weekendy? Próbowałem zainteresować tym problemem dziekanów tych wydziałów, ale nie spotkałem zrozumienia. A można by zaproponować studentom zaocznym karty parkingowe ważne w weekendy za symboliczną opłatą albo nawet za darmo jako nagroda za dobre wyniki w nauce. To jest teren Politechniki, może jednak ZDM mógłby wpłynąć na władze Politechniki w tej sprawie?</p> <p>Słupki i czerwone wysepki</p> <p>Oczywiście bezpieczeństwo jest bardzo ważne, ale nadmiar tej troski jest chyba niepotrzebny. Kilka przykładów:</p> <p>Dlaczego czerwone wysepki przed przejściem przez ulicę Rakowiecką przy Kieleckiej są dwukrotnie dłuższe niż pozostałe takie wysepki w okolicy?</p> <p>Dlaczego bardzo szeroki chodnik na Rakowieckiej między Opoczyńską a Asfaltową jest cały zasłupkowany? W czym miałoby tam przeszkadzać parkowanie?</p> <p>Miejsce na Rakowieckiej tuż za wyjazdem z Łowickiej jest zasłupkowane. To jest miejsce za skrzyżowaniem i za przejściami, na ulicy jednokierunkowej. Parkujący tam samochód nikomu i niczego by nie zasłaniał.</p> <p>Wyznaczone 3 miejsca parkingowe na ulicy Łowickiej po parzystej stronie przed skrzyżowaniem z Narbutta mają być wg planu zlikwidowane. Jest to mała odległość od skrzyżowania, ale nie chodzi tu o parkowanie na jezdni, ani na chodniku, ale o miejsca wyznaczone w obrębie pasa zieleni. Parkujące tam samochody w niczym nie ograniczają pełnej widoczności pieszym zbliżającym się do przejścia dla pieszych.</p> | <p>ZDM nie ma możliwości ustalania zasad postojów na parkingach poza pasem drogi publicznej.</p> <p>W projekcie skrócono istniejącą wyspę z prefabrykatów na ul. Rakowieckiej przed ul. Kielecką.</p> <p>W projekcie nie zlikwidowano istniejących słupków na odc. Opoczyńska-Asfaltowa. Z uwagi na zlokalizowany tam przystanek autobusowy nie można zaprojektować miejsc do parkowania. W stanie istniejącym jest zabezpieczone przejście dla pieszych oraz skrzyżowanie.</p> <p>W projekcie za skrzyżowaniem z Łowicką zmieniono oznakowanie poziome wydłużając pas do parkowania.</p> <p>Wskazana lokalizacja na Łowickiej przed Narbutta znajduje się zbyt blisko skrzyżowania aby dopuścić tam parkowanie. Zgodnie z Ustawą Prawo o ruchu drogowym zabrania się parkowania na przejściach i skrzyżowaniach oraz 10 m przed nimi.</p> |
|-----|--|--|

| | | |
|-----|---|---|
| 438 | <p>Nowe zakazy zatrzymywania</p> <p>Przejrzałem dokładnie plany zamieszczone na stronie ZDM. Znalazłem tam nowe zakazy zatrzymywania na ulicy Fałata (strata około 40 miejsc), na ulicy Akacjowej (strata około 20 miejsc) i na ulicy Kieleckiej po stronie nieparzystej między Madalińskiego a Narbutta (strata około 20 miejsc). Razem to ubytek około 80 miejsc. Dla tej gęsto zabudowanej okolicy to kłęska. Gdzie te samochody mają się podziać? W okolicy nie ma żadnych rezerw parkingowych. Wobec tej straty wcześniej cytowane zapewnienia, że chodzi o ochronę potrzeb parkingowych lokalnej społeczności, brzmią jak ponury żart.</p> <p>Zupełnie nie rozumiem powodów zaproponowania tych zakazów.</p> <p>Ulica Akacjowa. Bez przejazdu. Ruch praktycznie żaden, wyłącznie dojazd do kilku małych budynków. Do ulicy przylegają obszerne, ale zamknięte, tereny Politechniki i Kościoła. Gdyby wprowadzić te nowe zakazy, w promieniu 150+100 metrów (abonament rejonowy) od domów przy tej ulicy znalazłoby się bardzo niewiele miejsc parkingowych, niemal zawsze zajętych. To bardzo nieuczciwe wobec tych mieszkańców. Ulica jest wąska, ale ma rezerwę. Po jej zachodniej stronie nie ma żadnych wejść i wjazdów, nie ma chodnika, ale między ogrodzeniem terenu Kościoła a jezdnią jest pasek zieleni wypełniony krzewami. Zieleni w okolicy dość, można część lub całość tego paska przeznaczyć na poszerzenie ulicy.</p> <p>Ulica Fałata. Jednokierunkowa. Ruch znikomy, ma na celu wyłącznie dojazd w celu zaparkowania. Istotny ruch pieszy odbywa się tylko na bardzo krótkim odcinku od ulicy Rakowieckiej do wejść na podwórka osiedli po obu stronach ulicy Fałata. Na dalszym odcinku w stronę ulicy Narbutta po lewej stronie są niemal wyłącznie ogródki ogrodzone płotem, a po prawej stronie teren Politechniki także ogrodzony płotem. Ruch pieszy jest więc sporadyczny. Nie wiem w czym miałyby przeszkadzać samochody parkujące po lewej stronie jezdni. Ewentualnie widzę możliwość likwidacji chodnika po lewej stronie i wyznaczenie tam miejsc parkingowych. Chodnik po prawej stronie wystarczy.</p> <p>Ulica Kielecka po stronie nieparzystej między Madalińskiego a Narbutta. Jednokierunkowa. Parkowanie po tej stronie odbywa się z niewielkim wykorzystaniem chodnika, aby pozostawić dużo miejsca na przejazd środkiem ulicy. Ruch pieszy chodnikiem bardzo mały, nie ma tam sklepów itp. Jest możliwość nieco poszerzyć chodnik kosztem trawnika, w dużej części dość wydeptanego.</p> <p>I jeszcze nieco dalsza część obszaru. Ulica Rostafińskich. Teraz można tam parkować na poboczu. Ma być zakaz. Ubytek kolejnych 40 miejsc. Gdzie mają zaparkować przyjeżdżający na działki lub na Pole Mokotowskie? Można by to pobocze trochę ucywilizować, utwardzić. Od strony Pola Mokotowskiego można ulicę nieco poszerzyć wykorzystując liche trawniczki pomiędzy jezdnią a chodnikiem.</p> | <ol style="list-style-type: none"> 1. Akacjowa. Nie wprowadzono. Projekt zakładał wykorzystanie istniejącej geometrii dróg i wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami lub tam gdzie nie było to możliwe, a parkowanie nie było sprzeczne z przepisami Ustawy prawo o ruchu drogowym wprowadzenie zakazów postoju z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. 2. Fałata. Nie wprowadzono - istniejącą szerokość jezdni i chodników nie pozwala na dopuszczenie parkowania po dwóch stronach ulicy. 3. Kielecka. Nie wprowadzono - istniejącą szerokość jezdni i chodników nie pozwala na dopuszczenie parkowania po dwóch stronach ulicy. 4. Nie wprowadzono. Parkowanie na ul. Rostafińskich odbywało się na trawnikach. Projekt nie zakłada przebudowy drogi w celu budowy dodatkowych miejsc postojowych. |
|-----|---|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 439 | <p>Przede wszystkim chciałam napisać, że gorąco popieram wprowadzenie SPPN na Starym Mokotowie i okolicznych osiedlach.</p> <p>Chciałam również się odnieść do projektu przenoszenia parkowania na Puławskiej, jak dla mnie tylko w wariantcie III, czyli parkowanie najezdni.</p> <p>Mieszkam przy ul. Puławskiej 24 i problem braku wygodnego pieszego ciągu komunikacyjnego a również rowerowego dotyczy moją rodzinę bezpośrednio.</p> <p>Bardzo cieszy mnie, że coś w temacie zaczęło się dziać, ale to są tylko działania powierzchowne, nie rozwiązujące wszystkich problemów. ZDM powinno dążyć to tego aby przedłużyć ścieżkę rowerową od Dolnej do Waryńskiego. Zwłaszcza w sezonie letnim ruch rowerowo-hulajnogowy bywa tu intensywniejszy od pieszego. Ścieżka jest w planach od 2010, więc nie rozumiem co stoi na przeszkodzie by ją przedłużyć? Skoro jak ustaliliśmy na konsultacjach (widziałam prezentacje na YT) ulica w obecnym kształcie istnieć nie może.</p> <p>Puławska powinna przestać być traktowana jak wlotówka/wylatówka- tu mieszkają ludzie- też potrzebujemy zaparkować, zamawiamy kurierów, przeprowadzamy remonty, lokalne restauracje i sklepy potrzebują obsługi, dostaw a 80% ruchu to jest tranzyt, który w ogóle nie sprzyja życiu dzielnicy. Co raz więcej widać rejestracji spod Warszawskich miejscowości, które nieustannie się powiększają. Tym gościom trzeba proponować P&R na Wilanowskiej.</p> | <p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p> <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 440 | <p>W nawiązaniu do ogłoszonych konsultacji społecznych związanych z projektem rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie, w strefie numer 2, chciałem przedstawić swoje stanowisko:</p> <ul style="list-style-type: none"> • jestem za rozszerzeniem strefy płatnego parkowania • postuluję ustanowienie stref parkowania „tylko dla mieszkańców” na ulicach, na których pomiary wykazały maksymalne obłożenie, pow. 95% (Dąbrowskiego, Kujawska, Madalińskiego, Morskie Oko, Olesińska, Sulkiewicza, Belgijska, Zoli, Flory, Klonowa); na części z w/w ulic pomogło by to rozwiązać problem kontrpasów rowerowych, których budowa bojkotowana jest przez mieszkańców (Dąbrowskiego, Madalińskiego) • zdecydowanie popieram wariant nr 3 dotyczący organizacji miejsc parkingowych na ul. Puławskiej, na odcinku Dolna-Rakowiecka, przewidujący zwężenie jezdni o jeden pas i ustanowienie miejsc do parkowania na obecnym pasie skrajnym-prawym (ogólnodostępne miejsca równoległe). Na poparcie tego rozwiązania podaję następujące argumenty: <ol style="list-style-type: none"> a) wiele posesji na tym odcinku dysponuje miejscami parkingowymi w podwórkach (Puławska 23, 25, 25a, 27, 29, 51, 53, 61 67, 69, 71, 83, 87/89) b) jest to jedyne rozwiązanie, które realnie poszerzy chodnik c) tylko w tym rozwiązaniu można myśleć o wyznaczeniu ścieżki rowerowej (pomiędzy miejscami parkingowymi a chodnikiem) d) komunikacja na tym odcinku jest doskonale obsłużona przez transport publiczny, który ma jeszcze zapas, jeśli chodzi o pojemność – ponad 35 odjazdów tramwajów oraz ok. 10 odjazdów autobusów z przystanku Dworkowa w stronę Śródmieścia w szczycie porannym – zdolność do komfortowego przejazdu ponad 3000-4000 osób / godzinę (miejsca siedzące + 1/3 miejsc stojących), przy obecnym obciążeniu maksymalnym rzędy 2000 osób / godzinę w szczycie (wg. Warszawskiego Badania Ruchu (aktualizacja 2017, model na 2020 wg: https://transport.um.warszawa.pl/-/model-ruchu-aktualizacja-lipiec-2017) e) transport indywidualny na tym odcinku – wbrew obiegowym opiniom – nie ucierpi istotnie. Wg. Warszawskiego Badania Ruchu (aktualizacja 2017, model na 2020 wg: https://transport.um.warszawa.pl/-/model-ruchu-aktualizacja-lipiec-2017) – ten zakorkowany odcinek zapewnia obecnie przejazd ok. 600 osobom w szczycie. Zmniejszenie przepustowości o 1/3 to może spokojnie być skompensowana przez przejeżdżający szybciej ruch tramwajowy f) przepustowość Puławskiej na tym odcinku może być wydatnie | <ol style="list-style-type: none"> 1) Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. 2) Nie wprowadzono. Strefy zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem były projektowane w sytuacjach, gdzie z uwagi na szerokości jezdni i chodników nie można było wyznaczyć pełnowymiarowych, ogólnodostępnych i płatnych miejsc postojowych, a zatrzymanie tam nie było sprzeczne z Prawem o ruchu drogowym. Na wskazanych ulicach możliwe jest wyznaczenie ogólnodostępnych miejsc postojowych. 3) Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|--|---|--|
| | <p>poprawiona przez zmianę ustawienia na węźle Puławska-Rakowiecka-Goworka. Obecnie samochody jadące Puławską w stronę Śródmieścia często marnują połowę czasu światła zielonego czekając na rozładowanie zatoru spowodowanego przez samochody wyjeżdżające z Rakowieckiej i próbujące dalej zjechać w ul. Goworka (m.in. autobusy przegubowe tarasujące jezdnię Puławskiej i torowisko tramwajowe). Podsumowując: zwężenie Puławskiej o jeden pas nie spowoduje istotnych kosztów dla komunikacji indywidualnej, a rozwiąże większość obecnie istniejących problemów pieszych i rowerzystów. Przyczyni się też do rozwoju lokali usługowych i pozwoli stworzyć atrakcyjny kawałek przestrzeni miejskiej odzwierciedlający rangę tego reprezentacyjnego fragmentu Mokotowa.</p> | |
|--|---|--|

| | | |
|-----|---|---|
| 441 | <p>Jako mieszkaniec bardzo gorąco popieram wariant 3 przebudowy Puławskiej – czyli ZWĘŻENIE UL. PUŁAWSKIEJ DO DWÓCH PASÓW. Trzypasmowa arteria zakłóca życie społeczne. Hałas, smog, prędkość samochodów niszczy dzielnicowe życie i są niebezpieczeństwem dla mieszkańców.</p> <p>Uprzejmie proszę również o rozważenia oznaczenia ul. Belgijskiej jako miejsca parkowania tylko dla mieszkańców. Ta mała uliczka jest zastawiona samochodami, czasem trudno przejść do parku.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>Nie wprowadzono zmian na ul. Belgijskiej. Strefy zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem były projektowane w sytuacjach, gdzie z uwagi na szerokości jezdni i chodników nie można było wyznaczyć pełnowymiarowych, ogólnodostępnych i płatnych miejsc postojowych, a zatrzymanie tam nie było sprzeczne z Prawem o ruchu drogowym. Na Belgijskiej możliwe jest wyznaczenie ogólnodostępnych miejsc postojowych.</p> |
|-----|---|---|

| | | |
|-----|---|---|
| 442 | <p>Ja zdecydowanie preferuję wariant 3 dot Puławskiej tj zwężenie jej do 2 pasów i oddanie chodnika osobom pieszym</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 443 | <p>W nawiązaniu do konsultacji strefy płatnego parkowania na Mokotowie, chciałbym odnieść się do projektu uregulowania parkowania na ulicy Puławskiej.</p> <p>Mocno popieram Wariant 3 - czyli przeniesienie parkowania na jezdnię i zwężenia jezdni do 2 pasów. Puławska nie powinna być miejską autostradą - dziś odbywają nie tam regularnie wyścigi niewyżytych kierowców. Huk i smród spalin czyni życie mieszkańców nieznośnym. Piesi nie mogą przejść po chodniku, restauratorzy nie mogą postawić ogródków, nie ma ścieżek rowerowych. Po prostu jedna wielka katastrofa.</p> <p>Trzeci pas i tak stoi, bo parkują tam samochody dostawcze.</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |

| | | |
|-----|--|--|
| 444 | <p>Dziękuję za przeprowadzenie konsultacji online dotyczących SPPN na Mokotowie w dniu wczorajszym.</p> <p>Zwracam się z następującymi pytaniami dotyczącymi strefy trzech sąsiednich ulic: Grottgera, Pogodnej, Zajączkowskiej:</p> <p>1. Jak wyglądały statystyki dla tego obszaru jeśli chodzi o auta mieszkańców vs. osób przyjezdnych?</p> <p>4. Ile finalnie przewidzianych jest w tym obszarze miejsc parkingowych i jak pokrywa się to ze statystykami wspomnianymi w punkcie 1? Moje pytanie zmierza do zweryfikowania, czy miejsc starczy dla wszystkich mieszkańców. Abonament mieszkańca dla osób z tych trzech ulic najprawdopodobniej ograniczy się ściśle do tego obszaru (np. dla domów przy Pogodnej 150 m oznacza wyłącznie Grottgera/Pogodną/Zajączkowską), więc przy redukcji miejsc mieszkańcy będą zmuszeni parkować bardzo daleko od domu i dodatkowo za to płacić.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Mokotowa w rejonie ul. Grottgera, Pogodnej i Zajączkowskiej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Dolnego Mokotowa.</p> |
| 445 | <p>2. Dlaczego planowane jest usunięcie miejsc parkingowych po północnej stronie ul. Grottgera przy wylocie na Pogodną (pod adresem Pogodna 2, od strony Grottgera)? Chodnik jest tam ograniczony słupkami, więc wydaje się, że miejsca parkingowe nie przeszkadzają w ruchu pieszych.</p> <p>3. Dlaczego na ul. Zajączkowskiej planowana jest częściowa zmiana strony ulicy dla parkowania aut? Obecnie wszystkie parkują po stronie północnej, co wydaje się bardziej optymalnym wykorzystaniem ilości dostępnych miejsc, a przy tym przy słupkach odgradzających od chodnika, rozwiązaniem dobrze separujących pieszych od zaparkowanych samochodów, zwłaszcza że i tak parkują one w całości na ulicy. Wydaje się, że przeniesienie parkingu na stronę południową zmniejszy liczbę miejsc.</p> | <p>2) Wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych przed przejściem dla pieszych spowoduje zawężenie jezdni poniżej 3,0 m co utrudni lub uniemożliwi przejazd większym pojazdom.</p> <p>3) SPPN może być wyznaczona w pasie dróg publicznych na działkach drogowych oznaczonych w ewidencji (dr) - fragment ul. Zajączkowskiej na którym obecnie odbywa się postój pojazdów znajduje się na działce oznaczonej w ewidencji gruntów (Bz), w związku z tym nie jest możliwe wyznaczenie miejsc postojowych na tym odcinku.</p> |
| 446 | <p>Piszę aby wyrazić swoją opinię na temat rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie. Mieszkam przy ulicy Madalińskiego. Jestem przeciwny rozszerzeniu strefy w takim zakresie. Rozszerzenie objęłoby miejsca do parkowania przy wielu budynkach mieszkalnych, co utrudnia mieszkańcom parkowanie samochodu, wizyty gości lub podwyższa także koszty np. remontów z uwagi na konieczność opłacenia opłat parkingowych. Rozszerzenie strefy sprawi, że pojawi się problem ze znalezieniem miejsca parkingowego na sąsiednich ulicach.</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</p> |

| | | | |
|-----|--|--|---|
| | | | bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 447 | | Chodzę Puławską i jestem za przeniesieniem parkowania z chodników na jezdnię zgodnie z trzecim wariantem dla tej ulicy. Parkujące tam samochody znacznie utrudniają ruch pieszych. | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 448 | 224 | <p>Uważam, że proponowane rozwiązanie - czyli przemalowanie linii nie sprawi realnej zmiany dla pieszych, a miejsca wciąż będzie tam brakować.</p> <p>Na ostatnim zdjęciu, proszę zwrócić uwagę na strażników miejskich, którzy musieli iść gęsiego!</p> <p>W związku z powyższym wnoszę o:</p> <p>1. przeniesienie miejsc parkingowych częściowo na jezdnię Rozumiem, że w takim układzie problematyczny mógłby się niektórym wydawać przystanek, ale nie byłyby to racjonalne obawy, gdyż częściowe przeniesienie parkowania na jezdnię nie sprawi utrudnień w dojeździe autobusu na przystanek.</p> <p>Poza tym, proszę mieć na uwadze, że jeździ tam jedynie jeden dzienny autobus (222). Jest to linia, którą obsługuje autobus małej wielkości - w związku z tym nie powinno być problemu z dojazdem na przystanek.</p> <p>Co więcej, autobus 222 to autobus o bardzo rzadkim rozkładzie: Natomiast, gdyby ZDM podejmował szersze działania, to zapewne jedną z możliwości byłoby przesunięcie przystanku na dalej jezdnię, wykorzystując np. betonowe płyty:</p> <p>2. W stosunku do miejsc, które są najbliższe południowego przejścia dla pieszych, wnoszę o zastosowanie jednej z opcji: albo przeniesienie parkowania na jezdnię oraz wyłączenie wcześniejszego pasa z ruchu (zwłaszcza jeśli wcześniej zostanie przyjęty wariant 3 Puławskiej) (szczegółowe uzasadnienie tego rozwiązania poniżej) albo umieszczenie jednego miejsca równoległego naprzeciwko piekarni: Patrząc na stan faktyczny, nie ma potrzeby, żeby Puławska na tym odcinku miała przekrój 3-pasów, zwłaszcza jeśli trzy pasy kierują ruch w stronę Waryńskiego.</p> <p>3. Wnoszę także o zastosowanie separatorów u-25, od strony chodnika, niezależnie od wybranego przez urząd finalnego modelu parkowania (także, jeśli urzędnicy zdecydują odsunąć się parkowanie na jezdnię)</p> | <p>1) Nie wprowadzono. Proponowane rozwiązanie utrudni dojazd autobusowi na przystanek, ponieważ nie zapewni to zgodnie z przepisami odpowiednich skosów wjazdowych i wyjazdowych</p> <p>2) Nie wprowadzono. Projekt przewiduje zapewnienie chodnika o szerokości 2,0 m zaś proponowane rozwiązanie nie zwiększy ilości miejsc postojowych oraz spowoduje pogorszenie warunków ruchu na ul. Puławskiej.</p> <p>3) Nie wprowadzono. Projekt przewiduje zapewnienie chodnika o szerokości 2,0 m i uwzględnia w tym miejscu lokalizację separatorów- brak uzasadnienia dla wprowadzenia separatorów w innych miejscach.</p> |
|-----|-----|---|--|

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 449 | | <p>Chciałem poprzeć wariant zmiany organizacji ruchu na Puławskiej przewidujący parkowanie na jezdni. Na chodniku jest bardzo mało miejsca, a ulica bardzo szeroka. Samochody często zostawiają mało miejsca dla pieszych nawet na tak wąskim chodniku.</p> <p>Zmiana organizacji ruchu może poprawić komfort mieszkańców, ponieważ, będzie można w końcu normalnie wyjść z kamienicy nie potykając się o samochody i wymijając z wózkiem z innymi pieszymi. Te zmiany są konieczne, ale wymagają zabezpieczenia chodników i miejsc wyłączonych z ruchu przed kierowcami nie stosującymi się do znaków (słupki oraz zieleń z wygradzzeniami).</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych.</p> <p>Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 450 | | <p>Proszę o włączenie do projektowanego obszaru objętego strefą parkowania ulic leżących pomiędzy Madalińskiego i Dąbrowskiego</p> <p>Proszę zrobić analizy zajętości miejsc parkingowych także tych miejsc, są równie mocno obłożone co te ulice Starego Mokotowa, które są w projekcie.</p> <p>Dlaczego w obecnej propozycji są niewielkie ulice przedzielone granicami strefy (np Wiśniowa, Kwiatowa, Różana)?</p> <p>Strefa powinna być rozszerzona przynajmniej do ulicy Dąbrowskiego!</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadził dodatkowe analizy dla obszaru Mokotowa, sięgające od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 451 | 227 | <p>Informacje o konsultacjach dostaliśmy niestety dopiero wczoraj, dzień po jak dotyczyło to naszego rejonu.</p> <p>Przejrzałem dokumentację i chciałem zapytać o rejon Iwicka 47A (w załączeniu na czerwono teren i uliczka Banioska). Jak tutaj ma być rozwiązane parkowanie.</p> <p>Ponieważ na planach na tym terenie nie jest nic zaznaczone.</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> |

| | | |
|-----|--|--|
| 452 | <p>W ramach konsultacji społecznych dotyczących SPPN na Mokotowie w strefie 2 mam pewną uwagę - jako mieszkaniec kamienicy przy ulicy Olszewskiej (między Puławską a Chocimską).</p> <p>Oglądając plan z reorganizacją SPPN obejmujący ulicę Olszewską zauważyłem, że planowane jest zwężenie o ok. 1m ulicy Olszewskiej poprzez nowe oznakowanie poziome, ustanowienie miejsc parkingowych pół na ulicy i pół na chodniku i w wyniku tego poszerzenie chodnika od parzystej strony ulicy.</p> <p>Chciałbym zauważyć, że zwężenie ulicy do szerokości 5m z jednoczesnym utrzymaniem prostopadłego układu parkowania (o głębokości 4,5m) na chodniku po nieparzystej stronie ulicy spowoduje (oprócz przypadkowych stłuczek i zadrapań samochodów) znaczne wydłużenie czasu parkowania (oraz opuszczania parkingu) przez samochody osobowe oraz półciężarówki dostawcze, często parkujące na tych miejscach. Już teraz - przy 6m szerokości ulicy - parkowanie nie jest zbyt łatwe, zwłaszcza dla mniej doświadczonych kierowców.</p> <p>Zwężenie ulicy i wydłużony czas potrzebny na zaparkowanie pojazdu, spowoduje znaczny wzrost emisji spalin i - już i tak duży - poziom zanieczyszczenia powietrza na tej wąskiej i zatłoczonej ulicy.</p> <p>Bardzo proszę wziąć to pod uwagę przy planowaniu i wprowadzaniu zmian.</p> | <p>Zgodnie z przepisami minimalna droga manewrowa przy stanowiskach postojowych prostopadłych wynosi 5,0 m i taką też zastosowano przenosząc część parkowania z chodnika na jezdnię.</p> <p>Pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 tony nie mogą zgodnie z przepisami parkować na chodniku.</p> |
| 453 | <p>Jestem administratorem kilku wspólnot mieszkaniowych na Starym Mokotowie, sam również mieszkam na Mokotowie. Wg mnie, jak i wg wielu mieszkańców, z którymi mam na co dzień styczność, SPPN na Mokotowie powinna być już dawno temu wprowadzona.</p> <p>Obecnie wiele ulic traktowane jest jak bezpłatny parking przy przesiadce w metro, tramwaj, czy autobus. Tak jest m.in. w rejonie ul. Odyńca, Raławickiej, Wiktorskiej, Dąbrowskiego, Narbutta, Niepodległości, Rakowieckiej czy Woronicza i Naruszewicza.</p> <p>Planowana strefa jest ZDECYDOWANIE za mała, aby przynieść pożądaną efekt. Ścisłe centrum Mokotowa, z najwyższymi ulicami i najgęstszą starą zabudową bez parkingów kończy się w granicach: WOŁOSKA, WORONICZA (poniżej ulicy jest szeroki pas terenów praktycznie bez miejsc do parkowania lub w ogóle niedostępnych, które ograniczają atrakcyjność parkowania i przesiadki - bo za daleko - skwer Granat, Królikarnia, teren Kom.Gł.Policji, ogrody działkowe, skwer Miry Zimińskiej, teren Telewizji, teren Meditransu)</p> <p>KONDUKTORSKA (poniżej ulicy są tereny zielone, działki, nieużytki, Warszawianka), CZERNIAKOWSKA.</p> | <p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| | | <p>Wprowadzenie zbyt małej strefy spowoduje jedynie przesunięcie parkowania o ulicę bliżej (np. z Madalińskiego na Dąbrowskiego, która i tak pęka w szwach). Granica na Woronicza i Konduktorskiej naprawdę jest sensowna i warta rozważenia.</p> | |
| 454 | | <p>Mieszkam w budynku przy ul. Kazimierzowskiej 51. Jest to narożna kamienica znajdująca się na skrzyżowaniu ulic Madalińskiego i Kazimierzowskiej. Niestety po stronie południowej ul. Madalińskiego. Czy będę mógł się ubiegać o abonament? Obawiam się, że po wprowadzeniu SPPN będę miał problem z zaparkowaniem samochodu.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa. W takim przypadku wskazany adres znalazłby się w strefie, dlatego byłaby możliwość ubiegania się o abonament mieszkańca.</p> |
| 455 | | <p>Cieszę się, że podjęli Państwo działania w celu rozszerzenia sppn na Mokotowie - bardzo potrzebne i długo wyczekiwane przez mieszkańców. Obecnie zaparkowanie samochodu w wielu miejscach na Górnym Mokotowie dla mieszkańców tej dzielnicy graniczy z cudem, uliczki są całkowicie zablokowane przez samochody. Chaos parkingowy dodatkowo mocno utrudnia poruszanie się w dzielnicy.</p> <p>Niestety zupełnie dla mnie niezrozumiała jest decyzja żeby od południa strefę ograniczyć do ulicy Madalińskiego. Jest to ulica praktycznie w centrum wspomnianego chaosu parkingowego i to rozszerzenie niewiele zmieni a jedynie przesunie problem o parę przecznic na południe. Na ulicy Madalińskiego znajdują się budynek SGH do którego dojeżdża wielu studentów samochodami, w najbliższej okolicy jest Metro Raclawicka do którego również dojeżdżają ludzie spoza dzielnicy i zostawiają swoje samochody na cały dzień. Aby rozszerzenie miało pozytywny skutek dla mieszkańców Górnego Mokotowa, sppn powinna zostać rozszerzona co najmniej do ulicy Odyńca. Jedynie taki ruch całkowicie wyłączy ten region jako punkt przesiadkowy z samochodu do tramwaju lub metra dla osób kierujących się dalej do centrum.</p> <p>Trzeba zwrócić uwagę na doskonałą komunikację publiczną na Górnym Mokotowie, praktycznie najlepszą w mieście - tramwaje na Wołoskiej i Puławskiej oraz pierwsza linia metra przy Niepodległości. Jeśli ktoś chce odwiedzić Górny Mokotów może to zrobić komunikacją miejską i nie musi przyjeżdżać samochodem.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa. Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który jednorazowo może objąć określony obszar Miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektu organizacji ruchu. Strefa będzie rozwijała się dalej a wskazany teren zostanie zaproponowany do włączenia w kolejnym etapie. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |

| | | |
|-----|---|--|
| | <p>Mieszkańcy niestety nie mają zupełnie gdzie zostawić samochodu - można to łatwo zaobserwować przechadzając się uliczkami, które zostały zawarte w proponowanym rozszerzeniu sppn ale również dalej np. ulice takie jak Różana, Lewicka czy Kwiatowa są całkowicie zatarasowane samochodami.</p> <p>Bardzo proszę o ponowne przeanalizowanie granicy sppn i rozszerzenie jej od południa do ulicy Odyńca. Proszę o ustosunkowanie się do moich uwag w odpowiedzi na tego maila.</p> | |
| 456 | <p>Od lat jestem mieszkanką Górnego Mokotowa (ul. Łowicka) i obserwuję wzrastającą ilość zaparkowanych wokół samochodów. Kierowcy parkują w dowolny sposób i niemal w dowolnych miejscach. Ta część dzielnicy, do tej pory o charakterze mieszkaniowym, stała się parkingiem dla przyjeżdżających do Warszawy pracowników firm, instytucji. To tu, wokół ostatniej (przed Śródmieściem Warszawy) stacji metra, gdzie nie ma jeszcze strefy płatnego parkowania (Metro Pole Mokotowskie), kierowcy przyjezdni zostawiają samochody, aby właśnie z metra skorzystać. To tu parkują pracownicy urzędów funkcjonujących w dawnych budynkach SGGW, w centrali Millennium przy ul. Żaryna. Jak wynika z moich obserwacji w ciągu dnia ponad 60% parkujących samochodów (obszar ulic Rakowieckiej, Łowickiej, Narbutta) to samochody o rejestracjach spoza Mokotowa, a głównie spoza Warszawy!</p> <p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania dla Górnego Mokotowa jest koniecznością. Nie tylko, aby usprawnić funkcjonowanie tej części miasta zgodnie z jej przeznaczeniem, ale aby poprawić jakość powietrza, którym oddychamy.</p> <p>Nie mam zastrzeżeń do załączonego na stronie UM schematu rozmieszczenia miejsc parkingowych - płatnych.</p> | <p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| 457 | 233 | <p>Poniżej przesyłam uwagi do Arkusza 62 - plac unii. Wielkich zmian dla aut tam nie ma, ale jak wiemy, SPPN ma promować inne rodzaje transportu - w tym transport pieszy.</p> <p>Zatem logicznym jest, że zmiany, które robi się przy okazji SPPN muszą służyć pieszym, żeby cały projekt miał sens :*</p> <p>1. Usunięcie zbędnych słupków Miejsce 1 - obok Nero, tj. Boya-Żeleńskiego/Polna tuż za słupkami stoi rząd donic - nie ma potrzeby dwóch rzędów przeszkód, za to drastycznie zmniejsza się przestrzeń dla pieszych. A chcemy, żeby pieszych przybyło po wprowadzeniu SPPN, prawda?</p> <p>Drugie miejsce - analogicznie - i słupki i donice:</p> <p>2. Wprowadzenie zieleni, zamiast betonu Uważam, że w ramach prac nad zmianą SOR, na placu Unii powinny zostać wprowadzone drobne zmiany związane z rozbetonowaniem starej kostki bauma. Jako że podbudowa pod kostką bauma to zapewne nic trwałego, to rozbetonowanie powinno nie należeć do milionowych inwestycji :) Na placu Unii widzę przynajmniej kilka miejsc, które powinny mieć zmienioną nawierzchnię w zatwierdzanym właśnie nowym SOR: * na starych, zlikwidowanych miejscach parkingowych wokół ronda: * na wyspie przy ulicy Polnej:</p> <p>3. Zlikwidowanie niebezpiecznego fragmentu Wyjazd z Ronda w Boya-Żeleńskiego ma jeden pas, podczas gdy na rondzie kierują tam dwa pasy ruchu. Uważam, że taka organizacja ruchu nie powinna mieć nigdy miejsca, ponieważ dwa auta nie zmieszczą się koło siebie na pasach! A jako że nie ma tam przestrzeni na dwa pasy, to i na samym rondzie, i na B-Ż też nie powinno być dwóch pasów. W mojej opinii aktualizacja SOR powinna wyłączyć jeden pas z ruchu.</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 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> |
|-----|-----|--|--|

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| 458 | 234 | <p>Poniżej uwagi dot. arkusza 26b - ulica Sandomierska:</p> <p>1. Zastosowanie innego rodzaju odgradzenia Wzdłuż całej ulicy sandomierskiej obecnie są takie urządzenia, które zdają się spełniać swoją rolę. W związku z tym, wnoszę o nie instalowanie słupków na poniższym fragmencie: zamiast tego wnoszę o przedłużenie pasa zieleni oraz zastosowanie takich samych barierek jak wcześniej lub podobnych:</p> <p>2. Zastosowanie odbijaków: Auta, które tutaj parkują wystają maskami na chodnik. Jeśli miasto będzie na tym zarabiać, to chyba nie kosztem miejsca dla pieszych, prawda?</p> <p>3. Ochrona istniejących drzew Obecnie istniejące miejsca parkingowe powodują, że auta parkują na misach drzew. W mojej opinii, wprowadzenie SPPN musi wiązać się z dostatecznym zabezpieczeniem drzew oraz powiększeniem mis drzew (od strony chodnika)</p> <p>4. Zadbanie o przestrzeń po zlikwidowanych miejscach parkingowych według projektu organizacji ruchu, wybrane istniejące miejsca parkingowe zostaną zlikwidowane. W związku z tym, że zaszkodzi to mieszkańcom, wnoszę koniecznie o rozbetonowanie odzyskanych w ten sposób powierzchni, żeby mogły służyć w inny sposób (Przypomnę, że zabetonowana powierzchnia zwykle nie służy nikomu :)) Co więcej, na tej ulicy widać (wcześniejszy screen), że ludzie tu rozumieją, jak działa niski płótek, zatem nie ma tu potrzeby stosować słupków :*</p> <p>Alternatywnie, w tym miejscu można by było postawić stojaki rowerowe (i w związku z tym zostawić kostkę), zamiast wstawiać słupki.</p> <p>5. Mocno wadliwy odcinek od Madalińskiego do Olesińskiej w tym miejscu mieszkańcy otrzymują od ZDMu wiele znaków i tracą wiele miejsc parkingowych. wnoszę o ponownie zaprojektowanie tego fragmentu, żeby uniknąć:</p> <ul style="list-style-type: none"> * nadmiernej liczby znaków do jednego (sic!) miejsca parkingowego ZDM postanowił postawić cztery znaki na dwóch sztycach, czyli D18, T30a, D-18 oraz T3a oraz takiej sytuacji można byłoby uniknąć, gdyby tam postawiony był znak D-18, bez tabliczki T30a. <p>Nie ulega żadnej wątpliwości, że w tym miejscu należy kierowcy wyjaśniać, jak parkować, bo chyba żaden kierowca nie będzie wjeżdżał na drzewo ani na istniejący płótek, prawda?</p> <ul style="list-style-type: none"> * pozostawienia zbędnego betonu, który nie będzie nikomu przydatny, ponieważ już za tym betonem będzie stało auto * braku przejścia dla pieszych: <p>* zlikwidowaniu miejsc parkingowych i wprowadzenie zakazu b-35: Rozumiem, że miejsce postojowe musi mieć pewną szerokość, ale jezdnia ma tu 3,8m, więc jest z czego uszczknąć 20cm... Alternatywnie, uważam, że w tym miejscu powinno po prostu nie być znaku b35</p> | <p>1) Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych (np. nowe powierzchnie zieleni) będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. Zastosowane słupki U-12c zastosowano zgodnie z przepisami i przyjętymi w projekcie zasadami.</p> <p>2) Zostanie zaproponowany montaż separatorów w miejscach tego wymagających.</p> <p>3) Kwestia zabezpieczenia zieleni jest poza zakresem opracowania. Może się to odbywać niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p> <p>4) 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>5) Projekt zakłada maksymalną możliwą ilość miejsc postojowych możliwych do wprowadzenia zgodnie z obowiązującymi przepisami. W opisanym przypadku sposób parkowania powinien być wskazany odpowiednią tabliczką. Zgodnie z obowiązującymi przepisami przejścia dla pieszych w miastach powinno się wyznaczać jedynie przez ulice układu podstawowego z zapewnieniem odpowiedniej przestrzeni za przejściem, umożliwiającą zatrzymanie się pojazdu między linią zatrzymania, a przejściem.</p> |
|-----|-----|--|--|

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 459 | 235 | <p>W ramach konsultacji społecznych stref parkingowych zgłaszam swoje uwagi do projektu organizacji ruchu ulicy Polnej (arkusz 56)</p> <p>Jak wiemy, rozszerzenie SPPN ma na celu zniechęcić mieszkańców do korzystania z aut - zatem z założenia jest to projekt, który opiekować powinien wiele stref życia - nie tylko metalową karoserią autka :)</p> <p>Widzę w projekcie ulicy Polnej, że na tej ulicy nie będzie wiele zmian w organizacji ruchu. Dlatego uważam, że można się tutaj skupić na uzyskaniu innych quick-winów, które tworzyć będą holistyczne podejście do Życia w mieście.</p> <p>Poniżej sugeruje drobne zmiany, które nie wymagają wysokich nakładów (ile bowiem kosztuje wyjęcie płyt betonowych, wrzucenie trochę ziemi kompostowej z zakładów MPO i zasianie trawy?).</p> <p>Natomiast, oczywiście rozumiem co urzędnicy zawsze mówią (nie ma pieniędzy, etc) - zatem - proszę wziąć pod uwagę - żeby teraz jedynie zmienić dokumentację (czyli wprowadzić zmiany w SOR), ale ew. zmiany (czyli np. zdjęcie chodnika i zorganizowanie zieleni) wykonać, gdy będą na to środki.</p> <p>W mojej opinii taka zmiana mogłaby być skoordynowana z zaproszeniem mieszkańców do współdziałania - założę się, że wielu mieszkańców z chęcią zajęłoby się osobiście zazielenieniem drobnych fragmentów w czynie społecznym :)</p> <p>Uwagi: W mojej opinii ulica Polna powinna mieć zatwierdzone więcej zieleni na całej długości. Poniżej wybrane przykłady.</p> <p>Róg z oleandrów - wyjęcie dwóch-trzech rzędów płyt chodnikowych obok Okienka, oraz wyjęcie jednego rzędu płyt przed misami drzew, od strony chodnika:</p> <p>Oraz analogicznie tak samo w przypadku mis wszystkich drzew wzdłuż ulicy:</p> <p>Dodatkowo, na ulicy Polnej są wybetonowane rogi ulicy, które nie są przez nikogo używane (no może jedynie przez promienie słoneczne, żeby rozgrzewać miasto i tworzyć wyspę ciepła :)).</p> <p>W mojej opinii w SOR zarządca powinien umieścić tam teren zielony, a nie chodnik.</p> <p>Dodatkowo, w tym miejscu znajdują się także cztery zbędne słupki, które stoją za drzewem, a jak wiemy auta nie są w stanie przejechać przez drzewo, także słupki za drzewem przed nie służą niczemu :)</p> <p>W mojej opinii zarządca drogi powinien usunąć z SOR te słupki, a następnie wyjąć je z chodnika.</p> <p>Pozostałe miejsca, gdzie zarządca powinien zatwierdzić w SOR teren zielony, zamiast chodnika:</p> | <p>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> |
|-----|-----|---|--|

| | | | |
|-----|--|--|---|
| 460 | | <p>Doczytałam właśnie na stronie, że w przypadku samochodów które nie są własności powinnam dostarczyć akt notarialny? Może czegoś nie rozumiem, ale takie założenie jest dla wielu osób które jeżdżą samochodami firmowymi nie możliwe do spełnienia więc proszę uwzględnić to, że niektórzy mieszkańcy używają służbowe samochody, które należą do ich pracodawcy, więc to wymagane jest nie do spełnienia. Mogę dostarczyć jakieś pismo ze wolno mi ten samochód użytkować ale na pewno nie będzie to akt notarialny bo żadna duża firma czegoś takiego nie podpisuje z pracownikiem. Jestem właścicielem dwóch nieruchomości tutaj i mam tu meldunek. Nie wyobrażam sobie żebym nie mogła dostać abonamentu na mój samochód z powodu jakiegoś nie zrozumiałego wymogu.</p> | <p>Aby otrzymać abonament mieszkańca, należy przedstawić:</p> <ul style="list-style-type: none"> *dowód osobisty lub inny dokument potwierdzający tożsamość; *dowód rejestracyjny pojazdu (wystawiony na aktualnego właściciela), na który ma być wystawiony abonament; *odpłatną umowę cywilnoprawną lub umowę użyczenia zawartą w formie aktu notarialnego (a nie z notarialnie potwierdzonymi podpisami) – w przypadku osób niebędących właścicielami lub współwłaścicielami pojazdu. Umowa musi dotyczyć pojazdu, na który ma być wydany abonament i być zawarta przez osobę występującą o wydanie abonamentu; *jeden z poniższych dokumentów: <ul style="list-style-type: none"> pierwszą stronę zeznania podatkowego PIT za rok poprzedni, poświadczoną przez właściwy urząd skarbowy w Warszawie, LUB w przypadku rozliczenia podatku PIT za pomocą środków komunikacji elektronicznej – wydrukowaną pierwszą stronę zeznania PIT w roku poprzednim oraz wydrukowane Urzędowe Potwierdzenie Odbioru (UPO) z wygenerowanym numerem dokumentu, zgodnym z identyfikatorem dokumentu UPO, LUB zaświadczenie wydane przez urząd skarbowy, potwierdzające złożenie w roku poprzednim zeznania podatkowego PIT, w którym wskazano obszar m.st. Warszawy jako miejsce zamieszkania i składania zeznania podatkowego; inne dokumenty potwierdzające dane i informacje wynikające z wniosku, np. dokument udzielonego pełnomocnictwa. |
| 461 | | <p>Uważam, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania na Mokotowie to doskonały pomysł i od dawna na niego czekam. Mam jedynie dwa wnioski racjonalizatorskie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proszę dać mieszkańcom możliwość wystąpienia o abonament zanim wejdzie strefa płatnego parkowania np miesiąc wcześniej aby każdy zdążył sobie je wyrobić 2. Uważam że płatne powinni być 7 dni w tygodniu a nie tylko 5. Wiele miast poza Warszawą ma już płatne parkowanie 7 dni w tygodniu <p>I 2 pytania:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ile w tej chwili kosztuje roczny abonament? 2. Jakie dokumenty muszę mieć aby dostać abonament na użytkowany przeze mnie samochód służbowy? | <ol style="list-style-type: none"> 1. Będzie możliwość złożenia wniosku o abonament na 30 dni przed rozpoczęciem funkcjonowania strefy. Planowana jest kampania informacyjna na ten temat. 2. Decyzję o zmianach w funkcjonowaniu strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych funkcjonowanie Strefy przez 7 dni w tygodniu możliwe jest jedynie przy ustanowieniu śródmiejskiej strefy płatnego parkowania. Wdrożenie takiej strefy musi zostać poprzedzone dodatkowymi badaniami, co w obecnie nie było przedmiotem opracowania. 3. Abonament rejonowy kosztuje 30 zł a abonament obszarowy 600 zł. 4. Wszystkie szczegóły dotyczące otrzymania abonamentu mieszkańca znajdują się na zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie |

| | | |
|-----|---|---|
| 462 | <p>Przeoglądam informacje o strefie płatnego parkowania i nie umiem sprawdzić czy nowy plan obejmują obszar przy ul. Wiśniowej 7. Wydaje mi się, że ten obszar nie jest objęty planami. Już teraz sytuacja wygląda u nas bardzo źle. Strefa kończy się na równoległej ul. Bałuckiego efektem czego pojazdy są parkowane głównie w naszej okolicy.</p> <p>W jaki sposób mogłabym wnieść tą sprawę w obszar konsultacji.</p> | <p>Ul. Wiśniowa 7 jest poza zakresem opracowania. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |
| 463 | <p>Chciałbym podzielić się kilkoma uwagami dotyczącymi strefy parkowania. Mieszkam przy Kinie Iluzjon, także skupię się na tym obszarze:</p> <ul style="list-style-type: none"> - okolice ul. Narbutta 55 i al. Niepodległości 138. Teraz jest to horror - nie da się przejść. Planem minimum jest parkowanie równoległe do jezdni, sugerowałbym ograniczenie miejsc do parkowania, zwłaszcza na zakrętach ulicy i przy przejściach dla pieszych. Jest to teren, po którym przemierza się mnóstwo osób z dziećmi (lodziarnia, Cafe Iluzjon, skwer) i powinien być maksymalnie bezpieczny. - likwidacja parkingu przy Kinie Iluzjon na wysokości ul Narbutta 56. Tam rosło ogromne drzewo (!). Zostało wycięte i cały teren jest teraz jednym betonowym placem do parkowania. Ten koszmar estetyczny należy zlikwidować, a w miejscu przywrócić roślinność. - brama przy Narbutta 53 i wejście na skwer. Nie ma tutaj zebry a powinna być, stąd wejście na skwer jest bardzo często blokowane. Opcja minimum to zakaz postoju na wylocie alejek skweru. - Kwiatowa 27/27A. Analogicznie brak zebry i notoryczne blokowanie przejścia pieszym. - Kwiatowa 23. Bezwzględny zakaz parkowania przed lokalami użytkowymi (m.in. pralni). Teraz jest tam nielegalny mini parking. - ul. Kwiatowa. Obecnie sytuacja jest dramatyczna, piesi nie mają jak się poruszać. Jedynym rozwiązaniem jest nakaz parkowania równoległego, bez możliwości wjazdu na chodnik. Dodam jeszcze, że samochody ciągle niszczą roślinność na ul. Kwiatowej. - cała ulica Narbutta w stronę ul Puławskiej. Drastyczne ograniczenie miejsc do parkowania i możliwość parkowania tylko i wyłącznie równoległego. Sytuacją powszechną jest parkowanie samochodów na wjazdach, na chodnikach w drugim rzędzie itp. Musi to zostać uporządkowane aż do zapowiadanej rewitalizacji ulicy, kiedy nabierze ona docelowego charakteru. | <ul style="list-style-type: none"> -(Narbutta 55 i Al. Niepodległości 138) Wprowadzono, zabezpieczono chodnik przed parkowaniem z wyłączeniem wyznaczonego miejsca dla osoby niepełnosprawnej, -(Narbutta 56) 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. -(Narbutta 53) (Kwiatowa 27/27a) 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. -(Kwiatowa 23) Nie wprowadzono, na części istniejącego chodnika wyznaczono parkowanie równoległe w tym 2 miejsca dla osób niepełnosprawnych. -(Kwiatowa) Nie wprowadzono, wyznaczono parkowanie po wschodniej i zachodniej stronie ulicy z zasadą zachowania min 2,0 m chodnika dla pieszych. Parkowanie w zależności od dostępności terenu jako równoległe, skośne i prostopadłe. Przypadki niszczenia zieleni powinno się zgłaszać do odpowiednich służb miejskich odpowiedzialnych za przestrzeganie przepisów. -(cała ulica Narbutta) Nie wprowadzono, proponowane rozwiązanie zmniejszy liczbę miejsc postojowych. Celem projektu jest oznakowanie miejsc postojowych, a nie ich likwidacja. |

| | | |
|-----|--|--|
| 464 | <p>Po zapoznaniu się z projektem nowych stref, chciałbym zgłosić potrzebę rozszerzenia podobszaru 2 na Dolnym Mokotowie.</p> <p>W obecnym kształcie, strefa kończy się na ulicy Dolnej. Pominięto szereg dalej następujących ulic w stronę Wilanowa - Gierymskiego, Piaseczyńską, Piwarskiego, Pillatich, Kostrzewskiego.</p> <p>Już w tym momencie zaparkowanie samochodu w tym rejonie graniczy z cudem. Trawniki są zniszczone, chodniki zastawione. Nie wspomnę o próbie zaparkowania w godzinach wieczornych. Zdarzyło mi się szukać miejsca do zaparkowania 2h... W momencie, w którym strefa będzie kończyła się na ulicy Dolnej będzie jeszcze gorzej.</p> <p>Niewielkie osiedle na Sielcach stanie się niczym innym jak parkingiem P+R.</p> <p>Bardzo proszę wziąć pod uwagę mój postulat.</p> | <p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |
| 465 | <p>Na ul. Batorego, na wysokości parkingu na Polu Mokotowskim, proszę o zabezpieczenie skrzyżowania tak, by fizycznie uniemożliwić skręt w lewo na parking jadąc od strony Boboli i skręt w lewo z parkingu w Batorego w stronę Niepodległości. Obecnie 50% kierowców nic sobie z zakazu skrętu w lewo nie robi. Należy wykorzystać okazję zmiany organizacji ruchu by ten defekt poprawić.</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> |
| 466 | <p>Wnosimy, żeby rozszerzenie SPPN na Dolnym Mokotowie objęło również w pierwszej kolejności kwartał Dolna/Puławska/Spacerowa/Belwederska. Z ogłaszanych planów wynika, że obszar ten ma być włączony dopiero w kolejnym etapie rozszerzenia SPPN, przewidzianym na rok 2023, ale my wnosimy, żeby włączyć ten obszar w plany już na rok 2022. W przeciwnym razie nam, mieszkańcom grozi roczny kryzys parkingowy.</p> <p>Już teraz uliczki przy parku Morskie Oko robią się nieprzejezdne, np. ul. Promenada, gdzie parkujące samochody przyjezdnych zastawiają ? pasa ruchu (wieczorem się przeredza, więc tłok powodują kierowcy dojeżdżający do pracy), więc mijanie się aut oznacza konieczność wjazdu oboma kołami auta na chodnik, co jest przecież zupełnie niezgodne z prawem i zagrożone mandatem z 10 punktami karnymi.....</p> | <p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |

| | | |
|-----|---|---|
| 467 | <p>Jako mieszkaniec ulicy Opoczyńskiej chciałem wyrazić swoje zdanie na temat Państwa planów.</p> <p>Po pierwsze, serdecznie gratuluję wyznaczenia spotkań konsultacyjnych na 23.11 i 13.12 w godzinach 10-13/13-16. Domyślam się, że mogą być Państwo trochę odrealnieni, ale w tych godzinach typowy mieszkaniec naszej dzielnicy znajduje się w pracy (a zatem wytwarza dobra i usługi, z których opodatkowania mogą Państwo otrzymać pensję na wcielenie w życie kolejnych głupich pomysłów). Jeżeli są Państwo zainteresowani (w co szczerze mówiąc i tak wątpię) usłyszeniem opinii kogoś innego niż emeryci i bezrobotni, polecałbym serdecznie zorganizowanie spotkań w godzinach wieczornych lub w weekendy.</p> <p>Przechodząc do działania SPPN - ograniczenie zasięgu działania abonamentu mieszkańca do 150 metrów w realiach Starego Mokotowa można traktować jedynie w kategorii kiepskiego żartu. Na ulicy Opoczyńskiej to właściwie znaczy, że jeśli nie znajdzie się miejsca tylko na niej, to nie ma już innej opcji parkowania. A ulica Opoczyńska jest pełna każdego wieczoru samochodami mieszkańców, nie przyjezdnymi. Co zatem proponują Państwo w takiej sytuacji i czy ktoś w ogóle zadał sobie trud policzenia jaki zasięg działania abonamentu jest faktycznie niezbędny?</p> <p>Kolejny aspekt - brak możliwości parkowania samochodów firmowych przy biurach na Mokotowie. Rozumiem, że Państwa doświadczenie w pracy poza sektorem publicznym może być symboliczne. Natomiast takimi przepisami skutecznie zniechęcają Państwo pracodawców od prowadzenia działalności na Mokotowie. Jak część firm wyniesie się w inne okolice, to mieszkańcy Mokotowa stracą miejsca pracy.</p> <p>Jeżeli zależy Państwu na ograniczeniu traktowania Mokotowa jako parkingu Parkuj i Jedź, polecam zapoznanie się z artykułem na temat protestów mieszkańców Saskiej Kępy i ich proponowanego rozwiązania, jakim jest identyfikator uprawniający do parkowania mieszkańców w godzinach 7-10. Dostępny jest tutaj: https://www.onet.pl/informacje/onetwarszawa/warszawa-samorzad-mieszkancow-saskiej-kepy-nie-chce-strefy-platnego-parkowania/0tnvyfs,79cfc278</p> | <p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 8 listopada 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, zorganizowanych zostało aż 7 różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu.</p> <p>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. Podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych 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.. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</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.</p> <p>Abonament rejonowy zawiera maksymalnie 8 parkomatów w promieniu 150 metrów od miejsca zameldowania w SPPN. Jeżeli parkomatów w tym promieniu jest więcej niż 8, wybór przysługuje mieszkańcowi SPPN. Postój pojazdu może mieć miejsce w odległości nie większej niż 100 metrów od parkomatów objętych abonamentem, w okresie jego ważności. Zapewnienie miejsc postojowych dla pracowników pozostaje w zakresie własnym pracodawcy.</p> |
|-----|---|---|

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 468 | | <p>Odnosnie badań i analiz ZDM na terenie Mokotowa - ponownie serdecznie gratuluję dobrego samopoczucia i wykonania ich przynajmniej na obszarze Starego Mokotowa we wrześniu, przed początkiem roku akademickiego i na finiszu wakacji. Czemu ma służyć analiza ruchu w miesiącach, które są niemiarodajne? Nie wiem, zgaduję, że Państwo też nie, ale w końcu nie wydają Państwo swoich pieniędzy, więc nie posądzam nawet o jakąś refleksję.</p> <p>Próby wprowadzania SPPN traktuję wyłącznie jako skok na kasę mieszkańców, a nie chęć faktycznego poprawienia jakości życia w naszej dzielnicy. Jeżeli zostanie wprowadzona, nie planuję dorzucać się więcej do budżetu miasta i prędzej przeniosę swoją rezydenturę podatkową do swojej rodzinnej miejscowości, niż będę dalej współfinansował bezmyślne eksperymenty urzędnicze w Warszawie.</p> | <p>Badania na Mokotowie prowadzone były w okresie od 1.09.2021 do 19.10.2021 r. Średnie zajętość miejsc postojowych na analizowanym obszarze Mokotowa wynosi ponad 75%, co uzasadnia wprowadzenie SPPN na tym obszarze. Jeżeli ruch studentów zwiększyłby zajętość miejsc w kolejnych miesiącach, tym bardziej potwierdza to konieczność wprowadzenia płatnego parkowania.</p> |
| 469 | 244 | <p>wnoszę o dodatkowe zabezpieczenie wjazdu na teren budynku Tramwajów Warszawskich od strony ul. Rostafińskich. Jak widać na zdjęciu pobocza są dewastowane przez parkowane tam samochody. Proponuję zabezpieczenie tych miejsc, aby samochody nie mogły parkować na trawniku po obu stronach wjazdu.</p> | <p>Na wskazanym odcinku ulicy obowiązuje zakaz zatrzymywania się (znak B-36), a postój w tym miejscu podlega kontroli służb mundurowych.</p> |
| 470 | | <p>a) Proszę o uwzględnienie w planie organizacji ruchu na ulicach jednokierunkowych w obszarze drugim, kontraruchu rowerowego, w szczególności na ulicach: - Chocimska (od pl. Unii Lubelskiej do parku Morskie Oko) - Willowa. Uzasadnienie: wielokrotnie korytarz Morskie Oko/Willowa-Chocimska prezentowany był, także przez miasto, jako alternatywa dla ruchu rowerowego względem ul. Puławskiej. W związku z brakiem realnych bliskich planów przebudowy ul. Puławskiej, należy usankcjonować i tak funkcjonujący w tym obszarze objazd rowerowy, szczególnie w kontekście planowanej przebudowy skrzyżowania Chocimska/Goworka w ramach budowy trasy tramwajowej do Wilanowa (przejazdy rowerowe na w osi Chocimskiej). Odcinek Willowa-Słoneczna jest też wykorzystywany jako skrót w dół skarpy omijający niebezpieczne skrzyżowania Puławska/Goworka. Ustawienie odpowiednich znaków pionowych zwiększy bezpieczeństwo i uważność uczestników ruchu. b) Organizacja parkowania w rejonie zjazdu z ul. Goworka w Chocimską kłóci się zaplanowanym w tym miejscu wyniesionym przejściem dla pieszych i przejazdem rowerowym zaplanowanym także w ramach inwestycji Tramwajów Warszawskich i ZDM (koncepcja prezentowana na posiedzeniu BDKS ds. Transportu w dniu 20.10.2021).</p> | <p>a)projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. b)projekt organizacji ruchu wykonywany jest w oparciu o istniejącą organizację ruchu, a nie koncepcje mające być realizowane w przyszłości.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 471 | 246 | <p>Dziękuję bardzo. Mam jeszcze pytanie, czy można zgłosić błąd w stanie faktycznym? Na planie Bruna od Rakowieckiej do Bruna 24 brakuje znaku: zakaz zatrzymywania. Jest on bardzo potrzebny bo auta parkujące po stronie wschodniej ulicy blokują ją i często dwa auta nie mogą się minąć.</p> <p>Wniosek formalny jest aby znak zakazu parkowania po stronie wschodniej Bruna pozostał. Zgodnie z przepisami i tak nie można tu parkować (droga jest za wąska). Brak znaku utrudni działania Straży Miejskiej.</p> <p>Fizycznie on tu jest, a na planie go nie ma (proszę zauważyć, że mimo tego na całej długości Bruna auta parkują):</p> <p>Na stronie https://zdm.waw.pl/dzialania/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-mokotowie/ w wyszukiwarce brakuje ulicy Batorego od Niepodległości do Boboli:</p> <p>Czy mogą Państwo dodać ten fragment?</p> | Wprowadzono do projektu. |
| 472 | 247 | <p>W załączeniu przesyłam uwagi do planu SPPN na ul. Bruna.</p> <p>Uwagi do projektu SPPN na Bruna, plik: https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2021/11/Bruna-Rakowiecka-Bruna-24-ark.-19a.pdf</p> <p>1. Powinien zostać wyraźnie oddzielony, np. przy pomocy linii przerywanej (żeby tramwaje mogły przejeżdżać przez linię przerywaną) pas ruchu od ul. Rakowieckiej do zjazdu w formie lekkiego zawrócenia na stację paliw. Pas ruchu zaznaczony kolorem zielonym. Linie przerywane lub ciągle zaznaczyłem kolorem czerwonym. Brak tej linii powoduje, że kierowcy jadą od ul. Rakowieckiej do ul. Bruna i przez to jest przecinanie się kierunków ruchu samochodów na torowisku tramwajowym.</p> <p>Samochody jadące w lewo w ul. Bruna z ul. Rakowieckiej powinny jechać torem ruchu zaznaczonym na fioletowo.</p> | 1. Wprowadzono do projektu. |
| 473 | 247 | <p>2. Mam wątpliwość czy w miejscu zaznaczonym na zielono pod ul. Bruna 34 zostanie zapewniona 1,5m szerokość chodnika dla pieszych. Mam wątpliwość, czy samochody zaparkowane połowicznie na chodniku i połowicznie na jezdni zapewnią odpowiednią szerokość jezdni dla wymijania się pojazdów na jezdni na ul. Bruna.</p> | Szerokość chodnika wynosi 2 m, dla pojazdów pozostawiono 5 m szerokości jezdni. |
| 474 | 247 | <p>3. Co się stanie z istniejącym miejscem postojowym dla osób niepełnosprawnych na ul. Bruna 30 w miejscu zaznaczonym na zielono?</p> | Wprowadzono w projekcie korektę lokalizacji istniejącego miejsca dla niepełnosprawnych |
| 475 | 247 | <p>4. Popieram plan utworzenia drugiego miejsca parkingowego dla osób niepełnosprawnych w zatoce parkingowej na ul. Bruna 30.</p> | Wprowadzono. Wyznaczono w projekcie dodatkowe miejsce dla niepełnosprawnych. |

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 476 | 247 | 5. Czy wyznaczenie miejsc parkingowych naprzeciwko Bruna 28, w miejscu zaznaczonym na zielono nie spowoduje zwężenia jezdni i nie spowoduje ruchu wahadłowego? To miejsce jest niebezpieczne dla postoju na jezdni, ponieważ jest to zakręt i jest ograniczona widoczność dla pojazdów. | Wprowadzono. Nie wyznaczano miejsc postojowych. Zastosowano znak B-35 (zakaz postoju) z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. |
| 477 | 247 | 6. Pod Bruna 26 należy dodać tabliczkę wskazującą na sposób parkowania równoległego w zatokach postojowych | Nie wprowadzono. Zgodnie z przepisami wzory tabliczek informujące kierowców o sposobie parkowania nie przewidują sytuacji parkowania w zatoce. Sposób parkowania w zatoce określa geometria danej zatoki. |
| 478 | 247 | Uwagi do pliku: https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2021/11/Bruna-Bruna-24-aleja-Niepodleglosci-ark.-19b.pdf 1. Popieram plan utworzenia dwóch miejsc parkingowych dla osób niepełnosprawnych między Bruna 14, a Bruna 16 | Uwaga została przyjęta. |
| 479 | 247 | 2. Krytykuję pomysł postawienia znaku B-35 naprzeciwko Bruna 10, ponieważ nie widzę uzasadnienia ani interesu społecznego. Zamiast tego powinien być znak B-36. | Pozostawiono znak B-36 po drugiej stronie ulicy naprzeciwko posesji nr 10. |
| 480 | 247 | 3. Naprzeciwko Bruna 4 potrzeby jest dodatkowy znak B-36 ze strzałką „góra+dół” przypominający o zakazie zatrzymywania się. | 3. Wprowadzono do projektu. |
| 481 | 247 | 4. Popieram plan utworzenia miejsca parkingowego dla osób niepełnosprawnych pod Bruna 2. | Uwaga została przyjęta. |
| 482 | 247 | 5. Przed przejściem dla pieszych na Bruna 2 trzeba namalować linię podwójną ciągłą, a na jezdni namalować znak „linia przerywana” zgodnie z poniższym szkicem. | Uzupełnienia brakującego oznakowania nie mającego wpływu na parkowanie leży poza zakresem opracowania. 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. |
| 483 | | Mam dwa auta zarejestrowane na siebie: 1. auto w działalności gospodarczej 2. auto prywatne Czy mogę uzyskać w związku z tym dwa abonamenty. | Możliwe jest uzyskanie tylko jednego abonamentu mieszkańca na osobę. |

| | | |
|-----|---|---|
| 484 | <p>Jako mieszkanka Dolnego Mokotowa chciałam wyrazić swój kategoryczny sprzeciw wobec inicjatywy poszerzenie strefy płatnego parkowania. Uzasadnienie tej propozycji jakoby miało to "chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności" uważam za absurdalne. Poszerzenie strefy nie tylko nie poprawi sytuacji kierowców, ale ją drastycznie pogorszy. Jest to działanie całkowicie przeciw interesom obywateli, mieszkańców tej części Warszawy. Jest to próba ściągnięcia z mieszkańców nowego podatku.</p> <p>Parkowanie już teraz jest ogromnym problemem, a wprowadzenie nowego haraczu za posiadanie samochodu nie poprawi w niczym sytuacji okolicznych mieszkańców. Nie jest to turystyczna część miasta, gdzie problemem jest zastawianie chodników przez przypadkowe samochody. Utrudnianie życia mieszkańcom i dyskryminowanie tych, którzy tu mieszkają lub prowadzą firmy, a z różnych przyczyn nie mogą być zameldowani godzi w podstawowe prawa obywatelskie. Propozycja nie ma absolutnie żadnego poparcia pośród mieszkańców lokalnej społeczności.</p> <p>Stanowczo domagam się wzięcia pod uwagę głosu mieszkańców, których ten projekt dotyczy. Wnoszę o całkowite wycofanie się z pomysłu wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Dolnym Mokotowie. (uwaga powtórzona 2 razy)</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 sprawy na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmuje radni m.st. Warszawy.</p> |
| 485 | <p>zdecydowanie popieram projekt rozszerzenia strefy płatnego na Mokotowie. Proszę o rozszerzenie go też na południe od ul. Madalińskiego. Zwracam przy okazji uwagę, że ul. Madalińskiego staje się do kilku lat zakorkowana od ok godz. 16 do godz. 19. To zjawisko relatywnie nowe, które wskazuje że przez dzielnicę przejeżdża zdecydowanie za dużo samochodów. Stoją one prawie w miejscu kilka godzin z włączonymi silnikami poruszając się z tzw. Mordoru na wschód, zanieczyszczając środowisko i generując hałas. Proponowałabym więc rozważenie wprowadzenia opłat za wjazd do centrum miasta (w tym tzw. Starego Mokotowa), co mogłoby przywrócić pewną równowagę pomiędzy ilością mieszkańców i samochodów osobowych. Przy okazji można by wzmocnić transport publiczny np. przywracając linię 117 które swego czasu została z Mokotowa wycofana w związku z tzw. globalnym kryzysem ekonomicznym, który chyba już minął.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, który jednorazowo może objąć określony obszar Miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektu organizacji ruchu. Strefa będzie rozwijała się dalej a wskazany teren zostanie zaproponowany do włączenia w kolejnym etapie. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmuje radni m.st. Warszawy.</p> |

| | | |
|-----|--|---|
| 486 | <p>Chciałam się odnieść do planowanych stref płatnego parkowania na Mokotowie. Z przerażeniem zobaczyłam, że w 2022 strefy nie zostaną powiększone o odcinek Różanej, Dąbrowskiego i kolejnych ulic od Bałuckiego na zachód.</p> <p>To co się dzieje tam teraz jest przerażające. A jeśli dojdą kolejne SPP wokół, to już w ogóle nie będzie się dało przejść. Już teraz kierowcy uciekając od płatnego parkowania przyjeżdżają na Dąbrowskiego i parkują gdzie mogą. We wjazdach bramowych, na chodnikach, na trawnikach, na winklach - skutecznie zasłaniając widoczność na przejściach dla pieszych.</p> <p>Wiele z tych sytuacji zgłaszałam na 19115 - bezskutecznie.</p> <p>Zwracam się z prośbą o rozszerzenie strefy płatnego parkowania na tych ulicach już teraz. Można rozszerzyć podstrefę 2 lub 3 chociażby o kwartał Kazimierzowska x Dąbrowskiego.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> <p>Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który jednorazowo może objąć określony obszar Miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektu organizacji ruchu. Strefa będzie rozwijała się dalej a wskazany teren zostanie zaproponowany do włączenia w kolejnym etapie. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |
| 487 | <p>Jestem mieszkańcem i właścicielem mieszkania przy bloku na skrzyżowaniu ul. Madalińskiego i Al. Niepodległości. Uważam, że pomysł z płatnym parkowaniem jest świetny. Na pewno usprawni to znajdowanie miejsca i wprowadzi pewien porządek. Mam jednak wątpliwość co do strefy planowanego wprowadzenia SPPN. Z czego wynika granica tej strefy właśnie na ul. Madalińskiego? Na południe od tej granicy problem z parkowaniem jest równie duży. Czy wprowadzenie SPPN nie sprawi, że na dół od Madalińskiego będzie jeszcze więcej chętnych do zaparkowania za darmo, wśród i tak przepełnionych autami starych bloków? Jeśli mogę zwrócić uwagę, to właśnie na granicę tej strefy. Bardziej widziałbym ją nieco dalej na południe (ul. Wiktorska, albo ROD Obrońców Pokoju)</p> | <p>Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadził dodatkowe analizy dla obszaru Mokotowa, sięgające od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 488 | 254 | <p>1. Na stronie https://zdm.waw.pl/dzialania/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-mokotowie/ nie widzę projektu organizacji ruchu dla ul Batorego na odc Boboli - Niepodległości. To przeoczenie czy nie są planowane tam żadne zmiany?</p> <p>2. Na wysokości budynku szkoły przy Bruna 11, wnoszę o rozważenie zabezpieczenie trawnika/zieleni. W tym momencie kurierzy i rodzice odbierający/dowozący dzieci do szkoły rozjeżdżają to miejsce, w trakcie uroczystości szkolnych czy podczas zebrań z rodzicami cała ta okolica jest jednym wielkim armagedonem. Przykłady zachowań:</p> <p>https://uprzejmiedonosze.net/ud-Vny7FzCHb7Au.html https://uprzejmiedonosze.net/ud-ltF21vN1DdwP.html https://uprzejmiedonosze.net/ud-voKO04vpA9Ep.html https://uprzejmiedonosze.net/ud-N1dEVxRaUe82.html https://uprzejmiedonosze.net/ud-Y6G42TFyYzlp.html https://uprzejmiedonosze.net/ud-nLk3dkpGoAAk.html</p> <p>2a. Dodatkowo, na wysokości boiska i szkoły na Bruna 11, proponuję każdorazowo wraz ze znakiem końca parkingu wstawić B36 z T24. To newralgiczne miejsce, z dużym ruchem samochodów (jak wspomniano wyżej), w którym nieprawidłowo zaparkowane samochody, zasłaniając przejście dla pieszych, powodują zagrożenie dla dzieci w drodze z i do szkoły.</p> <p>3. Na ul Bruna na wysokości nru 4, zamiast likwidować znak B36 z T25-c proponuję zamienić T25-c na T25-b w celu przypomnienia kierowcom o zakazie - z doświadczenia wiem że w tym miejscu wielu o nim nie pamięta i nie pamiętałoby nawet ze znakiem tuż przed łukiem drogi.</p> | <p>1. Zmiany na ul. Batorego zostały zawarte na rys.12A.</p> <p>2. 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>2a. Nie wprowadzono, w opisanym miejscu obowiązuje już zakaz zatrzymywania się zaś miejsce to nie spełnia kryteriów dla zastosowania tabliczki T-24.</p> <p>3. Wprowadzono do projektu.</p> |
|-----|-----|--|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 489 | <p>Chciałam zgłosić mój absolutny SPRZECIW wobec inicjatywy wprowadzenia płatnego parkowania na dolnym Mokotowie. Czy urząd miasta nie widzi, że obecnie osoby parkujące mają problem często z zaparkowaniem w odległości 150m od swojego bloku? Skąd urząd wie, że pozostałe osoby, które mają tam potrzebę zaparkować nie mają ważnego powodu? Nie każdą osobą, która wynajmuje mieszkanie jest i może być zameldowana - ale pomimo tego, musi funkcjonować, co w wielu przypadkach jest niemożliwe zawodowo bez auta! Dlaczego proponowane są nowe podatki w tak trudnej obecnie sytuacji ekonomicznej? i finalnie, CO MIASTO ZROBIŁO, ABY BYŁO WIECEJ MIEJSC PARKINGOWYCH? nie widzę absolutnie żadnego postępu, a wręcz regres w tym zakresie w ostatnich 10 latach!</p> <p>Proszę o opis w jaki sposób ten proces i zgłaszane sprzeciwy są uwzględniane i jak wygląda przejrzystość i możliwość weryfikacji liczby sprzeciwów!</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. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</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> <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> |
|-----|--|---|

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 490 | 257 | <p>Jestem mieszkańcem ulicy Rejtana na odcinku od Starościńskiej do Sandomierskiej. Chciałbym zgłosić uwagi do projektu zmian w organizacji ruchu w związku z planowanym objęciem SPPN tej ulicy. (rys. 28A)</p> <p>Z zaprezentowanych planów wynika, że na ulicy Rejtana od Starościńskiej do Sandomierskiej, po lewej stronie ulicy ma obowiązywać całkowity zakaz parkowania. Oznacza to usunięcie około połowy legalnych miejsc do parkowania. Obecnie samochody parkują po lewej stronie ulicy i taka organizacja nikomu nie przeszkadza. Większe samochody dostawcze i śmieciarki bez problemu przejeżdżają ulicą. Argumentem za wprowadzeniem SPPN jest ułatwienie parkowania mieszkańcom. Usunięcie miejsc po lewej stronie ulicy całkowicie przeczy głównemu założeniu wprowadzenia SPPN. Pozostawienie obecnej organizacji, tj. parkowanie równoległe po lewej stronie ulicy i skośne po prawej wraz z wprowadzeniem SPPN być może pomogłoby mieszkańcom.</p> <p>Dodatkowo, w najbliższym otoczeniu omawianych miejsc znajduje się wiele urzędów i instytucji:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Biuro Geodezji i Katastru dla m.st. Warszawy - codziennie przyjeżdżają interesanci z całej Warszawy co powoduje, że brak jest miejsc dla mieszkańców.2. Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania na rogu Starościńskiej i Rejtana - studenci przyjeżdżają na zajęcia przez cały tydzień. W weekend jest taki sam problem z parkowaniem co w tygodniu z uwagi na studentów zaocznych. Stworzenie miejsc do parkowania tylko dla mieszkańców wpływa również na poprawę sytuacji parkingowej w weekendy. O to chyba chodzi, żeby ulżyć mieszkańcom?3. Co najmniej dwa lokale usługowe (w tym restauracja na rogu Rejtana i Sandomierskiej) do których również klienci przyjeżdżają samochodami przez cały tydzień.4. Liczne biura i ambasady na rogu Starościńskiej i Rejtana.5. Przychodnia lekarska przy Rejtana 15.6. Urząd Dzielnicy Mokotów przy ulicy Wiśniowej.7 Szkoła Podstawowa na Narbutta, w której zarówno zajęcia szkolne, jak i sportowe (pozaszkolne) generują spory ruch nie-mieszkańców. <p>Wszystkie powyższe instytucje generują wybitne problemy z parkowaniem dla mieszkańców okolicy. Większość parkujących samochodów przez cały tydzień (również w weekendy) to kierowcy napływowi. Uważam, że na ulicy Rejtana i w okolicy powinno się obowiązkowo wyznaczyć część miejsc do parkowania wyłącznie dla</p> | <p>Wprowadzono korektę. Wyznaczono miejsca skośne, natomiast po przeciwnej stronie znak B-35 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. To optymalne rozwiązanie możliwe do zastosowania przy istniejących wymiarach jezdni i chodnika.</p> |
|-----|-----|--|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>mieszkańców. (identyfikator B35 lub B39). Bez wyznaczenia takich miejsc i usuwając około połowę miejsc z ulicy Rejtana, sytuacja parkingowa dramatycznie się pogorszy i znalezienie miejsca będzie graniczyło z cudem.</p> <p>Dodatkowym problemem jest fakt, że jest to granica obszarów 2 i 3. Nawet jeśli mieszkaniec wykupi abonament obszarowy, to i tak pod domem kończy się jedna strefa i zaczyna inna, więc szukanie miejsca może trwać godzinami.</p> <p>Jak wspomniałem, sąsiedztwo uczelni wyższej ze studentami zaocznymi powoduje, że w weekendy parkowanie jest równie ciężkie, co w tygodniu. Wyznaczenie części miejsc dostępnych tylko dla mieszkańców pozytywnie wpłynęłoby również na ten aspekt.</p> <p>Na Żoliborzu efektem konsultacji jest bardzo interesujące rozwiązanie, które pozytywnie wpływa na sytuację mieszkańców i wypełnia założenie rozszerzenia SPPN, czyli ułatwienie parkowania mieszkańcom:</p> <p>Może podobne rozwiązanie można zastosować do ulicy Rejtana i sąsiadujących? Może po lewej stronie ulicy można ustawić znak zakaz postoj (nie dotyczy pojazdów z identyfikatorem mieszkańca)? A po prawej stronie zmniejszyć głębokość miejsc skośnych. 5 metrów to zdecydowanie za dużo na samochód, który stoi skośnie.</p> <p>Podsumowując, stanowczo nie zgadzam się z usunięciem legalnych miejsc do parkowania po lewej stronie ulicy Rejtana (od Starościńskiej do Sandomierskiej) oraz proszę o wyznaczenie części miejsc jako dostępnych tylko dla mieszkańców.</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|-----|--|--|
| 491 | <p>Cieszy mnie i popieram projekt wprowadzenia stref płatnego parkowania na górnym Mokotowie.</p> <p>Sugerowałbym jednak aby projekt strefy rozszerzyć do ul. Odyńca, bądź przynajmniej do ul. Raławickiej.</p> <p>Przy stacji metra Raławicka parkowane są duże ilości samochodów, których właściciele pozostawiają aby kontynuować podróż do śródmieścia metrem. Utrudnia to parkowanie mieszkańcom sąsiednich domów.</p> <p>Mamy obawy czy wprowadzenie strefy w takim obszarze jaki jest obecnie planowany nie spowoduje jeszcze większego zagęszczenia samochodów w okolicach ul. Raławickiej. W takim wypadku ulica ta stanie się darmowym parkingiem dla aut, które do tej pory dostarczały kierowców do stacji metro pole mokotowskie.</p> <p>Proszę o uwzględnienie mojej uwagi przy sporządzaniu projektu.</p> | <p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> |
|-----|--|--|

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 492 | 260 | <p>Protestuje przeciwko planom związanym z poniższym projektem: Zarząd Dróg Miejskich Warszawa przygotował propozycje zmian na ulicach Mokotowa w związku z ewentualnym wprowadzeniem Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w części Dolnego i Górnego Mokotowa.</p> <p>Uzasadnienie: Jestem mieszkanka Mokotowa od 1974 roku. Mieszkam na ul Modzelewskiego 46/50. Okolica ta została zabudowana przez budynki wielorodzinne, powstały szkoły, uczelnie wyższe, Mordor w okolicy, ogromna galeria handlowa. Wiele budynków przekształcono na urzędy w okolicach Cybernetyki. Żaden urząd ani uczelnia czy szkoła nie ma rozbudowanego parkingu, czy poszerzonego dojazdu. Wyjazd z Mordoru - z parkingu o godz. 17 trwa ponad godzinne. Zastanawiam się jak są przekroczone normy bezpieczeństwa obywateli? W przypadku nagłego zdarzenia dojazd jest po prostu niemożliwy, stężenie spalin na podziemnych parkingach zakładam że w tych godzinach przekracza znacząco dopuszczalne normy. Jeszcze 10 lat temu nie było korków na mojej ulicy. Dziś są. Stężenie smogu przy upałach jest ogromne. Wybudowano szkole, akademik - bez wymagania dodatkowych dróg, zorganizowania parkingów. Dzieje się to kosztem mieszkańców. Oni wracając po pracy nie mają gdzie zaparkować. Jestem we Wspólnocie mieszkaniowej umiejscowionej tuż przy uczelni Łazarskiego. W czasie odbywania się zajęć cała okolica jest przeciążona samochodami studentów. Wracając z pracy nie mam ja i okoliczni mieszkańcy gdzie zaparkować. Nie ma parkingu miejskiego. A np. Parking na Modzelewskiego przy urzędzie kartografii stoi ogrodzony i od lat pusty. Parkują tu osoby przyjeżdżające do urzędów umiejscowionych w okolicach Cybernetyki, wołoskiej. Parkują osoby zatrudnione w Mordorze. Miasto wydaje zgody na dalsza rozbudowę. Popatrzmy na ulice Domaniewska. Zezwolono na znaczna rozbudowę wielorodzinna i biurowa. Nie wprowadzono jakichkolwiek dodatkowych rozwiązań związanych z poszerzeniem ulicy na odcinku pomiędzy Wołoska a Niepodległości. Wprowadzono zwężenia, żeby zrobić dojazdy do budynków. Przy szkole podstawowej nie ma nawet możliwości zaparkowania na chwile żeby wysadzić dzieci do szkoły i odbywa się to z zahamowaniem ruchu. Po zakończeniu pracy w Mordorze stoi wszystko aż po Idzikowskiego, Wilanowska. Do tego jakość dróg - przykład znów z najbliższej mojej okolicy. Kilkanaście zgłoszeń do miasta o interwencje skończyło się informacją ze brak środków. Jedna załączam. W końcu w połowie października cos się zadziało. Mowie cos bo kwestionuje jakość i</p> | <p>Uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji. Ul. Modzelewskiego znajduje się w innej części Mokotowa i nie jest objęta analizami dotyczącymi rozszerzenia SPPN.</p> |
|-----|-----|---|--|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>sposób wykonania oraz wg mnie niegospodarność. W ostatnich latach wypadkowość na mojej ulicy również wzrosła. Można spojrzeć na statystyki, zmniejszono ilość miejsc parkingowych poprzez wprowadzenie barierek na całej długości Modzelewskiego pomiędzy Al Wilanowska a Lotników. Dalej do szurmowej wzdłuż ulicy nie ma de facto żadnego miejsca parkingowego a tez powstały nowe bloki.</p> <p>Odpowiedzialność za zrównoważony rozwój nie polega na wprowadzaniu opłat lecz na gospodarowaniu i wprowadzaniu rozwiązań usprawniających życie obywateli. W tym obszarze nie wprowadzono nic. Nie zwiększono terenów na parkingi, zaniedbano infrastrukturę drogową i jej nie rozwijano, stworzono warunki do wzrostu zanieczyszczenia powietrza, nie poszerzono pasów jezdnych dla organizacji swobodnego przejazdu transportu miejskiego. Tu podam jeszcze przykład odcinka Modzelewskiego i Modrej. Od wielu lat mimo wystąpień i wspólnoty i mieszkańców odcinek ten nie posiada parkingu, chodnika dla pieszych, przejścia dla pieszych. Jak wiele jeszcze jako mieszkańcy mamy znieść? Czy Radni, Burmistrz oraz Prezydent mogliby pochylić się nad rozwiązaniami a nie wprowadzaniem opłat???</p> <p>Proszę o odpowiedź mailowa.</p> <p>Załączam zdjęcia zrobione po naprawie nawierzchni na drodze dojazdowej do mojego bloku w pobliżu sklepu Carrefour. jedno z moich zgłoszeń 457108/21 i odpowiedz była sms którego już nie mam ale zakładam że w systemie jest.</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|-----|--|--|
| 493 | <p>Zapoznałem się właśnie z planem projektowanej organizacji ruchu na ulicy Sandomierskiej. Chciałbym zgłosić kilka uwag odnośnie organizacji ruchu na odcinku od Narbutta do melsztynskiej, gdzie mieszkam (pod adresem Sandomierska 6). W roku 2019 jako zarząd wspólnoty sandomierska 6 złożyliśmy wniosek o organizację ruchu jednokierunkowego na tym odcinku. Wnioskowaliśmy o to z kilku powodów:</p> <ul style="list-style-type: none">- Aktualnie chodnik nie spełnia obowiązujących przepisów, jest zwyczajnie za wąski, co jest męczące dla nas, mieszkańców (używam liczby mnogiej ponieważ zebrałem opinie moich sąsiadów).- miejsca parkingowe są również za wąskie, przez co samochody wystają na ulicę lub wjeżdżają na i tak za mały chodnik- samochody nie są w stanie się mijać i muszą się przepuszczać, co skutkuje nieustannym trąbieniem, męczącym dla mieszkańców. <p>Wnioskowaliśmy wówczas o wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, najlepiej na północ, czyli w stronę Narbutta.</p> <p>Następny problem z aktualną organizacją przestrzeni wiąże się z tym, że kierowcy jadący środkiem drogi (ze względu na wystające części samochodów, kierowcy bardzo często jadą na tym odcinku sandomierskiej środkiem, tak jakby była jednokierunkowa) bardzo często przekraczają limit prędkości. W związku z tym postulowaliśmy wprowadzenie wybrzuszeń na ulicy na tym odcinku.</p> <p>Projektowane zmiany zakładają słusznie wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na sandomierskiej od Olszewskiej do Madalińskiego. W rezultacie samochody jadące od melsztynskiej do Madalińskiego będą zmuszone skręcić w lewo do Puławskiej lub w prawo do Kazimierzowskiej, co i tak musiałyby zrobić gdyby nie mogłyby jechać prosto sandomierską od Narbutta do Melsztynskiej.</p> <p>Ponadto wprowadzenie SPPN spowoduje ograniczenie ruchu samochodowego na tej wąskiej uliczce, ze względu na fakt, że dużo samochodów jeździ po tych uliczkach szukając darmowego parkingu na melsztynskiej czy Narbutta (o czym świadczy nieporównywalnie mniejsza dostępność miejsc na tych ulicach poza strefą SPPN i skala nielegalnego parkowania na Narbutta, często polegającego na blokowaniu prawidłowo zaparkowanych aut). Zatem wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie byłoby naprawdę aż tak uciążliwe dla kierowców jak to może się wydawać...</p> <p>Kolejną kwestią jest to, że plan prawidłowo zakłada wysłupkowanie części pasa ruchu na sandomierskiej na wysokości Melsztynskiej przy przedszkolu, jednak nie uwzględnia wyznaczenia w tym miejscu pasów, co jest bardzo złą decyzją. Niestety może to poskutkować prędzej czy później tragedią. Rodzice odbierający dzieci z przedszkola przekraczają w tym miejscu ulicę kilkadziesiąt razy dziennie, mieszkańcy, kilkaset. Sam jadąc ostatnio prawie nie potrafiłem rodzica z dzieckiem, i osobiście nie mogę pojąć jak przy przejściu przez ulicę przy przedszkolu może nie być pasów - ponieważ to jest przejście, nawet jeśli tylko nieformalne, skoro przekracza tę ulicę w tym miejscu tyle osób.</p> <p>Wydaje mi się, że na tak małej ulicy, a zarazem tak często przekraczanej przez pieszych powinno być ograniczenie prędkości do 30 kilometrów na godzinę.</p> | <p>Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedyne na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy.</p> |
|-----|--|--|

| | | |
|-----|--|---|
| 494 | Czy w planach poszerzenia SPP uwzględniają Państwo ulice Raclawicką (odcinek od Wołoskiej do Niepodległości) | Ulica Raclawicka nie jest objęta obecnym etapem prac. Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 495 | W imieniu swoim i sąsiadów, proszę o włączenie do sppn ul. Sandomierskiej od Rejtana do Rakowieckiej po obu stronach ulicy. Ul. Rakowieckiej też po obu stronach w miejscach, gdzie pozostawiono bezpłatne parkowanie na odcinku Kazimierzowska-Puławska, oraz uszczelnienie strefy na uliczkach Rejtana, Starościńska, Olszewska. Wnoszę też prośbę o ustanowienie ul. Sandomierskiej, ulicą jednokierunkową na całej jej długości. | Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedyne na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy. |
| 496 | Czy brali Państwo również pod uwagę rozszerzenie strefy wzdłuż ul. Puławskiej do skrzyżowania z Woronicza? Mieszkańcy przybywający samochodami z południowych obszarów Warszawy, zamiast stać na P+R na ul. Wilanowskiej zostawiają swoje samochody w strefie nieobjętej płatnym parkowaniem od p. Dreszera do Woronicza. Dla mieszkańca jest to bardzo uciążliwe, bo nie ma możliwości zaparkowania samochodu pod własnym domem. Dlatego mi jako mieszkańcowi oraz sąsiadom naszej oraz sąsiedniej kamienicy - bardzo zależy na tym, aby strefa płatnego parkowania została również rozszerzona o ulicę Puławską w stronę Piaseczna do skrzyżowania z ul. Woronicza. | Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 497 | W imieniu swoim i sąsiadów, proszę o włączenie do sppn ul. Sandomierskiej od Rejtana do Rakowieckiej po obu stronach ulicy. Ul. Rakowieckiej też po obu stronach w miejscach, gdzie pozostawiono bezpłatne parkowanie na odcinku Kazimierzowska-Puławska, oraz uszczelnienie strefy na uliczkach Rejtana, Starościńska, Olszewska. Wnoszę też prośbę o ustanowienie ul. Sandomierskiej, ulicą jednokierunkową na całej jej długości. | Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedyne na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy. |
| 498 | Jako mieszkaniec Starego Mokotowa objęty planami wprowadzenia SPPN otrzymałem ulotkę dot. konsultacji. Bardzo się cieszę, że RM planuje wprowadzenie płatnej strefy w mojej okolicy, choć niechętnych temu pomysłowi nie brakuje. W ulotce piszecie Państwo (str. 2) o wynikach badań (jak mi nie mam - na | Wyniki badań parkingowych dostępne są w prezentacji, którą znaleźć można na stronie: https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoleczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie/ |

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| | | Ochocie). Chciałbym otrzymać te wyniki badań, albo nawet dane pierwotne, jeśli to możliwe | |
| 499 | | W związku z planowanymi konsultacjami społecznymi nt. SPPN na terenie Górnego Mokotowa, proponuję rozszerzyć strefę na ul. Sandomierskiej. Konkretnie chodzi o dołączenie do SPPN odcinka ul. Sandomierskiej od skrzyżowania z ul. Olszewską do końca, do ul. Rakowieckiej. | Wymieniony obszar znajduje się w projekcie i będzie objęty SPPN w przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o rozszerzeniu SPPN na Mokotowie. |
| 500 | | Dostałem w skrzynce listowej ulotkę z informacją o zorganizowaną konsultację społeczną na temat Parkowania na Mokotowie w części obszaru Górnego i Dolnego Mokotowa. Na stronie https://konsultacje.um.warszawa.pl/ nie ma na liście Konsultacji społecznych ten temat, kiedy będzie? | Odnośnik do konsultacji na stronie UM znajdują się pod linkiem - https://konsultacje.um.warszawa.pl/SPPN_Mokotow |
| 501 | | Chciałam zapytać, czy abonament mieszkańca na obszarze SPPN może otrzymać również osoba wynajmująca na tym obszarze mieszkanie? | Tak, pod warunkiem, że jest zameldowana oraz rozlicza w Warszawie podatek PIT. |
| 502 | 272 | Chciałbym wyrazić swoje poparcie dla 3. wariantu zmian na ul. Puławskiej (poniżej screen z Zooma, w którym uczestniczyłem). Zmiany przyczynią się do uspokojenia ruchu samochodowego oraz poprawy warunków ruchu pieszego (szersze chodniki). Dzięki temu ograniczymy nadmierny hałas (również w godzinach ciszy nocnej), który negatywnie wpływa na zdrowie mieszkańców, jak również emisję niebezpiecznego dwutlenku azotu, emitowanego przez pojazdy. Jednocześnie chciałbym przy okazji tego projektu zadać kilka pytań. 1. Na kiedy planowane jest podjęcie decyzji odnośnie do wariantu zmian? 2. Na kiedy planowane jest wdrożenie zmian? 3. Co będzie decydować o ostatecznym wybraniu danego wariantu? Liczba oddanych głosów/inne kryterium? Czy będzie transparentność w tym zakresie? 4. Czy parkowanie będzie wyglądało tak samo po obu stronach Puławskiej? 5. Czy jest możliwość poprowadzenia ścieżki rowerowej na odcinku Dolna-Rakowiecka w związku z „uwolnieniem” jednego pasa ruchu? 6. Czy jest możliwość nasadzenia drzew przy chodnikach, które odgradzałyby od jezdni, a jednocześnie neutralizowały skutki wysokich temperatur w miesiącach wiosenno-letnich? | Dla ul. Puławskiej analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. Jego wdrożenie nie musi być ściśle powiązane z wprowadzeniem SPPN. 5, 6. Budowa drogi dla rowerów i nasadzenia zieleni wymagają kompleksowej przebudowy ulicy, która była przedmiotem osobnej koncepcji przygotowanej przez Zarząd Zieleni. W ramach korekty oznakowania nie jest możliwe wprowadzenie takich elementów. |

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| 503 | 273 | <p>W nawiązaniu do prowadzonych przez Zarząd Dróg Miejskich konsultacji w zakresie Strefy Płatnego Parkowania na Mokotowie dotyczących m.in. wstępnych projektów organizacji ruchu SPPN Mokotów dla podobszarów 3 i 4, oraz przekazanych na spotkaniu online 7 grudnia b.r. oraz spotkaniu 13 grudnia br. moich postulatów, przekazuję ich podsumowanie.</p> <p>Ponieważ wyznaczony przez Państwa termin 19 grudnia był dniem wolnym od pracy (sic!), zgodnie z KPA, podsumowanie przekazuję go w następnym dniu roboczym, tj. dziś.</p> <p>Niezależnie od tego, wszelkie uwagi i tak były przekazane online i na spotkaniu, natomiast dokument ten je dodatkowo podsumowuje dla Państwa wygody.</p> <p>Uprzejmie proszę o odpowiedź pisemną na moje pismo.</p> <p>1. Popieramy wprowadzenie SPPN we wskazanych obszarach: Z uwagi na trudności z parkowaniem samochodów przez mieszkańców na obszarach Mokotowa wskazanych w propozycji ZDM, zdecydowanie popieramy wprowadzenie SPPN.</p> <p>Oczekujemy, że to zmniejszy ilość samochodów które będą wjeżdżały na teren Mokotowa, a co za tym idzie poprawi sytuację mieszkańców w zakresie dostępności miejsc parkingowych.</p> <p>Prosimy o jak najszybsze i jak najszersze wprowadzenie SPPN.</p> | <p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p> |
| 504 | 273 | <p>2. Założenia projektu:</p> <p>Wstępne projekty organizacji ruchu jako główne założenie przyjęły „maksymalizację liczby miejsc parkingowych”, co jest założeniem błędnym z uwagi na argumenty przedstawione poniżej w punkcie „Szczegółowe uwagi”.</p> <p>3. Wnioski o powtórne przygotowanie wstępnych projektów organizacji ruchu:</p> <p>Wniosujemy o:</p> <p>(1) zmianę założeń i uzupełnienie ich o założenia wskazane w poniższym piśmie podsumowującym przekazane już wcześniej na spotkaniach z mieszkańcami postulaty, oraz</p> <p>(2) korektę i ponowną publikację wstępnych projektów organizacji ruchu (bez powtarzania samych kosztownych badań, które na pewno można wykorzystać w ich obecnym kształcie w aktualizacji).</p> | <p>Wprowadzenie SPPN wiąże się z odpłatnością na wyznaczonych miejscach postojowych. Dlatego założeniem projektowym było oznakowanie wszystkich miejsc postojowych na drogach publicznych, które można oznaczyć, przy zachowaniu odpowiednich parametrów wynikających z przepisów prawa i standardów pieszych oraz bez ingerencji w zieleń.</p> <p>Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc postojowych na danym obszarze. Celem jest złagodzenie deficytu miejsc postojowych poprzez zwiększenie rotacji i zniechęcenie części kierowców do postoju (zwłaszcza długotrwałego) na danym obszarze. Dalsze zmiany w organizacji ruchu i przebudowy, w tym wpływające na zmianę liczby miejsc postojowych, mogą być realizowane po wprowadzeniu SPPN i po analizie jak wpłynęła ona na zapotrzebowanie na miejsca postojowe.</p> <p>Odniesienie do uwag szczegółowych w wierszach 503-510.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 505 | 273 | <p>Uwagi do wstępnych projektów organizacji ruchu:</p> <p>a. nie odpowiada na potrzeby mieszkańców: Mieszkańcy wielokrotnie postulowali zwiększenie ilości zieleni i „odbetonowanie” ulicy. Konsultacje „Jaka ulica Narbutta” odbyte w 2019 r. przez Zarząd Zieleni m.st. Warszawy wskazały wyraźnie potrzebę: (cytuję) „zwiększenia zarówno ilości zieleni w pasie drogowym ulicy jak i zaproponowania przejrzystych układów miejsc postojowych wyznaczonych zgodnie z przepisami, wprowadzających ład i umożliwiających kształtowanie regularnych nasadzeń drzew, mających pozytywny wpływ na miejski klimat i odbiór tej przestrzeni”.</p> <p>Dokładne informacje tu: http://zzw.waw.pl/2019/04/09/jaka-ulica-narbutta-podsumowanie-konsultacji/</p> <p>Wyrazem potrzeb mieszkańców są także samodzielnie budowane ogródki np. przed kamienicami na ul. Narbutta na odcinku między ul. Puławską a Kazimierzowską, a także tłumny udział w obecnych konsultacjach dotyczących SPPN.</p> | <p>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> |
| 506 | 273 | <p>b. nie bierze pod uwagę efektów rozszerzenia SPPN na popyt na miejsca parkingowe</p> <p>w przypadku rozszerzenia SPPN zmieni się popyt na miejsca parkingowe, gdyż ci którzy musieli płacić nie będą już zainteresowani parkowaniem swoich samochodów i przeniosą się do komunikacji miejskiej lub w ogóle zrezygnują z parkowania w danym obszarze.</p> <p>Doświadczenie wskazuje, że po rozszerzeniu SPPN liczba potrzebnych miejsc spadnie.</p> <p>Jest to widoczne np. na odcinku ul. Narbutta między ul. Puławską a ul. Sandomierską: ponieważ obowiązuje tam SPPN zawsze są wolne tam miejsca. Na sąsiednim odcinku między ul. Sandomierską a Kazimierzowską (gdzie nie ma SPPN) miejsc Miasto/dzielnice/ZDM mają na pewno informacje na temat spadku wykorzystania liczby miejsc po wprowadzeniu SPPN w innych częściach Mokotowa i pozostałych dzielnicach Warszawy – wnioskujemy o wykorzystanie tych liczb przy ustalaniu założeń projektu.</p> | <p>ZDM nie posiada danych pomiarowych dotyczących zmniejszenia popytu na miejsca postojowe na tym obszarze Mokotowa, ponieważ SPPN nie została jeszcze wprowadzona. Obserwacje istniejącej SPPN wskazują jednak na to że odpłatność za postój powoduje zmniejszenie popytu. Niemniej kryterium to nie jest wytyczną do projektowania w tym zamierzeniu - dopiero po ewentualnym wdrożeniu będzie można oceniać, czy liczba miejsc postojowych w poszczególnych lokalizacjach jest zauważalnie wyższa od zapotrzebowania. Jednocześnie informujemy, że przyjęte kryterium maksymalizacji liczby miejsc postojowych dotyczy wyznaczenia ich w ramach istniejącej, dostępnej infrastruktury.</p> |

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 507 | 273 | <p>c. liczba potrzebnych miejsc parkingowych spadnie Wobec oczekiwanego spadku popytu na miejsca parkingowe (opisanego w pkt b powyżej), nie jest konieczna ani maksymalizacja liczby miejsc parkingowych ani nawet utrzymanie dokładnej liczby istniejących miejsc. Należy zatem spojrzeć na możliwości realizacji innych potrzeb mieszkańców, w tym: zapewnienia zieleni i estetyki, bezpieczeństwa, historycznego charakteru ulicy, potrzeby piękna i harmonii. Szacujemy, że zasadne byłoby utrzymanie 95-98% obecnej liczby miejsc parkingowych i przeznaczenie uzyskanej przestrzeni (tych kilku procent) przestrzeni np. na drzewa i inne nasadzenia.</p> | <p>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> |
| 508 | 273 | <p>d. są sprzeczne z wcześniejszymi projektami:</p> <p>Wstępne projekty organizacji ruchu nie biorą pod uwagę wykonanych wcześniej przez jednostki miasta studiów, opracowań i konsultacji społecznych.</p> <p>Wstępne projekty organizacji ruchu związane z rozszerzeniem SPPN nie uwzględniają m.in. wyników przeprowadzonej przez Zarząd Zieleni we współpracy z Zarządem Dzielnicy Mokotów w ramach projektu Zielone Ulice analizy i konsultacji społecznych które zaowocowały projektem aranżacji zieleni w ul. Narbutta oraz na Skwerze im. A. Słonimskiego. Wyniki tych analiz, a także szczegółowe rzuty ulic i planowane miejsca nasadzenia drzew na całej długości ul. Narbutta (od ul. Puławskiej do ul. Boboli) znajdują się pod następującym linkiem: http://zzw.waw.pl/2019/04/09/jaka-ulica-narbutta-podsumowanie-konsultacji/ Jesteśmy przekonani, że projekt organizacji ruchu nie może nie brać pod uwagę ww. projektu.</p> <p>Po pierwsze z uwagi na to, że jego przygotowanie wymagało wydatkowania funduszy miejskich, a więc pieniędzy mieszkańców dzielnicy Mokotów i całej Warszawy.</p> <p>Nieuwzględnienie głosu mieszkańców wypowiadających się lub w inny sposób biorących udział w tych konsultacjach byłoby skandalem, bo oznaczałoby, że urzędnicy nie przejmują się głosem mieszkańców, a nawet działają wbrew niemu.</p> <p>W związku z powyższym prosimy o ponowne przygotowanie projektów organizacji ruchu które będą uwzględniały wykonane wcześniej prace, oraz wolę mieszkańców, aby zazieleniać ulice, w szczególności w odniesieniu do ul. Narbutta.</p> | <p>Projekt dotyczący SPPN obejmuje wyłącznie zmiany w organizacji ruchu (znaki poziome i pionowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Nie jest on sprzeczny z innymi zamierzeniami wymienionymi w treści uwagi i nie wyklucza ich realizacji równoległe do wdrażania SPPN lub w późniejszym terminie.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 509 | 273 | <p>e. nie uwzględniają szczególnych uwarunkowań związanych z bezpieczeństwem mieszkańców: Przy ul. Narbutta 14 mieści się szkoła i powinny zostać podjęte działania mające na celu zwiększenie bezpieczeństwa dzieci szczególnie w kontekście zwiększonego ruchu w godzinach rozpoczęcia i zakończenia zajęć. W tym celu na ul. Narbutta pomiędzy ul. Puławską a Kazimierzowską postulujemy:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wprowadzenie parkowania równoległego po stronie północnej ulicy tak, by umożliwić samochodom mijanie się – poszerzenie chodnika po stronie północnej ulicy Narbutta między ul. Sandomierską a ul. Kazimierzowską – pokrycie brukiem ulicy Narbutta na tym odcinku w celu zmniejszenia szybkości przejazdu samochodów – wprowadzenie przed szkołą pasów zieleni (krzaków) które zabezpieczą przed przebieganiem jednocześnie nie pozwalając samochodom na parkowanie ograniczające widoczność – organizację zatoczki dla samochodów rodziców do zatrzymywania się tak, by rodzice odwożący dzieci nie musieli tamować ruchu | <p>Poruszone kwestie wykraczają poza zakres opracowania oraz doprowadzą do zmniejszenia liczby miejsc postojowych co leży w sprzeczności z celami opracowania i potrzebami mieszkańców wyrażonymi w konsultacjach dotyczących ul. Narbutta, w których najwięcej osób opowiedziało się za utrzymaniem obecnej liczby miejsc postojowych. 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> |
| 510 | 273 | <p>f. nie uwzględniają istniejącej i planowanej zieleni: Przekazane projekty organizacji ruchu nie uwzględniają istniejących elementów zielonej architektury, w tym m.in. drzew, w tym drzew objętych ochroną ścisłą. Przykładowo, przy ul. Narbutta 15 i 15A rosną m.in. jarzęby szwedzkie oraz lipy, które są pod ochroną, a których nawet nie ma w opracowaniu organizacji ruchu. Wiele innych drzew nie jest także uwzględnionych. W związku z powyższym wnioskujemy, aby projekty te zostały dodatkowo zrewidowane i zostały w nich uwzględnione obecne nasadzenia, które przecież można bez trudu odnaleźć na mapie zieleni Warszawy, a także poprzez inwentaryzację drzew wzdłuż ul. Narbutta, co powinno zająć nie dłużej niż kilka godzin. Poniżej adres mapy zieleni miejskiej: https://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=zielen Dodatkowo, wstępny plan organizacji ruchu powinien uwzględniać planowane nasadzenia, m.in. plan obsadzenia całej ul. Narbutta platanami, zgodnie z „projektem aranżacji zieleni w ul. Narbutta oraz na Skwerze im. A. Słonimskiego”. Przygotowywanie projektów które, jeśli będą zrealizowane wiadomo, że będą musiały ponownie być niebawem przebudowywane, jest niegospodarnością, w związku z czym ponownie postulujemy ponowne opracowanie wstępnych projektów organizacji ruchu uwzględniających istniejące i planowane zasadzenia, w tym szczególnie te podlegające ochronie przyrody.</p> | <p>Projekt organizacji ruchu uwzględnia wszystkie istniejące tereny zielone na ul. Narbutta i przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych (takie jak powiększanie terenów zieleni) będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 511 | 273 | <p>g. nie uwzględniają historycznego charakteru ulicy: Ulica Narbutta jeszcze przed wojną miała charakter miasta-ogrodu, co przedstawiają historyczne zdjęcia (w załączeniu). Jej przebudowa powinna brać także pod uwagę te historyczne uwarunkowania, jednak przekazane wstępne projekty organizacji ruchu aspekt ten całkowicie ignorują.</p> <p>Ulica Narbutta jest wyjątkowa, nawet w skali Starego Mokotowa. Jest ona jedną z najpiękniej zachowanych ulic Starego Mokotowa i jednocześnie jedną z jego najstarszych ulic o zwartej zabudowie. Jest w przeważającej części zachowana i w większości zabudowana stuletnimi kamienicami stanowiącymi świadectwo przedwojennej świetności Stolicy.</p> <p>Układ ten powinien być chroniony i podkreślany, także poprzez kwestie ruchu drogowego, miejsc parkingowych i zasadzeń zieleni.</p> <p>W szczególności:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ul. Narbutta była obsadzona drzewami, które nie zostały przywrócone za czasów słusznie minionego systemu komunistycznego. Obecnie jest ku temu okazja; – ul. Narbutta miała historycznie układ parkowania równoległy, który powinien zostać przywrócony, co postulujemy w odniesieniu do północnej części ul. Narbutta – przed budynkami znajdowały się przedogródki (m.in. na południowej pierzei ul. Narbutta między ul. Sandomierską a ul. Św. Szczepana), postulujemy ich przywrócenie – na odcinku przed szkołą ul. Narbutta 14 (i szerzej między ul. Puławską a Skwerem Słonimskiego) postulujemy także przywrócenie historycznej nawierzchni ulicy (granit) i chodników (piaskowiec) – postulujemy przywrócenie historycznych latarni po obydwu stronach ulicy – postulujemy przywrócenie zieleni wokół skrzyżowania ul. Sandomierskiej i Narbutta: obecnie jest tam betonowa pustynia | <p>Zarząd Dróg Miejskich nie przewiduje przebudowy ul. Narbutta w ramach wprowadzenia strefy płatnego parkowania - inwestycję tę przygotowuje Urząd Dzielnicy Mokotów. Projekt organizacji ruchu na potrzeby SPPN 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> |
|-----|-----|---|---|

| | | | |
|-----|-----|---|---|
| 512 | 273 | <p>h. są sprzeczne ze strategią warszawy: Postawienie projektom organizacji ruchu jako jedyny cel „maksymalizację liczby miejsc parkingowych” w sposób rażąco ignoruje założenia „Strategii #Warszawa2030”. Strategia #Warszawa2030 jest: „najważniejszym dokumentem wyznaczającym kierunek rozwoju miasta. Definiuje wizję, cele strategiczne oraz cele operacyjne. Strategia jest efektem wspólnej pracy mieszkańców, przedsiębiorców, przedstawicieli różnego typu organizacji oraz Urzędu m.st. Warszawy” (cytat za stroną um.warszawa.pl): Jego szczegółowe założenia można znaleźć tu: https://um.warszawa.pl/waw/strategia/strategia-rozwoju-miasta Przedstawione wstępne projekty organizacji ruchu są niezgodnie m.in. z następującymi elementami strategii Warszawy: o Założenia Wizji definiującej Warszawę jako miasto łączącego środowisko miejskie z przyrodniczym i zapewniającej wygodę życia: której elementem jest także zieleń miejska. o Celu strategicznego 1 realizowanego poprzez „poszanowanie historii miejsca, dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego”: bo nie bierze pod uwagę historycznych uwarunkowań dzielnicy, w tym uwarunkowań ul. Narbutta. o Celu 1.2. „Wspólnie decydujemy o naszym mieście”: bo nie biorą pod uwagę postulatów mieszkańców dot. zazieleniania ulic wyrażonych m.in. w opisanym powyżej „projektem aranżacji zieleni w ul. Narbutta oraz na Skwerze im. A. Słonimskiego”. o Celu 3.3. „Korzystamy z przyjaznego systemu transportowego”: wstępny plan organizacji ruchu nie uwzględnia ścieżek rowerowych: postulujemy ich dodanie na całej długości ul. Narbutta o Celu 3.2 „Żyjemy w czystym środowisku przyrodniczym”: wstępny plan organizacji ruchu nie uwzględnia tego, że drzewa czyszczą powietrze i zatrzymują zanieczyszczenia, oraz obniżają temperaturę miasta, oszczędzając energię: postulujemy ich nasadzenia na całej długości ul. Narbutta. W związku z powyższym wnioskujemy o ponowne wykonanie wstępnych projektów z uwzględnieniem powyższego.</p> | <p>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. Są to cele zbieżne z celami Strategii Rozwoju m.st. Warszawy. Wprowadzenie SPPN nie jest sprzeczne z opisywanymi celami. Projekt wprowadzenia SPPN polega na zmianach organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu) - nie jest to projekt kompleksowej i docelowej przebudowy wszystkich ulic na obszarze Mokotowa. Jego realizacja nie stoi w sprzeczności z realizacją innych zamierzeń realizujących założenia Strategii Rozwoju m.st. Warszawy. Elementy takie jak dodatkowa zieleń czy infrastruktura rowerowa mogą być realizowane równoległe lub po wprowadzeniu SPPN.</p> |
|-----|-----|---|---|

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 513 | 275 | <p>Na całym, świecie Strefy Płatnego Parkowania są sposobem na rozładowanie centrów miast. W Warszawie postanowiono jednak traktować ten system jako dodatkowy sposób na wyciąganie pieniędzy od mieszkańców. Niestety nieudolnie rządząca ekipa, niepotrafiąca spiąć budżetu przerzuca cały ciężar funkcjonowania stolicy na jej mieszkańców za pomocą choćby stawek za gospodarowanie odpadami, czy „tego” najnowszego pomysłu. Już w tej chwili, po rozszerzeniu Strefy Płatnego Parkowania na Ochocie, warszawska Strefa jest NAJWIĘKSZA W EUROPIE. Głęboka Ochota, czy Stary Mokotów, to nie jest centrum miasta!</p> <p>Cieężko będzie obecnej ekipie przekonać mnie abym ponownie oddała na nią swój głos w wyborach na wiosnę 2024 roku. Na chwilę obecną, do tej pory wierny wyborca poszuka alternatywy wśród samorządowców myślących o tych mniej majątnych mieszkańcach Warszawy.</p> <p>Jednakże w sytuacji planowanego rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania do ul. Madalińskiego od której bezpośrednio odchodzi ulica Kwiatowa, biegnąca do ul. Różanej oznacza, że pracownicy okolicznych biurowców oraz szkoły wyższej w oczywisty sposób pozbawią mieszkańców ulicy Kwiatowej, Lewickiej, Różanej jakiegokolwiek szansy na zaparkowanie swojego pojazdu. Owi nie będą mieć również szansy na wykupienie abonamentu w strefie, która będzie zbyt daleko, bo dopiero na ul. Madalińskiego. Zostajemy pozostawieni w sytuacji bez wyjścia! Oczywistym rozwiązaniem powinno być rozszerzenie Strefy w taki sposób aby obejmowała ulice aż do ul. Różanej włącznie, z której nie ma dalej bezpośredniego połączenia z ul. Dąbrowskiego.</p> <p>Wnioskujemy o rewizję planowanego obszaru strefy i objęcie nią ulic do ulicy Różanej włącznie.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
|-----|-----|--|---|

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 514 | 277 | <p>1. Bardzo stanowczo wnioskuję o ROZSZERZENIE SPPN do Odyńca WŁĄCZNIK Uważam, że SPP powinna być wokół każdej stacji Metra. Zdaję sobie sprawę, że jest to wyzwanie logistyczne i techniczne, ale tak powinno być. Jeśli to nie byłoby możliwe to koniecznie należy rozszerzyć SPP do Odyńca. W innym razie samochody z Obszaru 3 zostaną wypchnięte na południe i obszar od Madalińskiego do Woronicza będzie zalany przyjezdnymi.</p> <p>Mieszkam przy Stacji Raclawicka i widzę jak wygląda ul. Dąbrowskiego i Odolańska w pobliżu Al. Niepodległości w tygodniu i w weekendy. Poglądowo załączam zdjęcia. Różnice łatwo zauważyć.</p> <p>2. Madalińskiego, jako ulica graniczna jest NIEUZASADNIONE!!! Z danych zebranych w Państwa badaniu jasno wynika, że ul. Madalińskiego to jedna z najbardziej zatłoczonych ulic. Ma odpowiednio 101% (obszar 3) i aż 112,76% (podobszar 2) zajętości w godzinach funkcjonowania SPPN. Z tych danych wynika, że wytyczanie granicy na niej jest nieuzasadnione. Samochody i tak będą tam parkować, będzie tylko polowanie na miejsce po stronie bez opłat. Rozwiązaniem jest objęcie całej ulicy Madalińskiego w całości, czyli przez rozszerzenie SPPN na południe.</p> <p>P.S. Dodam tylko, że przez lata jako mieszkaniec domu przy ul. Madalińskiego 23a byłem pozbawiony możliwości parkowania pod domem (strefa zgodnie z podobszarem 2), ale NIE MIAŁEM PRAWA do abonamentu, bo budynek było POZA SPPN. Żeby było zabawniej przy rozszerzeniu Strefy chyba w 2008 roku została zmieniona organizacja ruchu i pod naszym domem podstawiono... zakaz parkowania. Czyli podwójny Nelson. Ani zaparkować nie mogłem, ani uzyskać abonamentu. Strefa kończy się bowiem na ul. Madalińskiego 21.</p> <p>3. Puławska TAK: Opcja 1 lub Opcja 2. NIE: Opcja 3.</p> | <p>1. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>2. Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> <p>3. Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc.</p> <p>Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
|-----|-----|---|--|

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 515 | 278 | <p>My, mieszkańcy ulicy Lewickiej w Warszawie, w związku z planami poszerzenia strefy płatnego parkowania, zwracamy się z prośbą o objęcie nią również ulicy Lewickiej na całej jej długości oraz ulicy Różanej na odcinku od skrzyżowania z ul. Kazimierzowską do Al. Niepodległości. Zakończenie strefy płatnego parkowania na ul. Madalińskiego, spowoduje że kierowcy, którzy obecnie tam parkują, swoje samochody skierują na ul. Lewicką, Falęcką, Kwiatową i Króżeńską, a także na wspomniany odcinek ul. Różanej. Obecnie i tak w większości pojazdy tam parkujące nie należą do mieszkańców, a osób dojeżdżających tutaj do biur, punktów usługowych, sklepów i Szkoły Głównej Handlowej i Gazowni. Pominięcie ul. Lewickiej i wspomnianych powyżej, spowoduje jeszcze większe natężenie ruchu na tych ulicach, a znalezienie miejsca parkingowego przez mieszkańców praktycznie będzie niemożliwe. W związku z powyższym zwracamy się jak na wstępie, o poszerzenie strefy płatnego parkowania o ul. Lewicką na całej jej długości i odcinek Różanej od skrzyżowania z ul. Kazimierzowską do Al. Niepodległości. Prosimy o przychylnie potraktowanie nasze prośby.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |
| 516 | 279 | <p>przylącam się do postulatu Mieszkańców ul. Kwiatowej 9 o objęcie również naszej części ulicy Kwiatowej Strefą Płatnego Parkowania. W związku z postulatem mieszkańców ul. Kwiatowej 1/3/6 my mieszkańcy ul. Kwiatowej 9 przylączamy się do postulatu i domagamy się włączenia ul. Kwiatowej i części Różanej do strefy płatnego parkowania. Rzeczywiście mocno obawiamy się, że brak strefy płatnego parkowania na naszej części ulicy Kwiatowej (od Różanej do Madalińskiego) spowoduje, że większość osób dojeżdżających do firm, punktów usługowych, SGH uciekając ze strefy płatnego parkowania obecnie planowanej, przeniesie się na naszą ulicę. Znalezienie miejsca parkingowego będzie graniczyło z cudem i niejednokrotnie zmusi nas, mieszkańców do parkowania obok, tj. w strefie płatnej i obciąży nas koniecznością płacenia za każdą godzinę. Jednocześnie należy zwrócić uwagę na fakt, że ul. Kwiatowa w odcinku Różana-Madalińskiego jest ulicą wylotową dla ruchu z ulic: Falęckiej, Lewickiej, Różanej, Kwiatowej, Króżeńskiej, co wpływa na duże natężenie ruchu kołowego oraz wzmacnia prawdopodobieństwo parkowania na Kwiatowej samochodów nie należących do mieszkańców tej ulicy. Ponadto na natężenie ruchu i obciążenie ulicy Kwiatowej wpływają samochody dostawcze do firm i sklepów znajdujących się na niej lub w pobliżu (Tania Kuchnia, Carrefour, Piórek, Żabka). Są to dodatkowe argumenty przemawiające za objęciem ulicy Kwiatowej strefą płatnego parkowania.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |

| | | | |
|-----|-----|---|--|
| 517 | 280 | <p>w załączeniu propozycja Wspólnoty Mieszkańców Sandomierska 18. Jesteśmy też kierowcami, którzy korzystają z tego odcinka na codzień. Jednym z wariantów, który wynika z naszej obserwacji i praktyki, jest odwrócenie kierunku ruchu. Obecnie ul. Sandomierska jest częściowo ulicą jednokierunkową (odcinek od ul. Olszewskiej do ul. Rakowieckiej, w kierunku do ul. Rakowieckiej). Natomiast od lat spornym wśród kierowców jest odcinek ul. Sandomierskiej – od ul. Olszewskiej do ul. Rejtana. Jak wynika z codziennych obserwacji, prawa strona tej ulicy (są tam znaki zakazu postoju i parkowania), regularnie blokowana jest przez nieprawidłowo parkujące samochody. Można to sprawdzić w Straży Miejskiej, której służby niemalże codziennie wypisują kilkanaście mandatów i zakładają blokady.</p> <p>Należy dodać, iż ten odcinek ma złe oznakowanie, gdyż kierowcy jadący w obu kierunkach mają przed sobą znak oznaczający drogę jednokierunkową. Ten znak mają osoby jadące od ul. Rejtana i od ul. Olszewskiej, co kierowców wprowadza w błąd.</p> <p>Podczas spotkania on-line, w którym aktywnie uczestniczyliśmy, słyszeliśmy wiele sugestii. Naszym zdaniem, po latach obserwacji, są dwa rozwiązania, które mogą usprawnić ruch drogowy na ul. Sandomierskiej (odcinek od ul. Narbutta do ul. Rakowieckiej). To odwrócenie kierunku ruchu. Możliwe są dwie wersje.</p> <p>Pierwsza wersja – pozostawienie możliwości wyjazdu z ul. Olszewskiej na ul. Sandomierską w obu możliwych kierunkach. Natomiast na odcinku (w prawo) ul. Sandomierskiej pozostawienie możliwości dojazdu do ul. Rakowieckiej. Blokadę ulicy Sandomierskiej poprzez ruch tranzytowy zlikwidujemy, gdy na odcinku od ul. Olszewskiej w kierunku do ul. Narbutta odwrócimy kierunek ruchu.</p> <p>Pojawiły się także głosy sugerujące wyznaczenie miejsc postojowych / parkingowych po lewej stronie (przy Urzędzie Miasta), co jednak ze względu na ruch prawostronny, nie będzie dla kierowców ułatwieniem. Proponowana jest tylko zmiana oznakowania, zezwalająca na parkowanie w miejscu dotychczasowego zakazu.</p> <p>Druga wersja – odwrócenie kierunku ruchu na całej ulicy Sandomierskiej. Oznacza to możliwość wjazdu od ul. Rakowieckiej i wyznaczenie jednego kierunku ruchu aż do ul. Narbutta.</p> <p>Płatne miejsca parkingowe – wprowadzenie opłaty za parkowanie na odcinku od ul. Olszewskiej do ul. Rakowieckiej. To ułatwi życie uprzywilejowanym mieszkańcom, a zmniejszy liczbę samochodów, których właściciele pracują w okolicznych instytucjach i pozostawiają swoje pojazdy na cały dzień.</p> | <p>Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedyne na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy.</p> |
| 518 | | <p>Na podstawie czego został wyznaczony obszar SPPN na Mokotowie?</p> | <p>Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach.</p> |

| | | | |
|-----|--|---|---|
| 519 | | Hołówki/Podchorążych - Zainstalowanie progów zwalniających na ulicy Podchorążych. | 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. |
| 520 | | Czy jest możliwe parkowanie 1 kołem na chodniku? | Sposób postoju pojazdów określony jest w przepisach Prawa o ruchu drogowym art. 47. Dopuszcza się zatrzymanie lub postój na chodniku kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t, pod warunkiem że: 1) na danym odcinku jezdni nie obowiązuje zakaz zatrzymania lub postoju; 2) szerokość chodnika pozostawionego dla pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m; 3) pojazd umieszczony przednią osią na chodniku nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni. |
| 521 | | Suligowskiego, Hołówki - konieczne wdrożenie rozwiązań rowerowych. | Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwania Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. |
| 522 | | Stępińska - Podchorążych - Gagarina - jakie rozwiązanie dla dróg wewnętrznych/podwórka? | 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. |
| 523 | | Zmiana na ul. Sieleckiej - jeden kierunek | Wprowadzono do projektu. |
| 524 | | Znaki B-35 i B39 - nie są egzekwowane, więc jaki sens jest by wprowadzać ? W jaki sposób można to skuteczniej egzekwować? | Identyfikator B-35 otrzymuje osoba wnioskująca o abonament mieszkańca. Taki identyfikator uprawnia do warunkowego postoju poza miejscami wyznaczonymi w SPPN, na odcinkach oznaczonych znakiem B-35 lub w strefach oznaczonych znakiem B-39. Identyfikator nie zwalnia z przestrzegania przepisów – należy zachować min. 1,5 m chodnika dla pieszych, odpowiednią szerokość jezdni czy odległość od skrzyżowań i przejść dla pieszych. Egzekucja należy do służb mundurowych tj. Policji oraz Straży Miejskiej. |

| | | | |
|-----|--|--|---|
| 525 | | Grottgera: część aut parkuje 1 kołem na chodniku - południowa część ulicy - czy tak zostanie? | Przeniesienie parkowania całkowicie na jezdnię spowoduje zawężenie pasa ruchu do szerokości 3,0 m a nawet mniej, co może utrudnić bądź uniemożliwić przejazd większym pojazdom. |
| 526 | | Grottgera: czy da się jakoś projektowo chronić miejsca: przejścia dla pieszych, kontraruch rowerowy, żeby auta tam nie stawały? | Wprowadzono w zakresie zabezpieczenia przejść dla pieszych. Zabezpieczenie kontraruchu rowerowego przed parkowaniem nie jest możliwe za pomocą elementów organizacji ruchu. Zgodnie z przepisami parkowanie we wskazanych miejscach jest zabronione zaś za egzekucję przepisów odpowiedzialne są odpowiednie służby mundurowe. |
| 527 | | Zwrócenie uwagi, żeby w projekcie ograniczyć możliwość parkowania na chodniku przy szkole - (Szkoła Podstawowa nr 98 z Oddziałami Integracyjnymi im. Lucy Maud Montgomery) | Wprowadzono do projektu. |
| 528 | | Narbutta - zmiana na jeden kierunek | Zaprojektowane rozwiązanie jest optymalne pod względem potrzeb ruchowych i parkingowych obszaru. Nie wskazano uzasadnienia dla takiej zmiany. |
| 529 | | Chocimska 11, Bałuckiego 19, Chocimska 8/10, Chocimska 13, Odolańska 5, Olszewska przy przedszkolu - likwidacja parkowania przed tymi adresami ze wzgl. na chodnik o szer <2m a nawet często 1,5m zwężone śmietnikami, schodami, przewężeniami. | Chocimska 11: wprowadzono. Chocimska 8/11: nie wprowadzono - śmietniki budynków nie powinny być lokalizowane w pasie dróg publicznych. Chocimska 13: wprowadzono. Bałuckiego 19: Nie wprowadzono - miejsce postojowe nie jest projektowane na schodach, śmietniki budynków nie powinny być lokalizowane w pasie dróg publicznych. Odolańska 5: nie wprowadzono - zgodnie z projektem chodnik ma szerokość ponad 2,0 m. Olszewska: nie wprowadzono - zgodnie z projektem chodnik ma szerokość ok 2,0 m. |
| 530 | | założenia ogólne: 2 m chodnik, uwzględnienie miejsc, gdzie jest mniejszy ze względu na schody, parkowanie tylko na jezdni a nie na chodnikach, bo są one dla pieszych, zaproponowanie jak największej ilości ulic z ruchem 1 kierunkowym, na 1 kierunkowych ulicach ruch rowerowy, likwidacja B35 i B39 - bo nie są egzekwowane, zieleń zamiast betonu | Zaproponowano optymalne rozwiązanie pod względem potrzeb ruchowych i parkingowych. Przewidziano chodniki o szerokości min. 2,0 m jedynie z lokalnymi przewężeniami poniżej tej szerokości. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. |
| 531 | | Sandomierska (pomiędzy Rejtana a Olszewską), czy można odwrócić kierunek? dlaczego tak jest zaproponowane? czy analizowali inne rozwiązanie? | Ruch jednokierunkowy został zaprojektowany na ul. Sandomierskiej na odcinkach od Madalińskiego do Narbutta (zgodnie z analizą opracowaną na zlecenie Urzędu Dzielnicy – wariant A) oraz od Rejtana do Rakowieckiej. Jedynie na odcinku od Narbutta do Rejtana pozostanie ruch dwukierunkowy. |

| | | | |
|-----|--|---|--|
| 532 | | Sandomierska (pomiędzy Rejtana a Olszewską), jeśli ma pozostać 1 kierunek w tą str. to dlaczego zachowują miejsca po str. zachodniej a nie wschodniej? to rozwiązanie jest dla przyjazne dla pato, poza tym po wchodniej części będzie mniej malowania, trójkąty widoczności będą większe | Nie wprowadzono, przeniesienie parkowania na stronę wschodnią utrudni wyjazd z posesji oraz spowoduje zmniejszenie liczby wyznaczonych miejsc postojowych. W rejonach zjazdów zwiększono powierzchnie wyłączone P-21 i wprowadzono elementy prefabrykowane uniemożliwiające parkowanie i zwiększające pole widoczności. |
| 533 | | SPPN powinna być oparta o naturalne granice sppn a nie takie jakie teraz, rozszerzenie sppn do al. Wilanowskiej, Żwirki i do skarpy Utworzenie sppn zgodnego z polityką transportową miasta tj. kontraruch, kontrapasy. | Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. 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. |
| 534 | | Narbutta: chodniki i ulice w tej okolicy są stare i niestandardowe, warto wziąć pod uwagę stworzenie 1 kierunku | Zaprojektowane rozwiązanie jest optymalne pod względem potrzeb ruchowych i parkingowych obszaru. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. |
| 535 | | Wprowadzenie parkowania równoległego a nie skośnego na ul. Dąbrowskiego | Nie wprowadzono, proponowane rozwiązanie zmniejszy liczbę miejsc postojowych co leży w sprzeczności z celem opracowania. |
| 536 | | Uspokojenie ruchu aut na całym obszarze poprzez wprowadzenie jak największej ilości ulic 1 kierunkowych | Zaprojektowane rozwiązanie jest optymalne pod względem potrzeb ruchowych i parkingowych obszaru. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. |
| 537 | | Czy uwzględniają w projekcie rozwiązania zieleni ruchomej np. parklety, współpraca z ZZW ? | 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. |
| 538 | | Pasy dla pieszych przy Olszewskiej, przez Sandomierską, przy Melsztyńskiej, nie ma pasów dla pieszych również przy Narbutta i wszyscy przeciskają się pomiędzy autami | 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. |

| | | | |
|-----|--|--|---|
| 539 | | Powiększenie obszaru sppn o południe Mokotowa | Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 540 | | Narbutta: obawa, że w wielu miejscach w projekcie nastąpiło zawężenie chodników a standardy dot. szerokości były przedstawiane na YT i jego zdaniem nie ma konsekwencji 2 m obszar kwartału Narbutta powinien być szczególnie przeanalizowany, bo było już dużo konsultacji nt. temat, sugeruje: wydzielenie kwartałowe dla tego terenu, kontraruch rowerowy oraz odpłytkowanie chodników, żeby było więcej zieleni. Czy można wdrożyć rozwiązania dot. strefy czystego transportu | 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. |
| 541 | | Zmiana granic SPPN do al. Wilanowskiej | Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 542 | | Kwiatowa, Króżeńska, Fałęcka koniecznie uwzględnienie w całości długości ulic a nie tylko ich część, przesunięcie granic SPPN co najmniej do Dąbrowskiego. | Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa. |
| 543 | | Narbutta - koniecznie trzeba uwzględnić zasady zwiększenia widoczności, strefa zamieszkania lub tempo 30 | 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. |
| 544 | | Narbutta - przed szkołą podstawową nr 14 6 miejsc usunąć zakaz zatrzymywania się jest obowiązkowy, teraz jest propozycja równoległego parkowania ale jest to niewygodne a i tak bezpieczeństwo jest najważniejsze, dlatego 6 miejsc out | Nie wprowadzono, proponowane rozwiązanie zmniejszy liczbę miejsc postojowych co leży w sprzeczności z celem opracowania. Miejsca postojowe nie wpływają na pogorszenie bezpieczeństwa. |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| 545 | | Narbutta - odwołanie się do wartości z programów miejskich: zieleń, rowerzyści, piesi Strategia rozwoju Warszawy zapis 3.3. bezpieczeństwo ruchu Strategia adaptacji do zmian klimatu 1. | 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. Są to cele zbieżne z celami Strategii Rozwoju m.st. Warszawy. Wprowadzenie SPPN nie jest sprzeczne z opisywanymi celami. Projekt wprowadzenia SPPN polega na zmianach organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu) - nie jest to projekt kompleksowej i docelowej przebudowy wszystkich ulic na obszarze Mokotowa. Jego realizacja nie stoi w sprzeczności z realizacją innych zamierzeń realizujących założenia Strategii Rozwoju m.st. Warszawy. Elementy takie jak dodatkowa zieleń czy infrastruktura rowerowa mogą być realizowane równoległe lub po wprowadzeniu SPPN. |
| 546 | | Narbutta - wydzielić kosztem miejsc postojowych miejsca dla zieleni | 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. |
| 547 | | Kiedy nastąpi wprowadzenie sppn? | Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. |
| 548 | | Maksymalizacja miejsc postojowych czy to jest słuszne założenie badania? | Założeniem badania było sprawdzenie liczby parkujących na danym obszarze pojazdów, a także charakterystyki tego parkowania (kiedy, jak długo i jak często parkuje dane auto). Założeniem projektu organizacji ruchu było oznakowanie istniejących miejsc postojowych - maksymalnej możliwej liczby przy założeniu chodników o odpowiedniej szerokości i zachowaniu całej istniejącej zieleni. |
| 549 | | Czy mieszkając poza strefą można mieć abonament? | Abonament mogą otrzymać jedynie mieszkańcy zameldowani w strefie płatnego parkowania. |
| 550 | | Narbutta - na tym obszarze dużo się działo i dzieje: zieleń zdewastowana, śmietniki na ulicy, brak małej infrastruktury, brak ławek, miejsca dla elektryków, brak miejsc dla rowerzystów, jaki będzie dalszy tryb moderowania ulicy, żeby w końcu miała standardy? | 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. Pozostałe kwestie mogą być realizowane niezależnie od wprowadzenia SPPN. |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| 551 | | Co z osobami mieszkającymi na granicy obszarów (np.. na 2 obszarze robi zakupy) chce mieć możliwość korzystania z 2 obszarów na raz? | Osoba zameldowana na granicy obszaru może wybrać, w którym obszarze będzie obowiązywał abonament obszarowy. |
| 552 | | 3 warianty Puławskiej skąd takie pomysły? | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postojów nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postojów na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. Do konsultacji zostały przygotowane trzy warianty zmian na ul. Puławskiej, różniące się sposobem parkowania. Pierwszy wariant zakładał pozostawienie możliwości parkowania na chodniku, ale w postaci niewyznaczonych miejsc (wówczas wymaga to mniejszej szerokości). Miejsca takie mogą być przeznaczone wyłącznie dla mieszkańców (ponieważ nie wolno na nich pobierać opłaty za postój). Wyklucza to postój licznej grupy osób niebędących mieszkańcami, zidentyfikowanej w pomiarach zapelnienia miejsc postojowych. Wariant ten zakładał pozostawienie trzech pasów ruchu i chodnika o minimalnej szerokości. Drugi wariant zakładał pozostawienie trzech pasów ruchu, poszerzenie chodnika i likwidację części miejsc postojowych na odcinku, gdzie chodnik jest za wąski by je wyznaczyć. Trzeci wariant zakładał wyznaczenie miejsc parkingowych na prawym pasie ruchu, co pozwala zachować możliwość postojów i poszerzyć wąski chodnik.</p> |
| 553 | | Narbutta - słupki np. na Narbutta i tam gdzie jest wąsko i piesi nie mogą przejść. | Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c. |

| | | | |
|-----|--|--|---|
| 554 | | <p>Mam pytanie o abonament rejonowy dla mieszkańców mieszkających na granicy obszarów a korzystających z handlu i usług w sąsiedniej strefie (np po drugiej stronie ulicy). Co w takiej sytuacji? Gdzie mieszkańcy mogą zapoznać się z zasięgiem poszczególnych rejonów SPPN?</p> | <p>Abonament rejonowy pozwala zaparkować na obszarze w pobliżu miejsca zameldowania: w rejonie do 100 m od parkomatów oddalonych nie więcej niż 150 m od domu, co przekłada się średnio na kilkadziesiąt miejsc postojowych. Uprawnia również do postoju w „strefach tylko dla mieszkańców”, czyli na odcinkach dróg oznakowanych znakiem B-35 „zakaz postoju” z tabliczką o treści „Nie dotyczy posiadaczy identyfikatora „B-35” – XYZ”, gdzie XYZ oznacza kod obszaru wpisany na identyfikatorze. Do abonamentu rejonowego przyporządkowane są odcinki B-35 znajdujące się w rejonie do 150 m od miejsca zameldowania. Zasięg abonamentu można sprawdzić na stronie zdm.waw.pl w zakładce "parkowanie".</p> |
| 555 | | <p>Projekt rysunek 28A. Ulica Rejtana. W projekcie zaproponowano usunięcie wszystkich legalnych miejsc po lewej stronie ulicy. Proszę o zachowanie obecnej organizacji ruchu. W bezpośrednim sąsiedztwie: 1. Uczelnia, problem z parkowaniem również w weekendy 2. Biuro Geodezji i Katastru m.st. Warszawy 3. Biura 4. Restauracje Usunięcie miejsc w żaden sposób nie pomoże mieszkańcom, sytuacja się pogorszy.</p> | <p>Wprowadzono korektę. Wyznaczono miejsca skośne, natomiast po przeciwnej stronie znak B-35 "zakaz postoju" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. To optymalne rozwiązanie możliwe do zastosowania przy istniejących wymiarach jezdni i chodnika.</p> |
| 556 | | <p>Czy na mapie wyszukiwarce adresów w strefie sppn planowane jest dodanie planowanych parkomentrow dla obszaru planowanego rozszerzenia sppn przez rozszerzeniem tej strefy? Kiedy zostaną dodane parkometry dla planowanego rozszerzenia strefy?</p> | <p>Tak, na wirtualnej mapie zostaną dodane parkometry. Montaż parkometrów w terenie jest jednym z ostatnich elementów organizacji SPPN.</p> |
| 557 | | <p>Czy mieszkając na granicy ale poza strefa mam prawo do abonamentu?</p> | <p>Abonament mogą otrzymać jedynie mieszkańcy zameldowani w strefie płatnego parkowania oraz przylegających do jej granic nieruchomości.</p> |
| 558 | | <p>Czy jest planowanie rozszerzenie strefy na kiedy planowane jest wprowadzenie strefy?</p> | <p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Mokotowa. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p> |
| 559 | | <p>Dołączam do prośby o rozszerzenie strefy parkowania na całą kwiatową, wydaje mi się ze strefa powinna się kończyć i włączać Różaną</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa.</p> |

| | | | |
|-----|--|--|---|
| 560 | | Co do szerokości chodników 2m, wnioskuje o dodanie słupków by zachować pełną szerokość 2m (po odliczeniu szerokości słupka). Inaczej samochody będą wjeżdżać w prześwit 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. |
| 561 | | Narbutta, zabezpieczenia wszystkich chodników słupkami oraz zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych, w szczególności na wylocie ulicy św. Szczepana oraz w okolicy numerów Narbutta 2329 gdzie znajdują się lokale usługowe. Miedzy innymi Mikro Miasto (nr 27a) gdzie głównymi gośćmi są właśnie dzieci. Poproszę również o wprowadzenie (zabezpieczenie co 3 miejsce przestrzeni dla drzwi ulica Narbutta na odcinku Sandomierska Wiśniowa po południowej stronie nie ma nasadzeń i bardzo się letnimi popołudniami nagrzewa. | Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c. Wyznaczenie nowych przejść dla pieszych leży poza zakresem opracowania. 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. |
| 562 | | Czy jest możliwość czasowego zamykania ulicy w okolicach szkoły na Narbutta w godzinach porannych gdy większość dzieci przybywa do szkoły ? Przez zbyt dużą ilość aut parkujących ograniczona jest widoczność, niebezpieczne sytuacje mają tu miejsce bardzo często. | Uwaga znajduje się poza zakresem opracowania. Tego typu działania mogą być realizowane w ramach programu "Droga na 6" realizowanego przez ZDM. Projekt organizacji ruchu przygotowany na potrzeby SPPN 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. |
| 563 | | Postuluję o słupkowanie wyjazdu z garażu Narbutta 14, obecnie samochody parkujące na jego wyjeździe uniemożliwiają bezpieczne jego opuszczanie, problem w zasadzie dotyczy wszystkich wyjazdów z posesji | Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c. |
| 564 | | Poprosimy o dodatkowe zebrzy przy wszystkich wylotach alejek Skweru Słonimskiego. Samochody nagminnie blokują miejsca gdzie nie ma namalowanych pasów przejścia. | 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. |
| 565 | | Mam nadzieję że jako ZDM zarekomendujecie objęcie strefą parkingową ulic Kwiatowa Różana Lewicka. Wskazują na to zarówno wyniki wysokiej zajętości miejsc (Kwiatowa 104%!), bliskość budynku SGH na rogu Niepodległości i Madalińskiego jak i dobre skomunikowanie tego obszaru przez metro i pozostałą komunikację publiczną. | Na wniosek uczestników konsultacji oraz Burmistrza Dzielnicy Mokotów ZDM skoryguje granicę opracowania obejmując nim obszar sięgający od ul. Madalińskiego do ul. Różanej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Górnego Mokotowa. |

| | | | |
|-----|--|---|---|
| 566 | | <p>Utrzymanie maksymalnej liczby miejsc parkingowych zgodnie z przepisami dla organizacji ruchu. czy były inne wytyczne dla projektantów? np zgodność. strategiami miasta, standardami pieszymi? skąd więc wymóg utrzymania liczby miejsc parkingowych?</p> | <p>Wprowadzenie SPPN wiąże się z odpłatnością na wyznaczonych miejscach postojowych. Dlatego założeniem projektowym było oznakowanie wszystkich miejsc postojowych na drogach publicznych, które można oznaczyć, przy zachowaniu odpowiednich parametrów wynikających z przepisów prawa i standardów pieszych oraz bez ingerencji w zieleni.</p> <p>Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc postojowych na danym obszarze. Celem jest złagodzenie deficytu miejsc postojowych poprzez zwiększenie rotacji i zniechęcenie części kierowców do postoju (zwłaszcza długotrwałego) na danym obszarze. Dalsze zmiany w organizacji ruchu i przebudowy, w tym wpływające na zmianę liczby miejsc postojowych, mogą być realizowane po wprowadzeniu SPPN i po analizie jak wpłynęła ona na zapotrzebowanie na miejsca postojowe.</p> |
| 567 | | <p>Czy Zarząd Dzielnicy Mokotów był zaproszony na konsultacje?</p> | <p>Tak, ZDM wysłał pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji. Ponadto zostało wysłane pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</p> |

| | | | |
|-----|--|--|--|
| 568 | | Prośba o wprowadzenie czasowego parkowania, K&R przy szkole SP 70 Bruna. | <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. Obsłużenie dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.</p> <p>Biorąc pod uwagę wnioski zgłaszane w konsultacjach, zamiast „Kiss & Ride” proponujemy organowi zarządzającemu ruchem rozwiązanie polegające na ustawieniu na odcinku np. 2 miejsc postojowych znaków B-35 ograniczonych czasowo np. do 10 min w godzinach 7-17.</p> |
|-----|--|--|--|

| | | | |
|-----|--|---|--|
| 569 | | Łowicka od Rakowieckiej (przystanek początkowy autobusów) wschodnia część, wyznaczono miejsca postojowe a na googlemapas widać jak SM zakłada w tym miejscu blokady. Czy te miejsca uniemożliwią przejazd dostaw? | Zlikwidowano pierwotnie projektowane miejsca postojowe na wysokości przystanku, pozostawiono oznakowanie B-36 "zakaz zatrzymywania się". |
| 570 | | Rakowiecka 32a i 32 (instytut) za pętlą tramwajową nie ma zaznaczonych słupków, ludzie tam nagminnie parkują. | Wprowadzono do projektu. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c. |
| 571 | | Bliskie sąsiedztwo 4 obszaru - kategoriyczny sprzeciw wobec SPPN. | 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. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 572 | | Bruna 11, przejście dla pieszych pozostaje niechronione, czy istnieje możliwość wprowadzenia słupków? | Wprowadzono do projektu. |
| 573 | | Zakaz parkowania i słupki na Batorego 20. Przejście jest bardzo często zasłaniane przez źle parkujące samochody więc pytanie o możliwość zabezpieczenia go słupkami? | Wprowadzono do projektu. |
| 574 | | Jak egzekwować koperty by inni nie stawiali? | Egzekucja parkowania osób nieuprawnionych do postoju na "kopertach" dla osób niepełnosprawnych należy do Policji oraz Straży Miejskiej. |
| 575 | | Rozstafińskich: wysłupkowanie vis a vis ROD | Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c. |
| 576 | | Kielecka - pomysł parkowania ukośnego. | Wprowadzono w miejscach gdzie była odpowiednia szerokość jezdni i chodnika. |

| | | | |
|-----|--|---|--|
| 577 | | Narbutta 83 - prośba o przejście dla pieszych Fałata/Narbutta | 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. |
| 578 | | Wprowadzenie kontraruchu rowerowego na Narbutta. | Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontraruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. |
| 579 | | Czy w ramach SPPN możliwe są korekty oznakowania pionowego na jezdniach w sytuacjach wątpliwych, tj. zmiany organizacji ruchu? zjazd z Rakowieckiej w lewo w ul. Bruna, gdzie niektóre pojazdy ścinają zakręt i następuje przecinanie się kierunków ruchu przydałoby się oznakowanie poziome, żeby było widać jednoznacznie w jakimi torami ruchu pojazdy powinny jeździć | 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. |
| 580 | | Czy wyznaczenie miejsc parkingowych naprzeciwko Bruna 28, na jezdni, tuż przy zakręcie nie spowoduje zwężenia jezdni i nie spowoduje ruchu wahadłowego? To miejsce jest niebezpieczne dla postoju na jezdni, ponieważ jest to zakręt i jest ograniczona widoczność dla pojazdów zbliżających się do zakrętu. | Wprowadzono korektę. Nie wyznaczano miejsc postojowych. Zastosowano znak B-35 (zakaz postoju) z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem. |
| 581 | | Czy samochody kontrolujące opłaty będą również kontrolować niewyznaczone miejsca do parkowania? | Kontrola poboru opłat dotyczy wyznaczonych miejsc postojowych. Pozostałe miejsca ("strefy mieszkańca" czyli odcinki na których dopuszczono postój tylko dla mieszkańców z identyfikatorem) są bezpłatne, zatem nie ma możliwości kontrolowania opłat dla aut zaparkowanych w takich miejscach. |
| 582 | | Czy pod Bruna 2 przed przejściem dla pieszych zostanie wyznaczony znak P4 w celu dodatkowego wskazania, że nie powinno się parkować przed przejściem dla pieszych? | 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. |
| 583 | | Parkowanie na Wołoskiej rozwiązałyby sporo problemów w całym rejonie. Prawy pas aż prosi się o wyznaczenie miejsc parkingowych. | Ul. Wołoska leży poza proponowaną granicą opracowania. Na ul. Boboli pomiędzy skrzyżowaniami z Rakowiecką i Madalińskiego zaprojektowano parkowanie równoległe na jezdni. |
| 584 | | Rozwiązanie problemu przejścia dla pieszych na Batorego - https://www.facebook.com/PdPBatorego/posts/ Czy na Batorego przejście jest dziś zasłonięte? | W projekcie zabezpieczono przejście słupkami blokującymi. |

| | | | |
|-----|--|---|---|
| 585 | | Dlaczego w projektach nie ma wariantów skośnego parkowania? | Projekt zakłada optymalne rozwiązania dla każdej z ulic pod względem ilości miejsc postojowych i przestrzeni dla pieszych. |
| 586 | | Od Puławskiej do Krasińskiego jest ok 140 lokali a wyznaczono ok 45 miejsc, powinno być co najmniej 75, obawa o niewystarczającą liczbę miejsc. | Projekt zakłada wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych zgodnych z przepisami. |
| 587 | | Czy "nowa" Puławska (głos za wariantem: postój dla mieszkańców bez zwężania) będzie wprowadzana z SPPN? | Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. Jego wdrożenie nie musi być ściśle powiązane z wprowadzeniem SPPN. |
| 588 | | Czy sppn będzie obejmować ul. Odyńca? | Ulica Odyńca nie jest objęta pracami w obecnym etapie. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 589 | | Iwicka - powinna zostać z parkowaniem po 2 stronach. | Wyznaczenie parkowania po obu stronach jezdni nie jest możliwe ze względu na jej zbyt małą szerokość (6,5 m). Ulica ta jest ślepa, zatem musi pozostać możliwość przejazdu w obu kierunkach. |

| | | | |
|-----|--|---|---|
| 590 | | Powiększenie sppn aż do ulicy Promenada, gdzie obecnie cała ulica służy jako parking dla przyjezdnych. | Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. |
| 591 | | jak wprowadzenie strefy wpłynie na ilość miejsc? | Na obszarze Mokotowa zinwentaryzowano 6168 legalnych miejsc postojowych. Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc legalnego postojowego - w pojedynczych przypadkach może to oznaczać zwiększenie liczby miejsc (np. poprzez wyznaczenie dodatkowego postojowego na jezdni). Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postojowego, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. |
| 592 | | Ile miejsc zostało wyliczonych w okolicy Gagarina? Jak były liczone? | Zinwentaryzowano 25 legalnych miejsc postojowych. Miejsca postojowe inwentaryzowano i liczono na podstawie wykonanej w sierpniu i wrześniu 2021 r. fotorejestracji tego obszaru. |
| 593 | | Czy przy szkole Podstawowej Narbutta 65/71 jest podziemny parking? Czy jest możliwość wykorzystania go w celu poprawy sytuacji dostępności miejsc? | ZDM nie dysponuje miejscami parkingowymi poza drogami publicznymi i nie ma wpływu na ich wykorzystanie. |
| 594 | | Kielecka 16 prośba o wpisanie koperty na projekt. | Wprowadzono do projektu |
| 595 | | Czy jest możliwość ustanowienia strefy tylko dla mieszkańców, pod blokiem Kielecka 16? | Nie wprowadzono. Strefy zakazu postojowego z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem były projektowane w sytuacjach, gdzie z uwagi na szerokość jezdni i chodników nie można było wyznaczyć pełnowymiarowych, ogólnodostępnych i płatnych miejsc postojowych, a zatrzymanie tam nie było sprzeczne z Prawem o ruchu drogowym. Na wskazanym odcinku możliwe jest wyznaczenie ogólnodostępnych miejsc postojowych. W opisywanym przypadku przy ul. Kieleckiej 16 było możliwe wyznaczenie pełnowymiarowych miejsc po wschodniej stronie ulicy. |
| 596 | | Kielecka 29 prośba o wpisanie koperty na projekt. | Wprowadzono do projektu |

| | | | |
|-----|--|--|---|
| 597 | | Czy istnieje możliwość wyznaczenia skośnych miejsc na Rakowieckiej? | Wprowadzono, w lokalizacjach gdzie było możliwe wprowadzenie parkowania ukośnego zostało ono wprowadzone. |
| 598 | | Łowicka i Narbutta zieleni została wykasowana w projektach na rzecz 2 miejsc postojowych. | Projekt nie przewidywał wyznaczania miejsc postojowych kosztem zieleni. |
| 599 | | Objęcie SPPN również w weekendy ze względu na przyjeżdżających studentów. | SPPN w Warszawie funkcjonuje w dni robocze od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni: 2 maja, 24 i 31 grudnia, w godzinach 8:00-20:00. Decyzję o zmianach zasad funkcjonowania strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Pobieranie opłat w weekendy wymaga wprowadzenia śródmiejskiej strefy płatnego parkowania, co zgodnie z przepisami musi być poprzedzone stosowną analizą. |
| 600 | | Łowicka, akceptacja miejsc vis a vis przystanku jako spowolnienie, ale jest to też legalizacja miejsc, które teraz są kontrolowane przez SM i są zakładane blokady. | Ze względu na zbyt małą szerokość jezdni zrezygnowano z wyznaczenia miejsc naprzeciwko przystanku autobusowego na ul. Łowickiej w rejonie ul. Rakowieckiej. |
| 601 | | Ustawienie znaku B35 na Ligockiej | Nie wprowadzono. Znak B-35 "zakaz postoj" z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem jest projektowany tam, gdzie nie ma możliwości oznakowania pełnowymiarowych, ogólnodostępnych i płatnych miejsc postojowych, ale możliwy jest legalny postój zgodny z Prawem o ruchu drogowym. Po północnej i południowej stronie ul. Ligockiej jest możliwość wyznaczenia miejsc postojowych. |
| 602 | | Propozycja wykorzystania 3 pasa ruchu do parkowania od Rakowieckiej przez Wołoską do Boboli i Batorego, tam jest dobra komunikacja i ludzie mogą korzystać z innych środków. | Ul. Wołoska leży poza proponowaną granicą opracowania. Na ul. Boboli pomiędzy skrzyżowaniami Rakowiecka Madalińskiego zaprojektowano parkowanie równoległe na jezdni. |
| 603 | | Prośba o montaż słupków na przejściach dla pieszych: Rakowiecka Fałata i Rakowiecka Akacyjowa Elementy prefabrykowane na zjazdach Wiśniowa 36 Narbutta 26 i 24 oraz 20 i 22 słupki na chodnikach (żeby auta nie wjeżdżały) | Rakowiecka/Fałata - wprowadzono do projektu słupki blokujące. Rakowiecka/Akacyjowa - wprowadzono do projektu słupki blokujące. Wiśniowa 36: wprowadzono do projektu. Narbutta 26, 24, 20, 22: nie wprowadzono - słupki są projektowane jedynie w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań. |

| | | |
|-----|--|---|
| 604 | Meldunek w innym mieszkaniu. Czy mogę mieć abonament? Czy mąż może mieć abonament, jeśli ja mam? Jaki jest minimalny okres zameldowania czasowego? | 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. Możliwe jest otrzymanie jednego abonamentu na osobę. Jeżeli w gospodarstwie domowym jest zameldowanych więcej osób, każda z nich może ubiegać się o osobny abonament. Minimalny okres zameldowania czasowego wynosi 4 dni. |
| 605 | Czy do badań nie wystarczy sprawdzić, ile samochodów jest zarejestrowanych pod adresami? Nie wzięto pod uwagę w badaniach tych, co krążą szukając miejsca. A ja czasem robię po 30 kilometrów, żeby zaparkować. | 1) Podczas badań parkowania nie uwzględniano miejsca zarejestrowania pojazdów, ale godziny i częstotliwość ich występowania na konkretnych podobszarach. Samochody występujące na terenie opracowania mogą być zarejestrowane w innych dzielnicach Warszawy lub poza miastem, bo należą np. do osób wynajmujących tutaj mieszkania lub przyjeżdżających do pracy. 2) Podczas analizy parkowania uwzględniano tylko zaparkowane samochody. |
| 606 | Co z lokalami użytkowymi, które są wynajmowane? Fryzjer, kawiarnia? Mogą mieć abonament? Czy na prywatnej działce można parkować? jak to udowodnić przed strażą miejską że jest prywatna? | 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. Prowadzenie działalności gospodarczej nie wyklucza możliwości zameldowania. Na prywatnej działce można parkować, w celu udokumentowania prawa do działki należy przedstawić akt własności. |
| 607 | Jeśli lokator ma dwa samochody, to dostanie abonament na oba? | Nie, możliwe jest uzyskanie tylko jednego abonamentu mieszkańca na osobę. |
| 608 | Zmiany na kopertach dla osób z niepełnosprawnością jak to będzie egzekwowane? | Wykonanie kopert dla pojazdów osób z niepełnosprawnościami w przedstawiony w trakcie konsultacji sposób jest wyjściem naprzeciw potrzebom osób korzystających z takich miejsc oraz rozwiązaniem które może się sprawdzić w lokalizacjach gdzie niestety z przyczyn technicznych (niedostateczna szerokość ulicy) nie można wykonać miejsca w wymiarach narzuconych przez przepisy rozporządzenia. Miejsca te będą oznakowane w |

| | | | |
|-----|--|---|---|
| | | | sposób umożliwiający postój posiadaczom karty N+. Kontrola wykorzystania takiego miejsca będzie spoczywać na ZDM w ramach kontroli SPPN. |
| 609 | | czy wspólnota może mieć abonament na kontener na śmieci? czy firma może mieć abonament na samochód dostawczy? | 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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN. |
| 610 | | Obawa o podwórka kamienic. Tam bywają garaże, klucze ma dużo osób, które nie są mieszkańcami. Czy to się nie przerodzi w wielkie parkingi? Gdzie załatwić wydanie identyfikatorów? | 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. |
| 611 | | Narbutta 15 i 15a prośba o zwrócenie szczególnej uwagi na drzewa rosnące w bliskim sąsiedztwie wyznaczonych miejsc. | Projekt nie przewiduje umieszczania miejsc postojowych w bardzo bliskiej lokalizacji drzew. |
| 612 | | Narbutta 83, "teoretycznie droga pożarowa" jedyny wjazd do osiedla Narbutta 83 często jest zastawiany przez auta przyjezdnych czy da się zalegalizować drogę pożarową? | Wprowadzono do projektu. |

| | | |
|-----|--|---|
| 613 | <p>niniejszym wnoszę o przedłożenie wniosku Radzie m.st. Warszawy o ustalenie strefy płatnego parkowania niestrzeżonego pojazdów samochodowych, zwaną dalej „strefą płatnego parkowania”, na obszarze ulic: Zajączkowskiej, Pogodnej i Artura Grottgera w dzielnicy Mokotów. Za przyjęciem wniosku przemawiają okoliczności przedstawione poniżej. Ulica Artura Grottgera jest ulicą jednokierunkową, z której wyjazd jest możliwy tylko przez ulice: Pogodną i Zajączkowską. Dwie ostatnie ulice są zaś objęte ochroną konserwatora zabytków ze względu na swoją historyczną wartość. Z tej przyczyny na ulicy Zajączkowskiej jest zakaz parkowania. Zakaz ten nie jest jednak przestrzegany. Zaparkowane pojazdy utrudniają nie tylko przejazd ulicą, ale również przejście chodnikiem.</p> <p>Najbliższa okolica jest zabudowana kamienicami, dla mieszkańców brakuje miejsc parkingowych.</p> <p>Ponadto z uwagi na to, że wskazany obszar bezpośrednio graniczy ze strefą płatnego parkowania (ulicami: Spacerową, Dworkową, Słoneczną), codziennie parkowane są pojazdy osób niemieszkających w tej okolicy, które zostawiają pojazd poza strefą płatnego parkowania i przesiadają się do komunikacji miejskiej. Mieszkańcy są zmuszeni parkować w niedozwolonym miejscu i są karani mandatami.</p> <p>Wprowadzenie stref płatnego parkowania pozwoliłoby ograniczyć ruch pojazdów na tym zabytkowym obszarze, chroniąc ulice Pogodną i Zajączkowską przed dalszym niszczeniem, a także zachować walory Parku Morskie Oko.</p> <p>Wydaje się również, że pomogłoby to rozwiązać problemy mieszkańców najbliższej okolicy. Z rozmów z mieszkańcami okolicy wynika, że popierają tę inicjatywę. Ponadto zostałby ułatwiony dojazd do Szkoły podstawowej nr 98 z Oddziałami Integracyjnymi im. Lucy Maud Montgomery oraz zapewniona większa rotacja pojazdów.</p> <p>Z punktu widzenia m.st. Warszawy byłoby to rozwiązanie zgodne z dotychczasową polityką transportową miasta.</p> <p>Zważywszy na powyższe, proszę o niezwłoczne podjęcie odpowiednich działań mających na celu przedłożenie wniosku Radzie m.st. Warszawy o ustalenie strefy płatnego parkowania na wskazanym obszarze.</p> | <p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadził dodatkowe analizy dla obszaru Mokotowa, dotyczącego kwartału ulic: Artura Grottgera, Zajączkowskiej i Pogodnej. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację objęcia tego obszaru SPPN wraz z pozostałą częścią Dolnego Mokotowa.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|-----|--|---|
| 614 | <p>Zarząd Dróg Miejskich przygotowuje zmiany w strefach płatnego parkowania na Górnym Mokotowie. Prosi o społeczne konsultacje. Moje zdanie jest takie: na ul. Ligockiej jak najbardziej tak, ale dla mieszkańców parkowanie bezpłatne oczywiście.</p> <p>1. Niewielka uliczka na Starym Mokotowie z ogromnymi problemami komunikacyjnymi. Chodzi o Ligocką na odcinku: od restauracji Papu i cukierni Malinowa, po kamienicę przy ul. Ligocka 2 i garaże samochodowe vis a vis tego adresu. Po drodze mijamy kamienicę pod adresem NARBUTTA 53 OFICYNA. Owszem, to mylący adres dla kogoś kto nie zna Mokotowa. Przecież Narbutta jest przy skwerze Słonimskiego, gdzie jest kino Iluzjon. Ale do kamienicy NARBUTTA 53 OFICYNA, główne wejście prowadzi właśnie od ul. Ligockiej. I przy tej ulicy wszyscy mieszkańcy naszej kamienicy, którzy należą do wspólnoty mieszkaniowej NARBUTTA 53 OFICYNA, parkują swoje samochody. Czy raczej marzą, by je tam parkować.</p> <p>2. Od wielu lat na Ligockiej, tej malutkiej uliczce, mają się codziennie zmieścić dziesiątki samochodów pracowników, klientów, gości kilku dużych instytucji, ośrodków kultury, punktów gastronomicznych ulokowanych w pobliżu. Na ul. Ligockiej parkują właściciele samochodów, którzy pracują, uczą się, odwiedzają takie ośrodki jak: filia Szkoły Głównej Handlowej, która jest przy ul. Madalińskiego; restauracja Papu; cukiernia Malinowa; kino Iluzjon.</p> <p>Wszyscy mieszkańcy z naszej wspólnoty NARBUTTA 53 OFICYNA codziennie szukają miejsc parkingowych nie na ul. Ligockiej, bo te są zawsze zajęte, ale przy innych, okolicznych ulicach jak: Króżeńska, Kwiatowa, Narbutta, czy nawet przy oddalonej 0 400 m ul. Kazimierzowskiej (na wysokości cukierni Jednorożec). Tzw. runda po dzielnicy czyli robienie samochodem kółek w poszukiwaniu miejsca parkingowego to nasza codzienna zmora.</p> <p>Ponadto z powodu nieuporządkowanej sprawy z parkowaniem przy ul. Ligockiej, cały czas jest na niej bałagan wywołany zastawieniem innych pojazdów przez tych, którzy zatrzymali się na trzeciego „tylko na chwilę”. Wtedy trąbienie klaksonami, klótnie kierowców, słuczki. Awantury prowadzone przez korzystających z własnych garaży vis a vis Ligockiej 2, a codziennie zastawiającymi je kierowcami nie mieszkającymi w okolicznych kamienicach, zawsze kończą się tak samo, czyli wezwaniem straży miejskiej i odholowaniem pojazdów.</p> <p>3. To musi się zmienić! I zmienia się, jeśli ZDM wprowadzi na ul. Ligockiej płatne parkowanie dla osób, które nie są mieszkańcami okolicznych kamienic tj. np. NARBUTTA 53 OFICYNA czy Ligocka 2.</p> | <p>W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o rozszerzeniu SPPN na Mokotowie, ul. Ligocka zostanie również objęta płatnym parkowaniem. Na przedstawionych projektach nie nanoszono lokalizacji parkomatów, będą one ustalane na końcowym etapie prac. Mieszkańcom SPPN przysługuje abonament mieszkańca (w zależności od wariantu kosztuje on 30 zł lub 600 zł rocznie i uprawnia do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania).</p> <p>W projekcie dla ulicy Ligockiej zostało wyznaczone parkowanie w istniejących zatokach. Nie projektowano słupków blokujących.</p> |
|-----|--|---|

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Urzednicy warszawskiego ratusza, przy okazji planowania nowych stref parkowania napisali na konsultacje.um.warszawa.pl/SPPN Mokotow: „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>Jak widać na proponowanych przez ZDM rozwiązaniach dla Ligockiej - „SPPN na Mokotowie - tabela pomocnicza nr arkusza projektowego 16” (zdm.waw.pl/wpcontent/uploads/2021/11/Ligocka-aleja-Niepodleglosci-Ligocka-2-ark.-16.pdf) - zarząd nie planuje na naszej ulicy ani jednego parkomatu. Na prezentowanym projekcie nie ma innego, skutecznego rozwiązania parkowania samochodów przez mieszkańców okolicznych kamienic. Za to są planowane słupki U-12c na całej długości dotychczasowych miejsc parkingowych przed naszymi kamienicami. Czyli tam, gdzie byśmy chcieli spokojnie móc zaparkować codziennie nasze pojazdy.</p> <p>Nie tak sobie wyobrażam rozwiązania tego trwającego od wielu lat kryzysu na naszej małej uliczce. Rozwiązaniem byłoby:</p> <ul style="list-style-type: none">- wprowadzenie płatnego parkowania dla osób nie mieszkających przy naszej ulicy i postawienie parkomatów. <p>Metoda ta zadziałała przy ul. Wiktorskiej, przy której mieszkałem 15 lat temu. Tam wprowadzono strefy płatnego parkowania, zaś mieszkańcy mieli zaświadczenia upoważniające do parkowania bezpłatnego.</p> | |
|--|--|--|

| | | |
|-----|---|---|
| 615 | <p>Chciałem przypomnieć, że tak zwany problem zaczął się w momencie kiedy ABW "przestraszyło" się dwóch białych furgonetek parkujących wzdłuż muru ul. Podchorążych. Pewnie bano się podsłuchu albo trotylu a to były tylko furgonetki małej firmy transportowej. Wydano zakaz parkowania w całej okolicy muru czyli przy ul. podchorążych i naszej czyli T. Holówki. Wobec licznych protestów mieszkańców przywrócono parkowanie przy ul. Podchorążych ale został zakaz parkowania przy murze T. Holówki. Mieszkańcy zaczęli parkować skośnie zmuszeni do tego. Nigdy dotąd nie było u nas wypadków związanych z tzw organizacją ruchu! Mieszkańcy ustępują sobie grzecznie drogi. I obawiam się, że ewentualne nowe przepisy popsują to co funkcjonuje dobrze! Gdyby odwołano zakaz parkowania wzdłuż muru ulicy T. Holówki samochody mogłyby parkować po obydwóch stronach ulicy już nie skośnie i sytuacja wróciłaby do stanu sprzed 2017 roku kiedy wprowadzono ten nieroztropny zakaz. Powiedzenie że lepsze jest wrogiem dobrego może mieć tu jasne potwierdzenie! Rozumiem, że trudno wygrać z ABW ale to w końcu jest nasza ulica i nasze samochody!</p> | <p>Na ul. Holówki zostanie utrzymana istniejąca organizacja ruchu. Odwołanie zakazu parkowania wzdłuż posesji placówki specjalnej wykracza poza zakres opracowania.</p> |
|-----|---|---|

| | | | |
|-----|-----|--|--|
| 616 | 378 | <p>Lokalizacja projektu - ulica i nr / rejon ulic w Warszawie: ul. Tadeusza Hołówki</p> <p>Opis projektu:</p> <p>1. Ulica Tadeusza Hołówki jest krótką lokalną uliczką, z jednym domem mieszkalnym, miejscem parkowania dla mieszkańców wszystkich okolicznych budynków. Ścisła stara przedwojenna zabudowa i mała ilość miejsc parkingowych nie zaspakaja i tak wszystkich potrzeb mieszkańców,</p> <p>2. Poniższy projekt umożliwi utrzymanie obecnego sposobu parkowania i większą ilość miejsc parkingowych. Obecnie mieszkańcy parkują skośnie. Realizacja projektu zalegalizuje parkowanie skośne.</p> <p>3. Utrzymanie dotychczasowego ruchu dwustronnego na ulicy.</p> <p>Projekt obejmuje:</p> <p>Zalegalizowanie istniejących miejsc parkingowych tak by znaki drogowe pozwoliły na parkowanie samochodów pod kątem, co umożliwi zaparkowanie 0 40% samochodów więcej niż równolegle. Projekt obejmuje ulicę z jednej strony, w roku 2017 SOP zabroniła parkowania pod ich murem, czyli z drugiej strony ulicy, automatycznie wyłączając jedną stronę ulicy z możliwości parkowania.</p> <p>Jednocześnie przypominamy, że po interwencji mieszkańców w roku 2017 usunięto zakaz parkowania wzdłuż muru SOP na ulicy Podchorążych. Dlaczego utrzymano ten zakaz na ulicy Hołówki?</p> <p>1. Zakładając, że jedno miejsce parkingowe zajmuje długość 6 m. parkowanie samochodu pod kątem/ukosem zwiększa miejsca parkingowe 0 40% przy założeniu ok 1,5 m każdego ukośnego miejsca. W skali ulicy daje to około 20 więcej miejsc parkingowych.</p> <p>2. Utrzymanie dotychczasowego ruchu dwustronnego na ulicy.</p> <p>Uzasadnienie realizacji projektu:</p> <p>1. Ulica Tadeusza Hołówki jest ścisłą zabudową z deficytem miejsc parkingowych. Brak garaży podziemnych. W pobliżu znajduje się kościół i szkoła.</p> <p>2. Obecny plan Urzędu wprowadzenia parkowania równoległego na w/w ulicy oraz strefy płatnego parkowania w sposób zdecydowany utrudni mieszkańcom normalne korzystanie z samochodu. Przy tak dużym niedostatku miejsc nie wszyscy mieszkańcy będą mieli szansę na zaparkowanie samochodu w pobliżu swojego zamieszkania. Zaznaczyć należy, że w dużej części mieszkają tutaj osoby starsze.</p> <p>3. W ciągu dnia nie ma problemów z parkowaniem, jedynie w godzinach wieczornych. Oznacza to, że z miejsc parkingowych korzystają głównie mieszkańcy. Wprowadzenie nowej organizacji jest więc na niekorzyść lokalnej społeczności.</p> | <p>Na ul. Hołówki zostanie utrzymana istniejąca organizacja ruchu.</p> |
|-----|-----|--|--|

| | | | |
|-----|-----|--|---|
| 617 | 378 | <p>4. Wszystkie wystąpienia SBM „Pracowników Łączności” w sprawie budowy garażu podziemnego na sąsiedniej działce miasta nr:53/6, lub w rejonie ul. T. Hołówki nie spotkały się z aprobatą miasta. Zakaz parkowania w roku 2017 z drugiej strony ulicy, zmniejszyło ilość miejsc prawie o połowę. Została jedna strona do parkowania. Dlatego mieszkańcy parkują skośnie. Projekt zakłada zalegalizowanie parkowania skośnego</p> <p>5. Utrzymanie dotychczasowego ruchu dwustronnego na ulicy:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Ułatwia dojazd z ulicy Czerniakowskiej oraz Podchorążych. b. Ruch jednokierunkowy spowoduje ogromne utrudnienia w dojeździe, konieczność dojazdu do ulicy Czerniakowskiej dla samochodów jadących z Górnego Mokotowa. c. Zwiększy korki na ulicy Czerniakowskiej, która bez tego jest przez większość dnia zakorkowana. d. Zwiększy hałas oraz ilość spalin dla mieszkańców z ulicy Czerniakowskiej. <p>Możliwe jest poszerzenie pasa ruchu o dodatkowe 60-70 cm od strony muru SOP: istnieje możliwość przesunięcia opaski z płyt betonowych bezpośrednio pod mur SOP w miejsce wąskiego pasa zaniedbanej trawy, który jest zdeptany i zaśmiecony.</p> <p>Może można zastosować znak drogowy Znak B-31 : "pierwszeństwo dla nadjeżdżających z przeciwka" zabrania kierującym wjazdu lub wejścia na zwężony odcinek jezdni, jeżeli zmusiliby to kierujących znajdujących się na tym odcinku lub zbliżających się do niego z przeciwnej strony do zatrzymania się.</p> | <p>Na ul. Hołówki zostanie utrzymana istniejąca organizacja ruchu.</p> |
| 618 | 379 | <p>W związku z projektem wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) na obszarze Górnego Mokotowa (podobszar 4), my mieszkańcy Spółdzielni Mieszkaniowej „SZARE DOMY” mieszczącej się między innymi przy ul. Fałata i ul. Akacjowej domagamy się ustanowienia ulic Fałata i Akacjowej strefą parkowania wyłącznie dla mieszkańców tych ulic.</p> <p>Codziennie, nawet w soboty i niedziele parkowanie olbrzymiej ilości samochodów należących do studentów Politechniki Warszawskiej uniemożliwia normalne funkcjonowanie mieszkańców wyżej wymienionych ulic.</p> <p>Kończąc przytaczamy cytat z ulotki ZDM kolportowanych do naszych skrzynek pocztowych, że „Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców”.</p> | <p>Wprowadzenie stref/odcinków oznaczonych znakami B-39/B-35 gdzie postój umożliwiony jest wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem wprowadzany jest w ramach SPPN w miejscach gdzie niemożliwe jest wyznaczenie miejsc postojowych zgodnie z wymogami 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. Na ul. Akacjowej oraz Fałata zostało zaprojektowane oznakowanie B-35 z uwagi na brak możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych.</p> |

| | | | |
|-----|--|---|---|
| 619 | | <p>Stanowczo sprzeciwiam się propozycjom zwężenia ulicy Puławskiej z 3 pasów do 2. Warszawiacy nie chcą zwężenia Puławskiej i protestują przeciwko zrobieniu tego pod pretekstem rozszerzenia SPPN. Lepszym i pożądanym rozwiązaniem będzie dobudowanie kawałka jezdni przy okazji najbliższego remontu tak, aby zmieściły się 3 pełne pasy ruchu oraz parkowanie częściowo na chodniku, a częściowo na jezdni. (uwaga powtórzona 2 razy)</p> | <p>Analiza wykorzystania istniejących miejsc postojowych na Puławskiej wykazała, że ich zajętość waha się od 30% (w godzinach nocnych) do 45-63% (w godzinach 10-20, czyli godzinach obowiązywania opłat). Pojazdy mieszkańców zajmują ok. 20-30% miejsc. Istniejąca organizacja postoju nie może pozostać bez zmian – na niektórych odcinkach nie spełnia dzisiejszych wymogów prawnych dotyczących szerokości chodnika (min. 2 m) i miejsc postojowych na chodniku (min. 2,5 m). Chodnik na ul. Puławskiej odcinkowo ma poniżej 4 m szerokości, co oznacza że nie ma możliwości pozostawienia wyznaczonych miejsc postojowych. Po analizie wyników pomiarów zajętości miejsc postojowych, uwarunkowań technicznych i formalnych oraz głosów mieszkańców w konsultacjach, ZDM przygotowuje rekomendowany wariant organizacji postoju na ul. Puławskiej. Będzie on zakładał utrzymanie obecnego przekroju jezdni oraz wyznaczenie miejsc postojowych tylko tam, gdzie pozwala na to szerokość chodnika – przy czym projektowana liczba miejsc wciąż odpowiadać będzie zidentyfikowanemu zapotrzebowaniu. Część miejsc może być przeznaczona wyłącznie dla mieszkańców, aby poprawić jeszcze bardziej dostępność miejsc postojowych dla nich. Ostateczny kształt projektu zostanie zatwierdzony przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> |
| 620 | | <p>Przystanek Spacerowa 02. Miejsca parkingowe wyznaczone w ten sposób, że pasażerowie autobusów wysiadają i wsiadają przez stojące samochody. Dzieje się tak już przy 2 autobusach (solówka + 18 m), a kolejne czekają za nimi. Wnioskuje o wydłużenie peronu przystanku i zabezpieczenie go przed parkowaniem słupkami blokującymi U12C.</p> | <p>Organizacja postoju we wskazanym miejscu wymaga dodatkowego uzgodnienia z ZTM. Miejsca postojowe wyznaczone są prawidłowo.</p> |