

# CORAZ LEPSZA

## WARSZAWA

KONSULTACJE SPOŁECZNE

### ZAŁĄCZNIK NR 1 DO RAPORTU Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH: "JAKA STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA NA SASKIEJ KĘPIE?"

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

LP	Nr załącznika	Treść	Odpowiedź
1		Mieszkańcy nie zostali skutecznie poinformowani (nie było ulotek)	<p>Akcja informacyjna przeprowadzona została bardzo szeroko . Wykorzystane zostały różne kanały komunikacji analogowe i elektroniczne. Do najważniejszych działań w tym obszarze należą:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>Dystrybucja ulotek (24 940 sztuk) za pośrednictwem Poczty Polskiej</li><li>Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</li><li>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</li><li>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</li><li>Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</li><li>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</li><li>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</li><li>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</li><li>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</li><li>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</li><li>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</li></ul>

2		Chciałabym, żeby nie ubyło miejsc parkingowych, a projekt je likwiduje. Jestem za utrzymanie status quo.	W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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.
3		Jestem przeciwny wprowadzeniu 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.
4		Jak będą wyglądały parkingi przy Saskiej koło Biedronki	Postój przy dyskoncie będzie się odbywał w istniejących zatokach (prostopadle).
5		Nie zgadzam się na 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 sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
6		Proszę o rozważenie możliwości parkowania dla przedsiębiorców, którzy rozwoją żywność dla klientów.	Parkowanie będzie możliwe na ogólnodostępnych miejscach postojowych. Dzięki wprowadzeniu opłat ich dostępność dla postoju krótkotrwałego się poprawi, ponieważ opłaty zniechęca część osób pozostawiających auto na cały dzień.
7		Czy przewidywane są miejsca parkingowe dla dostawców do sklepów?	W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
8		Gdzie zaparkuje przedsiębiorca, który jedzie z narzędziami do remontu i remont trwa cały dzień?	Postój jest możliwy na terenie posesji lub na wyznaczonych, ogólnodostępnych miejscach płatnych.

9		Nie wolno robić przy tak ważnych ulicach ruchu jednokierunkowego. Wersalska, Brukselska, Plac Przymierza, Francuska to główne ulice Saskiej kępy, którymi odbywa się główny ruch osiedlowy.	Projekt stałej organizacji ruchu nie przewiduje ruchu jednokierunkowego na wskazanych ulicach.
10		Abonament ulgowy musi być także dla właścicieli hipotecznych i dzierżawców wieczystych w okolicy ich nieruchomości	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, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. Decyzję o zmianach w strefie płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. 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.
11		Proszę o nieumieszczanie słupków wzdłuż chodników na ulicy Argentyńskiej. Utrudnia to m.in.. Dojazd karetki pogotowia na i tak wąskiej ulicy.	Projekt organizacji ruchu na ul. Argentyńskiej nie przewiduje dodatkowych słupków.
12		Sprzeciw dot. SPPN na całej Saskiej Kępie objętej konserwacją zabytków.	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.
13		Międzynarodowa 48, Zwycięzców, Walecznych strona nieparzysta - parkowanie skośne na trawniku.	Nie wprowadzono. Zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach - załącznik nr 1 pkt. 5.2.18 oraz załącznik nr 2 pkt. 5.2.4 - nie wyznacza się miejsc postojowych w obrębie trawników. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych nie są elementem opracowania.

14		Teren między posesjami Międzynarodowa 48 i 50 wykorzystać na płatny parking, pozostawić parkowanie w zatoczkach i jednocześnie na ulicy (dwa rzędy). Skasować słupki.	Nie wprowadzono. Teren pomiędzy posesjami Międzynarodowa 48 i 50 znajduje się poza zakresem drogi publicznej. O jego wykorzystaniu decyduje zarządca tego terenu. W zakresie drogi publicznej wyznaczono parkowanie skośne w zatokach - zgodnie ze stanem istniejącym. Zapewniono postój wyłącznie w zatoce, bez wyznaczania miejsc w drugim rzędzie (tj. równolegle na jezdni przy skośnej zatoce), tak by nie było utrudnień wjazdu i wyjazdu na teren wnęki postojowej. Projekt nie przewiduje ustawienia słupków we wskazanej lokalizacji.
15		Jesteśmy przeciwko wprowadzeniu strefy ze względu na brak alternatywy.	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.
16		Ponieważ na konsultacjach w całej Warszawie występują te same osoby i ich propozycje są niszczące dla naszych Osiedli proszę o weryfikację i nie uwzględnianie pomysłów typu kontraruch na ulicy jednokierunkowej.	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.
17		Ze względu na dobro mieszkańców proszę o nie wprowadzanie jednokierunkowych ulic i na wąskich ulicach dróg rowerowych w dwóch kierunkach. Dlatego, że wąskie uliczki i mieszkańcy potrzebują szybkiego dostępu do służb miejskich, karetki, zwężenie negatywnie wpłynie na odbiór przez firmy odpadów z posesji.	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.

18		<p>Uważam, że konsultacje są przedwcześnie ponieważ było zbyt mało czasu na przygotowanie. Ulotki nie dotarły na wiele ulic. Przedsiębiorcy prowadzący bazarki nic nie wiedzą, działa tylko poczta pantoflowa. Saska Kępa jest objęta Konserwatorem, duże ilości starych budynków nie posiadają miejsc parkingowych. Po wprowadzeniu strefy zniknie zieleni na Saskiej Kępie. Jestem przeciwna ponieważ pieniądze z parkometrów nie zasila przychodów naszej dzielnicy, jak również nie wpłyną na naprawę nawierzchni uliczek Saskiej Kępy.</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. 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. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Wprowadzenie SPPN w żaden sposób nie ingeruje w zieleni uliczną.</p>
19		<p>Usytuowanie parkingu naprzeciwko bramy uniemożliwi wyjazd z bramy samochodów. Na posesji jest parking na 5 samochodów, mieszkańcy mają duże samochody z uwagi na to, że mają więcej dzieci, parkują przodem i wyjeżdżają tyłem w uwagi na ograniczone miejsca parkingowe. Pozostawienie parkingu przy ogródku nie jest kolizyjne (2 miejsca). Takie usytuowanie parkingu powoduje, że uzyskamy dodatkowo 1 miejsce, a tracimy 5 na podwórku.</p>	<p>Wprowadzono, miejsca na przeciwko Zakopiańskiej 32 zostały usunięte z projektu.</p>

20		<p>Powiększyć obszar B-39 na Katowickiej i na Walecznych. Miejsce pomiędzy Walecznych 18 i 16 zrobić parkingowym, z powodzeniem zmieści się tam samochód i nie przeszkadza nam w wyjeździe z posesji. Róg Katowickiej i Walecznych - skorzystać z możliwości, że przy ulicach jednokierunkowych za skrzyżowaniem może być mniej niż 10m. To samo róg Walecznych i Dąbrowieckiej. Nie dla SPPN.</p>	<p>Wprowadzono w zakresie wyznaczenia strefy postoju z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem B35 w ciągu ul. Katowickiej.</p> <p>Wprowadzono także w zakresie wyznaczenia miejsca postojowego pomiędzy zjazdami do posesji Walecznych 16 i 16.</p> <p>Nie wprowadzono strefy postoju (z wyłączeniem mieszkańców) na ul. Walecznych odc. Katowicka - Łotewska.</p> <p>Szerokość ulicy pozwala na wytyczenie pełnowymiarowych miejsc postojowych, według wymiarów wskazanych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach - tab. 5.1 załącznik 2. Postój w wyznaczonych miejscach będzie ogólnodostępny, w tym także dla mieszkańców.</p> <p>Wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc postojowych tuż za skrzyżowaniami dróg jednokierunkowych.</p>
21		<p>Nie dla SPPN. Oczekuję, że abonament obszarowy za 600zł będzie obejmowała całą Saską Kępe. Jak zamierzacie rozwiązać sprawę zaopatrzenia- bazarek na Egipskiej jest zagrożony. Ewentualny postulat by abonament obszarowy obejmował cały SPPN, także inne dzielnice.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców.</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. 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>Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy.</p> <p>Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.</p> <p>W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>

22		Cała Saska Kępa powinna być objęta tylko Strefą Mieszkańca + setek ludzi tu pracujących proryte dla firm. Gęsta zabudowa Saskiej Kępy krótkie uliczki nie nadają się do wprowadzania SPPN. Brakuje według badania ZDM ok.500 miejsc, po wprowadzeniu strefy będzie brakowało ok.1000 dla mieszkańców i parkujących na Kępie. Parkometry powinny być nieliczne, w sytuacjach koniecznych.	Wszystkie legalne miejsca postojowe na terenie Saskiej Kępy zostaną zachowane. Na obszarze opracowania na Saskiej Kępie zinventaryzowano 6014 miejsc postojowych. Nigdzie w badaniu nie wskazano rzekomego braku 500 miejsc ani tego, że będzie ich brakować 1000. 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.
23		Ile stracimy miejsc parkingowych po wprowadzeniu SPPN?	Projekt stałej organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka zachowuje wszystkie legalne miejsca postojowe. 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.
24		Od kiedy Kamionek jest centrum Warszawy i dlaczego ma mieć wprowadzony SPPN?	Obsza Kamionka jest objęty analizami dotyczącymi ewentualnego wprowadzenia SPPN zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, w tym deklaracjami Prezydenta m.st. Warszawy ogłoszonymi publicznie 30 października 2019 r. Decyzję o ewentualnym wprowadzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy.
25		Dlaczego wpłata na SPPN nie gwarantuje miejsca parkingowego?	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.
26		W jakich lokalizacjach były w skrzynkach ulotki dla mieszkańców?	W ramach akcji informacyjnej zostało rozdyskrebowanych 24 940 ulotek za pośrednictwem Poczty Polskiej na obszarze jaki został poddany konsultacjom. Ulotki miały zostać doręczone do każdego punktu adresowego.
27		Gdzie były na Kamionku plakaty?	Plakaty zostały rozwieszane na przystankach komunikacji miejskiej w następujących lokalizacjach - Metro Stadion Narodowy, Kijowska, Dw. Wschodni (Lubelska), Al. Zieleniecka, Lubelska, Bliska, Park Skaryszewski. W ramach akcji informacyjnej zostały również dostarczone ulotki informacyjne do każdego punktu adresowego na obszarze opracowania.

28		Jaka była informacja dla przedsiębiorców? Wg mojej wiedzy NICZEGO NIE BYŁO	<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 (24 940 sztuk) za pośrednictwem Poczty Polskiej.</p> <p>Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</p> <p>Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</p> <p>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</p> <p>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</p> <p>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</p> <p>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</p>
29		Co z likwidacją miejsc postojowych na Międzynarodowej wzdłuż Parku Skaryszewskiego? Co w zamian?	W ramach opracowania projektu stałej organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na wymienionym odcinku ul. Międzynarodowej nie likwidowano miejsc postojowych.
30		Ile na Kamionku przewidziano miejsc postojowych, a ile będzie abonamentów?	Projekt przewiduje wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych bez przebudowy drogi, przy zachowaniu zieleni i chodników odpowiedniej szerokości. Liczba miejsc postojowych nie jest uzależniona od liczby osób uprawnionych do abonamentu mieszkańca zamieszkujących dany obszar.
31		Dlaczego Kamionek został objęty „SPPN na Saskiej Kępie” wbrew wcześniejszym zapowiedziom?	Obszar Kamionka jest objęty analizami dotyczącymi ewentualnego wprowadzenia SPPN zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami, w tym deklaracjami Prezydenta m.st. Warszawy ogłoszonymi publicznie 30 października 2019 r. Decyzję o ewentualnym wprowadzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy.
32		Dlaczego kamionek przegrodzono, podzielono nieracjonalnie, kreska na mapie?	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
33		Czy kompetencja w sprawie SPPN nie powinna być w kompetencji dzielnic?	Zgodnie z załącznikiem nr 2 do Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r., zarządzającym SPPN jest Zarząd Dróg Miejskich. Projekty organizacji ruchu na drogach gminnych zgodnie z przepisami podlegają opinii Urzędu Dzielnicy.



34		Czy jest szansa, że będzie 110 abonamentów na 100 miejsc dla mieszkańców?	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.
35		Wnioskuje o objęcie kontraruchem rowerowym wszystkich ulic, które w związku z wprowadzeniem SPPN zostałyby zamienione na jednokierunkowe. Dotyczy to w szczególności ul. Skaryszewskiej. Przez Lubelską, Bliską, Żupniczą i Chodakowską łączy się ona z ciągiem dróg dla rowerów/pasów rowerowych przy Mińskiej, Stanisławowskiej, Dwernickiego, i Szaserów, co razem składa się na spójny ciąg komunikacyjny drogami dla rowerów lub ulicami o niewielkim natężeniu ruchu, umożliwiającym dotarcie do odległego Grochowa/Gocławia w rejon ul. Targowej. Skaryszewska umożliwia w szczególności omińnięcie skrzyżowania Targowej, Zamoyskiego i Al. Zielenieckiej, które z uwagi na całkowity brak infrastruktury rowerowej, dużą liczbę pasów ruchu i duże natężenie ruchu jest wyjątkowo nieprzyjazne rowerzystom.	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.
36		Wprowadzenie na Skaryszewskiej jednokierunkowości bez równoczesnego wprowadzenia kontraruchu oznaczałoby drastyczne pogorszenie warunków ruchu drogowego w tym rejonie miasta. Dotyczy to również dojazdu do Dworca Wschodniego – do jego części od ul. Lubelskiej, bliższej peronom podmiejskim (peron 6 i 7, na których stoją pociągi Kolei Mazowieckich) i zawierającej kasy Kolei Mazowieckich.	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.
37		Popieram wprowadzenie SPPN, jednak uważam, że jej wprowadzenie spowoduje parkowanie poza strefa w sposób zmasowany. Przy Mińskiej nie ujęto słupków utrudniających parkowanie przed skrzyżowaniem z Bliską. Nie rozumiem też dlaczego teren placu przy Mińskiej i Kamionkowskiej nie został ujęty. Tam są ulice i działki drogowe w gestii urzędu miasta. Strefa powinna sięgać do Podskarbińskiej. Przy ul. Grochowskiej proponuję wyznaczenie miejsc skośnych, które ograniczą szerokość chodników. Obecne miejsca równoległe są bezpieczniejsze.	Wprowadzono zmiany w projekcie w zakresie uzupełniania słupków blokujących. Na ulicy Grochowskiej zaproponowano miejsca skośne, we wszystkich miejscach gdzie szerokość chodnika na to pozwalała. Również przy budynku nr 365 usunięto słupki i zaprojektowano miejsca skośne. Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.

38		Czy w swoich pracach uwzględniacie Państwo prace nad projektem Zielona Grochowska prowadzone przez Zarząd Zieleni?	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zakres projektu nie ingeruje w istniejącą zieleni. Planowana przebudowa ulicy może być realizowana niezależnie od wdrożenia SPPN.
39		Ulice jednokierunkowe powinny przewidywać kontraruch rowerowy, by ułatwić przejazd. W tej okolicy brakuje infrastruktury rowerowej, zwłaszcza przy ul. Grochowskiej. Dotyczy to zwłaszcza ul. Skaryszewskiej i dojazdu do Dw. Wschodniego.	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.
40		Proszę o zmianę organizacji ruchu na jednokierunkową oraz o wytyczenie normalnych miejsc parkingowych, nie tylko tych dla mieszkańców.	Ulica Berka Joselewicza została zaprojektowana jako droga jednokierunkowa i wyznaczono miejsca ogólnodostępne.
41		Proszę o wytyczenie zakazu ruchu jeśli nie da się tam wytyczyć miejsc parkingowych (ul. Międzynarodowa).	Na wskazanym odcinku wyznaczono naprzemienne miejsca postojowe.
42		Proszę o wytyczenie parkowania równoległego zgodnie z projektem do Budżetu obywatelskiego (ul. Zamoyskiego)	Projekt z budżetu obywatelskiego jest realizowany w ramach osobnego opracowania i zakłada parkowanie równoległe na tym odcinku ul. Zamoyskiego.
43		Zakazać zawracania/skrętu w lewo z ul. Grochowskiej w lewo w Lubelską (jadąc w stronę Zamoyskiego). Umożliwić skręt w lewo z Lubelskiej.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
44		Zabezpieczenie trawnika wzdłuż Grochowskiej. Za Grochowską 349 w stronę Wiertniczej. (Przy paczkomacie) – tam jest dziki parking. (uwaga powtórzona 2 razy)	Nie wprowadzono. Zabezpieczanie zieleni miejskiej przed niewłaściwym parkowaniem znajduje się poza zakresem opracowania.
45		To samo z placem przed Grochowską 357.	Nie wprowadzono. Zabezpieczanie zieleni miejskiej przed niewłaściwym parkowaniem znajduje się poza zakresem opracowania.
46		To samo z placem przed Grochowską 357.	Nie wprowadzono. Zabezpieczanie zieleni miejskiej przed niewłaściwym parkowaniem znajduje się poza zakresem opracowania.

47		Przy wyznaczaniu miejsc należy uwzględnić plany ZZW dot. Zazielenienia Grochowskiej.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zakres projektu nie ingeruje w istniejącą zielen. Planowana przebudowa ulicy może być realizowana niezależnie od wdrożenia SPPN.
48		Wyznaczanie miejsc powinno uwzględnić plany Zarządu Zieleni, by nie wydawać pieniędzy dwa razy. Ponadto wzdłuż ul. Grochowskiej powinny być TYLKO miejsca równoległe. Jest to podyktowane nagromadzeniem usług wzdłuż tej ulicy i dużym ruchem pieszych.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zakres projektu nie ingeruje w istniejącą zielen. Planowana przebudowa ulicy może być realizowana niezależnie od wdrożenia SPPN.
49		P. Michał Lejk powiedział, że granica strefy powinna zostać oparta o naturalne granice. W przypadku Kamionka tak nie jest! Dlatego wnioskuję o rozszerzenie strefy. Najlepszą granicą byłaby Trasa Łazienkowska i ul. Wiatraczna, ale na ten moment uważam, że zasadne poszerzenie strefy na cały Kamionek – granicą byłaby ul. Podskarbińska, teren Sinfonii oraz parku mogą pełnić rolę tymczasowej granicy SPPN>	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
50		W tej chwili proponowana strefa nie obejmuje Centrum Kamionka. Poza strefa znajdzie się Urząd Dzielnicy, SWPS, nowa siedziba ZTM, Praga 306, Soho, planowany bazar Rogutka.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
51		Poza tym strefa należy objąć skrzyżowania Mińskiej i Kamionkowskiej, bo teraz panuje tam chaos.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
52		Międzynarodowa – przewiesić zakaz postoju pojazdu za wodociągi – skoro wzdłuż tego odcinka nie ma planowanych miejsc, to po co ma być tam wjazd?	Wprowadzono zakaz zatrzymywania się po wschodniej stronie ulicy Międzynarodowej.
53		Międzynarodowa X Stanisława Augusta należy utworzyć azyl na zakręcie, bo pomimo znaków kierowcy (zwłaszcza latem i w weekendy) stoją w okolicy skrzyżowania.	Nie wprowadzono. Wskazana lokalizacja jest poza zakresem opracowania.
54		Stanisława Augusta – ostatni odcinek jest jednokierunkowy – nie wiem jak to zabezpieczyć, ale notorycznie auta przejeżdżają w stronę Międzynarodowej pod prąd.	Nie wprowadzono. Wskazana lokalizacja jest poza zakresem opracowania.
55		Przejście dla pieszych przy Żłobku/przedszkolu należy zrobić jako przejście wyniesione. Kierowcy przekraczają tam prędkość, przejście jest trochę przesłonięte, a ruch pieszy ( w tym dzieci) duży.	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.

56		Należy uwzględnić projekty z budżetu obywatelskiego 2021/2022. Parkowanie równoległe na jezdni, a nie skośne częściowo na chodniku.	Projekt z budżetu obywatelskiego jest realizowany w ramach osobnego opracowania i zakłada parkowanie równoległe na tym odcinku ul. Zamoyskiego.
57		Na ul. Zamoyskiego jest PLAN dot. odtworzenia zieleni: nie należy tam lokalizować miejsc parkingowych! Miejsca parkingowe na ul. Grochowska-Zieleniecka (Targowa) powinny być na tzw. III. Pasy (tj. dawnym pasie rozbiegowym – klasa drogi została kilka lat temu obniżona i pasy rozbiegowe nie są już potrzebne – należy je zastąpić pasami postojowymi P-19 – dzięki czemu piesi będą mogli bezpiecznie poruszać się ulicami Grochowską i Zamoyskiego i będzie wystarczająco miejsc!	Nie wprowadzono, zakres projektu stałej organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na Saskiej Kępie i Kamionku nie ingeruje w istniejącą zielen.
58		Należy wprowadzić całkowity zakaz ruchu (znak B-1) od wjazdu do terenu DPMIK (nr 72) + dodać znak D-40 (strefa zamieszkania) aby umożliwić bezpieczne przejście licznym pieszym udającym się od przystanku ZTM (Park Skaryszewski) do Parku Skaryszewskiego, tramwajowe + autobusowe, Jeziorko Kamionkowskie, Kamionkowskich Błot Elekcyjnych lub obiektów sportowych Klubu Sportowego DRUKAZRZ.	Na wskazanym odcinku wyznaczono naprzemienne miejsca postojowe.
59		Należy podkreślić, że w ramach budżetu obywatelskiego na rok 2022 na odc. Grochowska-Waszyngtona wygrał i będzie realizowany projekt zakładający budowę trasy rowerowej na tym odcinku!	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Realizacja projektu z budżetu obywatelskiego może nastąpić niezależnie od tego.
60		Do koniecznego wdrożenia! SPPN powinna obejmować cały obszar Kamionka tj. do ulicy Podskarbińskiej, ponieważ na odcinku Międzynarodowa Podskarbińskich znajduje się duża liczba instytucji generujących ruch samochodowy: siedziba ZTM, Urząd Dzielnicy Praga Północ, Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych, kampus uniwersytetu SWPS, Sądy oraz Sinfonia Varsovia.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
61		<b>SPPN NA CAŁYM KAMIONKU KONIECZNIE!</b>	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.

62		JESTEM MIESZKAŃCEM I JESTEM ZDECYDOWANIE ZA SPPN. Liczę także na uporządkowanie obecnego bałaganu parkingowego przy okazji SPPN. W szczególności wnoszę o przenoszenie miejsc parkingowych z chodników na jezdnię. W celach zwiększenia liczby miejsc parkingowych wnoszę jednocześnie o zwiększenie liczby ulic jednokierunkowych, co umożliwi urządzenie miejsc parkingowych równoległe na jezdniach. Wnoszę także o zabezpieczenie przejść dla pieszych oraz skrzyżowań, które w tej chwili są bardzo często zasłonięte przez parkujące nielegalnie samochody. Wnoszę także o zabezpieczenie przez odpowiednią infrastrukturę wąskich chodników, które również bardzo często na Kamionku zastawione są nieprzepisowo zaparkowanymi samochodami. Wnoszę jednocześnie o utworzenie maksymalnie dużo stref zamieszkania, szczególnie na wąskich ulicach, tak by priorytetem było bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu.	<p>W ramach projektu została wyznaczona maksymalna liczba miejsc postojowych ogólnodostępnych oraz w miejscach gdzie wyznaczenie miejsc nie jest możliwe (zasady wyznaczania miejsc postojowych reguluje Rozporządzenie 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) a postój jest możliwy przy zachowaniu zasad określonych w ustawie prawo o ruchu drogowym, odcinek drogi obejmowany jest znakiem B-35/B-39 z dopuszczeniem postoju dla mieszkańców z identyfikatorem B35.</p> <p>Wszędzie gdzie to było możliwe, parkowanie projektowane jest na jezdni. Wprowadzono również ruch jednokierunkowy na ulicach, na których pozwala to na wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych bez utrudniania obsługi komunikacyjnej obszaru. W rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań zaprojektowano słupki blokujące.</p> <p>Wprowadzenie strefy zamieszkania jest możliwe tylko w przypadku ulic bez wydzielonej jezdni i chodnika, z jedną przestrzenią pieszo-jezdną. Należy przy tym pamiętać, że w strefie zamieszkania nie jest dopuszczony postój poza wyznaczonymi miejscami postojowymi, co wiąże się często ze znacznym ograniczeniem możliwości postoju dla mieszkańców. W związku z tym w ramach projektu nie przewiduje się wprowadzania stref zamieszkania.</p>
63		Powinien być kontrruch rowerowy z wlotem od ul. Targowej (6.5 M)	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontrruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
64		Międzynarodowa (Waszyngtona-Jezior) – rozwiązać problem parkowania na chodniku (np. zawęzić jezdnie przez słupki na jezdni)	Nie wprowadzono. Nie wprowadza się słupków blokujących na jezdni, zgodnie z pkt. 5.5 "rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach". Na wskazanym odcinku pozostawia się obowiązujący obecnie zakaz postoju pojazdów.
65		Zamoyskiego – uwzględnić projekt z budżetu obywatelskiego i drogę rowerową (po stronie półd. nie ma mieszkań)	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Budowa drogi dla rowerów nie ma związku z oznakowaniem miejsc postojowych i nie wchodzi w zakres opracowania.
66		Targowa (wiadukt – Skaryszewska) – zrobić parkowanie równoległe – z projektu nie wynika, co ma być.	Wprowadzono parkowanie równoległe.
67		Grochowska – przed kościołem równoległe parkowanie przy Grochowskiej 332, bo do alkoholowego parkują na całej długości chodnika.	Nie wprowadzono. W projekcie stałej organizacji ruchu przewidziano skośny postój na chodniku. Dla pieszych pozostawia się chodnik o szerokości ponad 3,0 m.

68		Grochowska – uwzględnić projekt Zielonej Grochowskiej	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zakres projektu nie ingeruje w istniejącą zieleń. Planowana przebudowa ulicy może być realizowana niezależnie od wdrożenia SPPN.
69		Czy parking pod PKP stadion będzie płatny? Nie, bo to nie jest działka drogowa?	Parking znajduje się poza pasem drogowym. SPPN dotyczy tylko miejsc postojowych w pasie drogowym.
70		Przedłużyć strefę do Wiatracznej!!! Bo okolice Ronda Wiatraczna to handlowe centrum Warszawy, więc na Podskarbińskiej ...(nieczytelne) parkowanie przy Wiatracznej.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN. 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.
71		Czy planowane jest rozszerzenie SPPN o inne obszary Praga-Południe?	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN. 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.
72		Kto i dlaczego zdecydował o włączeniu Kamionka do strefy płatnego parkowania? Jakie analizy były brane pod uwagę?	Kierunkową decyzję o wykonaniu analiz na terenie Kamionka podjął w 2019 r. Prezydent m.st. Warszawy. Decyzję o ewentualnym włączeniu Kamionka do SPPN podejmie Rada m.st. Warszawy, w oparciu o wyniki analiz parkingowych prezentowanych podczas konsultacji społecznych.
73		Jaki będzie koszt wprowadzenia SPPN?	Na koszt wprowadzenia SPPN składa się głównie koszt prac związanych z oznakowaniem miejsc postojowych i koszt zakupu lub dzierżawy parkomatów. Na obecnym etapie nie sposób podać wysokość tych kosztów, nie są bowiem znane oferty wykonawców ani ostateczny projekt organizacji ruchu.
74		Ile miejsc parkingowych zostanie zlikwidowanych i legalnych rejestrowanych w strefie SPPN	Wszystkie legalne miejsca postojowe zostały pozostawione.
75		Kto wyznacza miejsca dla osób z niepełnosprawnościami?	Miejsca dla osób z niepełnosprawnościami wyznaczane są na podstawie przepisów ustawy o drogach publicznych. ZDM w czasie konsultacji zachęcał uczestników do wskazania gdzie takie miejsca powinny zostać wyznaczone.

76		Proszę o konsultację o rozszerzeniu strefy o kolejne ulice z mieszkańcami tych ulic. – W tym przypadku nieobecni nie mają głosu!!! To chyba nie tędy droga.	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.
77		Nie widzę powodu do wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Kamionku. Badania zostały przeprowadzone w trakcie intensywnych inwestycji infrastrukturalnych (dane nie są miarodajne)	Badania przeprowadzane były długoterminowo, w okresie 8.09.2021 – 26.10.2021. Ich czas trwania ustalony został i zatwierdzony z ZDM. Według przeprowadzonych badań i przyjętej metodyki w podobszarze 4 objętym konsultacjami (który stanowi część Kamionka) średnie wypełnienie w godzinach funkcjonowania SPPN wynosi średnio 84%, co uzasadnia wprowadzenie płatnego parkowania na tym obszarze.
78		Dlaczego została przewidziana granica niebędąca granicą architektoniczną?	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
79		Dlaczego zbadano parkowanie na ulicy Kamionkowskiej, kiedy jest to ulica poza granicą strefy?	Granica podobszaru 4 przebiega na osi projektowanego przebiegu al. Tysiąclecia. Odcinek o długości 51 metrów ulicy Kamionkowskiej (licząc od ulicy Mińskiej) był objęty badaniami.
80		Dlaczego robią Państwo zakaz postoju i parkowania pod przychodnią na Międzynarodowej? Od frontu jest przystanek i nie będzie możliwości postoju pod placówką służby zdrowia? Dlaczego zlikwidowaliście Państwo miejsca postojowe w takim miejscu?	Wprowadzono. W ciągu ul. Międzynarodowej (wjazd od ul. Grochowskiej) wyznaczono miejsca postojowe na chodniku.
81		Dlaczego brak jest miejsc postojowych przy ul. Grochowskiej od nr 328 do skrzyżowania z Mińską?	Wprowadzono korektę do projektu.
82		Co właściwie zdecydowało o rozszerzeniu SPPN na tereny Kamionka – na niemodernizowane ulice niewykończone.	Stan ulic nie ma związku z ewentualnym wprowadzeniem SPPN. Decydującym argumentem jest wypełnienie miejsc postojowych. W podobszarze 4 objętym konsultacjami (który stanowi część Kamionka) średnie wypełnienie w godzinach funkcjonowania SPPN wynosi średnio 84%, co uzasadnia wprowadzenie płatnego parkowania na tym obszarze.
83		Postulat ograniczenia SPPN do Lubelskiej – wobec tego, że tak wielu mieszkańców jeszcze tu NIE MA, najrozsądniej na tym etapie poprzestać na ul. Lubelskiej. (ponieważ mieszkańców Kamionka, których to dotyczy, w granicach do Podskarbińskiej jeszcze nie ma!)	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.

84		W tym miejscu przy ul. Grochowskiej 365 powinno być parkowanie równoległe ze względu na bezpieczeństwo. Samochody cofające będą miały lepszą widoczność przy parkowaniu równoległym. Samochody jadące Grochowską od strony Zielenieckiej jadą szybko, przy Lubelskiej jest dodatkowo zawrotka, co powoduje niebezpieczne sytuacje, które mogą się spotęgować przy parkowaniu prostopadłym przy kościele.	Nie wprowadzono. W projekcie stałej organizacji ruchu przewidziano skośny postój na chodniku. Dla pieszych pozostawia się chodnik o szerokości ponad 3,0 m.
85		Ul. Lubelska idąc z Zamoyskiego – proszę o ustawienie słupków wzdłuż wjazdu do Wedla przy rogatkach w celu ograniczenia nielegalnego parkowania (codziennie parkują tam nielegalnie 1-2 auta)	Nie wprowadzono. Słupki blokujące lokalizowane są w miejscach szczególnie narażonych na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. w rejonie skrzyżowań i przejść dla pieszych.
86		Proszę o wytyczenie strefy aż do ul. Podskarbińskiej, znajdują się tam ważne cele podróży takie jak SWPS, ratusz dzielnicy lub sąd.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
87		Proszę o wytyczenie kontraruchów lub kontrapasów rowerowych na wszystkich jednokierunkowych ulicach (Lubelska, Skaryszewska).	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.
88		Dot. Saska 100 - prywatna posesja. Prośba o wyznaczenie 2 miejsc postojowych pomiędzy wjazdami Saska 100 i Saska 102/104 i o zabezpieczenie tych miejsc, ponieważ posesja kończy się na (nieczytelne) tylko dla mieszkańców Saska 100.	Nie uwzględniono - brak istniejącej infrastruktury drogowej zapewniającej możliwość wyznaczenia postoju (zjazd i zieleń drogowa). Nie wyznacza się postoju w obszarach zjazdów, w celu zachowania przepisów art. 49 ust. 2 pkt. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym.
89		Wyznaczyć dodatkowe miejsca postojowe (pas D-19) na odc. Indyjska-Rumuńska po lewej stronie.	Nie wprowadzono, za małą szerokość jezdni dla wyznaczenia dodatkowych miejsc postojowych wydzielonych linią D-19. Na wskazanej ulicy zaprojektowano w zamian możliwość postoju pod znakiem "zakaz zatrzymywania się" który nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem B35.
90		Proszę o kontynuację ruchu jednokierunkowego na ul. Meksykańskiej.	Nie wprowadzono, gdyż jeden kierunek ruchu w ciągu ul. Meksykańskiej na odcinku od ul. Wandy do ul. Saskiej nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych (przy prostopadłych zatokach postojowych, które istnieją obecnie w terenie jest bowiem konieczne zachowanie min. 5 m szerokości jezdni manewrowej).
91		Sugeruję dopuszczenie miejsc parkingowych dla mieszkańców po lewej stronie ul. Walecznych. Na tym odcinku dwa pasy nie są potrzebne (jeden kierunek).	Nie wprowadzono. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu w znacznym stopniu utrudni wyjazd z ul. Nobla w kierunku ul. Saskiej.



92		Wymalowana po lewej stronie ul. Walecznych wysepka jest zbyt długa. Można dodać miejsce parkingowe.	W celu maksymalizacji ilości miejsc postojowych, miejsca ogólnodostępne zostały zaproponowane po północnej stronie ulicy z wykorzystaniem opaski oraz skrócono powierzchnię wyłączoną z ruchu. Po stronie południowej wprowadzono znak B-35 z tabliczką, która dopuszcza postój mieszkańców z identyfikatorem B35.
93		Jestem mieszkanką Saskiej Kępy i czekam z niecierpliwością na wprowadzenie strefy SPPN. Cieszę się, że otrzymałam ulotkę informacyjną i że są duże plakaty.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
94		Kwestionuje przekształcenie 2 nitki ul. Lotaryńskiej w ulicę jednokierunkową. Utrudni to wyjazd w str. ul. Saskiej. Obecnie jest możliwe wymijanie się na poziomie garaży w obrębie ul. Lotaryńskiej. Dojazd do uliczek Bułgarska i Grecka, Koreańska, Rumuńska wydłuża się i komplikuje (natężenie ruchu na tym odcinku jest znikome).	Nie wprowadzono. Obecnie parkowanie odbywa się nielegalnie - zawężając jezdnię, przez co nie można prowadzić ruchu dwukierunkowego. Chcąc zachować istniejącą liczbę miejsc postojowych, niezbędne jest wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Wymienione ulice poprzeczne są krótkie i nie generują dużego natężenia ruchu.
95		Potrzebne jest utworzenie parkingu pod łącznicą między Mostem Poniatowskiego a Wałem Miedzeszyńskim, ponieważ łączna liczba miejsc parkingowych w dzielnicy jest za mała. W naszym budynku 9 mieszkań, a przed budynkiem można postawić 3 samochody. Pod łącznicą i tak nie rośnie trawa, z powodu braku światła.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
96		Przenieść parkowanie na jezdnię oraz zastosować UBRD typ U-12 c (nieczytelne) konserwatorski by zabezpieczyć chodnik przed nielegalnym park.	Aby wyznaczyć miejsca równoległe po dwóch stronach jezdni serwisowej al. J. Waszyngtona, po stronie południowej miejsca zaprojektowano na chodniku pozostawiając ponad 2 metry szerokości wolnej od przeszkód dla pieszych.
97		Ul. Czeska: wprowadzenie parkowania tylko po jednej stronie byłoby bardzo złym rozwiązaniem, ponieważ wtedy samochody mieszkańców się nie zmieszczą. Już dziś piesi chodzą środkiem ulicy. Trzeba zostawić parkowanie po obu stronach ulicy, bez pozostawienia 1,5 metra dla pieszych na chodniku.	Nie wprowadzono. Zaproponowane rozwiązanie jest niezgodne z obowiązującymi przepisami Ustawy Prawo o ruchu drogowym art. 47 ust. 1 pkt. 2.
98		dotyczy zatoki parkingowej przed budynkiem Rapperswilska 5 i zmianę klasyfikacji strefy z płatnego parkingu na strefę B 35	Wprowadzono, przed budynkiem Rapperswilska 5 miejsca postojowe zostały pozostawione wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.

99		Prośba o kontynuację ruchu jednokierunkowego tak jak na Rapperswilskiej również na ul. Argentyńskiej.	Nie wprowadzono. Nie ma możliwości wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Argentyńskiej, gdyż dojazd do niej musiałby odbywać się przez ul. Kanadyjską, która nie jest drogą publiczną. Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Argentyńskiej nie zwiększy ilości miejsc postojowych.
100		Pytanie: czy karta N+ uprawnia do postoju bezpłatnego w strefach B-39 (B-35)	Karta parkingowa wraz z naklejką RFID, będącą kartą N+, wyłożona za przednią szybą pojazdu w sposób eksponujący widoczne zabezpieczenia (hologram) oraz umożliwiającą odczytanie numeru i daty ważności, uprawnia do bezpłatnego postoju na każdym ogólnodostępnym miejscu postojowym wyznaczonym w SPPN. Art. 8 ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przewiduje, że osoba posługująca się kartą parkingową może nie stosować się do niektórych znaków drogowych dotyczących zakazu ruchu lub postoju, w zakresie określonym przepisami o których mowa w art. 7 ust. 2., czyli w § 33 ust. 2 i 3 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych. Wśród tych znaków jest zarówno znak B-35 "zakaz postoju" oraz B-39 "strefa ograniczonego postoju". W związku z tym, że kartę N+ należy wyklądać razem z karta parkingową, osoba posiadająca kartę N+ może parkować w strefie B-39.
101		Proszę o wyznaczenie m.p. dla os. z niepełnosprawnością. Propozycja lokalizacji oznaczona kolorem czerwonym na mapie 28.	Wprowadzono.
102		Dlaczego przejście dla pieszych jest tylko po 3 stronach, brakuje od strony Efes-Flamingo.	Wyznaczanie dodatkowych przejść dla pieszych wymaga przebudowy skrzyżowania co jest poza zakresem opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka.
103		wprowadzenie kontraruchu rowerowego w całej SPPN	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.
104		W jaki sposób SPPN obejmie honorowych dawców krwi?	Kierujący, będący honorowymi krwiodawcami w pobliżu stacji krwiodawstwa, na czas przeznaczony na oddanie krwi, po umieszczeniu w pojeździe w widocznym miejscu zaświadczenia wydanego przez stację krwiodawstwa, są zwolnieni z opłaty za postój.
105		Proszę o dodanie miejsca parkingowego pomiędzy posesją Walecznych 16 i Walecznych 18.	Wprowadzono.
106		Proszę o przedłużenie strefy B-39 przy ul. Katowickiej także na ul. Walecznych (szczególnie domy narożne ul. Walecznych/ul. Katowicka)	Na ul. Katowickiej naprzeciwko nr 26 szerokość jezdni pozwalała na wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych. Przy tej szerokości po drugiej stronie jezdni i tak samochody nie powinny parkować, przedłużenie strefy B-39 nie zwiększy ilości miejsc dla mieszkańców.

107		Nie wyrażam zgody na wprowadzenie s.p.p.n. na Saskiej Kępie. Jedynym efektem tego programu jest wprowadzenie kolejnego podatku na mieszkańców i przyjezdnych - jak wynika z sytuacji w dzielnicach gdzie spnn funkcjonuje (parkowanie jest tak samo trudne jak przed wprowadzeniem).	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.
108		Jako mieszkańcy <u>nie chcemy SPP</u> na Saskiej Kępie!	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.
109		Powiększenie strefy B-39 z ul. Katowickiej także na ul. Walecznych, żeby samochody mieszkańców z Walecznych mogły tam stawać.	Znaki B-39 stosowane są jedynie na obszarach, gdzie nie da się wyznaczyć miejsc ogólnodostępnych. W podanej lokalizacji na ul. Walecznych wyznaczono miejsca ogólnodostępne po dwóch stronach ulicy. Mogą z nich korzystać również mieszkańcy tej ulicy.
110		Na ul. Walecznych między posesją 16 a 18 jest wystarczająco dużo miejsca do zaparkowania samochodu. Nigdy nie przeszkadza przy wyjeździe mieszkańcom.	Wprowadzono.
111		Dlaczego opłaty mają obowiązywać do 20:00, jeżeli jest to osiedle mieszkaniowe. Skrócić do 18:00.	Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w Warszawie obowiązuje w godzinach 8:00-20:00. Wynika z to z analiz dotyczących zapełniania miejsc postojowych w ciągu doby. Istnieje spora grupa kierowców którzy parkują przez cały dzień i opuszczają obszar dopiero po godz. 18. Dlatego wydłużone godziny opłat są uzasadnione. Decyzję o zmianach w funkcjonowaniu strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
112		odc. Aldony - Francuska wyznaczyć pas postojowy P-19 po lewej stronie (na przeciwko posesji 33 i 33a) zgodnie z uwagami na mapie 14 w kolorze czerwonym.	Po stronie budynków 33 i 33a wyznaczono miejsca postojowe ogólnodostępne, natomiast po przeciwnej wprowadzono znak zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem B35.

113		Odcinek Saska - Styki wyznaczyć pasy postojowe P-19 po prawej stronie a następnie po lewej stronie zgodnie z uwagami na mapie 14 kolorem czerwonym i błękitnym!	Na odcinku między ul. Saską a A. Nobla wprowadzono znak B-35 z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem B35 po stronie nieparzystej, ponieważ jest to fragment dwukierunkowy ulicy. Następnie między A. Nobla a J. Styki zaprojektowano miejsca ogólnodostępne po stronie nieparzystej, natomiast po stronie parzystej wprowadzono znak B-35 z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem B35
114		Ślepy odcinek (od Kubańskiej do końca) wprowadzić pas postojowy P-19 po jednej stronie (zgodnie z uwagami na mapie nr 21 naniesione kolorem czerwonym)	Nie wprowadzono, ze względu na konieczność zachowania możliwości jazdy w obu kierunkach (ul. Wandy na wskazanym odcinku jest drogą dwukierunkową). Wprowadzenie postoju wyłącznie po jednej stronie na odcinku powyżej 10 m uniemożliwi wzajemne mijanie się pojazdów nadjeżdżających z przeciwnych kierunków, co stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego.
115		Odc. Kubańska - Meksykańska (wprowadzić jeden kierunek i pas postojowy P-19 zgodnie z uwagami na Mapie!)	Nie wprowadzono, ze względu na konieczność zapewnienia drogi manewrowej o szerokości min. 5m przy prostopadłych miejscach postojowych zgodnie z przepisami. Jezdnia ul. Wandy ma we wskazanej lokalizacji 6 m szerokości. Brak miejsca w obszarze ulicy na niezbędną drogę manewrową (szerokość min. 5m) i równoległe miejsca postojowe przy krawędzi jezdni (szerokość min. 2m). Wobec tego wprowadzenie jednego kierunku nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych na ul. Wandy (Kubańska - Meksykańska).
116		odc.-Paryska-Wandy likwidacja B-35 (brak przejścia - udrożnić chodnik)	Uwzględniono. Na ul. Meksykańskiej odc. Paryska - Wandy wprowadzono po stronie południowej zakaz zatrzymywania.
117		odc. - Wandy - Saska (przy przychodni dziecięcej /Saska 61). Przeniesienie koperty (P-20+P-24) na drugą stronę ulicy.	Nie uwzględniono - jest to istniejąca koperta, którą zarządca drogi wraz z zarządzającym ruchem zlokalizował przed wejściem do przychodni, w celu łatwego dostępu osób z niepełnosprawnościami do ośrodka medycznego. Przełożenie "koperty" na drugą stronę ulicy mocno utrudni dostęp i wydłuży drogę dojścia/dojazdu (np. wózkiem inwalidzkim) do placówki.
118		Sugeruję połączenie obszaru 1 i 2 gdyż podział ulicy Saska jest sztuczny dla celów bytowych mieszkańców	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społeczności. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.

119		zrobić jeden kierunek zgodnie ze strzałkami w kolorze błękitnym + wyznaczyć pas postojowy P-19 (nie B-35!) na jezdni!	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Holenderskiej (odc. Peszteńska - Londyńska) oraz Londyńskiej (odc. Holenderska - Walecznych) znacznie utrudniłoby dojazd do ulicy Peszteńskiej, która również jest jednokierunkowa, oraz wyjazd ze ślepego odcinka ulicy Londyńskiej.
120		Na odcinku ul. Niekańskiej pomiędzy Waszyngtona a Angorską dopuszczenie parkowania po obu stronach ulicy. Ewentualne wprowadzenie na tym odcinku ul. Niekańskiej jednokierunkowej. Niedopuszczenie do odwrócenia kierunku na odcinku Angorska - Saska.	Wprowadzono jeden kierunek na ul. Niekańskiej, wyznaczono parkowanie po wschodniej stronie ulicy.
121		bardzo proszę o informację dlaczego projektanci nie skorzystali z możliwości projektowania miejsc postojowych na ulicach jednokierunkowych w odległości mniejszej niż 10 m. Przeanalizowałem parkowanie na ul Walecznych pomiędzy Saską i Łotewską.	W przypadku skrzyżowania dwóch dróg jednokierunkowych, w sytuacji gdy nie ma konieczności zapewnienia stosownej odległości widoczności na zatrzymanie przed skrzyżowaniem, zaprojektowano miejsca postojowe możliwie jak najbliżej skrzyżowania.
122		nie został wykorzystany potencjał do parkowania po oby stronach Walecznych pomiędzy Saską i Francuską. Zgodnie z wymiarami na projekcie wydaje się to niemożliwe jednak wizja lokalna unaocznia, że szerokość drogi umożliwia, przy przebudowie obrzeża (tak jak ma to miejsce na odcinku Walecznych Łotewska) uzyskanie właściwej szerokości zarówno pasa jezdni jak i miejsc postojowych.	Wprowadzono - zaprojektowano miejsca do postoju po obu stronach ul. Walecznych.
123		Czy na rogu Aldony / obrońców można postawić stojaki zamiast słupków, które zostały tam zaprojektowane?	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Nie przewiduje się montażu stojaków rowerowych.
124		ul. Kryniczna - na spotkaniu YouTube uzyskałam odpowiedź, że oznaczenie poziome - na rysunku czerwone kreski to strefa parkowania dla mieszkańców. Jest to niespójne z dalszym objaśnieniem, że takie strefy są oznaczone znakiem B-35, tymczasem są znaki B-36, ponadto brak oznaczenia tej strefy fioletowymi kropkami. Proszę o jednoznaczną odpowiedź - czy na ul. Krynicznej są wyznaczone strefy parkowania dla mieszkańców i z czego wynika niespójność oznaczenia.	Nie wprowadzono. Na ul. Krynicznej nie zaprojektowano strefy postoju dla mieszkańców. Wyznaczono w ramach strefy SPPN ogólnodostępne miejsca postojowe. Czerwone linie są symbolem poziomego oznakowania poziomego. W trakcie trwania konsultacji mogło pojawić się niezrozumienie lub nieprawidłowy przepływ informacji.

125		proszę o wyjaśnienie czemu na ulicy Irlandzkiej nie zaproponowano strefy b35? Zamiast tego likwiduje się tam parkowanie po jednej stronie? Tam jest chodnik, który pozwala na zostawienie 1,5m chodnika dla pieszych? Teraz to funkcjonuje, jest legalne, smieciarki i wszystkie pojazdy się mieszczą bez problemu...	Wprowadzono. Po stronie zachodniej zaprojektowano miejsca postojowe wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.
126		Jak będą chronione drzewa, np. na Obrońców, gdzie jest parkowanie między drzewami?	Sposób ochrony zieleni jest do decyzji zarządcy drogi (urzędu dzielnicy). Jest to zadanie niezależne od ewentualnego wdrożenia SPPN.
127		Proszę o informację nt. możliwości parkowania na ul. Międzynarodowej między blokiem M52 a M54 - obecnie na projekcie zaznaczone są wyłącznie dla osób niepełnosprawnych;	Na ul. Międzynarodowej po stronie wschodniej pomiędzy budynkami nr 52 i 54 prócz dwóch miejsc dla osób z niepełnosprawnością wyznaczono w zatoce 7 miejsc ogólnodostępnych.
128		Proszę o informację nt. możliwości parkowania na obszarze garaży przy ul. Walecznych 74A między budynkami M54 a M58 *2 miejsca parkingowe	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.
129		Na odcinku Berezyńska 2-8 po prawej jest 6 bram wjazdowych a po lewej 3. dlatego obecnie parkuje się po lewej.	Nie wprowadzono. Wyznaczenie miejsc postojowych po południowej stronie umożliwi wyznaczenie większej ilości miejsc i zapewni większe bezpieczeństwo skręcającym w lewo z ul. Estońskiej.
130		Czemu na Waszyngtona są miejsca parkingowe częściowo na chodniku, mimo że jezdnia ma 3.9m?	W celu zapewnienia min. 3,0 m jezdni manewrowej oraz min. 2,0 m szerokości miejsc postojowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, zał. nr 2, tab. 5.1. W miejscach gdzie było to możliwe wprowadzono parkowanie na jezdni i/lub równoległe na chodniku, zapewniając tym samym min. 2,0 m przestrzeń chodnika dla pieszych.

131		Angorska, Meksykańska, Wersalska, Paryska oraz inne ulice na których są już projekty ZDM/UD/BO - prośba o ich uwzględnienie w projektach SOR!	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 przypadku projektów realizowanych w ramach budżetu obywatelskiego przez Urząd Dzielnicy, możliwa jest koordynacja prac projektowych na etapie uzgodnień projektu ZDM dotyczącego SPPN.
132		Na jezdni technicznej Waszyngtona powinien być uwolniony bardzo wąski chodnik - 3,9m jezdni nie są potrzebne!	Wprowadzono. W miejscach gdzie było to możliwe wprowadzono parkowanie na jezdni i/lub równoległe na chodniku, zapewniając tym samym min. 2,0 m przestrzeń chodnika dla pieszych.
133		ul Wandy arkuś 50. Koniec ulicy od strony Al. Stanów Zjednoczonych. W tej chwili parkuje tam kilkanaście samochodów. Po wprowadzeniu zmian ma być tylko jedno miejsce dla osoby z niepełnosprawnością. Planowana Liczba miejsc na nie rekompensuje likwidacji tych miejsc.	Nie wprowadzono. Na zakończeniu ul. Wandy wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia pełnych wymiarów zawrotki, co jest oparte na przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125. W ciągu ul. Wandy zaprojektowano maksymalną liczbę miejsc postojowych, w sposób zapewniający przejazd lub mijanie się pojazdów w obu kierunkach.
134		Dlaczego na ulicy Katowickiej między Walecznych a Obrońców zostało zlikwidowane parkowanie wzdłuż całej ulicy (jak do tej pory)? Zostały wyznaczone miejsca tylko na początku i końcu ulicy. Może B-35?	Wprowadzono. Na ul. Katowickiej, na odcinku od Walecznych do Obrońców, wprowadzono strefę postoju dla mieszkańców z identyfikatorem B35.
135		Na Łotewskiej 11-15 jest b. wąski chodnik natomiast jest dużo miejsca na jego poszerzenie.	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.
136		Proszę o dokładne wskazanie, który przepis mówi o konieczności stawiania znaków T30, gdy nie ma zatoki. Wedle mojej najlepszej wiedzy nie jest to explicite wskazane w rozporządzeniu dot znaków i sygnałów drogowych.	Punkt 5.2.18 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U Nr 220, poz. 2181, wraz ze zmianami).
137		Chcemy strefy. Śródmieście nie zbankrutowało!	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
138		Ja jestem mieszkańcem i chcę SPPN!	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.

139		Ja też chcę strefę	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
140		Ja też jestem mieszkańcem i zdecydowanie chcę wprowadzenia SPPN!	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
141		Proszę o przyjęcie również wniosku o ZMIANĘ organizacji ruchu na odcinku Lotaryńskiej (Brukselska-Berneńska) na jednokierunkowy wraz z miejscami parkingowymi.	Nie wprowadzono, wyznaczenie jednego kierunku na danym odcinku znaczenie utrudniłoby ruch, ponieważ ulica Berneńska jest jednokierunkowa w stronę Lotaryńskiej.
142		proszę o przeanalizowanie rozmieszczenia strefy parkowania na lewą stronę ulicy Lotaryńskiej (odcinek pomiędzy Berneńska a Rzymska).	Nie wprowadzono, miejsca postojowe w ul. Lotaryńskiej na odcinku od ul. Berneńskiej do ul. Rzymskiej zostały wyznaczone od strony zieleni, co pozwoliło wyznaczyć ich maksymalną ilość.
143		ja jestem mieszkanką Saskiej Kępy i wraz z mężem bardzo chcemy SPPN	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
144		mieszkam na SK i chcę SPP	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
145		Jestem mieszkańcem w przeciwieństwie do pana X i jestem za wprowadzeniem do strefy	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
146		Ja jestem mieszkanką Saskiej Kępy i nie chcę 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.
147		My również jesteśmy mieszkańcami Saskiej Kępy i chcemy wprowadzenia SPPN!	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.



148		Ja jestem przeciwna strefie, bo tylko wygeneruje mi problem - wieczorami nie mam gdzie zaparkować, a jak mi zlikwidują połowę miejsc to nie wiem gdzie stanę.	W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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.
149		Mieszkam na SK i obecnie nie jestem zwolennikiem 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.
150		odcinek od Finlandzkiej do Łotewskiej - wnoszę o słupki, zabezpieczenie chodnika wzdłuż zabudowy notorycznie blokowanego przez samochody	Nie wprowadzono. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
151		proponuje bezpośrednio przy przejściach dla pieszych i skrzyżowaniach, gdzie i tak przestrzeń jest wyłączona prawnie z parkowania, postawić stojaki dla rowerów, przykładem Pragi - pozwoli to zmaksymalizować wykorzystanie przestrzeni, zablokuje możliwość parkowania i łamania przepisów, rowery jednocześnie nie ogranicza widoczności	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Nie przewiduje się montażu stojaków rowerowych.
152		Ulica Łotewska - odcinek od nr 9 do Łotewskiej 15 - wnoszę o słupki, zabezpieczenie wąskiego chodnika wzdłuż tych numerów blokowanego przez notorycznie przez samochody	Nie wprowadzono. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
153		Ulica Łotewska - odcinek od Walecznych do Czeskiej po nieparzystej stronie - wnoszę o słupki, zabezpieczenie wąskiego chodnika wzdłuż tych numerów blokowanego notorycznie przez samochody	Nie wprowadzono. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.

154		Łotewska 9-15: Wnoszę o poszerzenie chodnika gdyż jest na to miejsce!	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.
155		Problemem jest fakt parkowania na miejscach dla samochodów osobowych pojazdów o większych gabarytach, które blokują bądź chodni bądź utrudniają ruch pojazdów. Czy byłaby możliwość utworzenia na każdej ulicy miejsca dla dostawców i firm kurierskich, bo oni wbrew deklaracji nie parkują "tylko na minutę"	W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
156		bardzo proszę o informację dlaczego projektanci nie skorzystali z możliwości projektowania miejsc postojowych na ulicach jednokierunkowych w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowań lub przejść pieszych (za nimi). Przeanalizowałem parkowanie na ul. Walecznych pomiędzy Saską i Łotewską. Dodatkowo, nie został wykorzystany potencjał do parkowania po oby stronach Walecznych pomiędzy Saską i Francuską. Zgodnie z wymiarami na projekcie wydaje się to niemożliwe jednak wizja lokalna unaocznia, że szerokość drogi umożliwia, przy przebudowie obrzeża (nie chodnika, nie pasa zieleni, tylko tak jak ma to miejsce na odcinku Walecznych Łotewska) uzyskanie właściwej szerokości zarówno pasa jezdni jak i miejsc postojowych.	W przypadku skrzyżowania dwóch dróg jednokierunkowych, w sytuacji gdy nie ma konieczności zapewnienia stosownej odległości widoczności na zatrzymanie przed skrzyżowaniem, zaprojektowano miejsca postojowe możliwie jak najbliżej skrzyżowania. Wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc postoju po obu stronach ulicy na odcinku od Saskiej do Francuskiej.
157		Prosimy o wprowadzenie jak największej ilości stojaków na rowery na przestrzeniach wyłączonych z ruchu (P-21)	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Nie przewiduje się montażu stojaków rowerowych.
158		podczas prezentacji wyników inwentaryzacji miejsc parkingowych na Saskiej Kępie wymieniono dane procentowe i bodaj rekordową liczbę 170 proc. zajętych miejsc dla ul. Zakopiańskiej. Co to znaczy?	Zajętość miejsc postojowych uwzględniała zarówno samochody stojące legalnie, jak i nielegalnie. Na ulicy Zakopiańskiej liczba zinwentaryzowanych miejsc rzeczywistego postoju wynosi 25 (ta liczba oznacza 100% zapelnienia), a średnio znajdowały się tam 43 samochody (stojące legalnie i nielegalnie) stąd średnie zapelnienie 171%.
159		Na ul. Berezyńskiej wyznaczono miejsca parkingowe przecinające ciąg pieszy wzdłuż ul. Elsterskiej. Czy tam nie powinno się zostawić wolnych odcinków na wylotach chodników aby można było swobodnie przejść przez ulicę?	Wprowadzono korektę, zachowując możliwość przejścia.

160		Czy z uwagi na obawę mieszkańców o brak wystarczającej liczby miejsc postojowych rozważają Państwo udostępnienie P+R przy stadionie na cele awaryjnego parkowania przez mieszkańców? Obecne zasady P+R tego nie umożliwiają (parkowanie w określonych godzinach) (uwaga powtórzona 2 razy)	Parking P+R ma służyć jako parking przesiadkowy, a nie jako parking do długoterminowego postoju dla mieszkańców okolicy. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca na ulicach Saskiej Kępy i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
161		urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego typ U-12c na Meksykańskiej po stronie południowej (odc. Paryska - Wandy) i północnej (odc. Wandy - Saska) przy przychodni	Nie wprowadzono - ustawienie słupków spowoduje zawężenie chodnika. Słupki blokujące lokalizowane są w miejscach szczególnie narażonych na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. w rejonie skrzyżowań i przejść dla pieszych. Wprowadzono do projektu zakaz zatrzymywania się.
162		podpisuję się pod pomysłem budowy piętrowego P&R (całodobowego z dostępnością również dla mieszkańców) przy Stadionie Narodowym.	Parking P+R ma służyć jako parking przesiadkowy, a nie jako parking do długoterminowego postoju dla mieszkańców okolicy. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca na ulicach Saskiej Kępy i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
163		to nie jest prawda, że nie można wyznaczyć parkowania po 2 stronach na Irlandzkiej - teraz jest parkowanie na jezdni po stronie parzystej i parkowanie częściowo na chodniku i funkcjonuje to bezproblemowo, dlatego, że kilka lat temu poszerzono chodniki po stronie nieparzystej. Dlatego wnoszę o wyznaczenie strefy B35 po stronie nieparzystej Irlandzkiej, zamiast likwidować tam parkowanie	Wprowadzono. Po stronie zachodniej zaprojektowano miejsca postojowe wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.
164		Zdecydowanie nie zgadzam się z twierdzeniem, że płotki się nie sprawdzają. Na ulicy Polnej te płotki są i skutecznie drzewa chroni	Montaż urządzeń zabezpieczających zieleni należy do Zarządu Zieleni lub Wydziału Ochrony Środowiska dla Dzielnicy Praga-Południe i nie ma związku z wprowadzeniem SPPN.
165		Dlaczego na ul. Argentyńskiej przyjęto wytyczenie miejsc parkingowych naprzemiennie po obu stronach ulicy zamiast utrzymać dotychczasowy układ ? Ile miejsc parkingowych zostanie zachowanych na ul. Argentyńskiej? Z projektu wynika, że zniknie połowa miejsc parkowania.	Wprowadzono, miejsca postojowe przeniesiono na stronę południową ul. Argentyńskiej, aby zapewnić ich maksymalną ilość. Wszystkie legalne miejsca postojowe zostały zachowane.

166		Jestem zdecydowanie za SPPN	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
167		Ul. Szczuczyńska przy skrzyżowaniu z Paryską - wnoszę o fizycznie uniemożliwienie wjazdu na p-21. Teraz samochody parkują tam wzdłuż p-21 zmuszając innych do przejazdu przez p-21. Samochody tam parkują zasłaniając przejście dla pieszych	Wprowadzono.
168		kontraruch rowerowy powinien być na ulicach Nobla, Katowicka odcinek od Zwycięzców. Berezynska; odpowiednie odcinki Obrońców i Walecznych na wsch. od Francuskiej; te ulice są już z z uspokojonym ruchem, są progi: uspokojonego ruchu aut przed wprowadzeniem kontra ruchu wymaga nasz warszawski Zarządca Drogi	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.
169		Ul. Meksykańska - wnoszę o zabezpieczenie chodnika na odcinku od Saskiej wzdłuż całej posesji ośrodka zdrowia. Dziś notorycznie jest zastawiony niezgodnie z przepisami. Bardzo ciężko przejść tam z wózkiem dla dzieci, a to droga do przychodni dziecięcej	Wprowadzono - zaprojektowano zakaz zatrzymywania się.
170		Dlaczego nie rozważono zaprojektowania wyznaczenia miejsc postojowych po jednej stronie ulicy zamiast istniejącego chodnika na wąskiej ul. Argentyńskiej?	Miejsca postojowe przeniesiono na południową część jezdni ul. Argentyńskiej, aby zapewnić ich maksymalną ilość. Sposób parkowania na jezdni został określony odpowiednią tabliczką T-30i pod znakiem D-18. Wszystkie legalne miejsca postojowe zostały zachowane.
171		Meksykańska przy przychodni oraz odcinek Paryska-Wandy muszą być koniecznie zabezpieczone przed nielegalnym parkowaniem!	Wprowadzono - zaprojektowano zakaz zatrzymywania się.
172		Popieram wniosek o uwzględnienie projektów z budżetu obywatelskiego.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu, przebudowy, wyznaczenie kontraruchu zostaną wprowadzone do projektów po ewentualnym wdrożeniu SPPN.
173		Dla mieszkańców (przynajmniej w okolicy Wandy i Meksykańskiej ) SPPN będzie koszmarem, tu już jest mało miejsc, o 20:00 nie ma gdzie zaparkować. Tu nie ma gości restauracji a firm jest jak na lekarstwo, wieczorem już pracowników nie ma. Tu parkują tylko mieszkańcy i pacjenci przychodni. A pacjenci muszą mieć choć kilka miejsc zapewnionych!	W projekcie na ul. Meksykańskiej wyznaczono maksymalną liczbę miejsc postojowych zgodnych z przepisami prawa. Wyznaczone miejsc są ogólnodostępne (zarówno dla mieszkańców jak i klientów przychodni).

174		Dziękuję za świetne spotkanie! Czekamy na SPPN!	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
175		Chcemy normalnie zaparkować, bo po likwidacji miejsc będzie problem.	W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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.
176		jestem mieszkańcem i jestem PRZECIWIW	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.
177		Nie dla SPPN - mieszkańcy 😊	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.

178		Sprzeciw	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.
179		Chcemy odzyskać chodniki	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. W projekcie organizacji ruchu dla potrzeb SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka wzięto pod uwagę potrzeby pieszych, również tych o ograniczonej mobilności oraz pieszych z małymi dziećmi czy z bagażami. Minimalna szerokość chodnika pozostawiona dla pieszych w przypadku wyznaczania miejsc postojowych ogólnodostępnych wynosi 2,0 m, w przypadku wyznaczania miejsc postoju wyłącznie dla mieszkańców – min. 1,5 m.
180		Chcemy SPPN	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
181		Jestem mieszkanką i mamą dwójki dzieci - chcemy SPPN by móc przejść bezpiecznie chodnikiem	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. W projekcie organizacji ruchu dla potrzeb SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka wzięto pod uwagę potrzeby pieszych, również tych o ograniczonej mobilności oraz pieszych z małymi dziećmi czy z bagażami. Minimalna szerokość chodnika pozostawiona dla pieszych w przypadku wyznaczania miejsc postojowych ogólnodostępnych wynosi 2,0 m, w przypadku wyznaczania miejsc postoju wyłącznie dla mieszkańców – min. 1,5 m.
182		Jestem za	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.

183		<p>problemem nie jest to, że potrzebny będzie abonament za 600zł rocznie. Problemem jest, że mieszkańcy mogą nie znaleźć tego miejsca wcale w strefie swojego obszaru</p>	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.</p> <p>SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.</p> <p>Wprowadzenie SPPN nie sprawia że aut będzie więcej niż obecnie ani nie pogarsza dostępności miejsc dla mieszkańców, zatem obawa o to że sytuacja się pogorszy jest nieuzasadniona.</p>
184		<p>jestem mieszkańcem SK na Waszyngtona . jestem za!</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
185		<p>JESTEM ZA SSPN - TO ZBAWIENIE!</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
186		<p>Zdecydowanie środki, które zostały przeznaczone na konsultacje powinny zostać wykorzystane na rzetelnie przeprowadzone głosowanie w sprawie SPPN dla wszystkich mieszkańców Saskiej Kępy.</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>
187		<p>Dziękuję za projekt i jestem za SPPN.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
188		<p>Proszę o dokładną analizę miejsc na ulicy Brazylijskiej. W projekcie nie ma wymiarów i nie mam pewności, że chodnik zapewnia możliwość bezpiecznego przejścia. Jest to chodnik, którym chodzą dzieci do pobliskiej szkoły rejonowej.</p>	<p>Wprowadzono. Na projekcie zaznaczono wymiary chodnika. Wzdłuż całej ul. Brazylijskiej, po obu jej stronach, dla pieszych będzie dostępny chodnik o wymiarach min. 2,0 m szerokości.</p>
189		<p>Ja mam samochód, nawet kilka i zdecydowanie popieram wprowadzenie SPPN, bo to co się teraz dzieje na Saskiej Kępie w kwestii parkowania to skandal. Samochody zastawiają chodniki, przejścia dla pieszych i strefy skrzyżowań.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
190		<p>Zdecydowanie za sppn</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>

191		Dlaczego mając identyfikator SK muszę wykupywać abonament ...	<p>Na obecnym etapie nie planuje się wykorzystania identyfikatorów SK na potrzeby organizacji Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.</p> <p>Identyfikatory te funkcjonują obecnie tylko w sytuacjach wyjątkowych. Wprowadzenie ich do stosowania na co dzień rodzi obawę o skuteczność egzekucji takiego rozwiązania. Wymagałoby to bowiem regularnych patroli Straży Miejskiej lub Policji na wszystkich ulicach Saskiej Kępy. Brak egzekucji oznaczałby w praktyce, że identyfikator nie przyniósłby żadnych korzyści mieszkańcom.</p> <p>W przedstawionych do konsultacji społecznych rozwiązaniach z zakresu organizacji postoju, „strefy mieszkańców” zostały wyznaczone jako rozwiązanie fakultatywne – uzupełniające w stosunku do rozwiązań podstawowych, jakim są miejsca postojowe w ramach SPPN, wyznaczone odpowiednimi znakami: pionowym D-18 „parking” i poziomymi P-18 „stanowisko postojowe”, P-19 „linia wyznaczająca pas postojowy”. Mieszkańcy chcący skorzystać bezpłatnie z miejsc postojowych mogą wykupić abonament mieszkańca SPPN. Abonament będzie połączony z identyfikatorem B35, który uprawnia do korzystania ze "strefy mieszkańca" tam, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych.</p>
192		Prosił bym o zabezpieczenie chodników w postaci słupków, wiele kierowców jak ta pani co się wcześniej wypowiedziała parkuje na chodnikach z premedytacją łamiąc prawo.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych - słupkami U-12c
193		Proszę uwzględnić przesunięcie parkowania na jezdni ul. Waszyngtona, ułatwiło by to życie mieszkańców.	W miejscach gdzie było to możliwe wprowadzono parkowanie na jezdni i/lub równoległe na chodniku, zapewniając tym samym min. 2,0 m przestrzeń chodnika dla pieszych.
194		jestem przeciw SPPN	<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>



195		<p>co mają zrobić mieszkańcy dla których miejsca fizycznie zabraknie? jaka jest dla nich alternatywa? - i proszę nie pisać że maja się pozbyć aut bo posiadanie samochodu jest póki co legalne w tym kraju.</p>	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.</p> <p>SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.</p> <p>Wprowadzenie SPPN nie sprawia że aut będzie więcej niż obecnie ani nie pogarsza dostępności miejsc dla mieszkańców, zatem obawa o to że sytuacja się pogorszy jest nieuzasadniona.</p>
196		<p>JA JESTM PRZECIW</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>
197		<p>Proszę o opis działań ochrony dróg wewnętrznych i podwórek.</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>
198		<p>Wszyscy jesteśmy mieszkańcami ja rodzina i znajomi i jesteśmy ZA</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
199		<p>jestem przeciw bo likwidacja tak wielu miejsc w dzielnicy gdzie nie ma parkingów naziemnych i podziemnych spowoduje że ludzie którzy mają auta nie będą mieli co z nimi zrobić</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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>

200		Padła na YT propozycja parkingu wielopoziomowego np. pod wiaduktami Trasy Łaz. - myślę że wszyscy będą za podobnymi rozwiązaniami, wystarczy odpowiednio zaprojektować. Obecnie ta przestrzeń jest wykorzystana tylko naziemnie. Czy mogą Państwo sobie zapisać pomysł i przeanalizować - prosimy o biznesplan. I tak burzycie te wiadukty, jest super okazja zrobić coś dobrego!	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.
201		zdecydowanie jestem za parkowaniem na jezdni na Waszyngtona	W miejscach gdzie było to możliwe wprowadzono parkowanie na jezdni i/lub równoległe na chodniku, zapewniając tym samym min. 2,0 m przestrzeń chodnika dla pieszych.
202		jak będzie określony obszar objęty abonamentem dla granicznej ulicy takiej jaką jest Międzynarodowa?	W ramach abonamentu rejonowego mieszkańcy mogą parkować w odległości 150 m od miejsca zameldowania na miejscach wyznaczonych na drogach publicznych. W przypadku abonamentu obszarowego mieszkaniec posiadający miejsce zameldowania na ulicy granicznej dwóch obszarów może wybrać na którym obszarze chce parkować.
203		Czy istnieje możliwość rozszerzenia abonamentu obszarowego na dwie strefy?	Nie - mieszkaniec posiadający miejsce zameldowania na ulicy granicznej dwóch obszarów może wybrać na którym obszarze chce parkować. Nie ma możliwości otrzymania możliwości postoju na dwóch obszarach.
204		Nieosiągalne, że poza godzinami funkcjonowania SPPN średnie zapętnienie miejsc parkingowych na Londyńskiej to 69%, skoro wieczorem nie da się na tej ulicy zaparkować bo nie ma miejsca.	Według przeprowadzonych badań i przyjętej metodyki na ulicy Londyńskiej w okresie 08.09.21-26.10.21r. poza godzinami funkcjonowania SPPN średnio parkowały 123 samochody, co stanowi 68,60% zinwentaryzowanych na tym obszarze miejsc postoju.
205		Proszę o nie twierdzenie, że samochodów jest za dużo. Przy ul. Londyńskiej są stare budynki bez miejsc podziemnych. Jakie rozwiązanie proponujecie, gdzie mam zaparkować auto, skoro na Londyńskiej jest wyciętych 50% miejsc parkingowych, podobnie na Angorskiej na odcinku Londyńska-Niekańska	Nie wprowadzono. Na ul. Londyńskiej i Angorskiej zaprojektowano maksymalną liczbę miejsc postojowych, tak by postój na nich odbywał się zgodnie z zachowaniem Prawa o ruchu drogowym. Projekt zostanie uzupełniony o znak B-35 który nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem B35 (odc. Walecznych - Angorska), tak aby dopuścić obustronny postój.
206		miejsca od Walecznych do Angorskiej, to jest bardzo ważne	Wprowadzono. Zaprojektowano miejsca postojowe na odc. od Walecznych do Angorskiej.
207		zachodnia strona ul. Międzynarodowej to jest chyba przeoczenie projektanta	Wprowadzono korektę - na ulicy Międzynarodowej na odcinku między al. J. Waszyngtona a ul. Zwycięzców wyznaczono miejsca równoległe po zachodniej stronie ulicy.

208		Ja wszystkim przypominam że wprowadzając SPPN nie trzeba przeprowadzać konsultacji. Warszawa jest chyba jedynym miastem które konsultuje wyznaczanie miejsc parkingowych co jest samo w sobie absurdem.	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.
209		Zabezpieczyć części poza sppn na wysokości ul Bora Komorowskiego, kierowcy będą uciekać od strefy i parkować nielegalnie na chodniku i trawnikach.	Nie wprowadzono, parkowanie na trawniku jest niezgodne z przepisami, a za egzekwowanie prawa odpowiedzialne są służby mundurowe.
210		Proszę o zabezpieczenie zatoki przy ulicy Egipskiej 7 dodatkowymi słupkami w celu zabezpieczenia chodnika przed notorycznym nielegalnym parkowaniem	Nie wprowadzono, słupki typu U-12c, w ramach projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka, projektowane są wyłącznie w obszarach przejść dla pieszych i w narożnikach skrzyżowań.
211		jednokierunkowa arabska to bzdura, nie da się dojechać na około całego kwartału przez zakorkowaną egipską1	Wprowadzono, ul. Arabska zgodnie ze stanem istniejącym została dwukierunkowa, nie powstała wersja projektu z ruchem jednokierunkowym.
212		Jeden kierunek na Arabskiej to bzdura totalna.	Wprowadzono, ul. Arabska zgodnie ze stanem istniejącym została dwukierunkowa, nie powstała wersja projektu z ruchem jednokierunkowym.
213		Argentyńska i Arabska powinny być jednokierunkowe	Nie wprowadzono, ruch jednokierunkowy na ul. Argentyńskiej i ul. Arabskiej nie zwiększy ilości miejsc postojowych, jednocześnie utrudniając komunikację na tych ulicach.
214		co z ulicą wewnętrzną dla numerów domów Brukselska 17-do 17e, i Berneńska 18-18e, która jest przejezdna używana często przez obce samochody do przejazdu między Brukselska a Berneńska. Ma ona miejsca do parkowania przed posesjami dla właścicieli segmentów i jest wąska. Czy można by ją zamknąć szlabanem albo znakiem aby była tylko dla mieszkańców?	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.
215		Postuluję o strefy d-40 dla małych ulic typu Bułgarska, Rapperswiliska, Grecka, Rumuńska	Wprowadzenie strefy zamieszkania jest możliwe tylko w przypadku ulic bez wydzielonej jezdni i chodnika, z jedną przestrzenią pieszo-jezdną. Należy przy tym pamiętać, że w strefie zamieszkania nie jest dopuszczony postój poza wyznaczonymi miejscami postojowymi, co wiąże się często ze znacznym ograniczeniem możliwości postoju dla mieszkańców. W związku z tym w ramach projektu nie przewiduje się wprowadzania stref zamieszkania.
216		Arabska - wniosek o wprowadzenie ruchu jednokierunkowego oraz przeniesienie parkowania na jezdnię po stronie północnej	Nie wprowadzono, ruch jednokierunkowy na ul. Arabskiej nie zwiększy ilości miejsc postojowych na które jest duże zapotrzebowanie w tym obszarze, jednocześnie utrudni komunikację.

217		Na odcinku Brukselska/Berneńska powinien zostać wprowadzony ruch jednokierunkowy jeśli pojawią się tam nowe miejsca parkingowe	Nie wprowadzono, nie ma możliwości wyznaczenia dodatkowych miejsc na tym odcinku po wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego. Za małą odległość do skrzyżowań.
218		czy na ul, Brukselskiej mogła by powstać DDR? można by wprowadzić jednokierunkową i zmieścić DDR. Absolutnie jest tam niepotrzebny DDR. Jest obok świetna ścieżka na wale	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.
219		Chodzi o ulicę Argentyńską i Raperswilską. Wnoszę o wprowadzenie dróg jednokierunkowych i maksymalizację miejsc postojowych wg opisu poniżej oraz wprowadzenie kontra ruchu rowerowego	Nie wprowadzono, ul. Rapperwilska w stanie obecnym jest jednokierunkowa i wyznaczono tam możliwość parkowania wyłącznie dla mieszkańców pod znakiem B-35 (zakaz postoju który nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem B35). Nie ma możliwości wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Argentyńskiej, gdyż dojazd do niej musiałby odbywać się przez ul. Kanadyjską, która nie jest droga publiczną. Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Argentyńskiej nie zwiększy ilości miejsc postojowych. 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.
220		Alzacka. Wnoszę o zabezpieczenie wąskiego chodnika pomiędzy nr 18a do 16 - notorycznie blokowany przez samochody pracowników ambasady Egipskiej na nr dyplomatycznych. SM bezradna. Pytanie, czy można to zabezpieczyć bez zgody ambasady?	Nie wprowadzono, nie ma możliwości ustawienia słupków, gdyż chodnik nie ma odpowiedniej szerokości. Po przeciwnej stronie ulicy na odcinku budynków ambasady ustawiono znak B-36, aby pojazdy ambasady nie musiały wjeżdżać na chodnik w celu zachowania przejezdności na jezdni.
221		Czy na drodze jednokierunkowej w strefie parkowania dla mieszkańców można parkować po obu stronach drogi?	Tak - jeśli szerokość drogi na to pozwala, to znaczy jeśli pozostawiony zostanie swobodny min. 3 m pas ruchu dla pojazdów, przy jednoczesnym pozostawieniu chodnika o szerokości min. 1,5 m.
222		Rzymska- czy ZMD planuje zabezpieczenie wąskiego chodnika po stronie Wisły / nieparzystej ? W planie jest znak b-39. W tej chwili ten chodnik jest notorycznie zastawiony. Nie ma także w planie żadnego znaku po przeciwnej stronie ulicy, czyli parzystej. Czy tak ma zostać?	Nie wprowadzono, chodniki na ul. Rzymskiej nie mają odpowiedniej szerokości aby ustawić na nich słupki blokujące U-12c.
223		Popieram wprowadzenie jednokierunkowego ruchu na ul. Argentyńskiej gdzie ruch jest mały i nie utrudni to dojazdu do bloków tam położonych 2. Proszę o podjęcie działań w kierunku przejścia do celów publicznych ul. Kanadyjskiej.	Zmiana statusu ul. Kanadyjskiej na drogę publiczną może się odbyć poprzez podjęcie działań ze strony Urzędu Dzielnicy Praga-Południe. Przekształcenie ul. Kanadyjskiej na drogę publiczną po przeprowadzeniu odpowiedniej analizy ruchu może być podstawą do zmiany ul. Argentyńskiej na jednokierunkową.

224		Berneńska- czy można urządzić parkowanie na jezdni po jednej stronie i uwolnić chodniki. W tej chwili po obu stronach są notorycznie zastawiane chodniki	Wprowadzono, zaprojektowano miejsca postojowe ze wskazaniem sposobu parkowania równoległego na jezdni (tabliczka T-30).
225		Brukselska - pytanie o szerokość jezdni w miejscach, gdzie wyznaczono miejsca postojowe po obu stronach ulicy? Czy zmieszczą się tam mijające się samochody, szczególnie autobusy? Na przykład przy nr. 44A. W tej chwili trudno minąć się na tej ulicy z autobusem	Wprowadzono, miejsca postojowe równoległe po stronie wschodniej, zawężające szerokość jezdni, zostały usunięte z projektu.
226		Chodzi o ul. Brukselską - jakiej szerokości powinna być ulica, którą jeżdżą autobusy? w tej chwili po narysowaniu miejsc postojowych pas jezdni na której muszą minąć się dwa miejskie autobusy - 5,15m	Wprowadzono, miejsca postojowe równoległe po stronie wschodniej, zawężające szerokość jezdni, zostały usunięte z projektu.
227		Brukselska 21 - czy ZDM przewiduje zabezpieczenie przejścia dla pieszych w tym miejscu, które jest często zasłonięte przez parkujące samochody utrudniając wyjazd i włączenie się do ruchu z Lotaryńskiej. Wnoszę taki postulat	Skrócono zatokę postojową do przepisowych 10 m od przejścia dla pieszych oraz zaprojektowano B-36 przy północnej krawędzi jezdni (obecnie odbywa się tam postój ograniczający widoczność na przejściu).
228		Wersalska- na granicy strefy - wnoszę o wytyczenie miejsc parkingowych równoległe na jezdni zamiast na chodniku wzdłuż posesji wodociągów, to pozwoli uwolnić notorycznie blokowany chodnik przez parkujące samochody i równocześnie zmaksymalizować liczbę miejsc parkingowych	Wprowadzono, miejsca postojowe w układzie równoległym zostały zaprojektowane na jezdni od strony wodociągów.
229		nie chciałabym aby Brukselska była jednokierunkowa. dla osiedla berneńska, lotaryńska, rzymska jedyny dojazd do francuskiej ulica lokalna to właśnie brukselska. w innym wypadku trzeba by jechać aż do Wału albo Saskiej !	Wprowadzono, ulica Brukselska pozostaje dwukierunkowa, zgodnie ze stanem istniejącym.
230		uczciwe REFERENDUM pokaże czy mieszkańcy SK są za PRZECIW	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.
231		NIE dla jednego kierunku na Arabskiej!	Wprowadzono, ulica Arabska zgodnie z przedłożoną dokumentacją pozostaje drogą dwukierunkową z możliwością parkowania wyłącznie dla mieszkańców, z wyłączeniem istniejącej zatoki od strony ul. Afrykańskiej gdzie wyznacza się postój płatny, ogólnodostępny.

232		Czy abonament za 30 PLN byłby dla całego 4 obszaru?	Abonament rejonowy (za 30 zł rocznie) 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.
233		W przypadku Kamionka mieszkańcy parkowali tylko jako 40 proc. w analizie. SPPN więc będzie bardziej korzystna w tym miejscu niż na Saskiej Kępie	Według przeprowadzonych badań i przyjętej metodyki w podobszarze 4 objętym konsultacjami (który stanowi część Kamionka) średnio w dzień roboczy mieszkańcy stanowili 42,09%. W pozostałych podobszarach było to 58,05% (podobszar 1), 63,39% (podobszar 2) i 60,12% (podobszar 3). Stanowią oni więc względnie najmniejszy udział w podobszarze 4. Jednak we wszystkich 4 podobszarach obserwowany jest wzrost liczby przejezdnych w godzinach funkcjonowania SPPN oraz wysoka średnia zajętość miejsc postojowych.
234		SPPN to korzyść dla mieszkańców a abonament mieszkańca jest bardzo tani	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
235		Zdecydowanie jesteśmy za wprowadzeniem sppn, zwrócił bym uwagę na ul. Bora Komorowskiego która będzie znajdować tuż poza strefą i jestem pewien że dużo kierowców będzie parkowała na tej ulicy na chodnikach i trawnikach, żeby uciec od płacenia. Czy ZDM jakoś zabezpieczy ten obszar?	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. Obszar objęty opracowaniem ma naturalne granice, jest oddzielony od dalszych rejonów Gocławia terenami zielonymi i nieużytkami. W związku z tym zjawisko "uciekania" przed opłatami poza granice SPPN nie powinno występować.
236		Straty dla mieszkańców są ogromne: bankructwa biznesów, brak miejsc pracy, rozlewanie się miasta.	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.
237		wszelkie miejsca parkingowe zlokalizowane wzdłuż ulicy Bora-Komorowskiego są bezpośrednio powiązane z lokalami usługowymi	Nie wprowadzono, na odcinku ul. Bora-Komorowskiego znajdującym się w zakresie opracowania, nie występują miejsca postojowe.
238		czy są dane, jaki procent klientów sklepów przyjeżdża samochodami / rowerem / przychodzi pieszo?	Podobne badania były prowadzone w różnych miejscach na świecie. Wyniki zwykle były podobne - do sklepów w centrach miast klienci najczęściej docierają transportem zbiorowym.

239		Skaryszewska na odcinku od Targowej do placu i małej Lubelskiej ma być jednokierunkowa. Zostaje 5,8 do 6,2 szerokości. Nie ma uspokojenia fizycznego, ale konieczny tu jest kontra ruch rowerowy. Tym odcinkiem się jedzie do podmiejskiego Dw.Wsch. od strony Targowej, od Zamojskiego, Sokolej, od Zielenieckiej i z bloń Narodowego. Rowerowo jest to bardzo istotny fragment, zwłaszcza w kierunku do Dworca. Brak kontraruchu na tym fragmencie wydłuża odległość do Wschodniego o pół km, i w dodatku trzeba jechać wielopasową Zamojskiego i potem lewoskręt z lewego pasa w Lubelską.	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.
240		wnioskuje o poszerzenie strefy do ulicy Podskarbińskiej - centrum aktywności lokalnej, SOHO Factory, ZTM, Sąd, Urząd Dzielnicy.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
241		Wnioskuje o likwidację SPPN w całości. Zwolennicy strefy z MJN mogą sobie założyć strefę u siebie w domu, ale nie uprawnia ich to do postulowania pobierania haraczu od innych osób.	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.
242		Postuluję zmianę granic SPPN tak by obejmowała wyłącznie ulicę Chmielną 120 i nic poza tym.	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.
243		bardzo dobry pomysł, by poszerzyć SPPN aż do Podskarbińskiej	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.

244		jako mieszkaniec uważam, że strefa powinna być co najmniej do Wiatraka	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN. 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.
245		Mieszkańcy nie chcą strefy, aktywiści Miasto Jest Nasze chcą mieszkańcom tę strefę narzucić	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.
246		Kontraruch i Tempo30 najlepiej wprowadzić naraz	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.
247		mieszkam na Kamionku przy ulicy Grochowskiej - ja chcę SPPN	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
248		Jako mieszkanka Grochowa uważam, że SPPN powinna sięgać nie do krańców Saskiej Kępy i Kamionka, ale nawet do Ronda Wiatraczna pomiędzy al. St. Zjednoczonych i Grochowską	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN. 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.
249		Czy w projekcie SPPN uwzględniono projekt z BO na Międzynarodowej (przy parku)?	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.



250		<p>Władze miasta za rządów p. Hanny Gronkiewicz-Waltz i p. Rafała Trzaskowskiego niszczą kierowców - tak się dzieje już kilkanaście lat. Na Rakowcu (tam SPPN obowiązuje od 15 listopada) nadal są problemy z parkowaniem w nocy. Wiele samochodów przeniosło się na drugą stronę torów - na Okęcie. Próbując rozwiązywać ten problem należy non stop rozszerzać SPPN - aż do całej Warszawy a potem nawet do całej aglomeracji. Jestem przeciwny SPPN w całości.</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. Wprowadzenie SPPN nie rozwiązuje wszystkich problemów z parkowaniem. Zjawisko niekorzystnego wpływu SPPN na przyległe obszary w przypadku wyraźnych, naturalnych granic nie jest odczuwalne.</p>
251		<p>Przede wszystkim, co już zostało powiedziane jestem zwolennikiem rozszerzenia SPPN. W tej chwili większość biur (SOHO, nowa siedziba ZTM, Grochowska 306 itp.), placówek kultury (Soho, Sinfonia), urzędów (sądy i urząd dzielnicy) nie są objęte strefą. To źle i powinna strefa zostać rozszerzona.</p>	<p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>
252		<p>Na jakim odcinku kamionkowskiej były robione pomiary?</p>	<p>Od ulicy Mińskiej do osi projektowanego przebiegu al. Tysiąclecia, odcinek o długości 51 metrów.</p>
253		<p>Przedsiębiorcy, którzy potrzebują pojazdów do swojej działalności będą ponosić ogromne dodatkowe koszty (a rząd też dokłada kolejnych danin i podatków). Ich biznesy mogą przestać się opłacać, przeniosą się poza strefę lub całkowicie zamkną swoje firmy.</p>	<p>Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie. Wprowadzenie odpłatności za postój, a tym samym zwiększenie rotacji parkujących pojazdów może jedynie pozytywnie przyczynić się do funkcjonowania istniejących na danym terenie biznesów.</p>
254		<p>Mam też kilka uwag/pytań dot. ulicy Międzynarodowej (odcinek Waszyngtona - Grochowska), gdyż tam właśnie mieszkam. Jak zostanie rozwiązana kwestia parkowania przy ulicy Międzynarodowej po stronie wschodniej - w tej chwili samochody tam stoją po wprowadzeniu strefy nie przewiduje tam się miejsc - czy będą jakieś fizyczne ograniczniki?</p>	<p>Na ul. Międzynarodowej (odc. al. Waszyngtona - Grochowska), zaprojektowano postój ogólnodostępny na chodniku po stronie zachodniej. Projekt nie przewiduje ustawienia słupków blokujących wzdłuż chodnika po stronie wschodniej, postój będzie wyeliminowany poprzez znaki zakazu zatrzymywania B-36.</p>
255		<p>Międzynarodowa skrzyżowanie z Stanisława Augusta - w tej chwili jest tam znak zakazu zatrzymywania się - jest on nieskuteczny - wnioskuję o czerwony azyl, by samochody mogły bezpiecznie skręcać w Stanisława Augusta</p>	<p>Nie wprowadzono. Na ul. Międzynarodowej, przed skrzyżowaniem z ul. Stanisława Augusta zaprojektowano zakaz postoju. Szerokość ulicy nie pozwala na montaż dodatkowych elementów zawężających jej przekrój. 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>

256		mieszkam przy Grochowskiej 339a - czyli tuż za strefą. Zazwyczaj parkowałem na ulicy Międzynarodowej, bo z tamtej strony jest wejście na moje osiedle - czy będzie mi przysługiwał abonament dla mieszkańca?	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN. Wówczas Grochowska 339a znalazłaby się w obrębie SPPN i byłaby objęta abonamentem mieszkańca.
257		Wybrzeże Szczecińskie - Miejsca do parkowania na wprost bramy nr 5 Narodowego. Proszę spojrzeć na łuk słupków istniejących. Tam problemem są samochody parkujące na chodniku po wschodniej stronie słupków, między słupkami a drogą rowerową. Wyznaczenie miejsc postojowych płatnych w sposób wskazany na projekcie spowoduje większe parkowanie na chodniku. Proponuję wyprostować linię słupków wzdłuż chodnika. Foto poglądowe jak tam parkują - Mapa miejska, warstwa historia, rok 2015	Nie wprowadzono. Po stronie wschodniej Wybrzeża Szczecińskiego, na wskazanym odcinku (z wyłączeniem zatoczki postojowej) funkcjonuje obecnie zakaz zatrzymywania z tabliczką informującą o odholowaniu. Zmiana istniejących zasad ruchu, w tym lokalizacji elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci słupków U-12c, nie związanych z funkcjonowaniem SPPN, znajduje się poza zakresem opracowania.
258		Prosił bym o postawieniu zakazu wjazdu na ul. Międzynarodowej przy parku Skaryszewskim.	Na wskazanym odcinku wyznaczono naprzemienne miejsca postojowe.
259		Projekt numer 2065, edycja na rok 2022 zakłada zmianę parkowania na równoległe na Zamoyskiego	Projekt z budżetu obywatelskiego jest realizowany w ramach osobnego opracowania i zakłada parkowanie równoległe na tym odcinku ul. Zamoyskiego.
260		Popieram wprowadzenie SPPN na terenie Kamionka i jej rozszerzenie do ul. Podskarbińskiej. Inaczej będzie powtórka problemów z Pragi, gdzie obecnie strefa będzie rozszerzana - dla mieszkańców nie starczyło miejsca, przez kierowców zostawiających auta tuż poza strefą.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
261		Ul. Bliska i Kamionkowska tuż za granicą opracowania przy ul. Mińskiej są objęte działkami drogowymi, jak wynika z serwisu mapa.um.warszawa.pl. Nie rozumiem, czemu teren ten nie został objęty projektem strefy. Na tym skrzyżowaniu kierowcy parkują tuż przed przejściem dla pieszych, zasłaniając pieszych. Potrzebne są wygrożenia, także w miejscu proponowanych miejsc równoległych przy ul. Mińskiej, gdzie obecnie parkowanie skośne na chodniku utrudnia przejście pieszym.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
262		Przy ul. Sokolej proszę rozważyć zmianę 2 z 4 miejsc zarezerwowanych dla policji na dostawy i dla usługodawców mających pawilony na stacji Metro Stadion. Dziś parkują za miejscami wyznaczonymi dla policji, na chodniku.	Nie wprowadzono, zgodnie z projektem pozostawia się bez zmian liczbę miejsc postojowych dla pojazdów policji (liczba miejsc zatwierdzona przez zarządzającego ruchem).
263		Czy zmiany na Grochowskiej uwzględnią będą projekt Zielona Grochowska realizowany obecnie przez Zarząd Zieleni? Wzdłuż tej ulicy miejsca skośne ograniczają przejście dla pieszych. Nie wszędzie jest 3,8 m szerokości	Projekt opracowany jest w odniesieniu do istniejącego zagospodarowania terenu. Założeniem jest wyznaczenie maksymalnej liczby, zgodnych z przepisami miejsc postojowych. Zaprojektowany został postój skośny - podobnie jak ma to miejsce w koncepcji zazielenienia przygotowanej przez Zarząd Zieleni.

264		Dlaczego płacąc podatki mieszkańiec obszaru PP musi wykupić abonament?	Abonament mieszkańca jest formą zryczałtowanej i bardzo preferencyjnej opłaty za parkowanie, która ma ułatwić mieszkańcom strefy znalezienie wolnego miejsca. Abonament 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, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
265		Dostosowanie strefy przeznaczonej do parkowania tylko dla mieszkańców wzdłuż ul. Kubańskiej - bardzo wysokie nierówne krawężniki utrudniające parkowanie niższym samochodom	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.
266		Budynek przy ul. Kubańskiej 6 – od kilku lat jest tam zagrodzony teren, gdzie jest blokowany plan budowy budynku (ze względu na zagrożenie dla pozostałych budynków) i obecnie wzdłuż tego fragmentu również są parkowane samochody – czy ten fragment mógłby być także włączony w strefę płatnego parkowania?	Nie wprowadzono. Zgodnie z art. 49 ust. 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, nie wyznacza się miejsc postojowych w obszarach zjazdów, w tym z wyjazdów z placów budowy.
267		Parking na rogu ul. Saskiej/Al. Stanów Zjednoczonych – w kierunku Al. Stanów Zjednoczonych – droga jednokierunkowa, żeby móc zawrócić na Saską Kępę trzeba wjechać na Al. Stanów Zjednoczonych i zawrócić dopiero przed mostem - obecnie wykorzystywany jest przez kierowców przejazd pod wiaduktem (będący dojazdem do prywatnego parkingu) - czy ta droga mogłaby być lepiej zagospodarowana w celu zezwolenia na nawrót na Saską Kępę?	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.
268		Zmniejszenie ilości miejsc przy ul. Kubańskiej/Wandy/Saskiej. Liczba miejsc nie jest oznaczona na podstawie liczby mieszkańców. W tym momencie w godzinach wieczornych bardzo trudno znaleźć miejsce do zaparkowania (kiedy miejsca w większości są zajęte przez mieszkańców). Zmniejszenie ilości miejsc wzdłuż tych ulic z powodu SPP może spowodować znaczące trudności w zaparkowaniu dla mieszkańców.	Na wskazanych ulicach zaprojektowano maksymalną liczbę miejsc postojowych zgodnych z przepisami prawa (m.in. ustawy Prawo o ruchu drogowym, czy rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach).
269		Na co zostaną przeznaczone pieniądze z SPP? Czy zostaną przeznaczone np. na remont ulic? (zwłaszcza ul. Kubańska wymagałaby gruntownego remontu)	Wpływy z tytułu SPPN trafiają do budżetu m st. Warszawy, następnie zgodnie z uchwałą budżetową trafiają do jednostek miejskich, które z otrzymanych środków realizują swoje zadania, w tym remonty ulic.

270		ul. Wandy - proponuję pozostawić miejsca po jednej stronie - dzięki temu będzie więcej miejsc wzdłuż tej ulicy	Nie wprowadzono - ulica Wandy jest na odcinku od posesji nr 2 do skrzyżowania z ul. Meksykańską drogą dwukierunkową. Wprowadzenie postoju pojazdów wyłącznie po jednej stronie uniemożliwi mijanie się pojazdów nadjeżdżających z przeciwnych kierunków.
271		Brak ulotki od poczty – ul. Saska 57A	<p>Uwaga przyjęta. 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 (24 940 sztuk) za pośrednictwem Poczty Polskiej</p> <p>Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</p> <p>Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</p> <p>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</p> <p>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</p> <p>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</p> <p>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</p>
272		Postulat o ograniczenie jedynie do absolutnie koniecznych, stosowania miejsc parkingowych naprzemiennie – parzysta/nieparzysta strona ulic. Co w strefie wpisanej do rejestru zabytków?	Miejsca postojowe projektowane są w sposób pozwalający na wyznaczenie ich maksymalnej liczby. Oznakowanie ulic nie wymaga uzgodnień z konserwatorem zabytków.
273		Na planie nr 14 nie został uwzględniony wjazd do garaży wzdłuż ogrodzenia stacji krwiodawstwa.	Nie wprowadzono - nie zlokalizowano miejsca braku wjazdu do garaży.

274		<p>Proszę aby przy okazji wprowadzania SPPN i związanej z nią nowej organizacji ruchu, co samo w sobie popieram, równocześnie objąć też kontraruchem rowerowym wszystkie ulice jednokierunkowe, na których kontraruch miał być wprowadzony w ramach realizacji projektów do Budżetu partycypacyjnego: a) "Rowerem po Koperniku i Saskiej Kępie", wybranego na rok 2016; b) "Rowerowa Praga Południe" - dopuszczenie ruchu dwukierunkowego dla rowerów na ulicach Grochowa Południowego i 4 ulicach Saskiej kępy", Wybranego na rok 2020. Żaden kontraruch przewidziany w tych projektach, wybranych w głosowaniu przez mieszkańców Warszawy, nie został dotychczas wprowadzony wskutek sprzeciwu zwolenników zachowania nielegalnych, niezgodnych z Prawem Ruchu Drogowego miejsc do parkowania w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania. Parkowanie przy takich miejscach byłoby przy kontraruchu utrudnione przez pasy wyłączeniowe, których malowanie na ulicach z kontraruchem było dotychczas wymagane przez warszawskich inżynierów ruchu, w niezgodzie z praktyką z innych polskich miast, jak choćby Gdańsk. Wybrany i oczekiwany przez mieszkańców kontraruch był więc dotąd zakładnikiem lobby na rzecz parkowania niezgodnego z PoRD. Najwyższy czas skończyć z tą sytuacją.</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>
275		<p>Bardzo dziękuję za uporządkowanie parkowania. Czekamy na SPPN!!!</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
276		<p>Uwaga - proszę o usprawnienie nawrotki na końcu ul. Genewskiej, ślepej. Na wysokości nr 30. Obecnie jest tam dziki parking, co uniemożliwia manewrowanie dużym autom typu straż pożarna, śmieciarki.</p>	<p>Wprowadzono - w projekcie przewidziano zakaz zatrzymywania się.</p>
277		<p>Przy obecnych trudnościach przy parkowaniu 150 metrów jest niemożliwe, bardzo często parkuję 300 metrów od domu.</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. Do wyboru jest również abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Obszary abonamentowe obejmują ok. 800-1200 miejsc postojowych.</p>
278		<p>Czy przewidziane jest zwolnienie z opłat abonamentowych dla stałych mieszkańców?</p>	<p>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,  - jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.</p>

279		Czy drogi wewnętrzne będą objęte SPP?	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.
280		Czy abonament obejmie pojazdy mieszkańców parkujących dalej niż przewidziane 150 m od domu (tak się dzieje gdy brakuje miejsc do parkowania)?	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. Do wyboru jest również abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Obszary abonamentowe obejmują ok. 800-1200 miejsc postojowych.
281		Jestem ZA wprowadzeniem SPPN – to jedyne rozwiązanie pozwalające na cywilizowane uregulowanie obecnego bałaganu!	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
282		Proszę o wprowadzenie Strefy płatnego parkowania jak najszybciej. Sytuacja jest dramatyczna, patologia nie może być standardem. W praktycznie centrum stolicy SPPN to uznane i sprawdzone rozwiązanie.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
283		Rozumiem, że będę przypisana do 1-go parkomatu w pobliżu domu? 150m to naprawdę mało. Czasem muszę zrobić kilka rundek zanim znajdę miejsce i bardzo często jest to dużo większa odległość niż 150m. W skrajnych przypadkach nawet 500m. Wnioskuje, aby ta odległość była większa.	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. Do wyboru jest również abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Obszary abonamentowe obejmują ok. 800-1200 miejsc postojowych.
284		Nie da się przejść chodnikiem! Na tej ulicy jest jedyna przychodnia dziecięca dla całej Saskiej Kępy, do której nie da się dojść z wózkiem dziecięcym! Jako matka dwójki dzieci domagam się usunięcia pojazdów z chodników ponieważ zagrażają życiu i zdrowiu naszych dzieci! Bezpieczeństwo jest najważniejsze!	Projekt zakłada pozostawienie min. 1,5 m szerokości chodnika w sytuacji wyznaczenia postojów wyłącznie dla mieszkańców na zasadach ogólnych lub min. 2 m szerokości chodnika w sytuacji wyznaczania miejsc postojowych ogólnodostępnych.
285		Powinno się uwzględnić fakt że zgodnie z programem „Droga na szóstkę” nie powinno się projektować parkowania na chodniku ze względu na duży ruch pieszych - szczególnie dzieci.	Na ulicy Adampolskiej nie zaprojektowano ogólnodostępnych miejsc postojowych. Dopuszczono jedynie postój mieszkańców z identyfikatorem B35, pod warunkiem przestrzegania przepisów ruchu drogowego (w tym pozostawienia min. 1,5 m chodnika dla pieszych). Rozwiązanie wynikające z audytu BRD (przebudowa ulicy na jednoprzestrzenną, bez wydzielonych chodników i jezdni oraz infrastrukturalne wyeliminowanie postojów na całej długości) wykracza poza zakres opracowania, które obejmuje wyłącznie zmiany w oznakowaniu. Wprowadzenie ograniczenia w postojach wyłącznie do mieszkańców pozwoli poprawić bezpieczeństwo na tej ulicy.

286		Wielu mieszkańców sygnalizuje trudności ze znalezieniem miejsca w promieniu 150 m (brak gwarancji uniknięcia opłat w wysokości 600 zł)	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. Do wyboru jest również abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Obszary abonamentowe obejmują ok. 800-1200 miejsc postojowych.
287		W jaki sposób ZDM planuje oznakować obszar miejsce wjazdu na posesję prywatną? Według projektu przewidziane jest tylko malowanie nawierzchni z prawej i lewej strony wjazdu takie oznakowanie jest niewystarczające na bezproblemowy wjazd w przypadku samochodu, który wbrew prawu zaparkuje na oznakowanym miejscu.	Malowanie powierzchni wyłączonej z ruchu w obrębie wjazdów jest rozwiązaniem powszechnie stosowanym przy projektowaniu organizacji ruchu oraz zgodnym z przepisami prawa. Karalność nieprawidłowego, niezgodnego z przepisami postępu leży w gestii służb mundurowych, tj. policji i straży miejskiej.
288		Czy właściciele nieruchomości parkujący we wjeździe do swojej posesji też będą objęci spp?	Zasady postępu regulują m.in. zapisy ustawy prawo o ruchu drogowym w art. 49. Strefę płatnego parkowania wyznacza się w pasie dróg publicznych a opłaty wnoszą się za postój na wyznaczonych miejscach postojowych.
289		Brak zgody na 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 postępu, 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.
290		Poprosimy o statystykę dotyczącą liczby aut które parkują do 8 godzin i powtarzały się w dni powszednie, co sugeruje że to pracownicy lub właściciele tutejszych firm. Ile osób przyjeżdża tu do pracy?	Analizując w zaproponowany sposób liczbę samochodów, zawierałaby ona osoby przyjeżdżające skorzystać z usług na obszarze Saskiej Kępy (przykładowo na 2 godziny w ciągu dnia). W przyjętej przez nas metodyce wyznaczano samochody należące do "przejezdnych". Do tej grupy zaliczano pojazdy nienależące do grupy „mieszkańców”, a także powtarzające się w godzinach: 8:00-20:00. Takie wytyczne umożliwiły wyznaczenie samochodów przebywających na badanym obszarze przez dużą część dnia, są to właśnie m.in. osoby przyjeżdżające do pracy. Łącznie na terenie Saskiej Kępy liczba unikalnych tablic rejestracyjnych należących do przejezdnych w badanym okresie wynosi 12 896. Udział grupy "przyjezdnych" wynosi 40%.
291		Czy konieczne jest rozdzielanie ulic jednokierunkowych przed skrzyżowaniami na pasy do skrętu w lewo, w prawo itd.? Proponuję likwidację i dodanie miejsc postojowych.	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.

292		Co decyduje że zajmowany jest chodnik o szerokości 2 m (na przykład na ulicy Genewskiej w kierunku Wersalskiej)?	Przy miejscach postojowych ogólnodostępnych należy zachować chodnik o szerokości 2 m.
293		Jaką korzyść dla mieszkańców przyniesie strefa płatnego parkowania? Według mnie przyniesie szkody (zmniejszenie miejsc zamknąć), a jedyny zysk będzie po stronie miasta.	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.
294		W jaki sposób można wyrazić sprzeciw wobec wprowadzenia strefy płatnego parkowania?	Sprzeciw można było wyrazić w czasie trwania konsultacji społecznych w dowolny sposób np. w postaci wiadomości mailowej czy formularza na którym mieszkańcy zgłaszali uwagi w czasie spotkań konsultacyjnych. Decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN podejmą radni m.st. Warszawy.
295		Ile legalnych miejsc parkingowych na saskiej kępie jest teraz, a ile pozostanie po wprowadzeniu strefy? O ile zmniejszy się ilość dostępnych legalnych miejsc parkingowych?	Podczas przeprowadzonych badań łącznie na terenie Saskiej Kępy zinventaryzowano 6014 rzeczywistych, legalnych miejsc postoju. Założeniem projektowym jest wprowadzenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych. Ostateczna wersja projektu będzie uwzględniać uwagi z konsultacji oraz opinii i uzgodnień w Biurze Zarządzania Ruchem Drogowym.
296		Jak doszło do wyznaczenia miejsc parkingowych w projekcie w bramach wyjazdowych z posesji?	W projekcie organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania strefy SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka nie projektuje się miejsc postojowych w obrębiejazdów do/z posesji. Wszelkie błędy w tym zakresie zostały wyeliminowane.
297		może lepiej wybudować parkingi takie jak P+R?	Parking P+R ma służyć jako parking przesiadkowy, a nie jako parking do długoterminowego postoju dla mieszkańców okolicy. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca na ulicach Saskiej Kępy i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
298		czemu nie myśli się o osobach które muszą dojechać do pracy? Mają zrezygnować czy chodzić 30 km piechotą?	Uwaga nie jest zrozumiała. Wprowadzenie SPPN nie oznacza zakazu postoju na danym obszarze. Chodzenie piechotą nie jest też jedyną alternatywą dla dojazdu samochodem.
299		Niech abonament będzie ważny w całej Warszawie tam gdzie jako obywatel Warszawy muszą załatwiać różne sprawy, pracę itp.	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. Abonament mieszkańca służy jako ostona dla mieszkańców, pozwalając im parkować bezpłatnie w pobliżu miejsca zamieszkania. Jego celem nie jest zapewnienie bezpłatnego parkowania na terenie całego miasta.



300		Wstępem do prac nad wprowadzeniem strefy powinno być zaprojektowanie / zwiększenie liczby miejsc do parkowania. Dotyczy to zwłaszcza lokalizacji gdzie brakuje miejsc (zgodnie z materiałami około 100% i powierzchni 100% obłożenia). Dlaczego tego nie uczyniono? na tym etapie Jestem przeciwny wprowadzeniu strefy (najpierw nowe miejsce do parkowania)	Założeniem konsultowanego projektu organizacji ruchu było właśnie wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych na drogach publicznych.
301		Proszę o wyznaczenie miejsc postojowych w odległości mniejszej niż 10 m za skrzyżowaniem lub przejściem dla pieszych	Zasady wyznaczania miejsc postojowych wynikają m.in. z przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym, w której określono w jakich odległościach i warunkach można zatrzymać pojazd. Projekt został przygotowany w uwzględnieniu przytoczonych przepisów.
302		Proszę o lokalizację miejsc postojowych po obu stronach ul. Walecznych	Wprowadzono - zaprojektowano miejsca postojowe po obu stronach ul. Walecznych, na odcinkach jednokierunkowych.
303		Jestem za strefą płatnego parkowania!	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
304		Czy wszystkie proponowane strefy (1– 4) mają zaistnieć, czy tylko część z nich?	Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
305		Dlaczego strefa nie będzie funkcjonować w nocy?	Na podstawie przeprowadzonych badań średnie zapełnienie w godzinach 22 - 4 dla całego obszaru wynosi ok 80 % i w przeważającej większości są to auta mieszkańców. Wyniki te nie są podstawą wprowadzenia SPPN dla godzin nocnych. Zgodnie z podjętą uchwałą Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w Warszawie działa od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni: 2 maja, 24 i 31 grudnia, w godzinach 8:00-20:00. Decyzję o zmianach w funkcjonowaniu strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
306		proszę aby przynajmniej 50% środków z parkomatów szło na rozwój i renowację chodników i dróg na Saskiej Kępie.	Wpływy z tytułu SPPN trafiają do budżetu m. st. Warszawy, następnie zgodnie z uchwałą budżetową trafiają do jednostek miejskich, które z otrzymanych środków realizują swoje zadania, w tym remonty ulic.
307		Zdecydowanie popieram utworzenie płatnej strefy parkowania na saskiej kępie z zachowaniem preferencji dla zameldowanych. Ze względu na zabytkowy charakter Saskiej Kępy Powinno się przemyśleć lokalizację parkometrów - nie powinny stać na każdym skrzyżowaniu małych uliczek bo będą szpecity.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. Na przedstawionych projektach nie nanoszono lokalizacji parkomatów, będą one ustalone na końcowym etapie prac.

308		dlaczego działacie na szkodę mieszkańców? Haracz za parkowanie to złodziejstwo i podatek który zniechęca do mieszkania i pracy w strefie.	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.
309		Jeśli strefa płatnego parkowania zostanie rozszerzona przestanę płacić PIT w Warszawie - dość chciwości i złodziejstwa!	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.
310		Czemu ignorujecie zdanie mieszkańców spośród których zdecydowana większość jest przeciw strefie?	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.
311		Strefę płatnego parkowania należy zlikwidować, a nie rozszerzyć!	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.

312		Ul. Zakopiańska Ma być jedną jednokierunkowa i parkowanie ma być po stronie nieparzystej (do tej pory jest po stronie parzystej). Z naszej posesji nie będzie możliwości wyjazdu, nie mówiąc już o wjeździe lub wyjeździe większego pojazdu, niż samochodów osobowych. Mam na myśli ciężarówkę z kontenerem, samochód przeprowadzkowy, nie mówiąc o karetce pogotowia.	Na ul. Zakopiańskiej pozostawia się w projekcie dwa kierunki ruchu oraz lokalne zawężenia na parkowanie, przy jednoczesnym pozostawieniu przestrzeni na swobodne wymijanie się pojazdów nadjeżdżających z dwóch przeciwnych kierunków. W sytuacji wyznaczania miejsc postojowych, dla ruchu zaprojektowano pas o szerokości min 3,50 m, który spełnia wymogi przejeźdźności zarówno dla pojazdów dostawczych jak i służb ratowniczych.
313		Strefa płatnego parkowania nie jest rozwiązaniem która ograniczy nielegalne parkowanie. Tym zajmuje się straż miejska.	Przedstawiony projekt pozwala częściowo wyeliminować nielegalne miejsca postoju za pomocą środków organizacji ruchu.
314		150 m w przypadku ulicy Zwycięzców na odcinku Wał Miedzeszyński myśl francuska jest rozwiązaniem fikcyjnym– abonament rejonowy w żaden sposób nie zapewni miejsc parkingowych mieszkańcom tej ulicy.	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. Do wyboru jest również abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Obszary abonamentowe obejmują ok. 800-1200 miejsc postojowych.
315		B-35 - Jakie szczegółowe rozwiązania wprowadzi ten znak na przykład w rejonie ulic zwycięzców i francuska z bardzo dużą ilością lokali handlowych przycinek usługowy, gastronomicznych?	Zarówno na ul. Zwycięzców, jak i na ul. Francuskiej nie przewiduje się miejsc postojowych wyłącznie dla mieszkańców oznakowanych za pomocą znaku B-35.
316		Zgłaszam brak zgody na strefę płatnego parkowania na Saskiej Kępie.	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.
317		w przypadku wprowadzenia strefy: a) zgłaszam prośbę o to żeby znak "zakaz postoju nie dotyczy mieszkańców" nie obowiązywał poza czasem działania strefy. W weekend parkowanie wolne dla wszystkich!	Uwaga została przyjęta. Kwestia czasu obowiązywania znaków B-35 "dla mieszkańców" wymaga i zostanie poddana analizie.

318		W związku z przegłosowaniem przez Radę Warszawy, że abonament jest tylko dla płacących podatki w Warszawie postuluje, żeby w ramach abonamentu obszarowego takie osoby mogły parkować na obszarze całego miasta, w całej strefie płatnego parkowania. Jako preferencja dla płacących podatki w Warszawie czyli mieszkańcy w abonamencie obszarowym mają całe miasto, a przyjezdni płacą w parkomacie. Jest dla mnie niedopuszczalne, że płacąc abonament obszarowy w jednej dzielnicy mojego miasta muszę 2 raz płacić w innej dzielnicy tak samo jak przyjezdni.	Zasady dotyczące abonamentu zawarte są w uchwale przyjętej przez Radę m.st. Warszawy. 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. Wprowadzenie możliwości darmowego postoju na terenie całego miasta zaprzeczałoby celowi SPPN, powodując że mieszkańcy mieliby utrudniony dostęp do miejsc postojowych w pobliżu domu.
319		Karta N+ prośba o zmianę kryterium przyznawania: sprawności fizycznej, ale także psychicznej: agorafobia czy zespół lęku uogólnionego zaświadczony przez psychiatrę, który uniemożliwia korzystanie z komunikacji miejskiej.	Karta N+ przysługuje osobom niepełnosprawnym: -legitymującym się orzeczeniem o stopniu niepełnosprawności oraz kartą parkingową, będącym właścicielami, współwłaścicielami lub użytkownikami – na podstawie odpłatnej czynności cywilnoprawnej lub umowy użyczenia zawartej w formie aktu notarialnego, której są stroną – samochodu osobowego lub innego pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony; -kierującym rodzicom i opiekunom prawnym osób niepełnosprawnych: legitymujących się orzeczeniem o niepełnosprawności lub o stopniu niepełnosprawności, oraz kartą parkingową, niezdolnych do samodzielnej egzystencji w rozumieniu art. 4 ust. 4 ustawy z dnia 27 sierpnia 1997 r. o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1172).
320		Jestem mieszkańcem Saskiej Kępy i jestem zdecydowanym zwolennikiem strefy płatnego parkowania liczę także, że przy okazji wprowadzenia strefy zostanie poprawiona sytuacja pieszych, która jest w tej chwili tragiczna w bardzo wielu miejscach Kępy na przykład. Ulice: Jakubowska, Łotewska Katowicka, Lipska, Elsterska, Czeska, Szczuczyńska i wiele innych. Wnoszę także o uwzględnienie kontraruchu rowerowego przy okazji nowej organizacji ruchu.	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.
321		Brak ulotek	Uwaga nie wskazuje adresu pod który nie zostały dostarczone ulotki.
322		nocny pomiar w Weekend po godzinie 24-tej.	Pomiary w weekend były wykonywane do godziny 1:00 i następnie od godziny 04:00. Pomiar 24:00-01:00 w poniedziałek był zaliczany do statystyk dotyczących weekendów.

323		Brak zgody na strefę 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 sprawy na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
324		Ślepe zakończenie ul. Wandy – kiedyś była szansa– czy można przywrócić jej szerokość sprzed przebudowy (z zachowaniem– przesunięciem dziwnego zakola ścieżki rowerowej). Kiedyś zmieściłaby się taka zawrotka miejsca parkingowe.	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.
325		Donice, stojaki na rowery, niekoszona trawa przy skrzyżowaniu to zagrożenie życia i zdrowia przechodniów, to ogromne ograniczenie widoczności dla kierowców!	Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Zastrzeżenia dotyczące obiektów ograniczających widoczność należy zgłaszać do centrum kontaktu 19115.
326		uwagam że wprowadzenie parkowania po tylko jednej stronie ul. Nobla spowoduje nagromadzenie samochodów parkujących na sąsiednich ulicach np. Obrońców, styki itp. Chodzę tą ulicą codziennie i myślę, że parkowanie po obydwu stronach ulicy Nobla nie przeszkadza pieszym w korzystaniu z chodników. Samochody parkujące po obydwu stronach ul. Nobla pozostawiają dostateczne przejazd.	Nie wprowadzono. Szerokość istniejącego wzdłuż ul. Nobla chodnika wynosi po stronie zachodniej ok 2 m, zaś po stronie wschodniej od 1,85 do 2 m - co stanowi w świetle warszawskich wytycznych projektowych dla ciągów pieszych (zarządzenie Prezydenta m. st. Warszawy - Standardy dostępności) wartości minimalne. Projektując miejsca postojowe należy dostosować się do niniejszych wytycznych. Nie ma możliwości pozostawienia postoju pojazdów po obu stronach na jezdni ze względu na konieczność zapewnienia min. 3,0 m drogi manewrowej. Obecnie występujące parkowanie jest w dużej mierze niezgodne z przepisami.
327		W jednym domostwie mamy 2 samochody: na jeden - 2 domowników ma współwłasność, na drugi – jeden z domowników ma użyczenie (samochód służbowy). Czy przy planowanych identyfikatorach dostaniemy je na 1 czy 2 auta?	Tak, możliwe jest otrzymanie jednego abonamentu na osobę.
328		Strefa likwiduje według map wiele miejsc– od ul. Zakopiańskiej do końca naszego budynku jest teraz 28– 26 aut parkujących– na mapach jest raptem w to miejsce 5– 7 miejsc postojowych!!!	Na ul. Zakopiańskiej zaprojektowano możliwie największą liczbę miejsc postojowych zgodnie z przepisami prawa (m.in. ustawy Prawo o ruchu drogowym, czy rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach), tak by zapewnić bezpieczeństwo ruchu, przejezdność pojazdów w obu kierunkach oraz wolną przestrzeń chodnika dla pieszych. Obecnie znaczna część aut parkuje nielegalnie, na chodniku bez pozostawienia odpowiedniej szerokości dla pieszych.

329		NIE! Wprowadzaniu strefy płatnego parkowania na Saską Kępe!	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.
330		Jesteśmy ZA, ale uważamy że trzeba stworzyć jedną strefę na obszarze całej Saskiej Kępy, a najmniej do Stanów Zjednoczonych. Wielu ludzi dziś się porusza bardzo stacjonarnie po Saskiej Kępie to również przekona dużo więcej mieszkańców.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.
331		Bardzo, bardzo, bardzo jesteśmy ZA! Tylko popieramy, żeby wszyscy mieszkańcy mieli możliwość parkowania na całym obszarze Saskiej Kępy.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
332		Wnoszę o objęcie całej strefy 1 (przedstawionej na ulotkach) jako strefę wyłącznie dla mieszkańców i nie projektowanie znaku B36. Jako mieszkańców rozumiem posiadaczy identyfikatora SK.	Na obecnym etapie nie planuje się wykorzystania identyfikatorów SK na potrzeby organizacji Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Identyfikatory te funkcjonują obecnie tylko w sytuacjach wyjątkowych. Wprowadzenie ich do stosowania na co dzień rodzi obawę o skuteczność egzekucji takiego rozwiązania. Wymagałoby to bowiem regularnych patroli Straży Miejskiej lub Policji na wszystkich ulicach Saskiej Kępy. Brak egzekucji oznaczałby w praktyce, że identyfikator nie przyniósłby żadnych korzyści mieszkańcom. W przedstawionych do konsultacji społecznych rozwiązaniach z zakresu organizacji postoju, „strefy mieszkańców” zostały wyznaczone jako rozwiązanie fakultatywne – uzupełniające w stosunku do rozwiązań podstawowych, jakim są miejsca postojowe w ramach SPPN, wyznaczone odpowiednimi znakami: pionowym D-18 „parking” i poziomymi P-18 „stanowisko postojowe”, P-19 „linia wyznaczająca pas postojowy”. Mieszkańcy chcący skorzystać bezpłatnie z miejsc postojowych mogą wykupić abonament mieszkańca SPPN. Abonament będzie połączony z identyfikatorem B35, który uprawnia do korzystania ze "strefy mieszkańca" tam, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych.

333		Jestem ZA! Jak najszybciej! Ale proszę przewidzieć możliwość parkowania na całej strefie Saskiej Kępy.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
334		ul. Arabska między ul. Ateńską a ul. Afrykańską należy uwzględnić miejsca do parkowania dla przyjezdnych odwiedzających seniorów DSP Matysiaków Jestem za strefą płatnego parkowania!	Wprowadzono - na ul. Arabskiej zrezygnowano ze strefy postoju tylko dla mieszkańców z oznakowaniem B-39 i wyznaczono miejsca ogólnodostępne na jezdni i chodniku.
335		Wydaje mi się nieracjonalne wydzielenie ze strefy parkowania dużej przestrzeni na rogu ul. Obrazów projekt i ul. Styki (po prawej stronie licząc z kierunkiem ruchu)	Nie wprowadzono. Powierzchnią wyłączoną z ruchu objęto obszar tarczy skrzyżowania, gdzie postój nie jest dozwolony.
336		Popieram parkomaty!	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
337		Nie zgadzam się z planem wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie Saskiej Kępy. Jestem osobą wynajmującą lokal przy ul. Wąchockiej i nie mam możliwości zameldowania się pod danym adresem. Posiadamy pod danym adresem kilka pojazdów i część parkowana jest na ulicach przy chodniku zgodnie z przepisami. Nie wyobrażam sobie płacenia codziennie od poniedziałku do piątku od 8 do 20 za parking.	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, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. 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. 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.
338		Mieszkam w dzielnicy w wynajmowanym mieszkaniu bez możliwości meldunku i nie jestem w stanie parkować według wprowadzanych zasad abonamentu. Wyrażam sprzeciw z powodu niewystarczającej ilości alternatywnych miejsc parkingowych.	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.

339		Nie było informacji o konsultacjach	<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 (24 940 sztuk) za pośrednictwem Poczty Polskiej</p> <p>Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</p> <p>Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</p> <p>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</p> <p>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</p> <p>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</p> <p>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</p>
340		Jestem przeciwny wprowadzeniu parkometrów; strefa 150 m uniemożliwia znalezienie miejsca parkingowego, zmniejsza się ilość miejsc parkingowych, ogranicza prawa mieszkańców, ogranicza handel bary restauracje, konsultacje covidzie, w 4. fali nie powinny mieć miejsca.	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.</p> <p>SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.</p>
341		Wprowadzona strefa parkowania – promień od miejsca zamieszkania powinien wynosić minimum 1500 m	<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. Do wyboru jest również abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Obszary abonamentowe obejmują ok. 800-1200 miejsc postojowych.</p>



342		<p>Popieram pomysł! Wreszcie abonament powinien obejmować możliwość parkowania na całej Saskiej Kępie, a nie na kilku wyznaczonych ulicach.</p>	<p>Są dwa rodzaje abonamentów: abonament rejonowy i abonament obszarowy. Abonament rejonowy kosztuje 30 zł rocznie, 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. Abonament obszarowy, kosztuje 600 zł rocznie (z możliwością zapłacenia w dwóch ratach) pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Mapa podziału strefy na obszary dostępna jest na stronie <a href="http://zdm.waw.pl">zdm.waw.pl</a>. Obszary abonamentowe obejmują ok. 800-1200 miejsc postojowych. Parkować można po obu stronach ulic będących granicami obszarów. Osoba zameldowana na granicy obszaru może wybrać, w którym obszarze będzie obowiązywał abonament.</p>
343		<p>Tak jak drobne uwagi wprowadzone przez mieszkańców pojedynczych ulic są uzasadnione, tak na wprowadzane czasowo jednokierunkowe ulice i kontraruch jest kompletnie niewskazane i nieuzasadnione. Jeżeli jest takimi zmianami - jestem przeciw strefie.</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>
344		<p>Celem uporządkowania warto zmienić wyjazd z tych posesji przy przez zatoczkę przystankową. Po remoncie ulicy połączono 2 podjazdy i wyjeżdża się po łuku. Jest to niebezpieczne przy 2 wyjazdach oraz uciążliwe. Przy ul. Paryskiej 7 nie zrobiono wyjścia z furtki i wyjazd z posesji prowadzi po łuku przez chodnik zatoczkę autobusową na pas jezdni. Bardzo proszę o bezpieczną zmianę.</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>
345		<p>popieram płatne parkowanie w strefie Saskiej Kępy natomiast wolałabym żeby abonament mieszkańca obowiązywał na szerszym terenie niż tylko ulica zamieszkania chodzi o lokalnych sprzedawców, restauratorów, o społeczność lokalną.</p>	<p>Są dwa rodzaje abonamentów: abonament rejonowy i abonament obszarowy. 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. Abonament obszarowy, pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Obszary abonamentowe obejmują ok. 800-1200 miejsc postojowych. Parkować można po obu stronach ulic będących granicami obszarów. Osoba zameldowana na granicy obszaru może wybrać, w którym obszarze będzie obowiązywał abonament.</p>

346		byłoby dobrze gdyby połączyć abonament mieszkańca z identyfikatorem – jedna naklejka chyba wystarczy.	<p>Na obecnym etapie nie planuje się wykorzystania identyfikatorów SK na potrzeby organizacji Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.</p> <p>Identyfikatory te funkcjonują obecnie tylko w sytuacjach wyjątkowych. Wprowadzenie ich do stosowania na co dzień rodzi obawę o skuteczność egzekucji takiego rozwiązania. Wymagałoby to bowiem regularnych patroli Straży Miejskiej lub Policji na wszystkich ulicach Saskiej Kępy. Brak egzekucji oznaczałby w praktyce, że identyfikator nie przyniósłby żadnych korzyści mieszkańcom.</p> <p>W przedstawionych do konsultacji społecznych rozwiązaniach z zakresu organizacji postojów, „strefy mieszkańców” zostały wyznaczone jako rozwiązanie fakultatywne – uzupełniające w stosunku do rozwiązań podstawowych, jakim są miejsca postojowe w ramach SPPN, wyznaczone odpowiednimi znakami: pionowym D-18 „parking” i poziomymi P-18 „stanowisko postojowe”, P-19 „linia wyznaczająca pas postojowy”. Mieszkańcy chcący skorzystać bezpłatnie z miejsc postojowych mogą wykupić abonament mieszkańca SPPN. Abonament będzie połączony z identyfikatorem B35, który uprawnia do korzystania ze "strefy mieszkańca" tam, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych.</p>
347		ul. Nurska – ślepy odcinek ulicy powinien być wyłącznie dla mieszkańców – nie projektować zakazu B-36.	Nie wprowadzono. Na zakończeniu ul. Nurskiej wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia zawrotki, co jest oparte na wytycznych rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125.
348		Zwracam się z prośbą o uwzględnienie sugerowanej prośby: proszę o objęcie całej ul. Nurskiej strefą wyłącznie dla mieszkańców. Proszę nie projektować oznakowania B36 (zakaz zatrzymywania się). obecnie na ulicy znajdują się budynki do nr 7 co oznacza że jest to ulica zamieszkiwana przez mieszkańców przez ponad 20 lokali.	Nie wprowadzono. Na zakończeniu ul. Nurskiej wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia zawrotki, co jest oparte na wytycznych rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125.
349		czy ilość abonamentów będzie się pokrywała z ilością miejsc parkingowych?	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.</p> <p>SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postojów w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.</p>
350		Zrezygnowanie z miejsc ogólnopostojowych na korzyść abonamentowych miejsc – tylko.	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.</p> <p>SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postojów w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.</p>

351		<p>Sprzeciwiam się wprowadzeniu strefy płatnego parkowania w planowanym rejonie. Czemu ignorujecie sprzeciw mieszkańców? Czemu niszczyicie infrastrukturę miejską? Jest to głupota czy celowe działanie? Liczcie się z odpowiedzialnością również karną za wasze działanie.</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.</p>
352		<p>Na małych uliczkach w fizycznym uspokojeniu ruchu należy wprowadzić kontraruch rowerowy. Ul. Nobla, ul. Brazylijska, odpowiednie odcinki ul. Obrońców i ul. Walecznych na wschód od ul. Francuskiej.</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>
353		<p>moja rodzina mieszka tu od 100 lat i ja hoduję tu pszczoły i muszę mieć bezproblemowy wjazd i wyjazd samochodem dostawczym z przyczepą. Bardzo proszę: P-21 z prawej strony wjazdu– 2,5 mb. B-35, który ma stać po lewej stronie wjazdu– żeby stał 5,8 mb dalej tj. na granicy posesji nr 8 i nr 10. zawsze jeżdżę tak z przyczepą z pszczołami i staję przed moją bramą i na tym odcinku 2,8 m - żeby nie blokować chodnika, wtedy mogę zamknąć bramę i mając dobry dostęp do przyczepy, sprawdzam i zabezpieczam załadowane pszczoły.</p>	<p>Wprowadzono - w projekcie zapewniono przejezdność do posesji Kryniczna 8. Wyeliminowano postój na północ od posesji nr 8.</p>
354		<p>Bardzo proszę o zwiększenie limitu masy samochodów dopuszczonych do parkowania do 3,5 t - mój samochód dostawczy jest długości osobowego, a waży 3,2 t- więc nie będę mógł parkować, a tym samym funkcjonować. Uprzejmie proszę o rozważenie mojej sytuacji.</p>	<p>Abonament przysługuje osobie, która jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. Decyzję o zmianie zasad wydawania abonamentów podejmuje Rada m.st. Warszawy w formie uchwały.</p>
355		<p>brak zgody na strefę płatnego parkowania</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.</p>

356		<p>Na ul. Ateńskiej po uprzednim poszerzeniu chodnika (ponad 7m) wprowadzono (bez uzgodnienia) znak B-36. Sytuacja jest nonsensowna, nie mogą parkować samochodu przed moim wjazdem do garażu i przed domem. W ciągu dnia różne samochody parkują przed moim domem (przyjeżdżają na pocztę, do banku, apteki). Jeśli natomiast postawi swój samochód w godzinach wieczornych, dostają mandaty (liczne!). ( Wtedy częściej jeździ Straż Miejska itp.). Wniosek: zakaz nie powinien dotyczyć mieszkańców (posiadaczy identyfikatora).</p>	<p>Nie wprowadzono, nie wskazano konkretnej lokalizacji. Na ul. Ateńskiej została wyznaczona duża ilość miejsc wyłącznie dla mieszkańców. Miejsca ogólnodostępne są również dostępne dla mieszkańców. Jednocześnie informujemy, że zgodnie z art. 49 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zabrania się postoju: W miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęć postojowej, czy w miejscu utrudniającym dostęp do innego prawidłowo zaparkowanego pojazdu lub wyjazd tego pojazdu</p>
357		<p>Mieszkańcy wyżej wymienionego szeregowca powinni otrzymać "identyfikator" miejsca zamieszkania, a tym samym parkowania swoich samochodów przed segmentem (ul. Saska 3, 3a, 3b,3c, 3d, 3f, ul. Alzacka 4,4a, 4b, 4c, 4d). wyeliminuje do parkowanie na ciągu pieszo– jezdnym przed szeregowcem obcych samochodów. "Przeganianie "obcych samochodów jest przez mieszkańców permanentne.</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>
358		<p>Nie życzymy sobie strefy.</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>
359		<p>Czy na konsultacje zostali zaproszeni radni którzy będą później decydować o wprowadzeniu strefy? Ilu zostało zaproszonych? W jakiej formie?</p>	<p>Tak, zostały skierowane pisma do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych oraz pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie informacji do wszystkich radnych dzielnicowych.</p>
360		<p>Nie dla strefy płatnego parkowania. Nie nie nie.</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>

361		Nie dla strefy płatnego parkowania! Żadnej takiej strefy na Saskiej Kępie!	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.
362		Cieszę się, że możemy omówić dokładnie projekty strefy płatnego parkowania, mam nadzieję, że strefa płatnego parkowania będzie wprowadzona jak najszybciej. Akcja informacyjna jest świetnie przygotowana.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
363		Czy strefa 1 + 2 + 3 mogą stanowić jedną strefę, żeby kupując "duży" abonament można było parkować bez dodatkowych opłat na terenie, gdzie jest nasza przychodnia, szkoła, sklep?	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.
364		Jestem mieszkańcem Saskiej Kępy. Jestem za strefą płatnego parkowania. Mam nadzieję, że strefa uporządkuje sytuację parkingową na Saskiej Kępie. Liczę też i wnoszę o wzięcie pod uwagę potrzeb i sytuacji pieszych oraz rowerzystów na Saskiej Kępie w ramach nowej organizacji ruchu. w tej chwili bardzo wiele chodników na tym obszarze jest nielegalnie zastawiona samochodami w sposób, który często uniemożliwia wręcz przejście – na przykład ul. Egipska 7, duża część ulic ul. Berneńskiej, ul. Rzymskiej, ul. Genewskiej ul. Bajońskiej, ul. Wersalskiej wzdłuż płotu wodociągów oraz wiele innych. wnoszę także uwzględnienie potrzeb rowerzystów w ramach nowej organizacji ruchu przy okazji strefy płatnego parkowania.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Saskiej Kępy oraz części Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. 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.
365		Jak przekonać mieszkańców do pomysłu ściągnięcia haraczu, którego nie chcą? Formalnie zgłaszam sprzeciw 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 sprawy na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.

366		Jestem przeciwko utworzeniu strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie.	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.
367		Veto dla strefy płatnego parkowania. Żadnych korzyści dla mieszkańców – tylko koszty i dalej brak miejsc parkingowych.	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.
368		Jestem za stworzeniem strefy płatnego parkowania. Proszę uwzględnienie miejsc płatnych ogólnodostępnych na wysokości DSP „Matysiaka”. W projekcie na ul. Arabskiej są wyznaczone miejsca „tylko dla mieszkańców” obowiązujące cały czas 24 h/7 dni. Do seniorów, zwłaszcza w miesiącach letnich w dni wolne, przyjeżdżają odwiedzający w porywach 5 aut na 1h. przedstawiony projekt nie przewiduje miejsc ogólnodostępnych w odległości kilkuset metrów.	Wprowadzono - na ul. Arabskiej zrezygnowano ze strefy postoju tylko dla mieszkańców z oznakowaniem B-39 i wyznaczono miejsca ogólnodostępne na jezdni i chodniku.
369		Cała Saska Kępa – nie dla SPP! Jestem właścicielką samochodu i nie wyrażam zgody na płatne parkowanie na ul. Lizbońskiej. Jestem przeciwna pobieraniu opłat za parkowanie w Warszawie. Dość okradania nas. Za co płacić, za dziury w drogach? Miasto nic nie robi poza budową niechlujnie budowanych ścieżek rowerowych i stawiania słupków, pozewężaliście pasy jezdni, nie sprzątaacie liści na parkingach, robi się coraz ciasniej, zabetonowaliście całą Saską Kępe. Nie dla 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.

370		<p>opłata zwiększona na całą Saską Kępe - powinna być konsultacja – czy mieszkańcy chcą strefy płatnego parkowania – nie chcą strefy– czemu nie decyduje o tym urząd dzielnicy? jak zostaną zabezpieczone drogi wewnętrzne? Czy powstaną dodatkowe parkingi wielopoziomowe tutaj? Ile jest obecnych miejsc parkingowych, a ile będzie po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania?</p>	<p>Decyzję o rozszerzeniu strefy płatnego parkowania podejmie Rada m.st. Warszawy, ale dzięki konsultacjom społecznym i głosom mieszkańców projekty zmian na poszczególnych ulicach będą odpowiadać potrzebom lokalnych społeczności i uwzględniać specyfikę miejsca, gdzie być może zostaną wprowadzone. 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. 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. Podczas przeprowadzonych badań łącznie na terenie Saskiej Kępy zinventaryzowano 6014 legalnych miejsc postoju.</p>
371		<p>Jestem przeciwny strefie płatnego parkowania.</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.</p>
372		<p>Jestem za wprowadzeniem strefy płatnego parkowania na całej Saskiej Kępie. Proszę o wprowadzenie kontroli ruchu rowerowego na całej długości ul. Berezyńskiej i Rzymskiej oraz we fragmencie ul. Lotaryńskiej. Oraz na ul. Algierskiej. koniecznym jest wprowadzenie kontroli ruchu rowerowego, na rogu Berneńskiej i Ateńskiej jest sklep rowerowy. Tam jest uspokojenie ruchu, bo jest nawierzchnia z tylinki. Na ul. Raperswilską prowadzi łącznik rowerowy z DDR wzdłuż al. Stanów Zjednoczonych.</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>

373		Z moich obserwacji wynika przecież że strefa płatnego parkowania wystarczy w godz. 8– 18.	Zgodnie z podjętą uchwałą Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w Warszawie działa od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni: 2 maja, 24 i 31 grudnia, w godzinach 8:00-20:00. Decyzja o wprowadzeniu takich godzin obowiązywania opłat została podjęta na podstawie pomiarów zapewnienia miejsc postojowych i udziału samochodów mieszkańców w poszczególnych godzinach dnia. W godzinach 18-20 utrzymuje się wysoki odsetek aut osób parkujących przez cały dzień w czasie pracy, dopiero po godz. 20 zaczynają dominować auta mieszkańców. Decyzję o zmianach w funkcjonowaniu strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
374		Na całej długości ul. Ateńskiej po prawej stronie od ulicy Saskiej jest znak B-36. Uniemożliwia mi to dojazd do mojej posesji i wjazd do garażu bez naruszenia prawa. Zakaz parkowania nie powinien dotyczyć mieszkańców.	Nie wprowadzono, znak B-36 nie zakazuje wjazdu do garażu, a jedynie zabrania zatrzymywania się na odcinku drogi poprzedzonego tym znakiem.
375		Czy zaplanowane jest przeprowadzenie referendum wśród mieszkańców Saskiej Kępy w sprawie strefy płatnego parkowania?	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.
376		Czy powtórzone będą konsultacje w sprawie strefy płatnego parkowania Po ustąpieniu pandemii COVID– 19?	Konsultacje społeczne trwały od 10 listopada do 19 grudnia 2021 roku. W związku z trwającą pandemią COVID-19 konsultacje obejmowały różne formy tak aby każdy z mieszkańców mógł wziąć udział oraz zgłosić swoje uwagi.
377		Czy będą powtórzone konsultacje po naniesieniu parkomatów na plan?	Lokalizacja parkomatów nie ma kluczowego znaczenia dla mieszkańców SPPN. Parkomaty służą do wnoszenia opłat użytkownikom spoza danego obszaru. Na potrzeby wydawanych abonamentów sieć parkomatów będzie uzupełniona o "parkomaty wirtualne", czyli punkty na mapie które mogą być przyporządkowane do abonamentu.
378		Czy będą przeprowadzone konsultacje w sprawie strefy płatnego parkowania z udziałem radnych?	Konsultacje społeczne trwały od 10 listopada do 19 grudnia 2021 roku w tym czasie wszyscy radni mieli szansę na zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag. Ostatecznie to radni będą podejmować decyzję o ewentualnym rozszerzeniu SPPN.
379		Do czasu przeprowadzenia konsultacji z udziałem mieszkańców i radnych Jestem przeciwny wprowadzeniu strefy płatnego parkowania.	Konsultacje społeczne trwały od 10 listopada do 19 grudnia 2021 roku w tym czasie wszyscy mieszkańcy mieli szansę na zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag.



380		<p>Rabunek parkingowy kiedy naprawicie nam dziurawe drogi? Kiedy odbędzie się referendum dla mieszkańców? Jaki był koszt konsultacji? Plus badań drogowych? Czy ZDM za pieniądze z parkowania naprawie w końcu te tragiczne drogi? Ile miejsc parkingowych nielegalnych zniknie? Co w przypadku gdy 150 m od domu nie znajdę miejsca do parkowania? Strefa płatnego parkowania – same straty, brak korzyści. Jestem przeciw!!!</p>	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.</p> <p>SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.</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>Koszt konsultacji wyniósł 36 280 zł, koszt badań parkingowych wyniósł 402 794 zł zaś koszt projektów organizacji ruchu wyniósł 204 057 zł. Wpływy z opłat parkingowych stanowią dochód gminy, o ich przeznaczeniu decyduje Rada m.st. Warszawy.</p>
381		<p>Kwestionuję zasadność wprowadzenia strefy płatnego parkowania w strefie 3. Dlaczego na ul. Argentyńskiej wyznaczono przemienne miejsca parkingowe tzn. lewa i prawa strona ulicy? Dotychczas mieszkańcy parkowali po jednej stronie było to dogodne. Państwo zaburzają dotychczasową regułę. Skutkuje to zmniejszeniem miejsc parkingowych. Dlaczego na odcinku ul. Argentyńska od ul. Indyjskiej do ul. Saskiej w ogóle nie przewiduje się miejsc parkingowych? Mieszkańcy bloku przy ul. Argentyńskiej 5 nie posiadają dostępnych miejsc parkingowych.</p>	<p>Nie wprowadzono, ul. Argentyńska pozostaje dwukierunkowa z wyznaczoną maksymalną ilością miejsc postojowych. Miejsca postojowe na jezdni uspokoją ruch na tym odcinku oraz uwolnią chodniki od nielegalnego parkowania.</p>
382		<p>jak ZDM zamierza rozwiązać strefę parkowania między budynkami al. Stanów Zjednoczonych 16,18, 20, a ulicą Al.St.Zjedn.?</p>	<p>Zgodnie z projektem, przewiduje się wyznaczenie płatnych miejsc postojowych w istniejących zatokach, vis a vis wskazanych w uwadze budynków (tj. budynki al. Stanów Zjednoczonych nr 16, 18, 20).</p>
383		<p>Absolutnie nie zgadzam się na strefę płatnego parkowania w naszym rejonie kiedy będzie takie spotkanie z radnymi? Kiedy przewidywany jest remont nawierzchni ul. Afrykańskiej od ul. Egipskiej do al. Stanów Zjednoczonych oraz ul. Lizbońskiej?</p>	<p>Radni zostali zaproszeni do udziału w konsultacjach i uczestniczyli w nich. Ewentualna uchwała Rady Warszawy dotycząca rozszerzenia SPPN będzie procedowana wiosną 2022 r.</p> <p>Ul. Afrykańska oraz Lizbońska znajdują się w zarządzie Urzędu Dzielnicy Praga-Południe. Ich remont nie jest powiązany z wprowadzeniem SPPN.</p>
384		<p>według mnie jest to wyłudzenie pieniędzy “uszcześliwienie “na siłę mieszkańców. Gdzie są radni? Dlaczego nie przyszli na spotkanie?</p>	<p>Burmistrz Dzielnicy oraz Przewodniczący Rady Dzielnicy otrzymali informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w procesie konsultacji. ZDM nie ma wpływu na obecność radnych w czasie spotkań.</p>

385		proszę o utworzenie parkingów "P+R", w celu zwolnienia miejsc parkingowych.	Parking P+R ma służyć jako parking przesiadkowy, a nie jako parking do długoterminowego postoju dla mieszkańców okolicy. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca na ulicach Saskiej Kępy 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.
386		jaka jest możliwość wyłączenia strefy 3 ze strefy płatnego parkowania?	Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
387		Jakie będą skutki finansowe dla przedsiębiorców?	Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie. Wprowadzenie odpłatności za postój, a tym samym zwiększenie rotacji parkujących pojazdów może jedynie pozytywnie przyczynić się do funkcjonowania istniejących na danym terenie biznesów.
388		Nie dla strefy w obszarze 3.	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.
389		W jaki sposób pomożecie spółdzielniom i wspólnotom żeby samochody "obce" nie parkowały na parkingach będących w zasobach spółdzielni?	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.
390		jaka jest ilość miejsc parkingowych (postojowych) w obszarze 3 przed i po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania?	Podczas przeprowadzonych badań łącznie na terenie podobszaru 3 zinventaryzowano 1547 legalnych miejsc postoju.

391		brak zgody na strefę płatnego parkowania w obszarze ulic: Argentyńska-Rapperswilska-Kanadyjska! No terenie całego obszaru 3 należy pozostawić ten obszar bez zmian! Ile kosztowały: pomiary, projekt, konsultacje? Ile jest legalnych miejsc postojowych obecnie– na całym obszarze Saskiej Kępy? Ile będzie projektowanych miejsc na tym samym obszarze (w obecnym kształcie projektu), po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania?	Ulica Kanadyjska nie jest objęta strefą płatnego parkowania, gdyż nie posiada statusu drogi publicznej. Decyzje o rozszerzeniu strefy SPPN mogą podjąć radni m.st. Warszawy w drodze uchwały. Podczas przeprowadzonych badań łącznie na terenie Saskiej Kępy zinventaryzowano 6014 legalnych miejsc postojowych. Koszt konsultacji wyniósł 36 280 zł, koszt badań parkingowych wyniósł 402 794 zł zaś koszt projektów organizacji ruchu wyniósł 204 057 zł.
392		Postulat– wprowadzić– przeprowadzić referendum na temat, czy mieszkańcy są za, czy przeciw wprowadzeniu strefy płatnego parkowania.	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.
393		Nie pobierać opłat za identyfikatory	Na obecnym etapie nie planuje się wykorzystania identyfikatorów SK na potrzeby organizacji Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Identyfikatory te funkcjonują obecnie tylko w sytuacjach wyjątkowych. Wprowadzenie ich do stosowania na co dzień rodzi obawę o skuteczność egzekucji takiego rozwiązania. Wymagałoby to bowiem regularnych patroli Straży Miejskiej lub Policji na wszystkich ulicach Saskiej Kępy. Brak egzekucji oznaczałby w praktyce, że identyfikator nie przyniósłby żadnych korzyści mieszkańcom. W przedstawionych do konsultacji społecznych rozwiązaniach z zakresu organizacji postojów „strefy mieszkańców” zostały wyznaczone jako rozwiązanie fakultatywne – uzupełniające w stosunku do rozwiązań podstawowych, jakim są miejsca postojowe w ramach SPPN, wyznaczone odpowiednimi znakami: pionowym D-18 „parking” i poziomymi P-18 „stanowisko postojowe”, P-19 „linia wyznaczająca pas postojowy”. Mieszkańcy chcący skorzystać bezpłatnie z miejsc postojowych mogą wykupić abonament mieszkańca SPPN. Abonament będzie połączony z identyfikatorem B35, który uprawnia do korzystania ze "strefy mieszkańca" tam, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych.
394		Jestem przeciwna strefie płatnego parkowania na Saskiej Kępie.	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 postojów, 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.
395		Czy wzięto pod uwagę pojemność komunikacji miejskiej zwłaszcza w czasie pandemii– ona też nie jest z gumy.	Uwaga nie dotyczy wprowadzenia SPPN. Pojemność komunikacji miejskiej jest dostosowywana do zapotrzebowania na bieżąco.

396		Co jeśli właściciele abonamentów obszarowych będą zajmować miejsca objęte tańszym abonamentem – i wtedy nie starczy ich dla tych z abonamentem tańszym? (rejonowym)	Miejsca postojowe w SPPN nie są przypisane do określonych użytkowników i nie dzielą się na miejsca tańsze i droższe. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. Abonament mieszkańca jest zryczałtowaną, preferencyjną opłatą za postój w strefie. Jego zadaniem nie jest zagwarantowanie miejsca postojowego.
397		Jak zamierzacie rozwiązać sytuację, gdy samochodów jest x, a legalnych miejsc postojowych zostanie x -50%? W jaki sposób fakt, że właściciele zapłacą 30 lub 600 złotych sprawi, że te miejsca znajdą, skoro sami mówicie że miejsc nie przybędzie? Co mają zrobić ci, którzy nie znajdą miejsca w ogóle?	Wprowadzenie SPPN nie wiąże się z ograniczeniem liczby miejsc postojowych. SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.
398		Używanie samochodu równa się jazda plus parkowanie - dlaczego mieszkańcy uprawnieni do abonamentu mieszkańca poza miejscem zamieszkania płacą taką samą stawkę jak przyjezdni? Przecież płacimy podatki w Warszawie!!	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. Abonament mieszkańca ma chronić mieszkańców przez opłatami w pobliżu miejsca zamieszkania. Nie ma na celu zapewnienia mieszkańcom bezpłatnego poruszania się i parkowania w obrębie całej SPPN.
399		Granice abonamentu obszarowego powinny obejmować obszar całej dzielnicy podroże bytowe!!! Inaczej to nie ma sensu.	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.
400		A tak naprawdę abonament obszarowy powinien obowiązywać w całej Warszawie: na ten sam abonament strefowy powinniśmy jako mieszkańcy mieć możliwość parkowania w całej strefie płatnego parkowania!	Zasady dotyczące abonamentu zawarte są w uchwale przyjętej przez Radę m.st. Warszawy. 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. Abonament obejmujący całe miasto oznaczałby znaczne pogorszenie dostępności miejsc postojowych.

401		Ile miejsc parkingowych legalnych jest teraz w obszarze, a ile jest planowanych po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania?	Podczas przeprowadzonych badań łącznie na terenie Saskiej Kępy zinventaryzowano 6014 legalnych miejsc postojów.
402		Jestem przeciw strefie płatnego parkowania na Saskiej Kępie!	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 postojów, 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.
403		Dlaczego mam płacić cokolwiek za parkowanie w miejscu zamieszkania?	Mieszkańcy SPPN mogą skorzystać z abonamentu mieszkańca, uprawniającego do bezpłatnego postojów. 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, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
404		Jaki wyniósł koszt konsultacji?	Koszt konsultacji wyniósł 36 280 zł.
405		Zamieszkuję blok przy bazarku, do którego zjeżdżają się ludzie z całej Warszawy i parkują swoje samochody na drodze wewnętrznej pod moim blokiem. Jak zagwarantują mi państwo miejsce parkingowe/postojowe na tej drodze?	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.
406		Jaki wyniósł koszt badań drogowych miejsc parkingowych?	Koszt badań parkingowych wyniósł 402 794 zł zaś koszt projektów organizacji ruchu wyniósł 204 057 zł.
407		Kiedy nastąpi głosowanie (za /przeciw) strefie płatnego parkowania na Saskiej Kępie?	Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Konsultacje społeczne nie są plebiscytem, ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na poziomie lokalnym. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy - wiosną 2022 r. Zanim jednak dojdzie do głosowania, chcemy przygotować projekty, które będą uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc gdzie mają być wdrożone.

408		Co w przypadku jeśli nie znajdę miejsca parkingowego 150 m od miejsca zamieszkania?	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. Abonament rejonowy obejmuje obszar 150 m od miejsca zamieszkania i dodatkowo 100 m od parkomatów znajdujących się na tym obszarze (max 8). Oznacza to zasięg do 250 m. Do wyboru jest również abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski.
409		Jestem przeciwna strefie płatnego parkowania na Saskiej Kępie!	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.
410		Jestem za wprowadzeniem strefy płatnego parkowania. Koniecznie!	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
411		Proszę o uwzględnienie wprowadzenia kontraruchu rowerowego na tym obszarze - ul. Niekańska przy bazarku. Cała ul. Angorska oraz na ul. Walecznych, na odcinku od ul. Londyńskiej.	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.
412		Jako mieszkaniec Pragi Południe Jestem za strefą płatnego parkowania.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
413		na ul. Lizbońskiej proszę o wyznaczenie miejsc na jezdni, a nie na chodniku.	Wprowadzono, miejsca postojowe zostały wyznaczone częściowo na jezdni i chodniku z zachowaniem chodnika dla pieszych o szerokości 2,00 m.
414		na ul. Saskiej proszę o eliminację miejsc postojowych celem zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów.	Nie wprowadzono. W ocenie zespołu projektowego wyznaczone wzdłuż ul. Saskiej miejsca postojowe nie zagrażają bezpieczeństwu rowerzystom, zarówno poruszającym się na odcinku gdzie wyznaczono pasy rowerowe, jak i na odcinku gdzie ruch rowerowy odbywa się po jezdni.

415		proszę o jak najmniejszą liczbę miejsc na chodniku	Wszędzie gdzie to możliwe, miejsca postojowe są projektowane na jezdni. W przypadku parkowania na chodniku pozostawia się co najmniej 2 m szerokości przejścia.
416		Poproszę o zabezpieczenie chodnika przed wstawianiem aut za głęboko. (ogranicznikami parkowania)	Przy posesji nr 37 zaprojektowano postój częściowo na jezdni - co powinno wyeliminować problem wjeżdżania zbyt głęboko na chodnik. Jeżeli sytuacja nie ulegnie poprawie zostaną zamontowane ograniczniki.
417		Poproszę o dopuszczenie ruchu rowerowego w 2 kierunkach na ulicach jednokierunkowych.	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.
418		Chodzi o wyznaczenie miejsc parkowania tylko wzdłuż jednej strony ulicy. Ul. Kryniczna jest bardzo wąska (poniżej 5 m szerokości).. teraz parkowanie jest dopuszczone tylko po jednej stronie ulicy i śmieciarki ledwo dają radę przejechać. "Ślalomem" nie przejadą. Jeśli tego nie zmienicie teraz, trzeba będzie przerobić potem, kto zapłaci za obtarte samochody?	Na ul. Krynicznej zaprojektowano naprzemienną lokalizację miejsc postojowych, aby zapewnić przejezdność
419		Jestem zdecydowanie przeciwko powstaniu strefy płatnego parkowania. Nie rozwiązuje ona żadnego problemu, a wygeneruje jeszcze więcej problemów z parkowaniem niż obecnie.	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.
420		Ile przy okazji powstawania strefy powstanie dodatkowych miejsc parkingowych?	Podczas przeprowadzonych badań łącznie na terenie Saskiej Kępy zinventaryzowano 6014 legalnych miejsc postoju.

421		Ponadto w celu uporządkowania strefy konieczne jest zainstalowanie sygnalizacji dla pieszych i rowerzystów.	Niezależnie od projektu dotyczącego SPPN przygotowywany jest projekt dotyczący ul. Paryskiej, który obejmuje przebudowę ulicy pod kątem poprawy bezpieczeństwa i powiększenia przestrzeni zielonych. Poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi polegała będzie głównie na drobnych korektach geometrii ulicy (przede wszystkim w zakresie wysp azyli przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów) i jej oznakowania. W szczególności dotyczy to przejścia dla pieszych w okolicy Dwujęzycznej Społecznej Szkoły Podstawowej nr 5 im. Zawiszy Czarnego, gdzie jadący zbyt szybko kierowcy zagrażają dzieciom próbującym przekroczyć jezdnię. Analizujemy także dodatkowe oznakowanie ostrzegawcze dla jadących jezdnią i drogą dla rowerów w rejonie wiaduktu al. Stanów Zjednoczonych. Ponadto przewidujemy uniemożliwienie nielegalnego parkowania w miejscach, w których postój pojazdów zmniejsza widoczność, a także naraża pieszych i innych kierujących pojazdami na niebezpieczeństwo (przede wszystkim w obrębie przejść dla pieszych i zjazdów na posesję), a niejednokrotnie powoduje nawet niemożność przejechania przez autobusy.
422		Jestem zdecydowanie przeciw wprowadzeniu strefy płatnego parkowania. Wprowadzenie strefy w obecnym kształcie zredukuje ilość miejsc na ul. Międzynarodowej (zgodnie z planami od ZDM), a już brakuje ich w strefie ponad 400.	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. W projekcie nie przewidziano redukcji miejsc postojowych na ul. Międzynarodowej.
423		Strefa nie rozwiąże problemu parkowania w godzinach nocnych.	Tak, Strefa nie rozwiązuje tego problemu, wynikającego z nadmiaru aut posiadanych przez 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. Cel ten jest realizowany w ciągu dnia, kiedy na danym obszarze występuje dużo aut spoza obszaru.
424		Proponowana ilość miejsc parkingowych na ul. Międzynarodowej jest znacznie mniejsza od obecnie legalne miejsc.	Na ul. Międzynarodowej zaprojektowano maksymalną, dopuszczalną przepisami, liczbę miejsc postojowych. Podczas badań na ulicy Międzynarodowej zinventaryzowano 335 legalnych miejsc postojowych w podobszarze 2 i 55 legalnych miejsc postojowych w podobszarze 4.
425		W niektórych miejscach likwidowane są miejsca tworzone w latach 70 jako legalne.	Projekt miejsc postojowych w ramach funkcjonowania SPPN został stworzony w oparciu o najbardziej aktualne akty prawne, w tym m.in.: ustawy Prawo o ruchu drogowym, czy rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz warunków ich umieszczania na drogach.



426		<p>Wjazd - Przy końcowych numerach tej ulicy–(początkowe numery ul. Wąchockiej się zaczynają) – do Trasy Łazienkowskiej, Bajorńskiej. Prosimy jako mieszkańcy o wyłączenie całej! ul. Wąchockiej, a dla mieszkańców o pozostawienie na końcu i na początku ul. Wąchockiej znaku B-35 z tabliczką B-35 -wyłącznie dla mieszkańców! Radzimy sobie jakoś jako sąsiedzi– prosimy o uwzględnienie naszych potrzeb.</p>	<p>Nie wprowadzono. Ulica Wąchocka - jako droga jednokierunkowa daje możliwość wytyczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych (równoległych na jezdni) za pomocą oznakowania pionowego (typu D-18) i poziomego (P-19, P-21), z których mieszkańcy także pełnoprawnie mogą korzystać.</p>
427		<p>Nie!!! dla wprowadzania strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie!!! według badań pomiarów ćwiczeń widać, że pogorszenie sytuacji na tym obszarze wystąpiłoby po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania.</p>	<p>Na podstawie uzyskanych wyników dla całego obszaru Saskiej Kępy, dla godzin nocnych i porannych za prawie 80% łącznej zajętości, w 87% odpowiadają mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, to udział ten spada do niemal 40% - na rzecz osób przyjezdnych i usług, których udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoju nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana, w szczególności, że taki stan – dominacja grup „niemieszkańców” trwa również w godzinach „po pracy”, kiedy mieszkańcy wracają do swoich domów i szukają wolnego miejsca. Rolą SPPN jest ograniczenie długotrwałego postoju użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni – przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu. 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.</p>
428		<p>Budowa parkingu wielopoziomowego– jedyny sposób pomocy.</p>	<p>Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli na to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p>

429		Strefa nie rozwiąże problemu na tym terenie. W nocy jest problem z parkowaniem. Jak można liczyć że strefa płatnego parkowania pomoże w pozbyciu się samochodów osób pracujących tu i korzystających z naszych usług? To jest niepojęte.	Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów. 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.
430		Zwracam się o to, aby przy okazji wprowadzania strefy płatnego parkowania której jestem zdecydowanym zwolennikiem, automatycznie objąć kontraruchem rowerowym wszystkie ulice jednokierunkowe w podobszarze 2, będącym tematem dzisiejszych konsultacji, a także w innych podobszarach planowanej strefy płatnego parkowania.	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.
431		Ponadto wyrażam opinię, że wprowadzanie kontraruchu powinno się odbywać wyłącznie za pomocą oznakowania pionowego, bez równoczesnego malowania na skrzyżowaniach pasów włączeniowych, czy też fragmentów rowerowego kontrapasa, które w innych miejscach Warszawy, gdzie zostały zastosowane, zupełnie nie spełniają swojej funkcji, są miejscami permanentnego, nielegalnego parkowania samochodów i w rezultacie prowadzą do pogorszenia, a nie poprawy bezpieczeństwa ruchu.	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.
432		Przypominam, że część ulic jednokierunkowych w podobszarze 2, w szczególności ul. Walecznych, miała być objęta kontraruchem już na mocy wybranego przez mieszkańców, lecz do dziś nie zrealizowanego projektu do Budżetu Partycypacyjnego.	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.
433		Nie! Dla strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie.	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.

434		Rozwiązaniem problemu braku miejsc parkingowych jest budowa wielopoziomowych parkingów, a nie wprowadzenie nowego podatku od poruszania się własnym samochodem.	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.
435		Postulujemy o pozostawienie miejsc postojowych wyłącznie dla mieszkańców ul. Londyńska 14 i 16 oraz ul. Walecznych 68A, bez podania sposobu parkowania, zgodnie ze stanem istniejącym.	Nie wprowadzono. Obecny postój pojazdów na ul. Londyńskiej znacząco ogranicza przestrzeń chodnika dla pieszych po stronie wschodniej ulicy, a także ogranicza przekrój ulicy, praktycznie do jednego pasa ruchu, zaś ulica ta prowadzi ruch w obu kierunkach. W celu zapewnienia swobodnego przejścia dla pieszych po chodniku, jak również zapewnienia przejeźdności ulicy w obu kierunkach - uporządkowano parkowanie na przedmiotowej ulicy poprzez wskazanie sposobu parkowania i wyznaczeniu w ten sposób miejsc postojowych częściowo na jezdni częściowo na chodniku.
436		ul. Międzynarodowa jest ulicą mieszkaniową, a nie usługową. Parkują tu prawie sami mieszkańcy, co potwierdza fakt, że najczęściej znaleźć tu miejsce wieczorem i w nocy. Od lat potrzebny jest tu dodatkowy parking dla mieszkańców, a nie strefa płatnego parkowania, która zlikwiduje mnóstwo miejsc. Przez ostatnie lata i tak ubyło dużo miejsc na rzecz niepotrzebnych placków trawy, na i tak bardzo zielonej Saskiej Kępie.	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.

437		<p>W celu uporządkowania przed wprowadzeniem strefy płatnego parkowania bardzo proszę o sygnalizację przy przejściu, przejeździe rowerowym przez ul. Paryską, wzdłuż al. Stanów Zjednoczonych. Przejście jest bardzo niebezpieczne.</p>	<p>Niezależnie od projektu dotyczącego SPPN przygotowany jest projekt dotyczący ul. Paryskiej, który obejmuje przebudowę ulicy pod kątem poprawy bezpieczeństwa i powiększenia przestrzeni zielonych. Poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi polegała będzie głównie na drobnych korektach geometrii ulicy (przede wszystkim w zakresie wysp azylu przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów) i jej oznakowania. W szczególności dotyczy to przejścia dla pieszych w okolicy Dwujęzycznej Społecznej Szkoły Podstawowej nr 5 im. Zawiszy Czarnego, gdzie jadący zbyt szybko kierowcy zagrażają dzieciom próbującym przekroczyć jezdnię. Analizujemy także dodatkowe oznakowanie ostrzegawcze dla jadących jezdnią i drogą dla rowerów w rejonie wiaduktu al. Stanów Zjednoczonych. Ponadto przewidujemy uniemożliwienie nielegalnego parkowania w miejscach, w których postój pojazdów zmniejsza widoczność, a także naraża pieszych i innych kierujących pojazdami na niebezpieczeństwo (przede wszystkim w obrębie przejść dla pieszych i zjazdów na posesję), a niejednokrotnie powoduje nawet niemożność przejechania przez autobusy.</p>
438		<p>przy zachowaniu bezpieczeństwa proszę o wprowadzenie możliwie największej kontraruchu rowerowego.</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>
439		<p>Jak zostanie rozwiązana kwestia miejsc parkingowych na podwórkach np. Ul. Walecznych róg ul. Peszterńska?</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>
440		<p>chciałbym uczulić by przy wytyczaniu strefy wziąć pod uwagę rejon szpitala dziecięcego (Niekańska, Peszterńska, Londyńska, Zwycięzców). rodzice młodych pacjentów pojawiają się całą dobę. Parking na na terenie szpitala jest mocno ograniczony ze względu na klientów abonamentowych, w tym pracowników szpitala. Nie mając wyboru będą używać miejsc płatnych wokół szpitala, tym samym stan wolnych miejsc dla mieszkańców nie zmieni się lub zmniejszy się.</p>	<p>W rejonie szpitala wyznaczono maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych z których będą mogli korzystać zarówno mieszkańcy jak i osoby przyjezdne. 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. Wprowadzenie odpłatności za postój powoduje, że część osób dojeżdżających rezygnuje z przyjazdu samochodem, a co za tym idzie większa się podaż miejsc postojowych.</p>

441		zachować obecną możliwość parkowania po obu stronach ul. Peszteńskiej od jej początku przy ul. Holenderskiej wraz z wprowadzeniem znaku B35 lub B39.	Nie wprowadzono. Na ul. Peszteńskiej pozostawia się obecny sposób parkowania pojazdów, stosując jedynie znaki informujące D-18 z napisem "Płatne", wskazujące, że postój na wyznaczonych miejscach objęty będzie opłatą. Zwracamy przy tym uwagę, że obecna organizacja ruchu nie pozwala na postój, w sposób utrudniający wjazd lub wyjazd do/z wytyczonego znakami miejsca postojowego. Przy parkowaniu skośnym konieczne jest bowiem zachowanie jezdni manewrowej o szerokości min. 3,5 m. Nie wprowadzono także na całej ul. Peszteńskiej postoju wyłącznie dla mieszkańców, gdyż miejsca takie stosowane są na ulicach, gdzie geometria nie pozwala na pełnowymiarowe wytyczenie miejsc postojowych zgodnych z przepisami prawa, a możliwy jest postój na zasadach ogólnych, zgodnie z Prawem o ruchu drogowym. Ulica Peszteńska, jest drogą pozwalającą na wytyczenie pełnowymiarowych miejsc postojowych, czy to w zatokach, czy to równoległe do jezdni.
442		umieścić na planach strefy płatnego parkowania znak B35 i B39 na początku ul. Peszteńskiej. Dotychczasowe parkowanie odbywa się po obu stronach ulicy, które nie koliduje z przejazdem samochodów. Dodatkowe ustawienie znaku umożliwi parkowanie mieszkańcom bloku przy ul. Peszteńskiej 3.	Nie wprowadzono. Na ul. Peszteńskiej pozostawia się obecny sposób parkowania pojazdów, stosując jedynie znaki informujące D-18 z napisem "Płatne", wskazujące, że postój na wyznaczonych miejscach objęty będzie opłatą. Zwracamy przy tym uwagę, że obecna organizacja ruchu nie pozwala na postój, w sposób utrudniający wjazd lub wyjazd do/z wytyczonego znakami miejsca postojowego. Przy parkowaniu skośnym konieczne jest bowiem zachowanie jezdni manewrowej o szerokości min. 3,5 m. Nie wprowadzono także na całej ul. Peszteńskiej postoju wyłącznie dla mieszkańców, gdyż miejsca takie stosowane są na ulicach, a geometria nie pozwala na pełnowymiarowe wytyczenie miejsc postojowych zgodnych z przepisami prawa, a możliwy jest postój na zasadach ogólnych, zgodnie z Prawem o ruchu drogowym. Ulica Peszteńska, jest drogą pozwalającą na wytyczenie pełnowymiarowych miejsc postojowych, czy to w zatokach, czy to równoległe do jezdni. Postój po stronie zachodniej ul. Peszteńskiej przy budynku nr 3 jest nie możliwy ze względu na konieczność zachowania ww. jezdni manewrowej dla skośnych miejsc postojowych zlokalizowanych po stronie wschodniej. Istniejąca szerokość ul. Peszteńskiej nie pozwala na jednoczesne zapewnienie 3,5 m jezdni manewrowej i postoju pojazdów po stronie zachodniej.
443		W jaki sposób zostanie zabezpieczenie podwórko i plac przed garażami? Jest teraz zastawiony, samochody uniemożliwiają wjazd do garaży. Po wprowadzeniu strefy teren zostanie totalnie zablokowany.	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. Jednocześnie informujemy, że zgodnie z art. 49 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy Prawo o ruchu drogowym, zabrania się postoju: w miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęki postojowej, czy w miejscu utrudniającym dostęp do innego prawidłowo zaparkowanego pojazdu lub wyjazd tego pojazdu.

444		Umiejscowienie na planszach strefy płatnego parkowania znaku B35 i B39 na początku ul. Peszterńskiej 3. Dotychczas parkowanie odbywa się po obu stronach ulicy i nie koliduje to z przejazdem samochodów tą ulicą. Znak po lewej stronie umożliwi parkowanie aut mieszkańcom bloku ul. Peszterńskiej 3. (na formularzu znajduje się rysunek tego miejsca)	Nie wprowadzono. Na ul. Peszterńskiej pozostawia się obecny sposób parkowania pojazdów, stosując jedynie znaki informujące D-18 z napisem "Płatne", wskazujące, że postój jest objęty opłatą. Zwracamy przy tym uwagę, że obecna organizacja ruchu nie pozwala na postój, w sposób utrudniający wjazd lub wyjazd do/z wytyczonego znakami miejsca postojowego. Przy parkowaniu skośnym konieczne jest bowiem zachowanie jezdni manewrowej o szerokości min. 3,5 m. Nie wprowadzono także na całej ul. Peszterńskiej postoju wyłącznie dla mieszkańców, gdyż miejsca takie stosowane są na ulicach, gdzie geometria nie pozwala na pełnowymiarowe wytyczenie miejsc postojowych zgodnych z przepisami prawa, a możliwy jest postój na zasadach ogólnych, zgodnie z Prawem o ruchu drogowym. Ulica Peszterńska, jest drogą pozwalającą na wytyczenie pełnowymiarowych miejsc postojowych, czy to w zatokach, czy to równoległe do jezdni. Postój po stronie zachodniej ul. Peszterńskiej przy budynku nr 3 jest nie możliwy ze względu na prawną konieczność zachowania ww. jezdni manewrowej dla skośnych miejsc postojowych zlokalizowanych po stronie wschodniej. Istniejąca szerokość ul. Peszterńskiej nie pozwala na jednoczesne zapewnienie 3,5 m jezdni manewrowej i postoju pojazdów po stronie zachodniej.
445		Mam nadzieję że zwracając uwagę na problem z parkowaniem ul. Wandy liczba miejsc nie zostanie tam zmniejszona.	Wprowadzono. Na ul. Wandy zaprojektowano możliwie największą liczbę miejsc postojowych, na których postój jest zgodny z przepisami prawa.
446		ze względu na dużą liczbę osób starszych (np. moi dziadkowie) korzystających z lokali usługowych przy ul. Francuskiej, liczba miejsc w okolicy ul. Francuskiej również nie zostanie zmniejszona.	Wprowadzono. Na ul. Wandy zaprojektowano możliwie największą liczbę miejsc postojowych, na których postój jest zgodny z przepisami prawa.
447		Umieścić na planach strefy płatnego parkowania znak B35 i B39 na początku ul. Peszterńskiej (przy bramie szpitala). Dotychczasowe parkowanie odbywa się po obu stronach ulicy, które nie koliduje z przyjazdem samochodów. Dodany znak umożliwi parkowanie mieszkańcom bloku przy ul. Peszterńskiej 3.	Nie wprowadzono. Na ul. Peszterńskiej pozostawia się obecny sposób parkowania pojazdów, stosując jedynie znaki informujące D-18 z napisem "Płatne", wskazujące, że postój na wyznaczonych miejscach objęty będzie opłatą. Zwracamy przy tym uwagę, że obecna organizacja ruchu nie pozwala na postój, w sposób utrudniający wjazd lub wyjazd do/z wytyczonego znakami miejsca postojowego. Przy parkowaniu skośnym konieczne jest bowiem zachowanie jezdni manewrowej o szerokości min. 3,5 m. Nie wprowadzono także na całej ul. Peszterńskiej postoju wyłącznie dla mieszkańców, gdyż miejsca takie stosowane są na ulicach, gdzie geometria nie pozwala na pełnowymiarowe wytyczenie miejsc postojowych zgodnych z przepisami prawa, a możliwy jest postój na zasadach ogólnych, zgodnie z Prawem o ruchu drogowym. Ulica Peszterńska, jest drogą pozwalającą na wytyczenie pełnowymiarowych miejsc postojowych, czy to w zatokach, czy to równoległe do jezdni. Postój po stronie zachodniej ul. Peszterńskiej przy budynku nr 3 jest nie możliwy ze względu na prawną konieczność zachowania ww. jezdni manewrowej dla skośnych miejsc postojowych zlokalizowanych po stronie wschodniej. Istniejąca szerokość ul. Peszterńskiej nie pozwala na jednoczesne zapewnienie 3,5 m jezdni manewrowej i postoju pojazdów po stronie zachodniej.

448		Przy ewentualnym wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie, wprowadzić jedną strefę dla całej Saskiej Kępy: 1 + 2 + 3 = 1	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.
449		Całkowity sprzeciw wprowadzenia strefy, bo ona tylko pogorszy sytuację z racji zmniejszenia ilości miejsc!!	W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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.
450		Ewentualnie sensownym będzie równoległe wprowadzenie strefy razem z jednoczesnym zbudowaniem parkingu wielopoziomowego.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
451	451	przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 41/XII/2021 w sprawie SPPN - ALEJA WASZYNGTONA Dodatkowo załączamy załącznik ze szczegółami wniosku dot. al. Waszyngtona, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia.	1. Wyznaczono postój równoległy na jezdni oraz na chodniku w miejscach gdzie pozwalały na to parametry chodnika. 2 i 3. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych - słupkami U-12c.

452	452	przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 40/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. WANDY Dodatkowo załączamy załącznik ze szczegółami wniosku dot. ul. Wandy, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia.	<p>1. Nie wprowadzono. Jeden kierunek ruchu na ul. Wandy na odc. Kubańska - Zwycięzców nie zwiększy liczby miejsc postojowych, ze względu na konieczność zachowania 5 m szerokości jezdni manewrowej przy prostopadłych miejscach postojowych (wymóg prawny rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków ich umieszczania na drogach - tab. 5.1 załącznik 2), zaś istniejąca jezdnia ma szerokość 6 m, wobec tego nie ma możliwości zlokalizowania dodatkowego równoległego postoju. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu może utrudnić obsługę komunikacyjną zlokalizowanych przy ul. Wandy obiektów.</p> <p>2. Nie wprowadzono. Ze względu na konieczność zachowania przejezdności w obu kierunkach, nie ma możliwości zaprojektowania miejsc postojowych wyłącznie po stronie zachodniej. Zgodnie z przepisami ww. rozporządzenia nie projektuje się słupków U-12c na jezdniach ulic. (pkt. 5.5 załącznik 4)</p> <p>3. Nie wprowadzono - zgodnie z ww. rozporządzeniem (zał. nr 1, pkt. 3.2.37) "Znak z tabliczką T-24 stosuje się w pobliżu obiektów specjalnych (banki, sądy, obiekty MON itp.), a także w miejscach, gdzie ze względu na warunki drogowe pozostawienie samochodu na drodze powoduje znaczne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego". Egzekwowanie poprawności postoju pojazdów leży w gestii policji i straży miejskiej.</p>
453	453	przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 34/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. OBROŃCÓW Dodatkowo załączamy załącznik ze szczegółami wniosku oraz projekt rozwiązań na ul. Obrońców, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia.	<p>ad 1. Zrezygnowano z projektowania znaku B-35</p> <p>ad 2. Projekt zakłada wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych. Zaprojektowano postój skośny po parzystej stronie ulicy, utrzymując 2 m szerokości chodnika.</p> <p>ad 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. W przypadku projektów realizowanych w ramach budżetu obywatelskiego przez Urząd Dzielnicy, możliwa jest koordynacja prac projektowych na etapie uzgodnień projektu ZDM dotyczącego SPPN.</p>
454	454	przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 33/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. A. NOBLA. Dodatkowo załączamy załącznik ze szczegółami wniosku oraz projekt rozwiązań na ul. A. Nobla, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia.	<p>ad.1 i 2) Nie wprowadzono. Lokalizacja słupków zawęzi przekrój i tak wąskiego chodnika. Rozwiązanie z zastosowaniem linii krawędziowej P-7b nie wykluczy zaś konieczności zachowania skrajni drogowej 0,5 m. W celu ochrony pieszych wprowadzono rozwiązanie eliminujące postój na chodniku, poprzez przerzucenie go wyłącznie na jezdnię.</p> <p>ad. 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. W przypadku projektów realizowanych w ramach budżetu obywatelskiego przez Urząd Dzielnicy, możliwa jest koordynacja prac projektowych na etapie uzgodnień projektu ZDM dotyczącego SPPN.</p>



455	455	przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 31/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. MEKSYKAŃSKA Dodatkowo załączamy załącznik ze szczegółami wniosku oraz projekt rozwiązań na ul. Meksykańskiej, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia.	<p>ad.1) Zrezygowano z projektowania znaku B-35</p> <p>ad.2) nie wprowadzono. Jeden kierunek ruchu na ul. Meksykańskiej na odc. Wandy - Saska nie zwiększy liczby miejsc postojowych, ze względu na konieczność zachowania 5 m szerokości jezdni manewrowej przy prostopadłych miejscach postojowych (wymóg prawny rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków ich umieszczania na drogach - tab. 5.1 załącznik 2). Istniejąca jezdnia ma szerokość 5,85 m, wobec tego nie ma możliwości zlokalizowania dodatkowego równoległego postoju. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu może utrudnić obsługę komunikacyjną zlokalizowanych przy ul. Meksykańskiej budynków.</p> <p>ad. 3) Nie wprowadzono słupków U-12c. Chodnik zabezpieczono przed parkowaniem poprzez zastosowanie znaku B-36.</p> <p>ad.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. W przypadku projektów realizowanych w ramach budżetu obywatelskiego przez Urząd Dzielnicy, możliwa jest koordynacja prac projektowych na etapie uzgodnień projektu ZDM dotyczącego SPPN.</p>
456	456	przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 30/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. ŁOTEWSKA. Dodatkowo załączamy załącznik ze szczegółami wniosku oraz projekt rozwiązań na ul. Łotewskiej, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia.	<p>1. Nie wprowadzono. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Łotewskiej znacznie utrudni dojazd do posesji i nie wpłynie znacząco na ilość wyznaczonych miejsc postojowych. Na ul. Łotewskiej wprowadzono miejsca postojowe przeznaczone tylko dla mieszkańców z identyfikatorem B35.</p> <p>2. Nie wprowadzono. Założeniem opracowania jest wyznaczenie maksymalnej możliwej ilości miejsc postojowych ogólnodostępnych. W związku z tym na odcinku Walecznych - Czeska wyznaczono po wschodniej stronie parkowanie na chodniku a po zachodniej na jezdni.</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. W przypadku projektów realizowanych w ramach budżetu obywatelskiego przez Urząd Dzielnicy, możliwa jest koordynacja prac projektowych na etapie uzgodnień projektu ZDM dotyczącego SPPN.</p>
457	457	przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 26/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. KRÓLOWEJ ALDONY Dodatkowo załączamy załącznik ze szczegółami wniosku oraz projekt rozwiązań na ul. Królowej Aldony, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia.	<p>ad 1) Zrezygowano z projektowania znaku B-35 i zaprojektowano pas postojowy.</p> <p>ad 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. W przypadku projektów realizowanych w ramach budżetu obywatelskiego przez Urząd Dzielnicy, możliwa jest koordynacja prac projektowych na etapie uzgodnień projektu ZDM dotyczącego SPPN.</p>

458	458	przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 25/XII/2021 w sprawie SPPN. - ul. KATOWICKA. Dodatkowo załączamy załącznik ze szczegółami wniosku oraz projekt rozwiązań na ul. Katowickiej, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia.	<p>ad 1) Nie wprowadzono. Zastosowanie słupków ograniczy wolną przestrzeń chodnika. W projekcie po stronie zachodniej zaprojektowano zakaz zatrzymywania z dopuszczeniem postoju wyłącznie w obszarze zatok, co pozwoli na uwolnienie chodnika od zaparkowanych na nim pojazdów.</p> <p>ad 2) Wprowadzono na ul. Katowickiej postój równoległy na jezdni poza obszarem chodników . W miejscach gdzie przekrój jezdni jest mniejszy niż 5 m dopuszcza się postój pojazdów na zasadach ogólnych (wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35). Pozwoli to na pozostawienie min. 3 m pasa ruchu, zapewniając tym samym swobodny przejazd pojazdom służb ratowniczych takich jak straż pożarna czy karetka, a także pojazdom służb miejskich, np. śmieciarek.</p> <p>ad 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. W przypadku projektów realizowanych w ramach budżetu obywatelskiego przez Urząd Dzielnicy, możliwa jest koordynacja prac projektowych na etapie uzgodnień projektu ZDM dotyczącego SPPN.</p> <p>ad 4) Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego nie zawiera informacji o zakazie wprowadzania miejsc postojowych na chodnikach w obszarze objętym strefą KZ-1. Ponadto, miejscowy plan jest dokumentem dotyczącym przedsięwzięć budowlanych, a nie zmian w organizacji ruchu.</p>
-----	-----	--	---

460		<p>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. (uwaga powtórzona 31 razy)</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 (24 940 sztuk) za pośrednictwem Poczty Polskiej</p> <p>Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</p> <p>Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</p> <p>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</p> <p>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</p> <p>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</p> <p>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</p>
461		<p>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 całej Saskiej Kępy, 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 ul. 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. (uwaga powtórzona 72 razy)</p>	<p>Podczas spotkań można się było zapoznać z projektami dla każdej ulicy i obejrzeć jakie zmiany w organizacji postojów zostały zaproponowane. Lokalizacja parkomatów nie ma wpływu na liczbę miejsc postojowych. W razie wątpliwości co do projektowanych rozwiązań projektanci objaśniali uczestnikom co jest przewidziane na każdej z ulic. Teza o likwidacji miejsc postojowych nie jest prawdziwa.</p>

462		<p>Nie przedstawiono analizy, ilu „przyjezdnych” przesiada się na Saskiej Kępie 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. (uwaga powtórzona 33 razy)</p>	<p>Badanie zachowań parkingowych polegało na wykonaniu 42 pomiarów na dobę przez 7 dni tygodnia dla wszystkich zinventaryzowanych miejsc postoję na drogach publicznych. W wyniku pomiaru uzyskano dane o dacie i godzinie odnotowania postoju, dokładnym miejscu postoju oraz ciągu znaków stanowiących numer rejestracyjny pojazdu. Następnie przeliczono uzyskane dane w sposób pozwalający na ich przyporządkowanie każdej z unikalnych tablic rejestracyjnych do jednej z czterech grup:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) mieszkańcy – pojazdy odnotowane z odpowiednią częstotliwością w trakcie wieczornych i nocnych okien pomiarowych (w przeliczeniu – co najmniej 3/4 nocy w 4 z 5 dni roboczych);</li> <li>b) przyjezdni – pojazdy zaparkowane co najmniej 8 godzin w ciągu co najmniej 3 z 5 dni roboczych, niebędące mieszkańcami;</li> <li>c) usługi – pozostałe pojazdy parkujące w ciągu dnia roboczego, której niż 8 godzin;</li> <li>d) niezidentyfikowane – pojazdy niezaliczone do żadnej z powyższych grup.</li> </ul> <p>Takie kryteria pozwalają z odpowiednią precyzją oszacować liczebność poszczególnych grup użytkowników i to, w jakim stopniu pojazdy tych grup zajmują miejsca postojowe w rozkładzie dobowym. Z punktu widzenia mieszkańca, nie jest istotne w jakim celu dane auto zostało zaparkowane. Istotne jest jak długo, jak często i o jakiej porze zostało zaparkowane i jak dużo jest takich aut, co wpływa na dostępność miejsc postojowych. Pojazdy osób, które przyjechały na dany obszar do pracy lub pozostawiły pojazd na danym obszarze aby dojechać do pracy w innej dzielnicy zajmują miejsca postojowe przez cały dzień, a duża ich liczba (co potwierdzają pomiary) pozostaje zaparkowana nawet do godz. 20. Duży udział takich pojazdów ogranicza dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców, wracających na dany obszar w godzinach 17-19 (najczęstsze godziny powrotów z pracy, co potwierdzają wyniki pomiarów). W efekcie, znalezienie wolnego miejsca w godzinach powrotów z pracy jest utrudnione.</p> <p>Drugą grupą, dla której uciążliwy jest duży udział aut zaparkowanych długotrwale, są osoby przyjeżdżające na dany obszar w celu krótszej wizyty: skorzystać z usług, załatwić sprawę, zrealizować dostawy, odwiedzić gości. Te osoby nie poniosą wysokiego kosztu parkowania, bo ich postój jest krótszy i nieregularny. Przepięnienie obszaru z powodu aut zaparkowanych długotrwale utrudnia takim osobom znalezienie wolnego miejsca postojowego.</p>
463		<p>Nie przedstawiono żadnych propozycji rozwiązania kwestii parkingowych na Saskiej Kępie, w tym niedoboru miejsc poprzez inwestycje w parkingi czy tworzenie nowych miejsc postojowych, co jest oczekiwaniem moim oraz bardzo licznych znanych mi mieszkańców. (uwaga powtórzona 32 razy)</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>

464		Na ul. Afrykańskiej i okolicznych ul. nie ma problemu z parkowaniem , a wprowadzenie strefy znacznie utrudni nam funkcjonowanie. Jednocześnie ta część ul, Afrykańskiej nie objęta strefą będzie zapychana przez osoby które nie będą chciały płacić	Na ulicy Afrykańskiej średnie zapełnienie w godzinach funkcjonowania SPPN wynosi 77,59%, co jest wartością wysoką. W jej otoczeniu występują ulice na których ta wartość przekracza 100%, np. ulica Arabska, czy Ateńska.
465		Proszę o nie wprowadzanie strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie	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.
466		Nie zgadzam się na to, aby na wyniki konsultacji miały wpływ głosy pojedynczych osób, które nie znają specyfiki Saskiej Kępy i najwyraźniej nie są jej mieszkańcami ani pracownikami, a próbowały w trakcie spotkań prowadzić lobbing bez związku z realnymi potrzebami mieszkańców Saskiej Kępy czy z tematem konsultacji. Dlatego sprzeciwiam się stanowczo szkodliwym pomysłom dotyczącym np. wprowadzania na ul. 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. (uwaga powtórzona 33 razy)	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych oraz wyznaczenie maksymalnej ilości legalnych miejsc postoju. Zmiana ulic na jednokierunkowe ma na celu wyłącznie zwiększenie liczby miejsc postojowych.

467		<p>przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 20/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. FRANCUSKA.</p> <p>Dodatkowo załączamy załącznik ze szczegółami wniosku oraz analizą graficzną, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia</p>	<p>ad 1) Nie wprowadzono - zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków ich umieszczania na drogach (zał. nr 1, pkt. 3.2.37) "Znak z tabliczką T-24 stosuje się w pobliżu obiektów specjalnych (banki, sądy, obiekty MON itp.), a także w miejscach, gdzie ze względu na warunki drogowe pozostawienie samochodu na drodze powoduje znaczne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego". Egzekwowanie poprawności postoju pojazdów leży w gestii policji i straży miejskiej.</p> <p>ad 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>ad 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 oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
468		<p>Jako mieszkaniec Saskiej Kępy chciałbym jeszcze raz wyrazić poparcie dla wprowadzenia SPPN na SK.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
469		<p>domagam się uporządkowania parkowania wzdłuż całej ul. Międzynarodowej, w szczególności: Zabezpieczenia chodników, w szczególności po stronie wschodniej, tak by nie była możliwa jazda po chodnikach oraz parkowanie na chodnikach, absolutnie konieczne w pobliżu przedszkoli i szkół</p>	<p>Wprowadzono.</p>
470		<p>domagam się uporządkowania parkowania wzdłuż całej ul. Międzynarodowej, w szczególności: 2. Wyeliminowanie parkowanie w tzw. drugim, a nawet trzecim rzędzie, często z wyjazdem przez chodnik</p>	<p>Wprowadzono.</p>
471		<p>domagam się uporządkowania parkowania wzdłuż całej ul. Międzynarodowej, w szczególności: 3. Zabezpieczenie przejść dla pieszych przed parkowaniem na przejściach oraz w obrębie 10 m od przejść</p>	<p>Wprowadzono.</p>
472		<p>domagam się uporządkowania parkowania wzdłuż całej ul. Międzynarodowej, w szczególności: 4. Zabezpieczenie skrzyżowań dla pieszych przed parkowaniem na przejściach oraz w obrębie 10 m od przejść</p>	<p>Wprowadzono.</p>

473		cieszę się bardzo z planowanej SPPN na Saskiej Kępie i tym mailem chciałbym wyrazić mocne poparcie dla tych zmian.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
474		Skrzyżowanie Holenderskiej z Niekłańską - w miejscu proponowanych azyli prefabrykowanych lepiej rozbetonować powierzchnię i wprowadzić niską zielen. (uwaga powtórzona 5 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.
475		ul. Holenderska - uwzględnić wyjazd bramowy na wysokości apteki. Przy garażach należy wyznaczyć chodnik, który oddzieli je od jezdni oraz wytyczyć wjazd i wyjazd na teren przygarażowy. Wówczas przy chodniku na jezdni można będzie wyznaczyć miejsca do postoju równoległego. (uwaga powtórzona 4 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.
476		ul. Londyńska - na wysokości numerów 22 i 24 przeznaczyć część miejsc na parkowanie wyłącznie dla aut z wykupionym abonamentem. Konieczne wytyczyć miejsca postojowe lub dopuścić parkowanie dla aut z abonamentem na placu na końcu ślepego odcinka - plac jest ogromny, nie ma sensu, aby pozostał niewykorzystaną przestrzenią. (uwaga powtórzona 4 razy)	Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej możliwej ilości miejsc postojowych. Plac na końcu drogi bez przejazdu przeznaczony jest do zawracania i nie można w jego obrębie wyznaczyć miejsc postojowych.
477		ul. Niekłańska - wprowadzić jeden kierunek ruchu od Alei Waszyngtona do Angorskiej i wytyczyć miejsca postojowe po wschodniej stronie tego odcinka. Oprócz tego zwracamy uwagę, że przy wytyczaniu miejsc prostopadłym - wnosimy o wytyczenie tam miejsc postojowych. Na wjeździe od strony ul. Zwycięzców ustawić znak zakazu wjazdu z informacją, że nie dotyczy dojazdu do szpitala/SOR. Przy garażach (okolice Zwycięzców) należy wyznaczyć chodnik, który oddzieli je od jezdni oraz wytyczyć wjazd i wyjazd na teren przygarażowy. Wówczas przy chodniku na jezdni można będzie wyznaczyć miejsca do postoju równoległego. (uwaga powtórzona 4 razy)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wprowadzono jeden kierunek ruchu.</li> <li>2. Wyznaczono miejsca w zatoce przy Niekłańskiej 35.</li> <li>3. Nie wprowadzono zakazu wjazdu od strony ul. Zwycięzców, z wyłączeniem dojazdu do szpitala - rozwiązanie to nie jest możliwe do wyegzekwowania i kontroli, ponadto nie zwiększy ogólnej liczby miejsc postojowych.</li> <li>4. Przebudowa istniejących chodników i zjazdów do posesji znajduje się poza zakresem opracowania.</li> </ol>

478		<p>ul. Międzynarodowa - koniecznie wyznaczyć pominięte miejsca postojowe po zachodniej stronie, na odcinku między al. Waszyngtona a Walecznych. W miejscach proponowanych azyli prefabrykowanych lepiej rozbetonować powierzchnię i wprowadzić niską zielen. Sprawdzić możliwość skrócenia przystanku autobusowego "Zwycięzców" 02 i wyznaczenia miejsc w jego sąsiedztwie, o ile pozwolą na to przepisy. Wspólnie z ZTM opracować koncepcję uruchomienia komunikacji autobusowej na odcinku od Zwycięzców do al. Waszyngtona. (uwaga powtórzona 4 razy)</p>	<p>Wprowadzono - wyznaczono miejsca postojowe na ul. Międzynarodowej. 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. Koncepcja zmian tras komunikacji zbiorowej znajduje się poza zakresem opracowania.</p>
479		<p>ul. Walecznych - na ślepych końcu ulicy przy samym Kanale Wystawowym wyznaczyć pominięte miejsca postojowe. W przypadku zatoki między Peszteńską a Londyńską, po południowej stronie ul. Walecznych - wyznaczyć w zatoce parkowanie skośne, na chodniku zastosować ograniczniki parkowania, a po drugiej stronie ulicy wyznaczyć miejsca równoległe lub dopuścić parkowanie dla aut z wykupionym abonamentem. Na mapach źle oznaczono kierunek ruchu między Nobla a Saską - tam ul. jest dwukierunkowa i ten odcinek należy koniecznie zachować jako dwukierunkowy. Przy skróceniu z ulicy Styki w lewo w ulicę Walecznych należy zmniejszyć powierzchnię strefy wyłączonej z ruchu i sprawdzić czy nie da się tam wytyczyć dodatkowych miejsc postojowych. (uwaga powtórzona 4 razy)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fragment ul. Walecznych przy Kanale Wystawowym jest miejscem do zawracania na ślepych odcinku i nie można w tym miejscu wyznaczyć miejsc postojowych.</li> <li>2. Wyznaczono postój skośny w zatoce, który odbywa się częściowo w zatoce częściowo na chodniku (pozostawiając bardzo szeroki chodnik) - brak uzasadnienia do montażu ograniczników. Wyznaczono również miejsca równoległe po przeciwnej stronie.</li> <li>3. Odcinek Saska - A. Nobla pozostaje dwukierunkowy.</li> <li>4. Postój wyznaczono w minimalnej odległości od skrzyżowania.</li> </ol>
480		<p>ul. Angorska - przeznaczyć część wytyczonych miejsc postojowych na odcinku między Londyńską a Niekańską na odcinek bez wyznaczonych miejsc, ale z dopuszczeniem postoju wyłącznie dla aut z wykupionym abonamentem. (uwaga powtórzona 4 razy)</p>	<p>Odcinki oznakowane zakazem postoju B-35 z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem B35 projektowane są w miejscach gdzie nie można wyznaczyć ogólnodostępnych miejsc postojowych w wymiarach określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Na wskazanym odcinku możliwe jest wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych.</p>
481		<p>ul. Zwycięzców - ponowna analiza obszaru przy skrzyżowaniu z Wałem Miedzieszyńskim, gdzie znajduje się niewielka zatoka umożliwiająca postój. Odcinek między przejściem dla pieszych przy liceum "Prusa" a Wałem Miedzieszyńskim - wyznaczyć miejsca do parkowania równoległego - częściowo na jezdni, częściowo na chodniku, co prawdopodobnie wymaga przesunięcia oznakowania poziomego na jezdni. (uwaga powtórzona 4 razy)</p>	<p>Wprowadzono.</p>



482	ul. Wandy - koniecznie wytyczyć miejsca postojowe lub dopuścić parkowanie dla aut z abonamentem na placyku na końcu ślepego odcinka - plac jest ogromny, nie ma sensu, aby pozostał niewykorzystaną przestrzenią. Minimalnie zmniejszyć postój taxi w pobliżu ul. Zwycięzców i zlikwidować tam dwa pasy do skrętu - lepiej zostawić jeden pas i wytyczyć równoległe miejsca postojowe. (uwaga powtórzona 4 razy)	Wprowadzono w zakresie likwidacji jednego z dwóch pasów na wlocie ul. Wandy do ul. Zwycięzców. Pozostawia się jeden pas dla wszystkich relacji, co powala na wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych zarówno po zachodniej stronie ulicy (równoległe częściowo na jezdni), jak i po wschodniej (równoległe na jezdni - za postojem TAXI). Nie wprowadzono w zakresie parkowania na końcu ul. Wandy - na zakończeniu ul. Wandy wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia pełnych wymiarów zawrotki, co jest oparte na wytycznych rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125. W ciągu ul. Wandy zaprojektowano maksymalną liczbę miejsc postojowych, w sposób zapewniający przejazd lub mijanie się pojazdów w obu kierunkach.
483	ul. Obrońców - na początku ulicy przy Wale Miedzeszyńskim dopuścić parkowanie dla aut z abonamentem na placyku na końcu ślepego odcinka. Na styku z ulicą Francuską przyjrzeć się organizacji ruchu - obecne propozycja narysowane są na nieaktualnej mapie. (uwaga powtórzona 4 razy)	Wprowadzono w zakresie poprawy aktualnej organizacji ruchu na skrzyżowaniu ul. Obrońców z ul. Francuską. Na zakończeniu ul. Obrońców wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia zawrotki, co jest oparte na wytycznych rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125.
484	ul. Jakubowska - na początku ulicy przy Wybrzeżu Szczecińskim (placyk na końcu ślepego odcinka) dopuścić parkowanie dla aut z abonamentem. (uwaga powtórzona 4 razy)	Nie wprowadzono, plac na końcu drogi bez przejazdu przeznaczony jest do zawracania i nie można w jego obrębie wyznaczyć miejsc postojowych.
485	ul. Jana Styki - na odcinku od Zwycięzców do numeru Styki 5 wytyczyć miejsca postojowe po odwrotnej stronie (jest tam mniej wjazdów bramowych). (uwaga powtórzona 4 razy)	Wprowadzono.
486	ul. Dąbrowiecka - pominięto zatoczkę przy Dąbrowieckiej 28, a powinno się wyznaczyć w niej miejsca postojowe. Przeanalizować ponownie okolice Dąbrowieckiej 30 - są tam miejsca do parkowania równoległego między drzewami (na nawierzchni utwardzonej, nie na trawnikach). (uwaga powtórzona 4 razy)	Nie wprowadzono. Na ul. Dąbrowieckiej wprowadzono strefę postojową wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35, co oznacza, że w całym przekroju ulicy mieszkańcy mogą parkować na zasadach ogólnych z zachowaniem przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym.
487	ul. Irlandzka - po stronie parzystej wyznaczyć miejsca postojowe. Po stronie nieparzystej dopuścić postój dla aut z wykupionym abonamentem bez wyznaczania miejsc. Na początku ulicy (od Walecznych) rozważyć na szerszym odcinku chodnika wytyczenie miejsc częściowo na chodniku (zachowując oczywiście 2m szerokości dla pieszych). (uwaga powtórzona 4 razy)	Wprowadzono. Po stronie zachodniej zaprojektowano miejsca postojowe wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.

488	ul. Lipska - na odcinku od Lipskiej do Finlandzkiej zdemontować nieestetyczne słupki. (uwaga powtórzona 4 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.
489	ul. Wersalska - ponownie przeanalizować i poszukać możliwości wytyczenia miejsc postojowych lub dopuszczenia postoju dla aut z wykupionym abonamentem. (uwaga powtórzona 4 razy)	Wprowadzono, miejsca postojowe w układzie równoległym zostały zaprojektowane na jezdni od strony wodociągów.
490	ul. Afrykańska - na wysokości numeru 16 w zatoce parkingowej wytyczyć pominięte miejsca postojowe. (uwaga powtórzona 4 razy)	W pasie drogowym ul. Afrykańskiej na wysokości numeru 16 nie wytyczano dodatkowych miejsc postojowych. Istniejące miejsca postojowe w zatoce zostały zachowane. Zatocka postojowa została skrócona po obydwu stronach w związku z koniecznością zapewnienia widoczności na przejściu oraz bezpieczeństwa ruchu na skrzyżowaniu z ul. Lizbońską.
491	ul. Alfreda Nobla - błędnie wyznaczono miejsca postojowe na wysokości wjazdu do garaży (ul. Nobla 12, w sąsiedztwie Stacji Krwiodawstwa) - należy dokonać korekty, aby pozostawić możliwość wjazdu na teren garaży. Na ślepych końcu ulicy (na placu) dopuścić parkowanie dla aut z abonamentem. (uwaga powtórzona 4 razy)	Wprowadzono w zakresie likwidacji miejsc postojowych z obrębu wjazdu na teren garaży. Nie wprowadzono w zakresie ślepego zakończenia ul. Nobla. Wyeliminowano tam postój pojazdów w celu zapewnienia zawrotki, co jest oparte na wytycznych rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125.
492	ul. Peszteńska - rozpocząć wcześniej pas do postoju pojazdów przy dobudówce do budynku nr 12. (uwaga powtórzona 4 razy)	Wprowadzono.
493	Między Rondem Waszyngtona a Parkiem Skaryszewskim im. I.J. Paderewskiego znajduje się uliczka łącząca al. Waszyngtona z Zieleniecką. Wyznaczono tam dwie niebieskie koperty. Czy będą tam też inne miejsca postojowe? Być może obecnie warto je wyznaczyć, oczywiście poprawiając widoczność przejścia dla pieszych. Docelowo należy wprowadzić ustalenia przyjętego właśnie MPZP dla tego obszaru.(uwaga powtórzona 4 razy)	W projekcie przewidziano równoległe miejsca postojowe.
494	Jeżeli nie będzie możliwości postoju na odcinku ul. Międzynarodowej między Parkiem a Błoniami, a ul. ta stanie się wyłącznie dojazdem do miejsca, gdzie i tak funkcjonuje zakaz ruchu dla aut bez identyfikatora (Park), to należy rozważyć ograniczenie możliwości wjazdu nie na wysokości Parku, ale tuż za wjazdem na teren przepompowni. (uwaga powtórzona 4 razy)	Wprowadzimy korektę lokalizacji znaku B-1 z tabliczką mówiącą o identyfikatorze ZZW i Klubie Drukarz.

495		W przypadku lokalnych ulic jednokierunkowych należy przyjrzeć się wyodrębnionym, osobnym pasom do skrętów. Jeżeli utrzymanie osobnych pasów oznacza mniej miejsc postojowych, to warto takie pasy skrócić lub nawet zlikwidować. Przykładem jest tu ul. Wandy przy Zwycięzców lub ul. Walecznych przy Francuskiej. (uwaga powtórzona 5 razy)	Wprowadzono w zakresie likwidacji jednego z dwóch pasów na wlocie ul. Wandy przy skrzyżowaniu z ul. Zwycięzców a także na ul. Walecznych przy skrzyżowaniu z ul. Francuską.
496		W możliwie wielu miejscach wyznaczyć przynajmniej parkomaty wirtualne, aby mieszkańcy mieli łatwiejszą możliwość znalezienia miejsca w najbliższej okolicy. (uwaga powtórzona 4 razy)	Parkomaty wirtualne wyznaczone są w całej Warszawie (objętej SPPN) w oparciu o siatkę kwadratową 200x200 m.
497		Należy ponownie przeanalizować wszystkie miejsca w okolicy ambasad i rezydencji dyplomatów, aby sprawdzić czy wszystkie ograniczenia postojowe dla mieszkańców są tam uzasadnione. (uwaga powtórzona 5 razy)	Taka analiza została rozpoczęta. ZDM wystąpił do Protokołu Dyplomatycznego MSZ z wnioskiem o analizę zasadności funkcjonowania ograniczeń w postojach. Należy jednak zauważyć, że ograniczenia w postojach na rzecz CD i CC znajdują się poza kompetencjami decyzyjnymi ZDM, jako że przynajmniej one na zasadzie wzajemności i ZDM może nie mieć możliwości odmowy.
498		W przypadku ustawiania nowych znaków należy zadbać, by nie utrudniały one ruchu pieszego - ustawiać je na istniejących lub znakach lub też możliwie blisko jezdni, a w przypadku gdy jest to możliwe i sensowne można ustawiać je na chodniku maksymalnie blisko ogrodzenia - tak, jak jest to zrobione ze znakami na ul. Nobla przy kościele parafialnym, dzięki czemu piesi mają większą swobodę korzystania z chodnika. (uwaga powtórzona 4 razy)	Sposób lokalizacji znaków drogowych określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. W ramach projektu będziemy dbać o to, by w ramach obowiązujących przepisów ustawiać znaki możliwie najmniej uciążliwie.
499		Należy przeanalizować zapotrzebowanie na miejsca dla taksówek na postojach TAXI - być może w kilku przypadkach warto część miejsc dla taksówek zamienić na zwykłe miejsca postojowe. (uwaga powtórzona 4 razy)	Likwidacja postojów TAXI musi zostać poprzedzona obserwacjami. W przypadku stwierdzenia, że w danej lokalizacji postój nie spełnia swoich zadań, może zostać przekształcony w ogólnodostępne miejsca postojowe.
500		Na każdym odcinku kończącej się ślepo ulicy dwukierunkowej przeanalizować dopuszczenie postojów dla aut z wykupionym abonamentem. Niektóre placky są naprawdę duże i należy wystawić wyłącznie minimalną wymaganą przepisami powierzchnię do zawracania, a na pozostałej części dopuścić postój. (uwaga powtórzona 5 razy)	Nie wprowadzono, plac na końcu drogi bez przejazdu przeznaczony jest do zawracania i nie można w jego obrębie wyznaczyć miejsc postojowych.
501		Koniecznym jest poprawić oznakowanie prowadzące do parkingu P&R przy Stadionie Narodowym. (uwaga powtórzona 4 razy)	Stworzenie systemu informacji parkingowej kierującego do wolnych parkingów jest planowane niezależnie od wprowadzenia SPPN.
502		Po miesiącu od wdrożenia SPPN wspólnie z Radą Osiedla Kamionek i Radą Osiedla Saska Kępa przeprowadzić ewaluację i zaplanować ewentualne korekty w organizacji ruchu. (uwaga powtórzona 4 razy)	Jesteśmy otwarci na uwagi i wnioski dotyczące korekt projektów po ich wdrożeniu.

503		Konieczne jest przedstawienie konkretnego planu dla obszarów dostępnych do parkowania, a nieobjętych parkowaniem płatnym, tj. podwórka wspólnot, podwórka spółdzielni, podwórka ZGNowskie, dojazdy do garaży ZGNowskich, etc. Oczekujemy przedstawienia katalogu rozwiązań i pilnych ustaleń z władzami dzielnicy w tej sprawie oraz dobrej współpracy z podmiotami prywatnymi. (uwaga powtórzona 4 razy)	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.
504		W przypadku Saskiej Kępy, gdzie zaproponowano trzy obszary abonamentowe, sugerujemy konsultacje na ten temat z radą osiedla (Samorządem Mieszkańców Saskiej Kępy). Nie brakuje głosów, że obszary powinny albo na siebie nachodzić i że trzeba podjąć działania, aby uniknąć sytuacji, że ktoś może zaparkować np. kilometr dalej, a nie może 50 metrów od domu, bo na przeskodzie stoi granica obszaru. Pojawiają się także postulaty, aby Saskiej Kępy nie dzielić na trzy odrębne obszary, ale na dwa lub nawet na jeden. Wymaga to dyskusji z przedstawicielami lokalnej społeczności. (uwaga powtórzona 4 razy)	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich. Osoby zameldowane na granicy obszaru mogą wybrać jeden z dwóch obszarów. Parkowanie na ulicach granicznych jest objęte abonamentem po obu stronach ulicy.
505		Należy pilnie przedstawić realny plan budowy parkingu P&R przy węźle Grochowska/Marsa/Płowiecka wraz z przedłużeniem linii tramwajowej na Grochowskiej do Ronda Ignacego Mościckiego. (uwaga powtórzona 5 razy)	Realizacja takiej inwestycji nie jest powiązana z ewentualnym wprowadzeniem SPPN na terenie Saskiej Kępy.
506		Wskazana jest publiczna deklaracja ze strony władz miasta, że Straż Miejska będzie pilnować, aby samochody bez wykupionego abonamenty będą odholowywane w przypadku parkowania w strefach i na odcinkach z dopuszczonym postojem wyłącznie dla aut z abonamentem. (uwaga powtórzona 5 razy)	Wykroczenia podlegające usunięciu pojazdu z drogi są określone ustawowo - postój bez stosownego identyfikatora nie podlega takiej karze.
507	507	uwagi z rysunkami i mapkami w załączniku. a tak w ogóle jestem za powstaniem SPPN na SK	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.

508		<p>Moje uzasadnienie sprzeciwu wobec SPPN 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.</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>
509		<p>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.</p>	<p>Lokalizacja parkomatów fizycznych będzie ustalona po zakończeniu prac projektowych. Osoby przyjezdne będą mogły korzystać odpłatnie z wszystkich ogólnodostępnych miejsc postojowych.</p>
510		<p>Nie wyrażam zgody na utrudnienia – opłaty, likwidacja miejsc - dla funkcjonowania lokalnych biznesów i ich klientów.</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>
511		<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.</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>

512	512	<p>przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 3/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. ADAMPOLSKA</p> <p>Dodatkowo załączamy załącznik ze szczegółami wniosku oraz analizą graficzną, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia</p>	<p>Na ulicy Adampolskiej nie zaprojektowano ogólnodostępnych miejsc postojowych. Dopuszczono jedynie postój mieszkańców z identyfikatorem B35, pod warunkiem przestrzegania przepisów ruchu drogowego (w tym pozostawienia min. 1,5 m chodnika dla pieszych).</p> <p>Rozwiązanie wynikające z audytu BRD (przebudowa ulicy na jednoprzestrzenną, bez wydzielonych chodników i jezdni oraz infrastrukturalne wyeliminowanie postoju na całej długości) wykracza poza zakres opracowania, które obejmuje wyłącznie zmiany w oznakowaniu. Wprowadzenie ograniczenia w postoju wyłącznie do mieszkańców pozwoli poprawić bezpieczeństwo na tej ulicy.</p>
513		<p>W związku z propozycjami przedstawionymi na konsultacjach ws. ewentualnego wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie i Kamionku wyrażam swój stanowczy protest wobec tych planów - nie zgadzam się na opłaty ani na likwidację bardzo wielu obecnie legalnych miejsc parkingowych, ani na inne zmiany w infrastrukturze. Pytanie w konsultacjach powinno być nie „jaka” strefa, ale czy w ogóle. Proszę odnotować mój stanowczy sprzeciw i przekazać to do wiadomości Rady Warszawy.</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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>
514		<p>Wnoszę o NIE wprowadzanie żadnych nowych kontraruchów ani kontrapasów rowerowych na ul. ch całej Saskiej Kępy, na starej Kępie zwłaszcza nie na ul. Nobla, Katowickiej, Berezyńskiej czy odcinkach Obrońców i Walecznych w stronę Międzynarodowej. (uwaga powtórzona 5 razy)</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>
515		<p>Wnoszę o nie instalowanie lub instalowanie jak najmniejszej liczby słupków zabezpieczających, fizycznych ograniczników ruchu, wysepki ze słupkami i innych tego typu przeszkód, gdyż są niebezpieczne, nieergonomiczne i niewygodne dla pieszych, a czasem także dla rowerzystów. W szczególności wnoszę o nie instalowanie słupków na ul. Meksykańskiej wzdłuż przychodni zdrowia oraz na odc. Paryska-Wandy, a także na wylocie ul. Szczuczyńskiej do Paryskiej. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Wprowadzono. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>

516		<p>Wnoszę, aby na ul. ch całej Saskiej Kępy nie instalować żadnych stojaków rowerowych w strefach skrzyżowań, zamiast albo oprócz słupków, ponieważ stanowiłyby to utrudnienie dla pieszych w przejściu przez jezdnię, bo rowery niestety są do nich przyczepiane w praktyce niechlujnie. Jeśli gdzieś miałyby się pojawiać stojaki rowerowe, wnoszę o stosowanie zasady, że są one instalowane wyłącznie przy krawędzi chodnika oraz w sposób, który jak najmniej zawęży światło chodnika dla pieszych, uwzględniając kierunek przypięcia roweru. Oraz że nie są one instalowane w ogóle, o ile chodnik na danym odcinku nie przekracza 4 m szerokości netto. (uwaga powtórzona 7 razy)</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji postoju samochodów. Nie przewiduje montażu stojaków rowerowych.</p>
517		<p>Ul. Międzynarodowa na odcinku wzdłuż parku Skaryszewskiego – wnoszę o zachowanie miejsc parkingowych po jednej stronie na całej długości z ew. stworzeniem mijanek. Nie zgadzam się na likwidację m.p. czy zakaz ruchu - jest to odcinek, do którego dostęp i możliwość zaparkowania powinna być utrzymana z myślą o osobach starszych. Na odc. Waszyngtona-Trasa Łazienkowska maksymalizacja liczby m.p. poprzez stosowanie jak najbardziej wydajnych form parkowania (prostopadłe, skośne) po stronie wschodniej, a równoległego po stronie zachodniej.</p>	<p>Wprowadzono.</p>
518		<p>Ul. Wandy – wnoszę o pozostawienie m.p. na ślepych końcu przy Trasie Łazienkowskiej, w razie czego o wyznaczenie tam krótkiej strefy tylko dla mieszkańców. (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Nie wprowadzono. Na zakończeniu ul. Wandy wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia zawrotki, co jest oparte na wytycznych rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125</p>
519		<p>Ul. Irlandzka – wnoszę o takie rozwiązanie, w którym zostanie zachowana ul. dwukierunkowa oraz parkowanie częściowo na chodniku po obu stronach. Jako wariant absolutne minimum parkowanie po stronie północnej, tj. na dłuższym łuku. (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Wprowadzono. Po stronie zachodniej zaprojektowano miejsca postojowe wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.</p>
520		<p>Ul. Niekłańska - wnoszę o takie rozwiązanie, w którym zostanie zachowana ul. dwukierunkowa oraz maksymalna liczba m.p. na odc. Waszyngtona-Angorska. (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Nie wprowadzono. Na ul. Niekłańskiej na odcinku Waszyngtona - Angorska wprowadzono ruch jednokierunkowy. Utrzymanie ruchu dwukierunkowego wymaga, aby jezdnia miała minimum 5 metrów szerokości. Jednocześnie, gdy parkowanie wyznaczone jest chociaż w części na chodniku, to pas postojowy musi mieć minimum 2,5 metra, a pozostawiony chodnik minimum 2 metry. Oznacza to, że przy ograniczonym, niezmiennym, przekroju jezdni, wprowadzenie jednego kierunku ruchu jest rozwiązaniem najbardziej efektywnym z punktu widzenia organizacji legalnego postoju.</p>

521		ul. Brukselska - wnoszę o takie rozwiązanie, w którym zostanie zachowana ul. dwukierunkowa oraz maksymalna liczba m.p., zdecydowanie sprzeciwiam się propozycjom wprowadzenia kontraruchu czy kontrapasu rowerowego, czy ul. 1-kierunkowej, gdyż musi być zachowane kursowanie autobusów linii 117 i nocnej. (uwaga powtórzona 5 razy)	Ulica Brukselska pozostaje zgodnie ze stanem istniejącym - dwukierunkowa.
522		ul. Argentyńska wraz z Rapperswilską i Kanadyjską - wnoszę o takie rozwiązanie, w którym zostanie zachowana ul. dwukierunkowa oraz maksymalna liczba m.p., nie stosowanie słupków, zdecydowanie sprzeciwiam się propozycjom wprowadzenia tam kontraruchów czy kontrapasów rowerowych albo zmuszania kierowców do objeżdżania całego kwartału po obwodzie.	Wprowadzono, ulica Argentyńska pozostaje dwukierunkowa zgodnie ze stanem istniejącym z zachowaniem maksymalnej ilości miejsc postojowych. Na ulica Argentyńskiej i Raperswilskiej nie zastosowano dodatkowych słupków blokujących. Ulica Kanadyjska nie jest drogą publiczną i nie jest objęta zakresem opracowania.
523		Ul. Lotaryńska, Berneńska, Rzymska – wnoszę o utrzymanie parkowania na Berneńskiej i Rzymskiej po obu stronach, nie stosowanie słupków oraz o przemieszanie oznakowania B-39, B-35 z miejscami ogólnodostępnymi. A także o taką organizację ruchu, aby Lotaryńską dało się wyjechać do Brukselskiej. (uwaga powtórzona 5 razy)	Wprowadzono, na ulicy Berneńskiej wyznaczono miejsca postojowe ogólnodostępne w układzie równoległym. Oznakowanie ul. Rzymskiej zapewnia możliwość parkowania wyłączenie dla mieszkańców z identyfikatorem B35. Wyznaczanie miejsc ogólnodostępnych na ul. Rzymskiej znacznie zmniejszyłoby ich liczbę. Dojazd ul. Lotaryńską do Brukselskiej będzie zachowany.
524		ul. Egipska 7 – na całej długości ośrodka „Orion” wnoszę o utrzymanie parkowania skośnego i zastosowanie separatorów parkowania na chodniku, nie zgadzam się na osłupkowanie tego odcinka ani na zamianę miejsc na równoległe. (uwaga powtórzona 5 razy)	Nie wprowadzono, dla wyznaczenia parkowania skośnego przed budynkiem Egipska 7 nie mamy zapewnionej odpowiedniej szerokości chodnika. Pojazdy parkujące skośnie w stanie obecnym blokują chodnik pieszym który powinien zachować szerokość min. 2 m przy miejscach ogólnodostępnych.
525		ul. Wersalska – wnoszę o nie przenoszenie m.p. na jezdnię wzdłuż posesji wodociągów, tylko parkowanie częściowo na chodniku.(uwaga powtórzona 5 razy)	Nie wprowadzono, miejsca postojowe w układzie równoległym zostały zaprojektowane na jezdni od strony wodociągów, w związku z blokowaniem chodnika przez pozostawione pojazdy.
526		Koniec ul. Walecznych przy W. Miedzeszyńskim - w domach z adresami Wał Miedzeszyński 868, 870, 872 oraz Walecznych 3 mieszka kilkadziesiąt rodzin, które posiadają samochody. Jeśli nie można wyznaczyć tu regularnych m.p., wnoszę o wyznaczenie na tym ślepych odcinku strefy dla mieszkańców.	Wprowadzono.



527		<p>Ul. Czeska - na wysokości domów Łotewska 4 i 6 należy przenieść parkowanie ze strony południowej na północną: z garażu przy Łotewskiej 6 jest wyjazd na Czeską – jeśli miejsca do parkowania pozostaną po stronie południowej wyjazd z niego będzie fizycznie niemożliwy, ponadto należy skrócić pole z zakazem parkowania z 10m do minimum (ul. jednokierunkowa, za skrzyżowaniem).</p>	<p>Wprowadzono w zakresie przełożenia miejsc postojowych na stronę północną. Nie wprowadzono w zakresie projektowania miejsc postojowych w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania - jako działanie sprzeczne z ustawą Prawo o ruchu drogowym art. 49 ust. 1.</p>
528		<p>Ul. Walecznych między Saską a Nobla - należy tu bezwzględnie pozostawić ruch dwukierunkowy, to bardzo ważny wyjazd z ciągu ulic kończącego się na ulicy Nobla! Jeżeli odcinek ten zostałby zmieniony na jednokierunkowy, wszystkie samochody musiałyby jechać do ulicy Francuskiej, powodując ogromne korki. (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Na wskazanym odcinku nie zaproponowano zmiany kierunku ruchu.</p>
529		<p>Ul. Jakubowska - odcinek między Finlandzką a Łotewską – proponuję wprowadzić tam parkowanie skośne po północnej stronie, częściowo na chodniku, który nie służy do ruchu pieszego (ma ok. 50 cm); - odcinek od Łotewskiej do końca ulicy – wprowadzić parkowanie jedynie po stronie północnej, parkowanie naprzemienne będzie bardzo utrudniało ruch dużym wozom, w tym śmieciarkom, - końcówka ulicy Jakubowskiej – do tej pory jest traktowana jako bardzo istotny parking dla osób pracujących w okolicznych biurach – jeśli nie da się tam wyznaczyć miejsc postojowych, to proponuję wprowadzić tu strefę dla mieszkańców (B-35). (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Nie wprowadzono. Istniejąca szerokość ul. Jakubowskiej na odcinku Finlandzka - Łotewska (6,1 m) nie pozwala na wyznaczenie miejsc postojowych skośnych, których głębokość musi mieć min 4,80m oraz zapewnioną jezdnię manewrową min 3,50m (łącznie wymagana szerokość to 8,30) - zgodnie z przepisami załącznika nr 2, tabl. 5.1, rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczenia na drogach. Nie wprowadzono także w zakresie wyznaczenia miejsc postojowych wyłącznie po stronie północnej ul. Jakubowskiej odc. Łotewska - koniec ulicy, ze względu na zapewnienie przejeźdności pojazdów w obu kierunkach i zapewnienie przestrzeni dla wzajemnego mijania się aut i/lub bezpiecznego oczekiwania na przejazd.</p>
530		<p>Jestem mieszkańcem Saskiej Kępy i zgłaszam swój głos sprzeciwu dla strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie:</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>

531		<p>Nie życzę sobie opłaty 30 zł rocznie za abonament parkingowy za parkowanie pod własnym blokiem. Płacę podatki w Warszawie i nie życzę sobie kolejnego podatku!</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.</p>
532		<p>Na ul. Międzynarodowej parkowanie odbywa się obecnie po obu stronach ulicy, w planowanej strefie równoległych miejsc parkingowych po wschodniej stronie ulicy nie będzie (samochody będą tam parkowały nielegalnie) – co w takim razie stanie się z tymi samochodami? Według mnie pojedą na parkingi wewnętrzne koło bloków – gdzie w tej chwili i tak nie ma wolnych miejsc parkingowych – wg mnie obłożenie jest ponad 100%.</p>	<p>Wprowadzono postój na ul. Międzynarodowej także po stronie wschodniej.</p>
533		<p>Jak będę mógł znaleźć miejsce parkingowe w odległości 150 m od swojego miejsca zamieszkania? Skoro już w tej chwili ciężko miejsce znaleźć, a kierowcy będą zastawiali wszystkie wolne miejsca na bocznych parkingach? Mam szukać go w dalszej okolicy i płacić za każde parkowanie grube pieniądze albo narażać się na mandat? Albo może kupić abonament (czytaj „haracz” za 600 zł rocznie za parkowanie w „mojej strefie”?). Nie życzę sobie kolejnego dodatkowego opodatkowania.</p>	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.</p>
534		<p>Co mam zrobić jeżeli korzystam z samochodu do robienia zakupów w sklepie poza wyznaczoną dla mnie „150-metrową strefą parkowania” (kupuję napoje, ciężkie zakupy dla rodziców)? Płacić za każdym razem za parkowanie pod tym sklepem??? Czy wykupić „haracz” za 600 zł?</p>	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. Abonament rejonowy obejmuje obszar 150 m od miejsca zamieszkania i dodatkowo 100 m od parkomatów znajdujących się na tym obszarze (max 8). Oznacza to zasięg do 250 m. Do wyboru jest również abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze obejmującym kilkaset miejsc postojowych. Parkowanie poza obszarem abonamentu wiąże się z opłatą.</p>

535		Biorąc pod uwagę powyższe argumenty wyrażam swój głos sprzeciwu dla strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie, którą uważam za sposób wyciągnięcia pieniędzy od mieszkańców i haracz stanowiący kolejny podatek.	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.
536		Wyrażając poparcie dla planów wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie i Kamionku, oczekuję zwrócenia szczególnej uwagi na pieszych.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
537		ul. Argentyńska - Domagam się zabezpieczenia chodników, tak aby piesi byli bezpieczni, szczególnie na łuku przy Rapperswilskiej.	Wprowadzono, na ul. Argentyńskiej wyznaczono miejsca postojowe na jezdni ze wskazaniem sposobu parkowania. Niestosowanie się do wskazania tabliczki T-30 i blokowanie chodnika będzie podstawą do karania przez właściwe służby mundurowe.
538		ul. Argentyńska - Domagam się likwidacji miejsc postojowych, gdyż spowodują one, że mijające się samochody będą wjeżdżały na chodnik.	Nie wprowadzono, na ul. Argentyńskiej wyznaczono miejsca postojowe na jezdni. Wjeżdżanie na chodniki w celu ominięcia pojazdów jest niezgodne z przepisami o ruchu drogowym, a takie incydenty można zgłaszać do odpowiednich służb mundurowych.
539		ul. Argentyńska - Bardzo często na chodniki wjeżdżają ciężkie samochody i dodatkowo niszczą całą infrastrukturę, dlatego konieczne jest zamontowanie słupków.	Wprowadzono, na ul. Argentyńskiej wyznaczono miejsca postojowe na jezdni ze wskazaniem sposobu parkowania. Niestosowanie się do wskazania tabliczki T-30 i blokowanie chodnika będzie podstawą do karania przez właściwe służby mundurowe.
540		ul. Argentyńska - Oczekuję, że projekt organizacji ruchu będzie spełniał przepisy jeśli chodzi o szerokość ulicy dwukierunkowej. Dwukierunkowa ul. nie może mieć 3,7m szerokości!	Wprowadzono, ulica Argentyńska pozostanie dwukierunkowa o szerokości około 5,8 m. Miejscowe zawężenia spowodowane wyznaczonymi miejscami postojowymi na jezdni przyczynią się do uspokojenia ruchu oraz zapewnienia niezbędnej ilości miejsc postojowych dla obszaru ul. Argentyńskiej.
541		ULICE RUMUŃSKA, KOREAŃSKA, GRECKA, BUŁGARSKA Domagam się wprowadzenia znaku B-2 z tabliczką "nie dotyczy mieszkańców ulicy" na wszystkich wymienionych powyżej ul. ch. Uliczki te, są według planu miejscowego uliczkami dojazdowymi do posesji. Nie są przystosowane technicznie do większego obciążenia ruchem.	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.

542		Obserwuję codziennie duży ruch szczególnie na ulicy Rumuńskiej, która obligatoryjnie powinna zostać tylko piesza i dla mieszkańców, tak jak na przykład ul. Chmielna czy wiele innych ulic w Warszawie. Obecnie ZDM zwraca uwagę na pieszych, co bardzo mnie cieszy, dlatego też oczekuję, że w tym wypadku również przychyli się Państwo do mojego wniosku.	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.
543		jaki będzie opis znaku (zakaz postoju b35 załącznik) u wloty ulicy Kubańskiej i czy będzie tam możliwość parkowania samochodów dla mieszkańców po północnej stronie ulicy? To ważna informacja w kontekście wyników przeprowadzonych przez Państwa pomiarów - wypełnienie do 104%.	Pod projektowanym znakiem B-35 będzie umieszczona tabliczka z tekstem "Nie dotyczy pojazdów z identyfikatorem XYZ". Oznacza to dopuszczenie postoju wyłącznie dla mieszkańców posiadających abonament mieszkańca.
544	544	Proszę również o informacje o możliwościach jakie są przewidziane prawnie aby „beziemienna” odnoga Kubańskiej nie stała wielkim bezpłatnym parkingiem - fot w załączniku.	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.
545		Nobla 11. Wyznaczenie strefy parkowania na jezdni po stronie przeciwnej niż budynki mieszkalne znacznie utrudni wyjazd z bramy. Brama na posesji nr 11 otwiera się na zewnątrz, pod kątem prostym do ogrodzenia. Samochody zaparkowane na wprost wyjazdu czterema kołami na jezdni uniemożliwią wyjazd z posesji.	Wprowadzono, w obrębie wyjazdów z bram wyeliminowano postój pojazdów.
546		W związku z propozycją wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie wyrażam swój stanowczy SPRZECIW wobec tym planom – nie wyrażam zgody ani na likwidację miejsc parkingowych, ani na nowe opłaty.	W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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.

547		<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 byłiby weryfikowani pod kątem miejsca zamieszkania czy miejsca pracy. (uwaga powtórzona 35 razy)</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>
548		<p>jako mieszkaniec Saskiej Kępy (ul. Zwycięzców) gorąco popieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania w tej dzielnicy. Mam nadzieję, że pomoże to "odetkać"; ulice i ułatwi znajdowanie miejsca parkingowego.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
549		<p>Przeprowadzono konsultacje w sposób mało szczegółowy, uniemożliwiający mieszkańcom zapoznanie się z dokładnymi zmianami oraz ich konsekwencjami. Posługiwano się hasłami wprowadzającymi mieszkańców Saskiej Kępy w błąd, mam tu na myśli to, że parkowanie będzie praktycznie bezpłatne dla mieszkańców – wielu moich sąsiadów po tej informacji było przekonanych, że po wprowadzeniu sppn będą mogli parkować „bezpłatnie” czy za symboliczną opłatą na terenie całej dzielnicy, a miejsc dla nich nie zabraknie. (uwaga powtórzona 36 razy)</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p> <p>Mieszkańcy SPPN mogą uzyskać abonament, który pozwala parkować za darmo w pobliżu miejsca zameldowania. Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN,</li> <li>-rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok,</li> <li>-jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.</li> </ul>

550		<p>Zaproponowany abonament rejonowy umożliwi parkowanie w bardzo niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania, a w przypadku abonamentu obszarowego jest to jedynie jakiś wycinek dzielnicy z góry narzucony - jako wieloletni mieszkaniec dzielnicy uważam takie zmiany za szkodliwe i nie chcę, aby nakładano na mnie dodatkowe opłaty, które faktycznie byłyby opłatami za samą możliwość poruszania się po dzielnicy. (uwaga powtórzona 33 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 podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
-----	--	--	---

551	<p>Mieszkańcy dzielnicy zostali bardzo słabo poinformowani o terminach konsultacji, ponadto konsultacje stacjonarne rozpoczynały się o godzinie 17:00, co uniemożliwiło większości osób pracujących, a zainteresowanych zmianami, uczestnictwo w tych konsultacjach (gdy ktoś pracuje w standardowych godzinach 9-17.00, to doliczając czas powrotu, uczestnictwo było praktycznie niemożliwe). Nawet były takie przypadki, że z uwagi na pandemię i restrykcje osoby, które przybyły po godzinie 18:00 nie zostały wpuszczone na spotkanie z uwagi na brak miejsc. Przy braku możliwości uczestnictwa osób tym zainteresowanych nie można mówić o tym, że konsultacje w ogóle się odbyły. (uwaga powtórzona 32 razy)</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p> <p>Akcja informacyjna przeprowadzona została bardzo szeroko. Wykorzystane zostały różne kanały komunikacji analogowe i elektroniczne. Do najważniejszych działań w tym obszarze należą:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dystrybucja ulotek (24 940 sztuk) za pośrednictwem Poczty Polskiej</li> <li>Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</li> <li>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</li> <li>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</li> <li>Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</li> <li>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</li> <li>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</li> <li>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</li> <li>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</li> <li>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</li> <li>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</li> </ul>
-----	---	---

552		<p>Ponadto wnoszę o zwiększenie liczby konsultacji, zaproponowania bardziej dostępnych godzin spotkań stacjonarnych. (uwaga powtórzona 31 razy)</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>
553		<p>Jako mieszkańcy ulicy Międzynarodowej nie zgadzamy się na zmiany zaproponowane w obecnej formie przez ZDM! (uwaga powtórzona 13 razy)</p>	<p>W ramach projektu została wyznaczona maksymalna możliwa liczba miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Z uwagi na brak konkretnego zarzutu co do organizacji postoju trudno odnieść się do przekazanej uwagi.</p>
554		<p>Ponieważ jedyne, z czym wiąże się SPPN, to wysokie opłaty oraz ogromna redukcja liczby miejsc parkingowych w wyniku absurdalnych norm ich wyznaczania, nie ma żadnych przekonujących argumentów za wprowadzeniem płatnego parkowania na Kamionku. Sprzeciwiam się powstaniu strefy płatnego parkowania na Kamionku. Poniżej podaję ankietę w jakiej wieli udział mieszkańcy gdzie w 94% mieszkańcy są przeciwni tej zmianie. <a href="https://ipragapoludnie.pl/arttykul/strefa-płatnego-parkowania/1173345">https://ipragapoludnie.pl/arttykul/strefa-płatnego-parkowania/1173345</a>. nie dla SPP na Kamionku!!!!</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju.</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.</p>



555		<p>W związku z propozycjami przedstawionymi na konsultacjach ws. ewentualnego wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie i Kamionku wyrażam swój stanowczy PROTEST wobec tych planów - nie wyrażam zgody ani na opłaty, ani na likwidację kilkudziesięciu procent obecnie legalnych miejsc parkingowych, ani na inne szkodliwe zmiany w infrastrukturze miejskiej.</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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>
556		<p>Projekt, jego założenia, plany itd. są w całości chybione. Jakikolwiek rozszerzenie SPPN na dzielnice typowo mieszkalne jest bardzo złym pomysłem, gdyż ma ona sens i spełnia założenia wyłącznie w ścisłym centrum i tam, gdzie dominują funkcje biurowe i handlowe, a nie mieszkalne. Powinno się zlikwidować SPPN w dzielnicach, w których już się ona pojawiła – poza obszarem mniej więcej Śródmieścia – i niezwłocznie odejść od obecnej wybitnie antysamochodowej polityki. (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Rolą SPPN jest ograniczenie długotrwałego postoju użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni – przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu.</p> <p>Na podstawie uzyskanych wyników dla całego obszaru Saskiej Kępy, dla godzin nocnych i porannych za prawie 80% łącznej zajętości, w 87% odpowiadają mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, to udział ten spada do niemal 40% - na rzecz osób przyjezdnych i usług, których udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoju nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana, w szczególności, że taki stan – dominacja grup „niemieszkańców” trwa również w godzinach „po pracy”, kiedy mieszkańcy wracają do swoich domów i szukają wolnego miejsca.</p>
557		<p>Proszę odnotować mój stanowczy sprzeciw wobec SPPN oraz inne zdecydowane głosy mieszkańców na NIE i przekazać to do wiadomości Rady Warszawy. (uwaga powtórzona 5 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>

558		<p>Wiele osób nie dostało żadnych materiałów czy informacji o konsultacjach, które zorganizowano w okresie pandemicznym i przedświątecznym, w niewygodnych dla większości mieszkańców godzinach i częściowo w trybie on-line, gdzie mieszkańcy zgłaszali problemy m.in. z zalogowaniem się. Organizator przy tak wysokich nakładach finansowych na konsultacje powinien postarać się i osiągnąć wielokrotnie wyższą frekwencję i świadomość mieszkańców. Moim zarzutem jest też fakt, że nie poinformowali Państwo o konsultacjach przedsiębiorców działających na Saskiej Kępie, którzy w znacznej części nie są tu zameldowani i często nawet nie mają skrzynek pocztowych. (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p> <p>Akcja informacyjna przeprowadzona została bardzo szeroko. Wykorzystane zostały różne kanały komunikacji analogowe i elektroniczne. Do najważniejszych działań w tym obszarze należą:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Dystrybucja ulotek za pośrednictwem Poczty Polskiej</li> <li>Dystrybucja kilkuset ulotek (24 940 sztuk) w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</li> <li>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</li> <li>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</li> <li>Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</li> <li>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</li> <li>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</li> <li>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</li> <li>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</li> <li>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</li> <li>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</li> </ul>
-----	--	---	---

559		<p>Nie przedstawiono żadnych propozycji rozwiązania kwestii parkingowych na Saskiej Kępie, w tym niedoboru miejsc poprzez inwestycje w parkingi czy tworzenie nowych miejsc postojowych, co jest oczekiwaniem moim oraz bardzo licznych znanych mi mieszkańców. Być może nieco poprawiłyby się sytuacja w ciągu dnia, ale dla mieszkańców ma to niewielkie znaczenie, ponieważ wieczorem dysponowaliby znacznie mniejszą liczbą miejsc i z całą pewnością dalece niewystarczającą, zwłaszcza w podobszarze 1 i 2. Stefa nie ma sensu, jeżeli dany obszar nie jest całkowicie zdominowany przez centrum biznesu, biurowce itp. – a to wyklucza całą Saską Kępę i Kamionek. Jedynym wyjściem jest budowa parkingów.</p>	<p>Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p>
560		<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 (SM i Policja). (uwaga powtórzona 36 razy)</p>	<p>Założeniem przygotowanych projektów organizacji ruchu było wyznaczenie maksymalnej dopuszczalnej przepisami prawa ilości miejsc legalnego postoju. Nielegalny postój jest wykroczeniem. SPPN nie jest rozwiązaniem ograniczającym nielegalny postój. Zwalczanie i penalizacja wykroczeń w ruchu drogowym jest wyłączną kompetencją Policji i Straży Miejskiej.</p>
561		<p>Powstanie strefy tylko przesunęłoby nierozwiązane do tej pory problemy jeszcze dalej poza jej granice, przez co szybko pojawiłyby się postulaty kolejnego poszerzenia strefy, aż ta objęłaby praktycznie całą Warszawę. Przykładem jest tu już pogorsząca się sytuacja parkingowa na Bielanach przy granicy z Żoliborzem. (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Granica obszaru zaproponowana w ramach konsultacji społecznych została wyznaczona w oparciu o możliwie najbardziej naturalny przebieg, z uwzględnieniem powierzchni objętego obszaru. Nie jest wykluczone, że kolejne obszary będą obejmowane konsultacjami i analizami w następnych etapach, natomiast w przypadku Saskiej Kępy obszary bezpośrednio przyległe nie są gęsto zabudowane i nie ma ryzyka wystąpienia zjawiska pogarszania się sytuacji parkingowej poza granicami SPPN. Ostateczną decyzję o rozszerzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy.</p>

562	<p>W 2015 r. pracownia projektowa K-D, która opracowała ówczesne analizy pod kątem ew. wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie (plany również zdecydowanie odrzucone przez mieszkańców i reprezentujące ich lokalne organizacje), stwierdziła we wnioskach m.in., że „Zaparkowanie pojazdu w badanym obszarze jest utrudnione, a często wręcz niemożliwe. Mamy do czynienia w większości z parkowania i długoczasowymi związanymi najpewniej z miejscem zamieszkania lub miejscem pracy właścicieli pojazdów. (...) (W przypadku naruszeń przepisów) tylko kompleksowe postępowanie łączące w sobie oprócz oznakowania (...) działania straży miejskiej i Policji może przynieść oczekiwany skutek w postaci poprawy sytuacji komunikacyjnej w obszarze; Czy firma Smart Factor albo ZDM w jakimś odrębnym badaniu w 2021 r. przeanalizowały pod tym samym kątem grupę „przyjezdnych”, aby stwierdzić, którzy z nich przesiadają się do komunikacji miejskiej na dalszą podróż (w domyśle unikając opłat za parkowanie bliżej centrum), a którzy są pracownikami lub właścicielami firm na Saskiej Kępie? Jeśli tak, jakie są wyniki tych badań? A jeśli takie badania nie zostały zlecone ani przeprowadzone, jak i kiedy Państwo uzupełnicie brak tych danych? Na jakiej podstawie na konsultacjach pojawiały się sugestie o jakichś negatywnych „obcych” i czemu miały one służyć? (uwaga powtórzona 3 razy)</p>	<p>Badanie zachowań parkingowych wykonane w 2021 r. polegało na wykonaniu 42 pomiarów na dobę przez 7 dni tygodnia dla wszystkich zinwentaryzowanych miejsc postojów na drogach publicznych. W wyniku pomiaru uzyskano dane o dacie i godzinie odnotowania postojów, dokładnym miejscu postojów oraz ciągu znaków stanowiących numer rejestracyjny pojazdu. Następnie przeliczono uzyskane dane w sposób pozwalający na ich przyporządkowanie każdej z unikalnych tablic rejestracyjnych do jednej z czterech grup:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) mieszkańcy – pojazdy odnotowane z odpowiednią częstotliwością w trakcie wieczornych i nocnych okien pomiarowych (w przeliczeniu – co najmniej 3/4 nocy w 4 z 5 dni roboczych);</li> <li>b) przyjezdni – pojazdy zaparkowane co najmniej 8 godzin w ciągu co najmniej 3 z 5 dni roboczych, niebędące mieszkańcami;</li> <li>c) usługi – pozostałe pojazdy parkujące w ciągu dnia roboczego, której niż 8 godzin;</li> <li>d) niezidentyfikowane – pojazdy niezaliczone do żadnej z powyższych grup.</li> </ul> <p>Takie kryteria pozwalają z odpowiednią precyzją oszacować liczebność poszczególnych grup użytkowników i to, w jakim stopniu pojazdy tych grup zajmują miejsca postojowe w rozkładzie dobowym. Z punktu widzenia mieszkańca, nie jest istotne w jakim celu dane auto zostało zaparkowane. Istotne jest jak długo, jak często i o jakiej porze zostało zaparkowane i jak dużo jest takich aut, co wpływa na dostępność miejsc postojowych. Pojazdy osób, które przyjechały na dany obszar do pracy lub pozostawiły pojazd na danym obszarze aby dojechać do pracy w innej dzielnicy zajmują miejsca postojowe przez cały dzień, a duża ich liczba (co potwierdzają pomiary) pozostaje zaparkowana nawet do godz. 20. Duży udział takich pojazdów ogranicza dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców, wracających na dany obszar w godzinach 17-19 (najczęstsze godziny powrotów z pracy, co potwierdzają wyniki pomiarów). W efekcie, znalezienie wolnego miejsca w godzinach powrotów z pracy jest utrudnione.</p> <p>Drugą grupą, dla której uciążliwy jest duży udział aut zaparkowanych długotrwale, są osoby przyjeżdżające na dany obszar w celu krótszej wizyty: skorzystać z usług, załatwić sprawę, zrealizować dostawy, odwiedzić gości. Te osoby nie poniosą wysokiego kosztu parkowania, bo ich postój jest krótszy i nieregularny. Przepięnienie obszaru z powodu aut zaparkowanych długotrwale utrudnia takim osobom znalezienie wolnego miejsca postojowego.</p>
-----	--	---

563		<p>Ponieważ 9.12.2021 r. Rada m.st. Warszawy przegłosowała zmiany w działaniu SPPN i m.in. abonament mieszkańca przysługiwać będzie teraz wyłącznie osobom, które rozliczyły w Warszawie podatek PIT za rok poprzedni, czy ZDM wnioskował o to do Rady Warszawy albo czy sami z siebie w ramach dodatkowej tury konsultacji lub w innym trybie planujecie Państwo akcję informacyjną, zachęcającą do meldowania się w Warszawie oraz do opłacenia podatku PIT za 2021 r. w Warszawie tak, aby w przypadku wprowadzenia SPPN w nowych dzielnicach w II poł. 2022 r. mieszkańcy obecnie niezameldowani czy obecnie opłacający podatek PIT poza Warszawą mieli szansę uzyskania abonamentu mieszkańca (gdź w innym razie w 2022 r. byłiby oni automatycznie „skazani” na opłaty wg taryfy parkometru mimo parkowania pod domem)? (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>W związku ze zmianami w Strefie Płatnego Parkowania dotyczącymi m.in., otrzymywania abonamentu mieszkańca dla osób rozliczających PIT w Warszawie, które weszły w życie z dniem 1 lutego 2022 r., Zarząd Dróg Miejskich 24 stycznia 2022 r., rozpoczął akcję informacyjną dla mieszkańców. Punkty obsługi pasażera (POP) ZTM zostały wyposażone w ulotki informujące o zmianach, akcja informacyjna była również prowadzona za pośrednictwem internetu (strona <a href="http://zdm.waw.pl">zdm.waw.pl</a> oraz mediów społecznościach ZDM). Informacje były również przekazywane za pomocą ekranów LCD w środkach komunikacji miejskiej (autobusy, tramwaje) oraz na tylnej ścianie 50 autobusów, widocznej dla kierowców.</p>
564		<p>Ponieważ osoba wnioskująca o abonament mieszkańca nie będzie musiała już okazywać zaświadczenia o zameldowaniu, bo meldunek sprawdzić Państwo sami w rejestrze CRDBEL, czy są planowane podobne zmiany procedur co do korzystania przez ZDM z innego rodzaju publicznych rejestrów danych w celu a) uzyskania potwierdzenia opłacania podatków w Warszawie za poprzedni rok oraz b) potwierdzania tytułu prawnego do pojazdu przynajmniej dla tej części kierowców, którzy są ich właścicielami (w odróżnieniu np. od aut leasingowanych) via dostęp np. do bazy CEPiK? Jeśli tak, na czym będzie to polegało i od kiedy? Jeśli nie, to z jakich przyczyn? (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Zarząd Dróg Miejskich dąży do całkowitej informatyzacji procesu wydawania abonamentów mieszkańca SPPN. Jest to proces złożony i długotrwały, który wymaga ścisłej współpracy administracji rządowej, samorządowej oraz współdziałania z podmiotami zewnętrznymi, dlatego będzie on wdrażany etapami.</p>
565		<p>Czym uzasadniają Państwo tworzenie stref mieszkańca za znakami B-35 i B-39 na całych wybranych ul. lub innych dużych obszarach „wyspowych”, jak np. zaproponowano to dla ul. Dąbrówki czy Arabskiej, zamiast tworzenia ich odcinkowo i przemieszanych ze zwykłymi miejscami płatnymi, skoro to pierwsze podejście wyklucza całkowicie nie tylko dostęp parkingowy rodzin, klientów, ale też np. kurierów? Jak to się ma do dostępności komunikacyjnej i standardów miasta w tym zakresie? (uwaga powtórzona 3 razy)</p>	<p>Strefy zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców zostały wprowadzone na ulicach, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych oznakowanych znakami pionowymi i poziomymi (zgodnie z wytycznymi zarządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz warunków ich umieszczania na drogach), zaś jest możliwość postoju na zasadach ogólnych, z zachowaniem przepisów prawa o ruchu drogowym.</p>

566	<p>Jakie mają Państwo propozycje i program ochrony dla dróg wewnętrznych, podwórek, terenów spółdzielni itp. wyjętych spod działania SPPN, a narażonych na najazd osób chcących uniknąć opłat za parkowanie? Jaki jest szacunkowy koszt postawienia 1 szlabanu wjazdowego na pilota czy tag elektroniczny, gdyby spółdzielnia czy wspólnota chciała sobie skalkulować taki dodatkowy koszt w wyniku działania ZDM w postaci SPPN, bo czułaby się zmuszona do tego z braku alternatywy? Czy ZDM może przedstawić statystyki z innych dzielnic, gdzie ostatnio tj. w latach 2018-2021 wdrożono SPPN i występował problem ucieczki na tereny wewnętrzne – ile było zgłoszeń do służb miejskich o interwencje w takich sprawach, ile z takich zgłoszeń zakończyło się ukaraniem sprawcy, a jeśli zakończyły się ukaraniem, to w jaki sposób (mandat, blokada koła, wywózka na koszt właściciela itd.)? (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) zgodnie z ustawą o drogach publicznych może być wyznaczona wyłącznie na terenach dróg publicznych. Kompetencje ZDM nie obejmują ustalania zasad dostępu i postępu do dróg wewnętrznych, podwórek, terenów osiedlowych czy prywatnych. Ustalenie tych zasad jest zadaniem zarządcy tych terenów.</p> <p>ZDM podejmuje ścisłą współpracę z urzędami dzielnic, w których poszerzana jest SPPN, w celu ustalenia zasad ochrony terenów wewnętrznych przed nadmiarem pojazdów unikających opłat w SPPN. Za opracowanie takiego systemu w zakresie terenów będących w gestii urzędu dzielnicy odpowiada Urząd Dzielnicy. ZDM deklaruje wsparcie organizacyjne przy opracowaniu i wdrożeniu takiego systemu równocześnie z ewentualnym wdrożeniem SPPN, tak aby dla mieszkańców rozwiązania te stanowiły spójny system.</p> <p>ZDM nie posiada wymienionych statystyk.</p>
-----	--	---

567	<p>Dlaczego w konsultacjach ZDM ani podwykonawcy nie podali na planach organizacji ruchu podstawowej i kluczowej informacji, tj. liczby miejsc postojowych dostępnych w każdej zatoce czy na pasie parkingowym? Takie dane muszą być dostępne na etapie projektowania, wynikają choćby z minimalnych wymiarów przewidzianych przepisami dla pojedynczego msc. Postojowego danego typu. Co więcej, na przykładzie ostatnio wprowadzonych SPPN na Ochocie oraz Żoliborzu widać, że takie szczegółowe co do sztuki liczby m.p. opublikowano na mapach przed wdrożeniem SPPN. Dodatkowo, odnośnie ostatnich zmian na ul. Mochnackiego na profilu FB ZDM opublikowano wyjaśnienie, w którym liczba m.p. wynikających z norm projektowych została przeliczona na średnią (większą) realną liczbę pojazdów, jakie mogą legalnie zaparkować na danym odcinku pasa parkingowego czy w zatokach. Dlaczego tego typu dane i rozróżnienie nie zostało mieszkańcom podane do oceny na etapie konsultacji w relacji do zaproponowanych planów przed ich ew. poprawkami? (Bo jest to czynnik, który bardzo utrudnia czy uniemożliwia właściwy ogląd sytuacji?) (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Szczegółowe projekty dla każdej z ulic były przedstawione na konsultacjach społecznych, w tym również dostępne na stronie internetowej, co pozwalało na zapoznanie się z nimi w dogodnym momencie. Każdy mieszkaniec mógł zobaczyć, jakie zmiany są projektowane w konkretnych, interesujących go lokalizacjach. Łączna liczba projektowanych miejsc postojowych, wyliczonych w oparciu o wymiary określone w przepisach, nie jest informacją pozwalającą w jakikolwiek sposób ocenić wpływ projektów organizacji ruchu na warunki parkingowe danego obszaru. Nie ma bowiem z czym jej porównać – obecnie większość miejsc postojowych jest niewyznaczona, co powoduje że przedstawienie „liczby wyznaczonych miejsc postojowych obecnie” nie mówi absolutnie niczego o sytuacji parkingowej obszaru. Porównywanie liczby zinwentaryzowanych miejsc legalnego postoju z projektowaną liczbą miejsc postojowych jest za to absolutnie błędne. Dla przykładu, odcinek 300 metrów pasa postojowego równoległego oznacza formalnie 50 miejsc postojowych po 6 metrów każde. W praktyce liczba parkujących na tym odcinku aut jest zależna od wymiarów pojazdów i tego, jak duże są między nimi odstępy, ale z reguły pomieści się tam 60-70 aut. Oznakowanie takiego odcinka w ramach wdrożenia SPPN nie oznacza zmniejszenia liczby miejsc z 60-70 do 50, jak można by było błędnie wnioskować porównując inwentaryzację z projektem.</p> <p>Dla mieszkańca bez wiedzy eksperckiej te zawiłości mogą być trudne do zrozumienia. Dlatego podczas konsultacji wielokrotnie zostało podkreślone, że założeniem przygotowanych projektów było dopuszczenie parkowania wszędzie tam, gdzie jest to możliwe i osiągnięcie w ten sposób maksymalnej liczby miejsc legalnego postoju. W pojedynczych przypadkach oznacza to zwiększenie liczby tych miejsc, np. poprzez wyznaczenie parkowania na jezdni w miejscu gdzie dotychczas nie było to przewidziane.</p> <p>Jednocześnie, należy pamiętać że projekty wyłożone do konsultacji stanowią pierwszą wersję, w której możliwe są liczne zmiany w wyniku uwag zgłoszonych w konsultacjach. W lokalizacjach, gdzie mieszkańcy dostrzegają możliwość zwiększenia liczby miejsc postojowych, projektant analizuje wszystkie takie uwagi i nanosi poprawki do projektów. Następnie trafiają one do opinii Urzędu Dzielnicy, a na koniec do zatwierdzenia do Biura Zarządzania Ruchem Drogowym</p>
-----	---	--

568	<p>Ostatnio na Ochocie (np. na ul. Częstochowskiej) i Żoliborzu zdarzały się sytuacje, w których organizacja ruchu i liczby m.p. na etapie wdrożenia były inne (mniejsze) niż w już zatwierdzonych planach organizacji ruchu. Wprowadzano też dodatkowe zmiany w już istniejących wcześniej częściach SPPN jak np. zamiana legalnych miejsc skośnych na równoległe na ul. Mochnackiego, co nie było w żaden sposób skonsultowane z mieszkańcami. Czy mieszkańcy Saskiej Kępy i Kamionka mają się obawiać, że w ich dzielnicy sytuacja wyglądałaby podobnie? Czy ZDM zobowiąże się do tego, aby w stosunku do zatwierdzonych planów org. ruchu pod kątem ew. SPPN nie dokonywać żadnych dalszych zmian przez okres 5 lat od wdrożenia, względnie aby ew. zmiany były wyłącznie poprawkami na korzyść mieszkańców zmierzającymi do zwiększenia, a w żadnym razie nie dalszej redukcji liczby m.p. i aby każdorazowo były konsultowane bezpośrednio z mieszkańcami lub ich przedstawicielami (dzielnica, radni, samorządy osiedli)? (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Wszystkie projekty organizacji ruchu na Ochocie i Żoliborzu były poddane konsultacjom społecznym, również te dotyczące obszaru już objętego SPPN. Do projektów wprowadzono zmiany wynikające z uwag złożonych przez mieszkańców. Następnie projekty trafiły do opinii urzędów dzielnic, w wyniku czego wprowadzono dalsze poprawki. Po zaopiniowaniu, projekty trafiły do uzgodnienia i zatwierdzenia przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. Taka procedura jest wymagana przepisami prawa i sprawia, że projekty poddawane konsultacjom nigdy nie będą ostateczną wersją projektu. Nie ma również możliwości, aby przez 5 lat od wdrożenia zagwarantować brak jakichkolwiek zmian. Wręcz przeciwnie – wprowadzenie SPPN celowo odbywa się za pomocą samego oznakowania, aby móc sprawdzić czy wprowadzone zmiany się sprawdziły i czy nie wymagają korekt. Ponadto, znaczna część ulic objętych SPPN nie podlega ZDM, a organizacja ruchu na tych ulicach może być zmieniana przez urząd dzielnicy jako zarządcę drogi z pominięciem ZDM</p>
569	<p>Z jakich powodów nie został rozpatrzony przez bardzo długi okres projekt postulowany przez samorząd osiedla, zmierzający do wykorzystania istniejących „identyfikatorów SK” do tego, by ograniczyć zjawisko przesiadania się i podrzucania samochodów przez niektórych kierowców (projekt 7-10.00)? Jeżeli w projektach organizacji ruchu dla ew. SPPN sami zaproponowali Państwo rozwiązania typu strefy tylko dla mieszkańców na podstawie identyfikatorów (tyle że nowych, innych), dlaczego wcześniej nie chcieliście się zgodzić na wypracowany oddolnie przez mieszkańców projekt, którego wdrożenie po ew. dyskusjach czy modyfikacjach przyniosłoby zakładany efekt, tzn. taki czy inny priorytet parkingowy dla mieszkańców Saskiej Kępy? (uwaga powtórzona 3 razy)</p>	<p>Nie planuje się wykorzystania identyfikatorów SK na potrzeby organizacji Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Identyfikatory te funkcjonują obecnie tylko w sytuacjach wyjątkowych. Wprowadzenie ich do stosowania na co dzień rodzi obawę o skuteczność egzekucji takiego rozwiązania. Wymagałoby to bowiem regularnych patroli Straży Miejskiej lub Policji na wszystkich ulicach Saskiej Kępy. Brak egzekucji oznaczałby w praktyce, że identyfikator nie przyniósłby żadnych korzyści mieszkańcom. W przedstawionych do konsultacji społecznych rozwiązaniach z zakresu organizacji postojów, „strefy mieszkańców” zostały wyznaczone jako rozwiązanie fakultatywne – uzupełniające w stosunku do rozwiązań podstawowych, jakim są miejsca postojowe w ramach SPPN, wyznaczone odpowiednimi znakami: pionowym D-18 „parking” i poziomymi P-18 „stanowisko postojowe”, P-19 „linia wyznaczająca pas postojowy”.</p>



570		<p>Czy realizujecie Państwo program wyborczy „Warszawa dla wszystkich” Rafała Trzaskowskiego i Koalicji Obywatelskiej z wyborów samorządowych 2018 r., który stanowi m.in. jak następuje: „Warszawa ułatwi życie tym swoim mieszkańcom, którzy chcą lub muszą na co dzień korzystać z aut. (...) Ponieważ jedyne, z czym wiąże się SPPN, to wysokie opłaty oraz ogromna redukcja y – osób płacących w Warszawie podatki. (...) Na remonty warszawskich dróg będziemy wydawać co najmniej 250 milionów złotych rocznie. (...) Zbudujemy więcej parkingów podziemnych. (...) Do 2021 roku (...) zbudujemy 8000 miejsc na nowych parkingach P+R przy węzłach przesiadkowych z przystankami metra, tramwajów i SKM na obrzeżach Warszawy. Część nowych parkingów zbudujemy w partnerstwie publiczno-prywatnym, zmniejszając koszt dla miasta. Zmienimy zasady funkcjonowania parkingów P+R, tak by parkować mogli na nich okoliczni mieszkańcy.”? Jeśli tak, kiedy mieszkańcy mogą się spodziewać osiągnięcia założonych w nim celów i jak się do nich ma propozycja rozszerzenia SPPN, której w tym programie wyborczym nie było zapisanej? Czy z tego względu rozszerzenie SPPN należy traktować jako działanie wbrew programowi „Warszawa dla wszystkich”? Jeśli tego programu Państwo nie realizujecie jako jednostka miejska, to z jakich przyczyn – proszę w tym przypadku o szczegółowe dane, kiedy ZDM wnioskował o budżety pozwalające na realizację tego programu, a jeśli ZDM wnioskował o budżety zmierzające do realizacji innych celów, to jakie były dokładne przesłanki odejścia od programu „Warszawa dla wszystkich” i zmiany priorytetów wydatkowych z rozbiciem na poszczególne lata? (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Rozszerzenie strefy płatnego parkowania wpisuje się w politykę transportową m.st. Warszawy. Celem SPPN jest ułatwienie możliwości postoju mieszkańcom strefy i zwiększenie rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN zwiększa dostępność miejsc postojowych na danym obszarze i ułatwia znalezienie wolnego miejsca tym, którzy tego potrzebują.</p> <p>Abonament mieszkańca SPPN przysługuje wyłącznie osobom rozliczającym podatek PIT w Warszawie. W związku z tym, wpływa to na zwiększenie liczby osób rozliczających podatki w Warszawie.</p> <p>Decyzja o rozszerzeniu SPPN nie jest podejmowana przez ZDM - decyduje o tym Rada m.st. Warszawy.</p>
571		<p>Zaułek Żabczyńskich (ul. Walecznych od ulicy Łotewskiej do Wału Miedzeszyńskiego) - deficyt miejsc postojowych jest tu ogromny, w przylegających do Zaułku kamienicach z adresami Wał Miedzeszyński 868, 870, 872 oraz Walecznych 3 mieszka kilkadziesiąt rodzin, które posiadają samochody. Jeśli nie można wyznaczyć tu regularnych m.p., wnoszę o wyznaczenie na tym ślepych odcinku strefy dla mieszkańców. (uwaga powtórzona 4 razy)</p>	<p>Wprowadzono znak zakazu postoju B-35 z tabliczką dopuszczającą postój mieszkańców z identyfikatorem B35.</p>

572		<p>Ul. Łotewska: na wysokości kamienicy przy ul. Walecznych 5 miejsca postojowe przesunięto z b. szerokiego chodnika na jezdnię, wnosząc o pozostawienie ich na chodniku, a po przeciwnej stronie, na wysokości posesji Walecznych 3, wyznaczenie miejsc na jezdni lub krótką strefę tylko dla mieszkańców.</p> <p>Na wys. posesji Łotewska 4 miejsca postojowe przesunięto z b. szerokiego chodnika na jezdnię - ponieważ vis a vis znajdują się 4 garaże (Łotewska 1) ze stromym wjazdem, z których wyjazd wiąże się z manewrowaniem prawie do krawędzi chodnika pod Łotewską 4, należy koniecznie pozostawić miejsca postojowe pod Łotewską 4 na chodniku; równoległe do tych garaży zatrzymuje się prawie codziennie śmieciarka oraz kurierzy, która obsługuje znajdujące się tu domy, nie blokując tym samym ruchu na ulicy.</p> <p>Na wysokości posesji nr 6, za Czeską, należy skrócić pole z zakazem parkowania z 10 m do minimum (ul. jednokierunkowa, za skrzyżowaniem), a parkowanie winno się urządzić „pół na pół”, czyli częściowo na chodniku o szerokości ponad 3 metry – naprzeciwko są również wjazdy do garaży i na posesje;</p> <p>Przed posesją nr 8, za Berezynską, należy również skrócić pole z zakazem parkowania z 10 m do minimum (ul. jednokierunkowa, za skrzyżowaniem) i tam postawić znak B-35. (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wprowadzono postój równoległy na chodniku oraz po przeciwnej stronie na jezdni w rejonie kamienicy ul. Walecznych 5</li> <li>2. Wprowadzono postój na chodniku przy posesji nr 4</li> <li>3. Nie wprowadzono, postój zaprojektowano na jezdni, pozostała szerokość jezdni wynosi 3 m.</li> <li>4. Nie wprowadzono postoiu na ul. Łotewskiej tuż za skrzyżowaniem z ul. Berezynską - jest to dwukierunkowy odcinek ulicy i konieczne jest zachowanie przejezdności w obu kierunkach, a co za tym idzie wyeliminowanie postoiu wzdłuż krawędzi jezdni.</li> </ol>
573		<p>Ul. Czeska - na wysokości domów Łotewska 4 i 6 należy przenieść parkowanie ze strony południowej na północną: z garażu przy Łotewskiej 6 jest wyjazd na Czeską – jeśli miejsca do parkowania pozostaną po stronie południowej wyjazd z niego będzie fizycznie niemożliwy, ponadto należy skrócić pole z zakazem parkowania z 10m do minimum (ul. jednokierunkowa, za skrzyżowaniem). (uwaga powtórzona 4 razy)</p>	<p>Wprowadzono w zakresie przełożenia miejsc postojowych na stronę północną. Nie wprowadzono w zakresie projektowania miejsc postojowych w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania - jako działanie sprzeczne z ustawą Prawo o ruchu drogowym art. 49 ust. 1.</p>
574		<p>ul. Arabska - wnoszę o takie rozwiązanie, w którym zostanie zachowana ul. dwukierunkowa oraz zdecydowanie sprzeciwiam się propozycjom wprowadzenia kontraruchu czy kontrapasa rowerowego. Konieczna jest korekta obecnych projektów tak aby w okolicy D.P.S. Matysiaków znalazły się ogólnodostępne m.p. dla odwiedzających. Występujące prawie na całej długości ulicy oznakowanie B-39 proponuję zastosować odcinkowo tak, aby w 1-2 miejscach stworzyć trochę miejsc ogólnodostępnych.</p>	<p>Wprowadzono - na ul. Arabskiej zrezygnowano ze strefy pod oznakowaniem B-39 i zaprojektowano miejsca ogólnodostępne na jezdni i chodniku.</p>

575		ul. Argentyńska wraz z Rapperswilską i Kanadyjską - wnoszę o takie rozwiązanie, w którym zostanie zachowana ul. dwukierunkowa oraz maksymalna liczba m.p., nie stosowanie słupków, zdecydowanie sprzeciwiam się propozycjom wprowadzenia tam kontraruchów czy kontrapasów rowerowych albo zmuszania kierowców do objeżdżania całego kwartału po obwodzie.	Wprowadzono, ul. Argentyńska pozostaje dwukierunkowa z wyznaczoną maksymalną ilością miejsc postojowych, bez dodatkowych słupków blokujących. Ulica Rapperwilska pozostaje bez zmian, jako jednokierunkowa. Ulica Kanadyjska nie posiada statusu drogi publicznej i znajduje się poza zakresem opracowania.
576		Ul. Paryska – wnoszę o uspokojenie i zabezpieczenie ruchu na obu dwukierunkowych DDR-ach wzdłuż Trasy Ł. Poprzez wprowadzenie tam szykan, progów zwalniających i oznakowania STOP, ZWOLNIJ itp. ze względu na bardzo ograniczoną widoczność i zagrożenie dla pieszych, sporą liczbę obserwowanych zdarzeń. Na wyjeździe z bramy przy Paryskiej 9 i 7 wnoszę o ułatwienie wyjazdu tak, aby nie kolidował z zatoczką przystankową. Wnoszę też na całym ciągu ul. Wersalskiej i Paryskiej o nie wydzielanie zatok postojowych przy użyciu krawężników czy innych sztucznych ograniczników, a zachowanie istniejących pow. wyłączonych przy pomocy oznakowania poziomego. (uwaga powtórzona 4 razy)	Na ul. Paryskiej nie przewiduje się w ramach projektu znaczących zmian w organizacji postoju. Jednocześnie trwają prace nad projektem przebudowy ul. Paryskiej, zakładającego poprawę bezpieczeństwa i likwidację powierzchni wyłączonych z ruchu na rzecz zieleni.
577		Wnoszę o zachowanie bazarku na ul. Egipskiej i ułatwienie jego obsługi komunikacyjnej oraz zabezpieczenie miejsc postojowych dla dostaw. (uwaga powtórzona 3 razy)	W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
578		Popieram wprowadzenie SPPN na Saskiej Kępie. Obserwuję od lat przykłady stolic innych Państw i dziwię się, że do tej pory nie jesteśmy objęci strefą. Mam nadzieję, że SPPN zmieni zatłoczony przesiadkowy parking, jakim teraz jesteśmy w miejsce do dobrego życia. Widzę na przykładzie innych dzielnic, że SPPN przede wszystkim chroni potrzeby parkingowe lokalnej społeczności.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
579		Oczekuję równocześnie, że nowa organizacja ruchu zwróci szczególną uwagę na pieszych. Wnoszę więc postulat, by nowa organizacja ruchu przy okazji SPPN brała pod uwagę bezpieczeństwo i komfort najbardziej bezbronnych uczestników ruchu czyli pieszych.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
580		Domagam się, by w nowej organizacji ruchu ZDM wzięła także pod uwagę potrzeby rowerzystów. W chwili obecnej, przez to, że jest zbyt mało ścieżek rowerowych czasem jeżdżą oni po chodnikach. W związku z tym wnoszę postulat, by wszędzie tam gdzie pozwalają na to warunki techniczne,	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.

		wprowadzać kontra ruch rowerów czyli dwukierunkowy ruch rowerowy na ul. ch jednokierunkowych.	
581		Wnoszę też o wprowadzenie w całej strefie znaku tempo 30 km/h, co wiąże się także z poprawą bezpieczeństwa nas wszystkich.	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.
582		W związku z propozycjami przedstawionymi przez Zarząd Dróg Miejskich na konsultacjach ws. ewentualnego wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie wyrażam swój SPRZECIW wobec takim planom – nie wyrażam zgody ani na likwidację miejsc parkingowych, ani na nowe opłaty. (uwaga powtórzona 19 razy)	W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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.
583		Najtrudniejszy dla mnie jest fakt, że mieszkając przy ul. Elsterskiej nie mam możliwości wyboru jakiegokolwiek alternatywy - nie ma w pobliżu płatnych garaży, które byłyby do wynajęcia, płatnego strzeżonego parkingu.	Mieszkańcy SPPN mogą skorzystać z abonamentu mieszkańca, uprawniającego do bezpłatnego postoju. 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, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
584		Być może ich nie znam, będę wdzięczna za wskazanie mi takich rozwiązań. Może wygospodarują Państwo jakieś miejsca parkingowe na użytek mieszkańców kamienicy Elsterska 10, ponieważ ten problem dotyczy mieszkańców całej naszej wspólnoty. Specyfika mojej pracy wymaga posiadania samochodu i niestety nie mogę z niego zrezygnować.	Na ulicy Elsterskiej po stronie numeru 10 zaprojektowano znak B-35 z tabliczką dopuszczającą postój tylko dla mieszkańców z identyfikatorem B35.
585		Uważam, że strefa płatnego parkowania niestrzeżonego na Saskiej Kępie nie jest potrzebna. Nie zauważyłem, żeby w mojej okolicy parkowały samochody pracowników tutejszych firm lub żeby ludzie zostawiali samochody i przesiadali się do komunikacji tak jak motywuje wprowadzenie strefy ZDM. W miejscach, w których parkuję bez problemu znajduję miejsce o każdej porze w każdym dniu w tygodniu.	Według przeprowadzonych badań w okresie 08.09.21-26.10.21r na wielu ulicach Saskiej Kępy zajętość miejsc przekracza 100%. Samochody należące do "przejezdnych" to pojazdy nie należące do grupy "mieszkańców", a także występujące przez dużą część dnia (8:00-20:00). Analiza danych pokazała, że 17,94% parkujących pojazdów należy do osób przejezdnych, czyli m.in. osób przyjeżdżających autem do pracy oraz osób przesiadających się w komunikację miejską.

586		Sugeruję połączenie podobszaru 1 i 2 i ograniczenie go ul. mi Wał Miedzeszyński, Al. Waszyngtona, Międzynarodowa i Al. Stanów Zjednoczonych.	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.
587		Proponuję wprowadzenie dwustronnego parkowania na pierwszym odcinku ulicy Nobla (pomiędzy ul. mi Zwycięzców, a ul. Obrońców), jak to ma miejsce w tym momencie. Parkują tam głównie mieszkańcy, ponieważ przeważnie stoją tam te same samochody w dzień i w godzinach nocnych. Wprowadzenie parkowania jednostronnego spowoduje ograniczenie miejsc parkingowych o połowę i co za tym idzie, parkowanie mieszkańców ul. Nobla na sąsiednich ul. i zabieranie tamtych miejsc parkingowych. Te samochody przecież nie wyparują. Przejście chodnikiem po obu stronach ulicy Nobla przy parkowaniu dwustronnym uważam za wystarczające, jeszcze niedawno jeździłem tamtędy wózkiem inwalidzkim będąc po wypadku i nie było problemu z przejazdem chodnikiem.	Nie wprowadzono. Szerokość istniejącego wzdłuż ul. Nobla chodnika wynosi po stronie zachodniej ok 2 m, zaś po stronie wschodniej od 1,85 do 2 m - co stanowi w świetle warszawskich wytycznych projektowych dla ciągów pieszych (zarządzenie Prezydenta m. st. Warszawy - Standardy dostępności) wartości minimalne. Projektując miejsca postojowe należy dostosować się do niniejszych wytycznych. Nie ma możliwości pozostawienia postoju pojazdów po obu stronach na jezdni ze względu na konieczność zapewnienia min. 3,0 m drogi manewrowej. Obecnie występujące parkowanie jest w dużej mierze niezgodne z przepisami.
588		Podobny problem (patrz uwaga 1080) spowoduje wprowadzenie zakazu parkowania na końcowym odcinku ulicy Walecznych (od ulicy Nobla do Saskiej). Miejsca parkingowe zostaną zredukowane, a samochodów nie ubędzie. Przejazd na omawianym przeze mnie odcinku ulicy Walecznych jest wystarczający.	Nie wprowadzono. Wskazany odcinek ul. Walecznych pozostaje drogą dwukierunkową. Ze względu na zapewnienie przejeźdności w obu kierunkach konieczne jest zachowanie min. 5 m szerokości jezdni.
589		jestem mieszkańcem ulicy Bajońskiej, na Saskiej Kępie. W związku z propozycjami przedstawionymi przez Zarząd Dróg Miejskich na konsultacjach ws. ewentualnego wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) na Saskiej Kępie wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec takim planom – nie wyrażam zgody ani na likwidację miejsc parkingowych, ani na nowe opłaty. (uwaga powtórzona 5 razy)	W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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.

590	590	przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 46/XII/2021 w sprawie STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO OBSZARU SASKIEJ KĘPY GŁÓWNE WEJŚCIE DO PARKU SKARYSZEWSKIEGO Dodatkowo załączamy załącznik ze szczegółami wniosku oraz analizą graficzną, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia	Zaprojektowano słupki U-12c w odległości 10 metrów przed przejściem dla pieszych. Nie wprowadzono wyniesionego przejścia dla pieszych.
591		Brałam udział w konsultacjach tak w trybie on-line jak i tych z udziałem osobistym. Nie przekonali mnie państwo, nie sądzę aby SPPN poprawiła kwestie parkowania na Saskiej Kępie. Jestem przeciwna jej wprowadzaniu. Głównym zmartwieniem jest w naszym rejonie mała liczba miejsc parkingowych i brak poszanowania przepisów PoRD w kwestii parkowania a SPPN gdy zrobi się mniej dostępnych miejsc jeszcze zaogni te problemy.	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.
592		Jakie macie państwo pomysły na rozwiązanie patologicznego parkowania gdy miejsc będzie mniej (ogólnie miejsc) proszę nie mówić o legalnych? Policja i SM tu nie pomogą i bardzo wyraźnie to powiedzieliście podczas konsultacji- że to już nie jest wasz problem.	Liczba legalnych miejsc postojowych nie zostanie zmniejszona. Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej możliwej ich liczby. Egzekwowanie parkowania nielegalnego jest zadaniem służb mundurowych.
593		Ślepa zatoka na ul. Wandy - sposób w jaki poprowadzona tam przez was ścieżka rowerowa została zbudowana powoduje że w tym miejscu nie wolno będzie parkować - proszę naprawić swój błąd, przebudować swoje dzieło i umożliwić mieszkańcom legalne parkowanie, ścieżka ma miejsce żeby się przesunąć.	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.
594		Kiedy będą naprawione chodniki przy przychodni na Meksykańskiej? Parkują tam pacjenci i chodnik jest zdewastowany - zanim będzie SPPN wypadłoby zrobić remont!	Remonty ulic odbywają się niezależnie od tego, czy na danym obszarze jest strefa płatnego parkowania czy nie.
595		Proszę wytłumaczyć dlaczego sądzić, że abonament mieszkańca, który mógłby uprawniać wyłącznie mieszkańców do parkowania w godzinach 7-10 jest złym pomysłem (proszę pominąć kwestię, że SPPN zapewnia wpływy do miasta), w czym SPPN jest lepsza od takiego abonamentu?	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców, jednocześnie nie eliminując możliwości postoju dla innych kierowców (za opłatą). Ograniczenie parkowania wyłącznie do mieszkańców byłoby nieuzasadnionym utrudnieniem funkcjonowania dla lokalnych firm i osób przyjeżdżających na Saską Kępe.

596		<p>Mieszkańcy dzielnicy zostali bardzo słabo poinformowani o terminach konsultacji na ul. Wandy i Meksykańskiej nie było ulotek w skrzynkach, ponadto konsultacje stacjonarne rozpoczynały się o godzinie 17:00, co uniemożliwiło większości osób pracujących, a zainteresowanych zmianami, uczestnictwo w tych konsultacjach (gdy ktoś pracuje w standardowych godzinach 9-17.00, to doliczając czas powrotu, uczestnictwo było praktycznie niemożliwe). Nawet były takie przypadki, że z uwagi na pandemię i restrykcje osoby, które przybyły po godzinie 18:00 nie zostały wpuszczone na spotkanie z uwagi na brak miejsc. Przy braku możliwości uczestnictwa osób tym zainteresowanych nie można mówić o tym, że konsultacje w ogóle się odbyły.</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>
597		<p>chciałabym wyrazić moją aprobatę dla wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Jako mieszkanka Saskiej Kępy, która porusza się głównie pieszo (3 razy dziennie wyprowadzam też psa) liczę na to, że zakończy się koszmar zastawionych chodników, którymi nie da się przejść.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
598	598	<p>Chciałabym złożyć uwagę do projektu dotyczącego ulicy Radziłowskiej, a konkretnie drogi wewnętrznej przylegającej do kamienic Szczuczynska 11, Radziłowska 8, 10, 10a, 5 i 3.</p> <p>W ramach ochrony podwórek i dróg wewnętrznych proszę o ustawienie następujących znaków na wjazdach od ulicy Szczuczynskiej i ulicy Zwycięzców:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zakaz wjazdu z wyłączeniem mieszkańców, służb i dostaw</li> <li>- Zakaz postoju dłuższego niż np. 30 min.</li> </ul> <p>Obawiam się, że bez wyżej wymienionych znaków, cała droga wewnętrzna, przy której są wejścia do klatek, będzie nieustannie zastawiona parkującymi samochodami co stworzy zagrożenie dla mieszkańców. 30 min powinno wystarczyć, aby podwieźć osobę starszą pod klatkę, wypakować bagaże czy dokonać dostawy.</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>

599		<p>wyrażam swój sprzeciw przeciwko utworzeniu Strefy Płatnego Parkowania przy Bazarkach , sklepach i innych lokalach usługowych. Jest to karygodny pomysł który uderzył by w Polskich przedsiębiorców.</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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
600		<p>Jako posiadacz karty parkingowej uprawniającej do parkowania w wyznaczonych miejscach zgłaszam potrzebę wyznaczenia takich miejsc na Kamionku.</p> <p>1. Dworzec. Wschodni strona południowa PKP i autobusowy. ? ? W bezpośredniej bliskości Parku Skaryszewskiego:</p> <p>1.Łącznik przy parku Skaryszewskim Waszyngtona Zieleniecka.? 2.Międzynarodowej róg S. Augusta przy mostku wjazd od Grochowskiej.? 3.Wjazd do parku od ul.Zielenieckiej ?? 4.Międzynarodowa wjazd od Waszyngtona.?? 5. ul. Lubelska przy al.E Wedla nad J.Kamionkowskim przy wejściu do Kościoła.? 6. ul.Jana Zamoyskiego 47a- Poczta Polska.? 7.ul.Grochowska 340 sklep Biedronka.? 8.ul.Międzynarodowa róg Grochowskiej Ośrodek Zdrowia Grochowska 339?</p>	<p>1. Wyznaczono miejsce postojowe dla osób niepełnosprawnych, w możliwie najbliższej lokalizacji, to znaczy przy wlocie w ul. Lubelską.</p> <p>1. Łącznik przy parku - nie wyznaczono, w terenie istnieją dwa miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych.</p> <p>2. Wprowadzono.</p> <p>3. Nie wprowadzono, szerokość drogi nie pozwala na wyznaczenie miejsc postojowych.</p> <p>4. Wprowadzono.</p> <p>5. Wprowadzono.</p> <p>6. Wprowadzono.</p> <p>7. Wprowadzono.</p> <p>8. Wprowadzono.</p>
601		<p>My, zmotoryzowani mieszkańcy Saskiej Kępy, mamy być objęci „Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Saskiej Kępie”?!?</p> <p>Jest to bardzo nietrafiony pomysł, a cała ta koncepcja zmian organizacji ruchu i parkowania, i tak mocno zapełnionej Saskiej Kępy, zwiększy kłopoty z tym związane oraz stworzy bałagan i cały galimatias dla nas wszystkich, a przede wszystkim dla nas, mieszkańców tej dzielnicy. A do tego wszystkiego, do pobieranych wysokich podatków, będziemy dodatkowo płacić za parkowanie samochodów pod swoimi domami.</p> <p>W związku z tym nie wyrażamy zgody tworzenie strefy płatnego parkowania na terenie Saskiej Kępy.</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.</p>



602		<p>Zwracam się z wnioskiem o udostępnienie danych jakie zbierano podczas przejazdów tj. - Wyniki godzinowe dla każdej z ulic  - mapę miejsc które uznaje się za legalne (na ich podstawie liczono wypełnienie)  - wyniki z poszczególnych dni tygodnia(lub podział na dni robocze i weekendy)</p> <p>Są to dane jakie zostały zakupione z pieniędzy publicznych i powinny być jawne, ponieważ są częścią konsultacji. Slajdy przedstawione na spotkaniach zawierają bardzo okrojone dane, które mogą zakłamywać ich odbiór. Tylko pełna informacja o konkretnych liczbach może pokazać pełen obraz parkowania na naszej dzielnicy (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Dane przedstawia: RAPORT Z PROJEKTU: PRZEPROWADZENIE BADAŃ ZACHOWAŃ PARKINGOWYCH NA POTRZEBY WPROWADZENIA I FUNKCJONOWANIA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO NA OBSZARZE DZIELNICY PRAGA POŁUDNIE M.ST. WARSZAWY. <a href="https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2021/11/Raport-z-projektu_Przeprowadzenie-badan-zachowan-parkingowych-na-potrzeby-wprowadzenia-i-funkcjonowania-SPPN-na-obszarze-dzielnicy-Praga-Poludnie.pdf">https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2021/11/Raport-z-projektu_Przeprowadzenie-badan-zachowan-parkingowych-na-potrzeby-wprowadzenia-i-funkcjonowania-SPPN-na-obszarze-dzielnicy-Praga-Poludnie.pdf</a>  Szczegółowe zestawienia, ze względu na ich obszerność i ściśle techniczny charakter, mogą być udostępnione na wniosek.</p>
603		<p>W związku z spp na Saskiej Kępie, chciałbym zwrócić uwagę na wielki problem parkingów w drogach wewnętrznych. Jest wiele parkingów przybłokowych, umiejscowionych z dala od ulic, parkingi te umieszczone są za tabliczką droga wewnętrzna; bez tabliczki ;strefa ruchu; powoduje to brak możliwości egzekwowania prawa w tym spp. Powstanie więc wielka patologia parkingowa, pojazdy będą zatykać wszelkie małe działeczki i niszczyć przestrzeń miejską i tereny zielone co już ma miejsce a spp zwiększy ten problem.</p> <p>Proszę o uwzględnienie w projekcie działek i ulic oznaczonych; droga wewnętrzna; inaczej powstanie wielka patologia.</p> <p>dot. np. działek:  Identyfikator działki 146507_8.0114.123/1  Dzielnica Praga-Południe  Obręb 3-01-14  Numer działki 123/1  Pole po  Identyfikator działki 146507_8.0114.144  Dzielnica Praga</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>
604		<p>Jestem ZA SPPN</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>

605		Stowarzyszenie Obywatelskie Saska Kępa (SOSK) zawsze było, jest i będzie przeciwnie wprowadzeniu w naszej dzielnicy (formalnie osiedlu) SPPN z uwagi na specyfikę i układ ulic Saskiej Kępy. (uwaga powtórzona 2 razy)	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.
606		W wyniku wprowadzenia SPPN mieszkańcy tracą masę legalnych miejsc do parkowania, co wywnioskować można z planów przedstawionych nam przez Zarząd Dróg Miejskich (ZDM).	W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju.
607		Proponowane przez ZDM abonamenty mieszkańca to również czysta fikcja. Przy wyznaczeniu tak niewielkiej liczby miejsc postojowych, w stosunku do posiadanych przez mieszkańców aut, nie ma szans, aby choć połowa żyjących tu osób mogła z takich stanowisk skorzystać. Innymi słowy: będziemy w większości płacić za postój, jak wszyscy, i to w dodatku w dużej odległości od naszych domostw. (uwaga powtórzona 2 razy)	Wprowadzenie SPPN nie oznacza zmniejszenia liczby miejsc postojowych. W związku z tym jeżeli auta mieszkańców dziś są w stanie skorzystać z miejsc postojowych, tym bardziej będą w stanie z nich skorzystać po wprowadzeniu SPPN.
608		Zwolennicy wprowadzenia SPPN uważają, że uporządkuje ona sposób parkowania na Saskiej Kępie - uważamy ten argument również za bardzo nietrafiony. Te same służby, z takimi samymi mocami przerobowymi oraz działające przy takim samym jak obecnie stanie prawnym będą pilnować porządku na terenie naszego osiedla, co w efekcie niczego, poza odpłatnością na miejscach wyznaczonych, nie zmieni. (uwaga powtórzona 2 razy)	Wprowadzenie SPPN wiąże się z oznakowaniem miejsc postojowych, co porządkuje parkowanie - wskazuje jednoznacznie, gdzie wolno parkować i jaką szerokość chodnika należy pozostawić.

609		<p>Od wielu lat, razem z innymi organizacjami działającymi na terenie Saskiej Kępy oraz z Samorządem Mieszkańców Saskiej Kępy i władzami Dzielnicy Praga Południe, walczyliśmy o uporządkowanie wspólnej przestrzeni i jesteśmy gotowi czynić to dalej. W wyniku naszych starań na wielu ul. ch wprowadzony został ruch jednokierunkowy, co ucywilizowało okolicę i zwiększyło ilość legalnych miejsc parkingowych, wskazujemy decydom niebezpieczne miejsca, które czasem należy „osłupkować”, jesteśmy także współautorami pomysłu wprowadzenia priorytetu parkingowego dla osób posiadających identyfikatory SK w godzinach 7.00-10.00. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Na obecnym etapie nie planuje się wykorzystania identyfikatorów SK na potrzeby organizacji Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.</p> <p>Identyfikatory te funkcjonują obecnie tylko w sytuacjach wyjątkowych. Wprowadzenie ich do stosowania na co dzień rodzi obawę o skuteczność egzekucji takiego rozwiązania. Wymagałoby to bowiem regularnych patroli Straży Miejskiej lub Policji na wszystkich ulicach Saskiej Kępy. Brak egzekucji oznaczałby w praktyce, że identyfikator nie przyniósłby żadnych korzyści mieszkańcom.</p> <p>W przedstawionych do konsultacji społecznych rozwiązaniach z zakresu organizacji postojów, „strefy mieszkańców” zostały wyznaczone jako rozwiązanie fakultatywne – uzupełniające w stosunku do rozwiązań podstawowych, jakim są miejsca postojowe w ramach SPPN, wyznaczone odpowiednimi znakami: pionowym D-18 „parking” i poziomymi P-18 „stanowisko postojowe”, P-19 „linia wyznaczająca pas postojowy”. Mieszkańcy chcący skorzystać bezpłatnie z miejsc postojowych mogą wykupić abonament mieszkańca SPPN. Abonament będzie połączony z identyfikatorem B35, który uprawnia do korzystania ze "strefy mieszkańca" tam, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych.</p>
610		<p>Członkowie i sympatycy SOSK to wielopokoleniowe saskokępskie rodziny oraz nowsi mieszkańcy, którzy osiedlili się tu z powodu niepowtarzanej atmosfery i klimatu tego miejsca. Jesteśmy pieszymi, rowerzystami i kierowcami. Uważamy, że każdy uczestnik ruchu ma prawo do darmowego korzystania ze wspólnej przestrzeni. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze.</p>
611		<p>Zdecydowanie protestujemy przeciwko tragicznemu dla Saskiej Kępy pomysłowi wprowadzenia SPPN. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.</p>
612		<p>W wyniku wprowadzenia SPPN mieszkańcy tracą masę legalnych miejsc do parkowania, co wywnioskować można z planów przedstawionych nam przez Zarząd Dróg Miejskich (ZDM).</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka zakłada pozostawienie wszystkich legalnych miejsc postojowych.</p>
613		<p>sprzeciw wobec SPPN na SK</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.</p>

614		W ramach konsultacji społecznych dotyczących rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec tychże planów. (uwaga powtórzona 9 razy)	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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
615		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. (uwaga powtórzona 12 razy)	Przedstawiona w uwadze teza nie znajduje żadnego poparcia w faktach. Wręcz przeciwnie, obszar SPPN jest obszarem o relatywnie największej atrakcyjności ekonomicznej w Warszawie. Ze względu na zagęszczenie funkcji, obszar ten nie może być obsługiwany wyłącznie ruchem samochodowym. SPPN ma na celu nadanie priorytetu innym środkom transportu i ograniczenie napływu samochodów do centralnych części miasta.
616		Wprowadzenie strefy płatnego parkowania wiąże się z likwidacją znacznej liczby miejsc parkingowych, co pogłębia problem deficytu tychże miejsc. (uwaga powtórzona 12 razy)	W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju.
617		Nie zgadzam się na ideologiczne podejście władz stolicy, prowadzących nieuzasadnioną politykę dyskryminacji osób zmotoryzowanych, szkodliwą dla mobilności. (uwaga powtórzona 12 razy)	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.
618		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 rozszerzania strefy odstąpiono całkowicie. Należy wręcz rozważyć ograniczenie SPPN w Warszawie i obniżenie wygórowanych opłat. (uwaga powtórzona 13 razy)	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.

619		<p>Chciałabym wyrazić swoje, wsparcie dla programu SPPN na Saskiej Kępie. Nie możemy się doczekać żebyście Państwo sprowadzili w życie SPPN. Mieszkam przy Al. Waszyngtona 36A od 10 lat i muszę przyznać że tutaj nie da się żyć przez wiecznie nielegalnie zaparkowanych samochodów na samej ulicy dojazdowej (jedynie) przez brak jakichkolwiek miejsc postojowych do okola. To cos straszego.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
620		<p>Nie rozumiem ludzi którzy mówią że będzie mniej miejsc wzdłuż Waszyngtona (z oznaczonymi miejscami) niż jest teraz -- ale teraz te samochody blokują chodniki, i co więcej, jest tam ciągle mnóstwo samochodów należących do ludzi z innych dzielnic (zostawiają tutaj samochody i jada tramwajem do miasta). Jak takich samochodów nie będzie, siłą rzeczy będzie dużo więcej miejsc parkingowych ogólnie niż było do tej pory. Zatem bardzo popieram cały program. Mieszkańcy u nas w budynku też.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
621		<p>Chciałabym tylko zaznaczyć że koniecznie mieszkańcy całej Saskiej Kępie powinny mieć taka sama przepustkę - z możliwością parkowania na obszarze całej Saskiej Kępy, bo sporo mieszkańców porusza się po dzielnicy, pracuje wozi dzieci do szkoły, porusza się po całej Saskiej Kępie więc jest ważne żeby każdy miał dostęp do całej Saskiej Kępy. To i tak byłoby dużo prostsze rozwiązanie dla wszystkich a i przekona więcej ludzi.</p>	<p>Celem abonamentu mieszkańca SPPN jest zapewnienie możliwości bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. Celem abonamentu nie jest zapewnienie bezpłatnego poruszania się i parkowania po całym osiedlu. Postój poza miejscem zamieszkania nadal będzie możliwy, a dzięki wprowadzeniu SPPN będzie łatwiej znaleźć wolne miejsce.</p>

622		<p>Zgodnie z obowiązującym Kodeksem Drogowym „zabrania się postoju: w miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęki postojowej;” – art. 49, ust. 2, pkt 1. Według aktualnych przepisów samo utrudnienie wjazdu jest wystarczającą przesłanką do ukarania mandatem kierowcy, który nieprawidłowo zaparkował. Tymczasem na opublikowanej przez Państwa mapie z projektem zmian organizacji ruchu na ul. Wąchockiej planowane płatne miejsca parkingowe zostały wyznaczone w sposób nie tylko utrudniający, ale wprost uniemożliwiający wyjazd z posesji nr. 16 i 14. Na posesji nr 16 jest obecnie ogrodzenie tymczasowe związane z trwającą budową, ale docelowo po jej zakończeniu będzie normalna brama i wjazd. Na posesji nr 14 brama wjazdowa ma charakter stały i jest wyraźnie zaznaczona na opublikowanej przez Państwa mapie. W związku z powyższym proszę o wyjaśnienie, dlaczego miejsca parkingowe zostały wyznaczone niezgodnie z Kodeksem Drogowym, w sposób odcinający posesjom nr 16 i 14 dostęp do drogi publicznej? Dlaczego nie umieszczono ich na przykład po przeciwnej stronie ulicy, na długości stałego płotu pozbawionego bram?</p> <p>Zwracam się z uprzejmą prośbą o dostosowanie planowanych płatnych miejsc parkingowych na ul. Wąchockiej do obowiązujących przepisów Kodeksu Drogowego, tj. zapewnienie swobodnego wjazdu z bram posesji 16 i 14. W przeciwnym razie przeciwko miastu zostaną podjęte stosowne kroki prawne. (uwaga powtórzona 3 razy)</p>	<p>Uwaga została uwzględniona. Z projektu wyeliminowano błąd polegający na wyznaczeniu miejsc postojowych w obszarze bram wjazdowych.</p>
623		<p>Wspieram program płatnego parkowania na saskiej kępie</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
624		<p>Proszę o rozszerzenie strefy płatnego parkowania i likwidacji nielegalnych miejsc parkingowych na dalsze obszary dzielnicy, w szczególności to ulicy Kinowej, przy której mieszkam.</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>
625		<p>Uważam, że nie można zostawić bezpłatnych, wyznaczonych miejsc w strefie. To będzie znaczyło, że NIC SIĘ NIE ZMIENI pod względem bezpieczeństwa, estetyki, zanieczyszczenia otoczenia. Należy zostawić tylko legalne, wyznaczone miejsca, a pozostałe zlikwidować i zmobilizować straż miejską do wystawiania mandatów.</p>	<p>Strefy zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców zostały wprowadzone na ulicach, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych oznakowanych znakami pionowymi i poziomymi (zgodnie z wytycznymi rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz warunków ich umieszczania na drogach), zaś jest możliwość postoju na zasadach ogólnych, z zachowaniem przepisów prawa o ruchu drogowym.</p>

626		Należy osłupkować, zastawić donicami lub innymi przeszkodami WSZYSTKIE fragmenty zieleni, CHODNIKI i PRZEJŚCIA dla pieszych. Jeżdżenie po przejściach i chodnikach to standard na Saskiej Kępie co stanowi ogromne zagrożenie dla pieszych, rowerzystów, a także dla infrastruktury miejskiej, która jest niszczone.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
627		Wzrost cen parkowania i powiązanie ich cen z cenami biletów ZTM. Obecnie parkowanie jest tańsze niż korzystanie z komunikacji miejskiej. Według mnie absolutnym minimum za abonament mieszkańca powinien być 1000 zł (czyli odpowiednik czterech biletów kwartalnych). Odpowiednie analogie powinny być zrobione do biletów jednorazowych i ceny godziny parkowania.	Cena abonamentu jest ustalana przez Radę m.st. Warszawy. Celem abonamentu jest osłona mieszkańców przed opłatami za parkowanie w pobliżu miejsca zameldowania. Trudno ją porównywać z ceną poruszania się komunikacją miejską, ponieważ abonament nie służy poruszaniu się po SPPN.
628		Międzynarodowa - Od strony ul. Grochowskiej do mostka: Obecnie samochody po prawej stronie parkują czterema kołami na chodniku po prawej stronie, przez co robi się miejsce na parkowanie na jezdni po lewej stronie co kierowcy chętnie wykorzystują. Proponowane rozwiązanie: należy osłupkować chodnik, wyznaczyć legalne płatne miejsca parkingowe po jednej stronie jezdni. Z obecnych 20 nielegalnych miejsc myślę, że da się legalnie wyznaczyć maksymalnie 5.	Wprowadzono - w zakresie wyznaczenia legalnych miejsc postojowych po stronie zachodniej.
629		Międzynarodowa - Od wjazdu do Parku Skaryszewskiego do al. Waszyngtona. Obecnie: samochody parkują czterema kołami na chodniku od strony parku skaryszewskiego, przez co na chodniku nie ma miejsca dla pieszych. Muszę z żoną chodzić jezdnią. Nielegalne parkowanie na chodniku robi miejsce na nielegalne parkowanie kołami na zieleni od strony parku Kamionkowskiego. Proponowane rozwiązanie: Osłupkować chodnik, osłupkować zieleń. Wyznaczyć 2 miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych przy wejściu do Parku Skaryszewskiego. Zamiast kilkudziesięciu nielegalnych miejsc na tej ulicy jest miejsce na maksymalnie dwa legalne miejsca!	Nie wprowadzono. Na ul. Międzynarodowej zaprojektowano naprzemienny sposób postoju pojazdów raz po jezdni raz po drugiej stronie drogi, w celu zapewnienia przejeźdźności pojazdów w obu kierunkach oraz w celu uwolnienia przestrzeni chodników dla pieszych. Wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością.
630	630	Międzynarodowa - Od al. Waszyngtona aż do końca Obecnie: samochody parkują w legalnych zatoczkach, ale oprócz tego: na jezdni, blokując legalny wyjazd z zatoczek. To generuje kolejną patologię: samochody legalnie parkujące w zatoczkach muszą z nich wyjeżdżać i wjeżdżać na legalne miejsca przez przejścia dla pieszych i chodniki! SIC, widziałem na chodniku na międzynarodowej dwa pojazdy WYPRZEDZAJĄCE SIĘ NA CHODNIKU. Zdjęcie w załączniku.	Wprowadzono po wschodniej stronie ul. Międzynarodowej słupki blokujące uniemożliwiające ruch pojazdów po chodniku.

631	631	Międzynarodowa - To generuje trzeci poziom patologii. Jak się już jeździ chodnikiem, to można tam zaparkować. Zdjęcie przykładowego samochodu parkującego na chodniku na międzynarodowej w załączeniu.	Wprowadzono po wschodniej stronie ul. Międzynarodowej słupki blokujące uniemożliwiające ruch pojazdów po chodniku.
632		Międzynarodowa - Rozwiązanie: zlikwidować nielegalne (według mnie jakieś 70% miejsc parkowania) i zostawić tylko legalne i wyznaczone miejsca parkingowe, osłupkować, zastawić donicami i innymi przeszkodami wszystkie fragmenty zieleni, chodniki i ścieżki rowerowe.	Wprowadzono po wschodniej stronie ul. Międzynarodowej słupki blokujące uniemożliwiające ruch pojazdów po chodniku.
633		Jestem przeciwny strefie płatnego parkowania na ul. Międzynarodowej, Saska Kępa. Na ulicy międzynarodowej są tylko mieszkańcy, nie ma powodu żeby musieli płacić za parkowanie. Rozumiem ulice Francuska, gdzie są lokale użytkowe co drzwi i parkingi są potrzebne, ale ul międzynarodowa to tylko mieszkańcy. (uwaga powtórzona 2 razy)	Na podstawie uzyskanych wyników dla całego obszaru Saskiej Kępy, dla godzin nocnych i porannych za prawie 80% łącznej zajętości, w 87% odpowiadają mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, to udział ten spada do niemal 40% - na rzecz osób przyjezdnych i usług, których udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoju nielegalnego.
634		Popieram wprowadzenie SPPN na obszarze Saskiej Kępy. Opierając się na przykładach stolic innych Państw oraz obserwując zmiany na Żoliborzu, gdzie niedawno wprowadzono strefę wierzę, że SPPN zmieni zatłoczony dziki parking w miejsce do dobrego życia.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
635		Domagam się równocześnie o zwrócenie szczególnej uwagi na pieszych w ramach nowej organizacji ruchu. Zaznaczam, że organizacja ruchu dotyczy także pieszych, wnoszę więc postulat, by nowa organizacja ruchu przy okazji SPPN brała pod uwagę bezpieczeństwo i komfort pieszych.	W celu podniesienia bezpieczeństwa projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
636		Dodatkowo domagam się, by w nowej organizacji ruchu ZDM wzięły także pod uwagę potrzeby rowerzystów. W związku z tym wnoszę postulat, by wszędzie tam gdzie pozwalają na to warunki techniczne, wprowadzać kontra ruch rowerów czyli dwukierunkowy ruch rowerowy na ul. jednokierunkowych oraz tempo 30, co wiąże się także z poprawą bezpieczeństwa nas wszystkich.	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.



637		<p>W związku z konsultowanym przez ZDM wprowadzeniem strefy płatnego parkowania w naszej dzielnicy chcę zgłosić swoje uwagi/zastrzeżenia. Jestem zdecydowanie przeciwna wprowadzeniu SPPN na Saskiej Kępie! (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 sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
638		<p>Ja mieszkam tutaj 28 lat. Inni mieszkańcy prawie 50 lat. Pół wieku. Nikt tutaj nie chce i nie potrzebuje strefy płatnego parkowania. Już wystarczy, że odprowadzamy podatki dla Warszawy. Mieszkańcy ulicy Lizbońskiej 2, nie chcą tego, co państwo nam proponują. Mieszkamy tutaj latami i nigdy nie zdążyło mi się, że bym musiała parkować samochód dalej niż pod domem. Rozumiem także, że strefa jest wyznaczona od połowy bloku, ze względu na to, że sprzedano teren dla dewelopera, który postawi tutaj osiedle, 4 bloków. Podejrzewać śmiem, iż tych miejsc nie będzie tutaj wcale, ze względu na budowę.</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>

639	<p>W związku z planowanym wprowadzeniem przez Miasto Stołeczne Warszawa strefy płatnego parkowania niestrzeżonego obszaru Saskiej Kępy informujemy, że wszystkie wymienione Wspólnoty stanowczo sprzeciwiają się wprowadzeniu strefy płatnego parkowania niestrzeżonego obszaru Saskiej Kępy, podobszaru 3, w szczególności w obrębie ulic Argentyńskiej, Rumuńskiej, Rapperswilskiej i Indyjskiej.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Wspólnota Mieszkaniowa Argentyńska 5, Ul. Argentyńska 5, 03-952 Warszawa;</li> <li>2) Wspólnota Mieszkaniowa Argentyńska 5A, Ul. Argentyńska 5A, 03-952 Warszawa;</li> <li>3) Wspólnota Mieszkaniowa Nieruchomości Argentyńska 7, Ul. Argentyńska 7, 03-952 Warszawa;</li> <li>4) Wspólnota Mieszkaniowa Argentyńska 7A, Ul. Argentyńska 7A, 03-952 Warszawa;</li> <li>5) Wspólnota Mieszkaniowa Nieruchomości przy ulicy Argentyńskiej 9, Ul. Argentyńska 9, 03-952 Warszawa;</li> <li>6) Wspólnota Mieszkaniowa K2, Ul. Kanadyjska 2, 03-957 Warszawa;</li> <li>7) Wspólnota Mieszkaniowa K4, Ul. Kanadyjska 4, 03-957 Warszawa;</li> <li>8) Wspólnota Mieszkaniowa K6, Ul. Kanadyjska 6, 03-957 Warszawa.</li> </ol> <p>W związku z planowanym wprowadzeniem przez Miasto Stołeczne Warszawa strefy płatnego parkowania niestrzeżonego obszaru Saskiej Kępy informujemy, że wszystkie wyżej wymienione Wspólnoty stanowczo sprzeciwiają się wprowadzeniu tej strefy w obrębie ulic Argentyńskiej, Rumuńskiej, Rapperswilskiej i Indyjskiej. Zgodnie z analizą przeprowadzoną przez firmę Smart Factor na Argentyńskiej obecnie są 43 legalne miejsca parkingowe. Badania ww. firmy wykazały, że w dniach 08/09/2021 – 26/10/2021 średnio zajętych było 36 miejsc w nocy i w weekendy oraz 38 w dzień. W wyniku realizacji planowanego projektu de facto zostanie zlikwidowana ponad połowa obecnych miejsc parkingowych, co zdecydowanie utrudni życie mieszkańcom tej okolicy. Należy zauważyć, iż z 5 budynków wielolokalowych zlokalizowanych bezpośrednio przy ulicy Argentyńskiej jedynie dwa mają garaże podziemne. Pozostałe budynki pochodzą z lat 60-tych XX wieku i nie posiadają garaży wielostanowiskowych w swoich bryłach. Mieszkańcy tych budynków korzystają z miejsc parkingowych zewnętrznych, przy ulicy Argentyńskiej. Jeśli Miasto ograniczy liczbę tych miejsc, mieszkańcy nie będą mieli szansy zaparkować swoich samochodów. W każdym z budynków przy Argentyńskiej 5, Argentyńskiej 7 i Argentyńskiej 9 jest około 30 mieszkań. Z naszych szacunków wynika, że większość mieszkańców posiada samochody. W jaki sposób pomieszczą się one na tych kilkunastu zaplanowanych miejscach parkingowych? A trzeba pamiętać, że rejonowy abonament mieszkańca uprawniający do parkowania</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. Na Argentyńskiej nie zaprojektowano istotnych zmian w stosunku do stanu obecnego. Istniejąca organizacja ruchu obejmuje zakazy zatrzymywania się na znacznym odcinku ulicy, które są łamane przez kierowców.</p>
-----	--	--

		<p>w SPPN pozwala na parkowanie w strefie do 150 metrów od miejsca zamieszkania.</p>	
--	--	--	--

640	<p>cd pytania: Nie należy przecież oczekiwać od emerytów, którzy w większości zamieszkują te budynki, że wykupią droższy abonament, kosztem ograniczenia innych swoich niezbędnych wydatków. Trzeba również zaznaczyć, że mieszkańcy budynków przy Argentyńskiej 5A i Argentyńskiej 7A oraz ich goście, pomimo posiadania miejsc podziemnych, również często korzystają z miejsc usytuowanych przy ulicy. Ponadto mieszkańcy budynków zlokalizowanych przy ul. Rumuńskiej czy Indyjskiej, Bułgarskiej, Koreańskiej, Rapperswilskiej, Kanadyjskiej, Stanów Zjednoczonych także niejednokrotnie parkują na ulicy Argentyńskiej, ze względu na brak miejsca na ich wąskich uliczkach. Wprowadzenie na ulicy Rumuńskiej zakazu parkowania (znak B-35) oraz znaku zatrzymywania (B-36) spowoduje, że wszyscy, którym obecnie udaje się tam zaparkować, przeniosą się na ulicę Argentyńską. Mieszkańcy Wspólnoty Mieszkaniowej K2, Wspólnoty Mieszkaniowej K4 i Wspólnoty Mieszkaniowej K6 również protestują przeciwko wprowadzeniu SPPN. Jeśli ubędzie miejsc postojowych na ulicy Argentyńskiej, automatycznie część kierowców będzie szukała parkingu na sąsiednich ul., w tym na ulicy Kanadyjskiej, co stworzy problemy mieszkańcom tej ulicy. Po prostu ubędzie dla nich miejsc do parkowania. A należy przypomnieć, że Kanadyjska jest ulicą osiedlową, a więc jeszcze węższą niż ul. Argentyńska. Żadna ze Wspólnot przy Kanadyjskiej nie ma garażu wielostanowiskowego, gdzie mieszkańcy mogliby parkować swoje samochody. Te 6 garaże jednostanowiskowych, które są usytuowane w każdym budynku przy ulicy Kanadyjskiej, należą do prywatnych właścicieli, często niemieszkających w tym rejonie. Odnosimy wrażenie, że tworząc projekt SPPN, Miasto nie uwzględniło w ogóle potrzeb mieszkańców tego rejonu, nie sprawdziło obecnej infrastruktury technicznej ani też nie zadało sobie trudu, by przeprowadzić wizję lokalną w celu określenia konsekwencji swoich planowanych działań. Łatwo jest narysować jakiś projekt na papierze, bez wzięcia pod uwagę, jakie konsekwencje niesie on za sobą dla mieszkańców i w jaki sposób wpłynie on na ich życie.</p>	odp. jw.
-----	---	----------

641	<p>cd pytania: Ograniczając tak drastycznie liczbę miejsc do parkowania, Miasto zdecydowanie utrudni życie wszystkim mieszkańcom, a szczególnie osobom starszym, dla których możliwość korzystania z własnego samochodu zaparkowanego pod blokiem, jest ogromnym ułatwieniem. To mieszkańcy będą najbardziej poszkodowani, nie mogąc zaparkować samochodu w pobliżu swojego miejsca zamieszkania. Na wszystkich odbije się — w sposób bardzo negatywny wprowadzenie SPPN na ulicy Argentyńskiej, Indyjskiej, Rumuńskiej i Rapperswilskiej. Przypominamy, że w związku z licznymi protestami mieszkańców przeciwko udzieleniu firmie Sapir Sp. z o.o. pozwolenia na budowę kolejnego budynku przy ul. Argentyńskiej, Zarządy Wspólnot Mieszkaniowych wielokrotnie wskazywały władzom miasta na dramatyczną sytuację w tym rejonie Saskiej Kępy i konieczność utworzenia nowych miejsc postojowych. Pomimo protestów mieszkańców, wspieranych przez Radnych, Posłów i innych polityków, doszło do wybudowania nieruchomości przy ul. Argentyńskiej 7A, co znacznie zmniejszyło liczbę dostępnych miejsc postojowych w naszym rejonie. Należy zauważyć, że dotychczasowy porządek parkowania jest honorowany przez mieszkańców, ich gości oraz Straż Miejską i Policję. Wszyscy użytkownicy ulicy Argentyńskiej (zarówno kierowcy, jak i piesi) starają się zachować warunki bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Charakter oraz spowalniacze umieszczone na ulicy nie pozwalają na szybką jazdę po niej samochodem. Argentyńska postrzegana jest przez swoich użytkowników jako ul. bezpieczna. Od wielu, wielu lat nie było tu wypadku czy kolizji drogowej. Jeśli władze Miasta Stołecznego Warszawy uważają, że należy podnieść poziom bezpieczeństwa na tej ulicy, to najpierw powinny wyremontować jej nawierzchnię, o co Wspólnoty występowały już kilkakrotnie do władz Dzielnicy Praga Południe, ale za każdym razem spotykały się z odmową (ponoć ze względu na brak środków finansowych). Oburzające jest, że władze Miasta Stołecznego Warszawy zamiast przychylić się do zgłaszanych przez mieszkańców potrzeb i wniosków, próbują narzucić swoje rozwiązanie, nie biorąc pod uwagę zdania ludzi mieszkających w tej okolicy. Czy celem wprowadzenia SPPN jest jedynie zasilenie budżetu Miasta kosztem jego mieszkańców?</p> <p>Dlatego też wszystkie Wspólnoty Mieszkaniowe zlokalizowane przy ulicy Argentyńskiej i Kanadyjskiej stanowczo sprzeciwiają się wprowadzeniu strefy płatnego parkowania niestrzeżonego w rejonie ulicy Argentyńskiej. Lepiej pozostawić status quo, choć zdajemy sobie sprawę, że obecna sytuacja nie jest idealna. Projekt, który Miasto próbuje teraz przeforsować, jest najgorszym rozwiązaniem. Spowoduje, że dramatycznie pogorszy się sytuacja mieszkańców, dotycząca liczby miejsc parkingowych. NIE ZGADZAMY SIĘ NA WPROWADZENIE SPPN!! Jednocześnie informujemy, iż</p>	odp. jw.
-----	---	----------

		<p>Stowarzyszenie Mieszkańców Saskiej Kępy nie reprezentuje stanowiska Wspólnot podpisanych pod niniejszym pismem.</p>	
--	--	--	--

642		jako mieszkanka ulicy Walecznych chciałam zgłosić zdecydowany sprzeciw powstaniu Strefy Płatnego Parkowania w tym obszarze.	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.
643		Mieszkając na przeciwko Szkoły Francuskiej i tak samochody będą się zatrzymywać na ulicy, bo przecież muszą odprowadzać dzieci do Przedszkola w tym budynku i do szkoły. Sytuacja na pewno się nie zmieni, a będziemy z sąsiadami płacić „haracz” za możliwość braku możliwości parkowania. Gdyby obszerny Parking przed budynkiem Szkoły Francuskiej był dostępny dla samochodów rodziców zostawiających codziennie dzieci o różnych godzinach byłoby to jakieś rozwiązanie, które rzeczywiście pomogłoby mieszkańcom w kwestii miejsc parkingowych. Teren został jednak wykupiony od miasta dlatego nie ma na to szans.	Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego poprawi sytuację rodziców odwożących dzieci do szkoły. Dzięki większej rotacji samochodów zwiększy się liczba wolnych miejsc ułatwiając krótkotrwale zaparkowanie pojazdu w pobliżu przedszkola.
644		Abonament podstawowy i obszarowy jest bardzo niekorzystny dla mieszkańców, ale to już koledzy i koleżanki sąsiedzi opisywali nie raz podczas każdej konsultacji w tej sprawie zgłaszając swój wyraźny sprzeciw przeciw powstaniu SPPN na Saskiej Kępie.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.
645		Sprzeciw mieszkańców Saskiej Kępy jest wyraźny i zwolenników SPPN jest zdecydowanie mniej, co widać chociażby na grupach społecznościowych.	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.

646		Jako wieloletnia mieszkanka Saskiej Kępy całym sercem popieram projekt wprowadzenia strefy płatnego parkowania w naszej dzielnicy. Od lat obserwuje najazd i rozjeżdżanie dzielnicy (w tym z taką dbałością wprowadzonych zmian w zieleni dzielnicy - trawniki, nasadzenia) przez samochody porzucane w okolicy w celach czysto parkingowych. Miedzy 8:30 rano a 17:30 nie jestem w stanie zaparkować samochodu pod własnym budynkiem, przy czym w kamienicy jest 8 lokali a tylko dwa samochody. Wieczorami, w dni wolne i weekendy problemu nie ma.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
647		Obserwuję też niezwykle pozytywny efekt niedawnego wprowadzenia SPP na Żoliborzu. Też były protesty, też niezadowolenie a teraz ulice wypiękniały, ruch się uspokoił, skończyło się parkowanie gdzie popadnie.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
648		chciałabym zwrócić uwagę na nadmierne ograniczenie miejsc parkingowych na przykładzie ulic Walecznych (od Francuskiej do Łowuskiej) oraz Łotewskiej. W bardzo radykalny sposób ograniczana jest przestrzeń parkingowa przy skrzyżowaniach dróg bez uwzględnienia faktu, że są to często skrzyżowania jednokierunkowe.	W przypadku skrzyżowania dwóch dróg jednokierunkowych, w sytuacji gdy nie ma konieczności zapewnienia stosownej odległości widoczności na zatrzymanie przed skrzyżowaniem, zaprojektowano miejsca postojowe możliwie jak najbliżej skrzyżowania.
649		ul. Walecznych jest jednokierunkowa w tym obszarze. Miejsca parkingowe mogłyby być wyznaczone, zaraz za przejściem przy ul. Francuskiej. Nie zagraża to w żaden sposób widoczności pieszych. (uwaga powtórzona 5 razy)	Wprowadzono.
650		Przy skrzyżowaniu z ul. Poselską, ruch odbywa się albo prosto ul. Walecznych albo w lewo do ul. Poselskiej. Zatem samochody stojące po prawej stronie (górną część ulicy na planie) w żaden sposób nie przeszkadzają w kontynuacji ruchu ani nie zagrażają widoczności. (uwaga powtórzona 5 razy)	W przypadku skrzyżowania dwóch dróg jednokierunkowych, w sytuacji gdy nie ma konieczności zapewnienia stosownej odległości widoczności na zatrzymanie przed skrzyżowaniem, zaprojektowano miejsca postojowe możliwie jak najbliżej skrzyżowania.
651		Przy skrzyżowaniu z ul. Dąbrowiecką możliwy jest tylko ruch samochodu albo dalej prosto ul. Walecznych albo w lewo do ul. Dąbrowieckiej. Zatem jedyna przestrzeń, która powinna być wolna od samochodów i dawać pełną widoczność na ewentualnych pieszych jest dolna część ul. Walecznych (na planie) przed skrzyżowaniem. Nie ma potrzeby ograniczać miejsc parkingowych w innych miejscach ponieważ nie wpływają one bezpośrednio na bezpieczeństwo pieszych. (uwaga powtórzona 4 razy)	W przypadku skrzyżowania dwóch dróg jednokierunkowych, w sytuacji gdy nie ma konieczności zapewnienia stosownej odległości widoczności na zatrzymanie przed skrzyżowaniem, zaprojektowano miejsca postojowe możliwie jak najbliżej skrzyżowania.



652		Kolejne skrzyżowanie gdzie zbyt dużo przestrzeni jest niepotrzebnie zabierane jest Łotewska z Czeską. Uzasadnione jest zabezpieczenie widoczności przed skrętem w prawo w ul. Czeską Nie ma jednak uzasadnienia żeby ograniczać liczbę miejsc, zaraz za skrętem. A tym bardziej na ul. Łotewskiej po prawej stronie ruchu. ul. Czeska jest jednokierunkowa, więc nie ma ruchu od Czeskiej w prawo do łotewskiej. (uwaga powtórzona 5 razy)	W przypadku skrzyżowania dwóch dróg jednokierunkowych, w sytuacji gdy nie ma konieczności zapewnienia stosownej odległości widoczności na zatrzymanie przed skrzyżowaniem, zaprojektowano miejsca postojowe możliwie jak najbliżej skrzyżowania.
653		Wydaje się, że celem zagwarantowania bezpieczeństwa pieszych na Saskiej Kępie byłoby ustanowienie STREFY ZAMIESZKANIA dla ulic odchodzących od ul. Francuskiej, Saskiej, Międzynarodowej. Na takich ul. obowiązywałaby ograniczona prędkość i pierwszeństwo pieszych. (uwaga powtórzona 5 razy)	Wprowadzenie strefy zamieszkania jest możliwe tylko w przypadku ulic bez wydzielonej jezdni i chodnika, z jedną przestrzenią pieszo-jezdną. Należy przy tym pamiętać, że w strefie zamieszkania nie jest dopuszczony postój poza wyznaczonymi miejscami postojowymi, co wiąże się często ze znacznym ograniczeniem możliwości postoju dla mieszkańców. W związku z tym w ramach projektu nie przewiduje się wprowadzania stref zamieszkania.
654		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 sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
655		Popieram strefę płatnego parkowania na Pradze Południe, w szczególności na Saskiej Kępie.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
656		ul. Międzynarodowa: na wysokości numeru 56 - likwidacja postoju 'TAXI' wyznaczenie miejsc postojowych	Postulat zostanie skonsultowany z Biurem Administracji i Spraw Obywatelskich UM, które odpowiada za ustalanie lokalizacji postojów TAXI.
657		ul. Międzynarodowa: na wysokości numerów 51-57 wyznaczenie parkowania równoległego na jezdni	Wprowadzono.

658		ul. Międzynarodowa: na wysokości SP 168 - strona nieparzysta - zamiast wyznaczania nowych miejsc postojowych na chodniku - wyznaczenie na jezdni, obszar może zaczynać się bliżej wyjazdu bramowego z SP 168. Wyznaczanie parkowania na chodniku i ograniczenie jego szerokości w miejscu dojścia do szkoły podstawowej jest nieporozumieniem - dojście do szkoły dla uczniów powinno być jak najwygodniejsze i bezpieczne.	Wprowadzono.
659		ul. Międzynarodowa: na wysokości numeru 42 - likwidacja zatoki autobusowej - wyznaczenie przystanku na pasie ruchu z uniemożliwieniem omińnięcia pojazdu tuż przed rondem, na wcześniejszym obszarze wyznaczenie parkowania równoległego na jezdni (wówczas rezygnacja z wyznaczania postoju po stronie nieparzystej)	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.
660		ul. Międzynarodowa: na wysokości numeru 37 - wyznaczenie parkowania równoległego na jezdni na całej długości budynku	Nie wprowadzono. Obecny kształt projektu z wyznaczonymi miejscami równoległymi na chodniku oraz skośnymi częściowo na jezdni częściowo na chodniku pozwala wyznaczyć większą liczbę miejsc postojowych, niż w przypadku zaprojektowania miejsc równoległych na jezdni. Zaznaczamy przy tym, że obecnie projekt zapewnia pieszym chodnik o szerokości 2,5 m.
661		ul. Międzynarodowa: na wysokości numeru 36 - pozostawienie zatoki parkingowej w obrębie skrzyżowania z ul. Brazylijską - przepisy dopuszczają takie parkowanie. W przypadku konieczności likwidacji zatoki postojowej na wysokości skrzyżowania z ul. Brazylijską przesunięcie przejścia dla pieszych bliżej skrzyżowania z ul. Brazylijską, co umożliwi wydłużenie zatoki postojowej na wysokości numeru 34, oraz wydłużenie parkowania równoległego na jezdni na wysokości numeru 33	Nie wprowadzono. Przepisy nie dopuszczają takiego parkowania. Skrócenie zatoki postojowej o obszar skrzyżowania wynika z konieczności eliminacji postoju z odległości 10 m od skrzyżowania, zgodnie z przepisami, tj. Ustawy Prawo o ruchu drogowym art. 49 ust. 1, pkt. 1.
662		ul. Międzynarodowa: wykorzystanie materiału (kostki) z likwidowanej zatoki na wysokości ul. Brazylijskiej i wykorzystanie ich przy wyznaczaniu miejsc postojowych (zamiast wymalowania na chodniku, wyznaczenie zatoki postojowej na wysokości jezdni).	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.
663		ul. Międzynarodowa: na wysokości numeru 33 wyznaczenie tylko parkowania równoległego na jezdni. Chodnik po stronie nieparzystej jest głównym dojściem do przystanków autobusowych w al. Stanów Zjednoczonych. proponowana szerokość chodnika (2 metry) jest niewystarczająca dla obecnych potoków pieszych	Nie wprowadzono. Zawężenie chodnika do 2 m występuje na krótkim odcinku ok 20 m, co w ocenie zespołu projektowego nie wpłynie negatywnie na komfort pieszych w dojściu do przystanku autobusowego. Wprowadzenie miejsc postojowych równoległych wyłącznie na jezdni znacząco zmniejszy ich liczbę, co dla ulicy Międzynarodowej, o silnym zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe, jest działaniem niepożądanym.

664		ul. Międzynarodowa: na wysokości numeru 32 - parkowanie równoległe w wybudowanej zatoce (materiał pozyskany ze zlikwidowanej zatoki na wysokości ul. Brazylijskiej). Miejsca postojowe zaproponowane w projekcie zbyt ograniczają powierzchnię chodnika lub wyznaczenie P-20 równoległe do jezdni, a na dalszym odcinku parkowanie prostopadłe w wybudowanej zatoce.	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.
665		ul. Międzynarodowa: Likwidacja zbędnych znaków (B-6, A-30, B-43)	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.
666		Ul. Zwycięzców: na wysokości numeru 45 wyznaczenie parkowania równoległego na jezdni	Wprowadzono.
667		Ul. Zwycięzców: na wysokości numeru 42 przedłużenie wyznaczonych miejsc postojowych na dłuższym odcinku (w kierunku wschodnim)	Wprowadzono.
668		Ul. Zwycięzców: na wysokości numeru 59 - wyznaczenie parkowania równoległego, nie wyznaczenie parkowania na chodniku w miejscu dawnego pawilonu handlowego	Wprowadzono.
669		Ul. Zwycięzców: na końcowym odcinku ulicy - wyznaczenie miejsc w połowie na chodniku, a w połowie na jezdni (parkowanie prostopadłe)	Nie wprowadzono. Na końcowym odcinku ul. Zwycięzców zaprojektowano parkowanie w istniejących zatokach postojowych oraz w całości na chodniku, tak by zapewnić na ślepych odcinku drogi możliwość zawrotki.
670		Dodatkowo dla wszystkich obszarów rozszerzonej SPPN likwidacja zbędnych znaków: (B-6, B-43) oraz wprowadzenie kontraruchu rowerowego na ul. jednokierunkowych.	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.
671		popieram w prowadzenie SPPN na Saskiej Kępie, mam mieszkanie na Międzynarodowej	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
672		proszę o uporządkowanie parkowania, zabezpieczenie chodników	Wprowadzono. Projekt uwzględni uporządkowanie parkowania i zabezpieczenie przestrzeni chodników.

673		proszę o wprowadzenie kontraruchu rowerowego na drogach jednokierunkowych	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.
674		Jaki koszt poniosą mieszkańcy oraz przedsiębiorcy po wprowadzeniu SPPN? a. spadek atrakcyjności wynajmu lokali użytkowych, (konieczność płacenia opłaty parkingowej przez każdego przedsiębiorcę) / b. spadek atrakcyjności usług z powodu konieczności płacenia przy np. wizycie u stomatologa, fryzjera, sklepie.	Badania istniejących stref płatnego parkowania nie wykazały występowania takich zjawisk. Wręcz przeciwnie, wprowadzenie SPPN podnosi atrakcyjność obszaru dzięki poprawie dostępności miejsc postojowych i poprawie warunków dla niezmotoryzowanych pracowników, klientów itd.
675		Dlaczego nie jest rozwiązany problem parkowania na osiedlu osób spoza dzielnicy poprzez budowę parkingów Parkuj i Jedz,	Tę funkcję spełnia obecnie m.in. parking P+R w rejonie Stadionu Narodowego, a także wiele innych takich parkingów w rejonie stacji kolejowych po wschodniej i południowej stronie aglomeracji warszawskiej. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca na ulicach Saskiej Kępy 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.
676		Dlaczego nie są wprowadzone abonamenty dla przedsiębiorców którzy płacą podatki i obsługują mieszkańców?	Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie. Wprowadzenie odpłatności za postój, a tym samym zwiększenie rotacji parkujących pojazdów może jedynie pozytywnie przyczynić się do funkcjonowania istniejących na danym terenie biznesów. Parkowanie pojazdów przez podmioty komercyjne powinno być zapewnione we własnym zakresie, np. na terenie posesji.
677		Dlaczego płatna strefa parkowania obejmuje obszar 3 na którym nie występuje problem braku miejsc parkingowych w takim stopniu jak w strefie 1?	Granice analizowanego obszaru wyznaczono w oparciu o naturalne granice terenowe. Dlatego analiza objęła również osiedla przylegające bezpośrednio do historycznej Saskiej Kępy. Ostateczną decyzję o granicach SPPN podejmie Rada m.st. Warszawy.
678		Nie dla SPPN na Saskiej Kępie, a szczególnie w obszarze 3!	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.

679		A to nie jest tak, że my jako mieszkańcy dostalibyśmy identyfikator upoważniający do parkowania za darmo, a płacić miałyby samochody przyjeżdżające z zewnątrz, do biur itd.?	Mieszkańcy SPPN mogą skorzystać z abonamentu mieszkańca, uprawniającego do bezpłatnego postoj. 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, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
680		Stanowczo żądam porzucenia aktualnego planu SPP w rejonie ulic ulicy Argentyńskiej, Kanadyjskiej, Indyjskiej i Rapperswilskiej. Plan ten jest skandaliczny, arogancki i kompletnie oderwany od rzeczywistości. (uwaga powtórzona 3 razy)	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 postoj, 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.
681		Wydaje się, że nikt z Państwa nigdy nie był na ulicy Argentyńskiej lub Kanadyjskiej. Zapraszam w tygodniu na ulicę Argentyńską, koniecznie samochodem (może być służbowy). Niech się Państwo urzędnicy przekonają, jak tam się parkuje i jak absurdalny jest Państwa plan, stworzony chyba bez jakiegokolwiek rozpoznania sytuacji. (uwaga powtórzona 3 razy)	Na Argentyńskiej nie zaprojektowano istotnych zmian w stosunku do stanu obecnego. Istniejąca organizacja ruchu obejmuje zakazy zatrzymywania się na znacznym odcinku ulicy, które są łamane przez kierowców.
682		Zamiast parkomatów przydałby się zespół robót drogowych, który w pierwszej kolejności zająłby się uporządkowaniem tego nieskończonego placu budowy, na którym od 50 lat dumnie wiszą niebiesko-czerwone tabliczki z nazwami warszawskich ulic. Brak jest porównania, które nie uraziłoby porównywanych, a którym można by opisać stan nawierzchni i chodników w w/w rejonie ulic.(uwaga powtórzona 3 razy)	Modernizacja dróg może się odbywać niezależnie od wprowadzenia SPPN.
683		Proponuję, żeby zajęli się Państwo czymś bardziej sensowym i nie marnowali publicznych pieniędzy na takie absurd jak zaproponowana SPP. (uwaga powtórzona 3 razy)	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 postoj, 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.

684		Bardzo proszę o wprowadzenie sppn.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
685	685	<p>W imieniu mieszkańców kamienicy przy ul. Zakopiańskiej 32 przesyłam w załączeniu protest odnośnie usytuowania planowanych miejsc parkingowych naprzeciwko wjazdu na naszą posesję. Jako mieszkańcy kamienicy mieszczącej się przy ulicy Zakopiańskiej 32 w Warszawie chcielibyśmy zaprotestować przeciwko umieszczeniu parkingu na ulicy naprzeciwko wjazdu z naszej posesji. W związku z perspektywą objęcia terenu Saskiej Kępy Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego został opublikowany plan ulicy, przy której znajduje się nasza kamienica. Z opublikowanego planu wynika, że dokładnie naprzeciwko naszej bramy zostały wyznaczone miejsca do parkowania. Takie ich usytuowanie bardzo utrudni wjazd na posesję i wjazd z niej, gdyż już małe samochody osobowe będą musiały na wąskim jednym pasie ruchu przylegającym do chodnika „łamać się” pod kątem 90 stopni. Wjazd większych pojazdów (np. busów osobowych, karettek, ciężarówek odbierających kontenery na gabaryty czy straży pożarnej) będzie w ogóle niemożliwy. Stwarza to zagrożenie dla mieszkańców kamienicy w przypadku pożaru czy sytuacji konieczności ratowania życia przez lekarzy przyjeżdżających karetką. Kamienica przy Zakopiańskiej 32 ma już kilkadziesiąt lat, ciągle wymaga remontów, a przy zablokowaniu wjazdu do naszej bramy dla samochodów transportowych, wszelkie czynności remontowe będą bardzo utrudnione, jeśli nie niemożliwe. Dodatkowo kiepskie oświetlenie tej części ulicy sprawia, że po zmroku manewry na tej bardzo małej przestrzeni nawet samochodów osobowych należących do mieszkańców dodatkowo niosą zagrożenie zarysowań samochodów. Prosimy o zmianę usytuowania nowych miejsc parkingowych, by nie blokowały swobodnego wjazdu na naszą posesję. Do tej pory dwa samochody mieściły się swobodnie od strony chodnika między bramą naszą (Zakopiańska 32) a sąsiadów (Zakopiańska 30) i pozostawienie tam tych miejsc parkingowych w niezmienionej formie byłoby najlepszym rozwiązaniem.</p>	Wprowadzono.
686		Cała Praga południe powinna być płatna nawet do ul kwatery głównej w tym pl Szembeka	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.

687		Chce strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
688		Chciałem zgłosić aby strefa płatnego parkowania obejmowała również ulice Jana Nowaka Jeziorańskiego 53 ponieważ jest to część Saskiej Kępy	Ul. Jana Nowaka-Jeziorańskiego nie znajduje się na Saskiej Kępie. 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.
689		cieszę się że będzie strefa na Saskiej Kępie. Brawo Dobra decyzja	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
690		Zainstalować sygnalizację świetlną przy przejściu przez pasy przy ulicy Paryskiej pod Trasą Łazienkowską. (uwaga powtórzona 2 razy)	Niezależnie od projektu dotyczącego SPPN przygotowywany jest projekt dotyczący ul. Paryskiej, który obejmuje przebudowę ulicy pod kątem poprawy bezpieczeństwa i powiększenia przestrzeni zielonych. Poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi polegała będzie głównie na drobnych korektach geometrii ulicy (przede wszystkim w zakresie wysp azyli przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów) i jej oznakowania. W szczególności dotyczy to przejścia dla pieszych w okolicy Dwujęzycznej Społecznej Szkoły Podstawowej nr 5 im. Zawiszy Czarnego, gdzie jadący zbyt szybko kierowcy zagrażają dzieciom próbującym przekroczyć jezdnię. Analizujemy także dodatkowe oznakowanie ostrzegawcze dla jadących jezdnią i drogą dla rowerów w rejonie wiaduktu al. Stanów Zjednoczonych. Ponadto przewidujemy uniemożliwienie nielegalnego parkowania w miejscach, w których postój pojazdów zmniejsza widoczność, a także naraża pieszych i innych kierujących pojazdami na niebezpieczeństwo (przede wszystkim w obrębie przejść dla pieszych i zjazdów na posesję), a niejednokrotnie powoduje nawet niemożność przejechania przez autobusy.
691		Na wielu wąskich uliczkach nie można wprowadzać zmian które nakażą parkowanie samochodów przy krawędzi chodnika ,ponieważ doprowadzi to do braku możliwości odbioru odpadów z posesji.	Projektowane miejsca postojowe zostały wyznaczone w sposób zapewniający obsługę posesji, także pod względem dojazdu służb miejskich.

692	<p>Chciałbym zgłosić uwagę/zapytanie dotyczące organizacji miejsc parkingowych przy ul. Zwycięzców, odcinek pomiędzy Saską i Międzynarodową. Obecnie, po południowej stronie jezdni, na wysokości numerów 40 i 42 obowiązuje czasowy zakaz parkowania pomiędzy godziną 7 a 19. Pojazdy parkują po drugiej stronie ulicy, wzdłuż jezdni pomiędzy zatokami parkingowymi. Czy nie można utrzymać tej zasady? Aktualna organizacja jest bardzo dobrze widoczna na zdjęciach z Google Maps. Likwidacja zakazu parkowania oraz budowa miejsc parkingowych we wspomnianych wyżej miejscach znacznie ograniczy widoczność dla wyjeżdżających z posesji Zwycięzców 40 (wyjazd dla mieszkańców) oraz Zwycięzców 42. Jako mieszkaniec Zwycięzców 40 mogę stwierdzić, że przy wyjeździe z parkingu osiedla, kiedy wzdłuż ulicy są zaparkowane samochody, widoczność nadjeżdżających pojazdów od strony ulicy Saskiej jest niewystarczająca, co powoduje zagrożenie kolizją. Co więcej, organizacja miejsc parkingowych po tej stronie „wymusza” stworzenie stref wyłączonych w pobliżu wspomnianych wyżej trzech wyjazdów podczas gdy ten problem nie będzie występował po przeciwnej stronie ulicy. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	Wprowadzono.
693	<p>Kolejna uwaga dotyczy okolic przejścia dla pieszych na wysokości posesji Zwycięzców 42/ul. Londyńskiej. Są obecnie umieszczone wysepki rozdzielające jezdnie w tym miejscu, natomiast notorycznie łamany jest zakaz parkowania pojazdów w tych miejscach, zwłaszcza po północnej stronie ulicy. Wielokrotnie widziałem sytuacje, kiedy autobusy (111), jadące od strony ul. Międzynarodowej, były zmuszane do jazdy „pod prąd” przeciwnym pasem jezdni, nie mieszcząc się pomiędzy zaparkowanymi pojazdami i wysepką. Myślę, że niestety jedynym rozwiązaniem w tym miejscu byłoby umieszczenie słupków na krawędzi jezdni/trawników. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	Zaprojektowano znak B-36 "zakaz zatrzymywania".



694	694	<p>w załączeniu przesyłam pismo ze stanowiskiem Rady Rodziców Szkoły Podstawowej nr 373 przy ul. Angorskiej dotyczący planów związanych z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania w szczególności przy ul. Angorskiej w bezpośredniej okolicy szkoły. Chcielibyśmy zwrócić uwagę, że przedstawione zmiany w projekcie radykalnie zmniejszają bezpieczeństwo dzieci. Szczegóły:</p> <p>Przedstawione do konsultacji społecznych wstępne projekty zmian związanych z wprowadzeniem Strefy Płatnego Parkowania na Saskiej Kępie w zakresie zmian na ul. Angorskiej wzbudziły zdecydowany sprzeciw społeczności Szkoły Podstawowej nr 373 przy ul. Angorskiej 2. Rada Rodziców Szkoły reprezentująca wszystkich rodziców i innych opiekunów uczniów Szkoły (tj. kilkaset osób mieszkających w okolicach) jednogłośnie podjęła uchwałę o wyrażeniu sprzeciwu wobec pomysłu na lokalizację miejsc parkingowych przed budynkiem Szkoły. W ramach trwających konsultacji społecznych dotyczących rozwiązań projektowych w związku z planowanym wprowadzeniem Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Saskiej Kępie zwracamy się o ponowną analizę ulicy Angorskiej. Domagamy się zorganizowania ruchu i parkowania tak, aby dzieci były bezpieczne na chodnikach w bezpośrednim sąsiedztwie szkoły. W chwili obecnej, projekt zakłada wprowadzenie parkowania wzdłuż wejścia do szkoły nr 373 przy ulicy Angorskiej 2.</p> <p>Oczekujemy pozostawienia przegrody fizycznej płotka widocznego na zdjęciu poniżej.</p> <p>Oczekujemy także zabezpieczenie chodnika wzdłuż ogrodzenia, aby samochody nie wjeżdżały na chodnik.</p> <p>Przypominamy, że na zlecenie ZDM został wykonany Audyt „Szkoła na szóstkę”. W czasie Audytu pojawiły się sugestie zmian, uczniowie zgłaszali w ankietach komentarze dotyczące prędkości samochodów, a także miejsc zaparkowania aut. Uczniowie obawiają się o swoje bezpieczeństwo na przejściach dla pieszych w sąsiedztwie szkoły. Sugerują, że pod szkołą powinno zostać ograniczone parkowanie i uspokojony ruch.</p> <p>Wnosimy więc o zabezpieczenie chodników, tak aby piesi, a przede wszystkim dzieci, były bezpieczne.</p> <p>Wnosimy o pozostawienie płotka zabezpieczającego wyjście ze szkoły oraz odseparowanie ruchu pieszego od kołowego przez wprowadzenie słupków wzdłuż ogrodzenia szkoły. Wnosimy również o wyznaczenie strefy, na podobieństwo tych znajdujących się np. przy metrze (K+R), która umożliwiłaby szybkie i bezpieczne podwiezienie i wysadzenie dziecka przed szkołą.</p>	<p>W projekcie pozostawiono wyгородzenie U-12a. Zrezygnowano z miejsc postojowych na chodniku po południowej stronie jezdni. Chodnik zabezpieczono słupkami.</p>
-----	-----	---	--

695		Wnoszę o wyznaczenie kontrpasów rowerowy na ulicy Angorskiej, w kierunku Saska-Międzynarodowa i podobnego pasa na ulicy Londyńskiej w kierunku Angorska-Walecznych. Jeśli wyznaczenie kontrpasów nie jest możliwe ze względów technicznych, może udało by się zastosować na tych ul. znak T-22 (nie dotyczy rowerów), który umożliwi legalną jazdę rowerem w obu kierunkach.	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.
696		istotne jest umożliwienie ruchu rowerowego w kierunku Saska-Międzynarodowa. Aktualnie brakuje bezpiecznego połączenia rowerowego tych dwóch ulic.	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.
697		Na zaproponowanych planach SPPN przy budynkach Londyńska 28 i 26 nie uwzględniono wjazdów do garaż naziemnych.	Wprowadzono.
698		zauważyłam, że w planach nie jest zagospodarowany, jako miejsca parkingowe, Zaułek Żabczyńskich na końcu Walecznych, przy Wale Miedzeszyńskim. Bez wpływu na ruch uliczny oraz bez stwarzania żadnego zagrożenia parkuje tam swobodnie do 8-9 samochodów. Nie ma również najmniejszego sensu wyłączanie z ruchu części ulicy Walecznych na wprost wylotu ul. Łotewskiej. Stojące tam samochody, przy małym natężeniu ruchu i jednokierunkowości ulic, nie stwarzają żadnego zagrożenia dla ruchu i brak możliwości parkowania tam jest po prostu absurdem. Ponadto postuluję utworzenie z ulicy Czeskiej, wewnętrznej ulicy osiedlowej z wydzielonym ruchem rowerowo-pieszno-samochodowym. Najlepszym rozwiązaniem byłaby likwidacja chodników, które i tak są tam bardzo wąskie, umieszczenie miejsc parkingowych po obu stronach ulicy i puszczenie środkiem całego ruchu z ograniczeniem prędkości do 20 km/h i zrobieniem spowalniaczy. To zdecydowanie poprawiłoby możliwość parkowania i zlikwidowałoby odwieczne kwestie niewystarczającej ilości miejsc do parkowania na ul. Czeskiej.	Dot. Zaułku Żabczyńskich - wyznaczono miejsca postojowe. W przypadku skrzyżowania dwóch dróg jednokierunkowych, w sytuacji gdy nie ma konieczności zapewnienia stosownej odległości widoczności na zatrzymanie przed skrzyżowaniem, zaprojektowano miejsca postojowe możliwie jak najbliżej skrzyżowania. W kwestii ul. Czeskiej - nie wprowadzono. Pozbawienie ul. Czeskiej kategorii drogi publicznej znajduje się poza zakresem opracowania. Projekt swoim zakresem nie obejmuje również przebudowy dróg.
699		Postuluję również wyznaczenie miejsc parkingowych na całej długości ulicy Jakubowskiej od strony ul. Waszyngtona. Parkujące tam do tej pory samochody w niczym nie przeszkadzają. Nie wiem czemu miałyby służyć wyłączanie kompletnie tej ulicy z możliwości parkowania?	Wprowadzono.

700		<p>Jestem mieszkanką SK. Jestem bardzo zainteresowana tematem SPPN. Jestem przeciwniczką wprowadzenia SPPN na naszym terenie!</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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
701		<p>Według moich obserwacji ten pomysł bardzo pogorszy jakość życia mieszkańców i ich rodzin!</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.</p>

702		<p>Żeby coś takiego u nas wprowadzić trzeba by przeprowadzić szczegółowe obliczenia co ilości mieszkań, samochodów, mieszkańców, rodzin.</p> <p>Wnikliwie! W dodatku przeprowadzić długie konsultacje, gdzie co i jak, wspomóc nasz teren dodatkowymi parkingami dla mieszkańców. Trzeba by doskonale znać Saską Kępe tak jak jej mieszkańcy.</p>	<p>Przeprowadzone badania opierały się na wykonaniu kompleksowej inwentaryzacji miejsc parkingowych w zdefiniowanym obszarze - zarówno miejsc legalnego postoju, jak i postoju niezgodnego z prawem. Podczas inwentaryzacji uwzględniono obecną organizację ruchu na badanym obszarze. Druga część prac polegała na wykonaniu badań zachowań parkingowych wraz z ich analizą, które zostały zaprezentowane w czasie konsultacji. Opieranie się na liczbie osób czy mieszkań, a nie na liczbie samochodów faktycznie zaparkowanych na drogach publicznych, byłoby błędem.</p> <p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. 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.</p>
703		<p>Nie jest to centrum miasta, by wprowadzać nam takie utrudnienia.</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>

704		chciałbym zwrócić uwagę na nadmierne ograniczenie miejsc parkingowych na przykładzie ulic Walecznych (od Francuskiej do Łowowskiej) oraz Łotewskiej. (uwaga powtórzona 4 razy)	W przypadku skrzyżowania dwóch dróg jednokierunkowych, w sytuacji gdy nie ma konieczności zapewnienia stosownej odległości widoczności na zatrzymanie przed skrzyżowaniem, zaprojektowano miejsca postojowe możliwie jak najbliżej skrzyżowania.
705		W bardzo radykalny sposób ograniczana jest przestrzeń parkingowa przy skrzyżowaniach dróg bez uwzględnienia faktu, że są to często skrzyżowania jednokierunkowe. (uwaga powtórzona 5 razy)	Nie wprowadzono. Zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym art. 49 ust. 1 zabrania się postoju pojazdów w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania. Zasada ta dotyczy również dróg jednokierunkowych.
706		Chciałbym wyrazić swoje poparcie dla jak najszybszego wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie Saskiej Kępy. Jako zmotoryzowany mieszkaniec Saskiej Kępy, uważam, że strefa rozwiąże wiele problemów, z którymi borykamy się na codzień oraz ukróci niszczenie tej pięknej, zielonej dzielnicy.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
707		Pisze w sprawie planowanych miejsc płatnego parkowania przed budynkiem znajdującym się na ul. Londyńskiej 5. Dowiedzieliśmy się jako wspólnota mieszkaniowa, iż planowane jest usunięcie słupków na chodniku i zastąpienie ich płatnym parkingiem. Dwa lata temu miasto postawiło słupki na naszą prośbę gdyż zaparkowane samochody utrudniały przejazd karetki pogotowia do szpitala oraz wejście do naszego budynku. Planując nowe miejsca parkingowe prosimy aby nie usuwać obecnych słupków na chodniku gdyż ponownie dojdzie do sytuacji zagrażających życiu młodych pacjentów oraz utrudni życie mieszkańcom.	Wprowadzono.
708		oznakowania przy każdym wjeździe na posesje także jest zbędne. jego zamiarem jak rozumiem jest zabezpieczenie wystarczającego miejsca na wjazd i wyjazd z posesji. jednakże w dzisiejszych czasach samochody a na tyle skrętne ze świetnie radzą sobie kiedy wjazd na posesje jest ograniczony przez samochody z obu stron. Patrząc na liczbę takich „wysepek” dałoby to dużo więcej miejsc parkingowych	Nie wprowadzono. Miejsca postojowe zostały zaprojektowane w sposób, który nie utrudnia dojazdu do posesji m.in. poprzez wprowadzenie wyokrąglonych powierzchni wyłączonych z ruchu. Jest to podyktowane m.in. zapisami ustawy Prawo o ruchu drogowym, gdzie wskazuje się zakaz postoju w miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęki postojowej.
709		Dokładnie taka sama sytuacja [ruch odbywa się albo prosto albo w lewo] jest na skrzyżowaniu z ul. Katowicką. Samochody stojące po prawej stronie (górną część ulicy Walecznych na planie) nie mają wpływu na ruch i bezpieczeństwo. Samochody skręcające z ul. Katowickiej mają możliwość tylko skrętu w lewo. Powinny mieć widoczność po prawej stronie. Dlaczego zatem wyłącza się miejsca z lewej strony ich ruchu? (uwaga powtórzona 5 razy)	W przypadku skrzyżowania dwóch dróg jednokierunkowych, w sytuacji gdy nie ma konieczności zapewnienia stosownej odległości widoczności na zatrzymanie przed skrzyżowaniem, zaprojektowano miejsca postojowe możliwie jak najbliżej skrzyżowania.

710		<p>chciałam tylko napisać że popieram projekt, to co teraz się dzieje to dramat, dzielnica jest rozjeżdżana i traktowana jak bezpłatny parking. Trzeba się przeciskać między samochodami, z rowerem, wózkiem to trudne i frustrujące. Przywróćcie tej dzielnicy normalne życie. Kępa to nie parking.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
711		<p>pragnę wyrazić swój sprzeciw wobec koncepcji wprowadzenia płatnej strefy na obszarze saskiej kępy.</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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
712		<p>Wszelkie działania jakie miasto podejmuje tylko utrudniają funkcjonowanie mieszkańcom a nie odwrotnie. już osłupkowanie saskiej kępy zabrało wiele miejsc do parkowania.</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>
713		<p>Wprowadzenie płatnej strefy sprawi, że tych miejsc będzie jeszcze mniej. a nie dajecie żadnych dodatkowych miejsc. Przecież ludzie nie pozbędą się samochodów, bo nie mają gdzie zaparkować??</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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>

714		<p>Nawet jeśli jako mieszkaniec mam prawo zaparkować 150m. Po pierwsze nie mam nawet teraz gwarancji, że uda mi się zaparkować w tym obszarze. Po drugie jak np. chce zaparkować pod blokiem mojej niepełnosprawnej siostry, która również mieszka na saskiej kępie, a jest oddalona dalej niż 150m to już Be musiała płacić za parkowanie, mimo, że obie jesteśmy tu zameldowane! To jakiś absurd!!!!</p>	<p>Są dwa rodzaje abonamentów: abonament rejonowy i abonament obszarowy. Abonament rejonowy kosztuje 30 zł rocznie, 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. Abonament obszarowy, kosztuje 600 zł rocznie (z możliwością zapłacenia w dwóch ratach) pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Mapa podziału strefy na obszary dostępna jest na stronie <a href="http://zdm.waw.pl">zdm.waw.pl</a>. Obszary abonamentowe obejmują ok. 800-1200 miejsc postojowych. Parkować można po obu stronach ulic będących granicami obszarów. Osoba zameldowana na granicy obszaru może wybrać, w którym obszarze będzie obowiązywał abonament.</p>
715		<p>jeśli chce zaparkować pod sklepem, pod którym nie ma oddzielnego parkingu lub jest on mały, to znów muszę płacić za parkowanie. Czyli bardziej mi się opłaca robić zakupy poza saska kępa niż na saskiej kępie-serio? Świetne wsparcie dla lokalnych przedsiębiorców. Gratuluje.</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. Parkowanie krótkotrwałe, np. pod sklepem na czas zakupów, wiąże się z bardzo niską opłatą. Za to dzięki opłatom jest większa szansa na znalezienie wolnego miejsca postojowego.</p>
716		<p>zdecydowane nie płatnej strefie!</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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
717		<p>jestem mieszkańcem ul. Francuskiej, Zdecydowanie jestem ZA wprowadzeniem sppn w naszej okolicy. Chciałbym podkreślić, że moim zdaniem zabiera się za dużo cześć chodników na saskiej kępie przez co ciężko jest przejść starszej osobie z balkonikiem lub na wózku inwalidzkim, więc proszę wziąć to pod uwagę, żeby było JAK NAJMNIEJ parkowania i zabierania nam chodników przez parkujące auta.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>

718		Chciałbym zgłosić potrzebę związaną z projektem, chodzi o rozważnie dodania słupków/donic między zakazem parkowania a przejściem dla pieszych zaraz obok budynku 3/5 dlatego, że tam ten zakaz jest nagminnie łamany a ma to później wpływ na bezpieczeństwo (zwięźenie 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.
719		Jako mieszkaniec ul. Czeskiej na Saskiej Kępie popieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania niestrzeżonego na obszarze mojej dzielnicy.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
720		jako mieszkanka saskiej kępy , popieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
721		W związku z trwającymi konsultacjami dotyczącymi SPPN chciałabym podkreślić problematykę parkowania na ulicy Nurskiej. Zwracam się z prośbą o objęcie całej ulicy strefą wyłącznie dla mieszkańców. Proszę nie projektować znaku B36 w tym obszarze. Jest to lokalna uliczka gdzie obecnie parkują mieszkańcy budynków wielorodzinnych przy ul Nurskiej. (uwaga powtórzona 2 razy)	Nie wprowadzono. Na zakończeniu ul. Nurskiej wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia zawrotki, co jest oparte na wytycznych rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125.
722		W związku z planowanym wprowadzeniem strefy płatnego parkowania niestrzeżonego zwanego dalej SPPN na obszarze Saskiej Kępy pragnę wyrazić sprzeciw takiemu rozwiązaniu.	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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
723		Zmiana organizacji ruchu wynikająca z wprowadzenia SPPN sprawia iż więcej czasu poświęca się na manewrowanie w poszukiwaniu miejsca postojowego zamiast na zaparkowanie w dogodnym dla siebie miejscu. Wynika to z ograniczenia zasięgu abonamentu mieszkańca. Natomiast wprowadzenie abonamentu strefowego wcale tego zagadnienia nie rozwiązuje, sprawia jedyni iż jako mieszkaniec ponosi się większe koszty zamieszkania.	Wprowadzenie SPPN poprawia dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców, a zatem skraca czas poszukiwania wolnego miejsca postojowego.



724		Zmiana organizacji ruchu sprawi iż dłuższy będzie czas parkowania na danym miejscu. Przykładowo na części ulicy Mińskiej obecnie istnieje obecnie prostopadły układ miejsc postojowych / do parkowania. Przy planowanej zmianie na miejsca równoległe nie dość że zostanie zmniejszona ilość miejsc to ustawienia zaparkowania samochodu równoległe do ulicy powoduje iż w trakcie tego manewru zostaje przyblokowany ruch na ulicy. Bardziej zasadne było by wprowadzenie miejsc skośnych, zważywszy na to iż jest wystarczająca ilość miejsca np. od strony ul. Grochowskiej.	Wprowadzono, na ulicy Mińskiej po stronie parzystej zaprojektowano miejsca postojowe prostopadłe.
725		Jestem zdecydowanie przeciwna wprowadzeniu SPPN na Saskiej Kępie! (uwaga powtórzona 46 razy)	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.
726		Jako wieloletni działacz społeczny Saskiej Kępy, samorządowiec obecnej kadencji, w imieniu swoim oraz sąsiadów, wyrażam sprzeciw utworzeniu strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie.	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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
727		Proponowana forma jest niedopuszczalna i ingeruje w unikatowy charakter dzielnicy.	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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.

728		Specyfika Saskiej Kępy nie daje możliwości , w sposób przyjazny mieszkańcom, wyznaczyć miejsc parkingowych.	Uwaga niezrozumiała. Miejsca postojowe zostały zaprojektowane zgodnie z przepisami i uwarunkowaniami technicznymi dla każdej z ulic.
729		W związku z tym , że mają powstać parkometry na ul . Międzynarodowej , Zwycięzców ...chciałabym wyrazić swoje obawy o zwiększenie moich kosztów wydatków miesięcznych z tym związanych , dlatego głośno wyrażam swój sprzeciw .	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.
730		Jestem przedsiębiorcą prowadzącym działalność gospodarczą na Saskiej Kępie na ul. Argentyńskiej 2 a jednocześnie właścicielem lokalu. Chciałbym niniejszym złożyć wniosek- zapotrzebowanie na kartę/identyfikator na potrzeby dostaw do mojego lokalu przy u. Argentyńskiej 2.	W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN. Obecne zasady funkcjonowania SPPN nie przewidują wydawania identyfikatorów dla dostawców. Abonament mieszkańca przysługuje wyłącznie osobom zameldowanym na terenie SPPN.
731		Korzystając z okazji chciałabym również zgłosić swój sprzeciw wobec takiego potraktowania właścicieli lokali na Saskiej Kępie, którzy w tej lokalizacji prowadzą działalność gospodarczą. W mojej sytuacji prowadząc administrację nieruchomości na terenie Warszawy muszę posiadać samochody aby moi administratorzy mogli dojechać do obsługiwanych nieruchomości. Zakładając, że te samochody w części doby parkują w okolicy mojego biura to koszt parkowania za jeden samochód wyniesie ok. 50zł. Zatem miesięcznie jest to koszt ok. 1000zł za 1 samochód. Przy czterech samochodach robi się dodatkowy koszt miesięczny 4000zł. Czy NIKT naprawdę nie jest w stanie przewidzieć, że taki przedsiębiorca będzie musiał doliczyć ten koszt do ceny swych usług a jeżeli nie będzie mógł tego zrobić i klienci zrezygnują to i on po prostu zakończy działalność. Jak z tego zysk będzie miała dzielnica? Żaden. Postuluję o zmiany w przepisach w taki sposób aby umożliwić przedsiębiorcę opłacanie abonamentu za parkowanie a nie rozliczanie się z tylko i wyłącznie z parkometru.	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. Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie. Wprowadzenie SPPN pozwoli lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie odpłatności za postój, a tym samym zwiększenie rotacji parkujących pojazdów może jedynie pozytywnie przyczynić się do funkcjonowania istniejących na danym terenie biznesów.

732		Zgłaszam swój stanowczy sprzeciw wobec projektu strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie.	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.
733		Byłem na spotkaniu dotyczącym strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie. Według przeprowadzonych badań wychodzi, że największy problem z miejscami postojowym jest w nocy oraz że strefa płatnego parkowania w żaden sposób nie pomoże mieszkańcom w tej kwestii, więc po co ją wprowadzać? Wygląda na to, że wprowadzenie strefy spowoduje opłatę za abonament w kwocie 600zł (tak wiem, że jest też za 30zł ale dzięki niemu nie zawsze znajdę miejsce parkingowe, zresztą podobnie jak z tym droższym abonamentem) i wiele innych problemów takich jak opłata za samochód zastępczy, odwiedziny rodziny itp.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.
734		Wprowadzenie strefy płatnego parkowania pogorszy jakość życia w naszej dzielnicy.	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.
735		Wyrażam głos sprzeciwu wobec strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie.	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.

736		<p>Jestem mieszkańcem Saskiej Kępy, użytkuję dwa samochody, zmieniam je średnio co tydzień, nigdy te auta nie stoją jednocześnie na parkingach Saskiej Kępy więc nie zajmuję miejsca innym właścicielom aut. Jak to pogodzić z abonamentem za parkowanie? Jaki macie Państwo pomysł na rozwiązanie tego problemu?</p>	<p>Regulamin SPPN umożliwia wydanie jednego abonamentu dla jednego mieszkańca do jednego samochodu.</p>
737		<p>Chciałbym zauważyć, że jest okazja na niemal bezkosztowe wprowadzenie „kontraruchu rowerowego” na nowo utworzonych oraz starych uliczkach jednokierunkowych. Przy okazji opracowania nowego projektu takie działanie będzie niemal bezkosztowe. Na Saskiej Kępie jest duży ruch rowerowy lokalny. Wąskie uliczki powodują powolny i spokojny ruch pojazdów. Jazda rowerem lokalnie po SK jest bezpieczna. Duże ulice np. Francuska, Międzynarodowa odstraszałyby rowerzystów. Małymi uliczkami ludzie chętnie jeżdżą i bezpiecznie</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>
738		<p>Wnoszę o wprowadzenie kont ruchu rowerowego na ul. jednokierunkowych na terenie Saskiej Kępy przy okazji prowadzonych zmian organizacji ruchu, co pozwoli zaoszczędzić na pracach projektowych w przypadku zmian takich ulic w postępujących i tak procesie wprowadzenia kontra ruchu rowerowego na uliczkach lokalnych.</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>
739		<p>Parkowanie „skośne” na ulicy Grochowskiej, a szczególnie przed kościołem przy Lubelskiej, zamienić na parkowanie równoległe. Parkowanie skośne na Grochowskiej powoduje częste ryzykowne sytuacje, prowadzące wręcz do kolizji, kiedy samochody wyjeżdżają z miejsc parkingowych bez żadnej widoczności, a jednocześnie samochody jadące Grochowską bardzo często przekraczają dozwoloną prędkość. Jest to po prostu niebezpieczne. Dodatkowo pod kościołem nakłada się jeszcze jeden problem - samochody zawracające na skrzyżowaniu z Lubelską. Połączenie pędzących samochodów od strony Pragi (w tym miejscu dozwolona prędkość jest przekraczana notorycznie), samochodów jadących z Grochowa i zawracających oraz tych wyjeżdżających „na ślepo” spod kościoła to o jeden ryzykowny element za dużo. Zdecydowanie należy umożliwić tam parkowanie wyłącznie równoległe i dodatkowo wymusić je instalacją słupków - obecnie (bodajże od czasu ostatniego remontu Grochowskiej) takie parkowanie już tam jest i nie jest przestrzegane. Dodatkowo postuluję wprowadzić parkowanie równoległe jako jedyne rozwiązanie na całej długości Grochowskiej, właśnie z powodu ryzyka kolizji przy wyjeżdżaniu „na ślepo”. Ten problem jest tam praktycznie wszędzie.</p>	<p>Parkowanie skośne zostało wyznaczone w celu wyznaczenia maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych ogólnodostępnych. Zmiana sposobu postoju oznacza znaczne ograniczenie liczby miejsc.</p>

740		<p>Zakaz parkowania na rondzie Waszyngtona na dodatkowej półkolistej jezdni którą można skręcić przed samym rondem w Zieleniecką jadąc od strony Grochowa. Docelowo proponowałbym maksymalnie możliwie ograniczyć tam ruch samochodowy, bo jest to praktycznie już teren parku i dodatkowo jest tam ogromny ruch pieszy. Jest to po prostu niebezpieczne. Nie można dodatkowo zachęcać kierowców do wjeżdżania tam poprzez organizację tam miejsc parkingowych. O ile dobrze pamiętam ta jezdnia to pozostałość bardzo dawnej pętli autobusowej i po prostu nie powinna już od dawna być w normalnym ruchu.</p>	<p>Nie wprowadzono - na łączniku pomiędzy al. Waszyngtona i al. Zieleniecką wyznaczono miejsca postojowe.</p>
741		<p>Nie urządzać żadnych miejsc parkingowych na ul. Międzynarodowej wzdłuż parku Skaryszewskiego. Ta ul. na tym odcinku powinna być objęta zakazem ruchu (z wyłączeniem pojazdów z identyfikatorem uprawniającym do wjazdu na teren parku). Zapewne musiałyby to być wymuszone ruchomymi słupkami bądź szlabanem. Miejsce to do pewnego momentu nie było dopuszczone do ruchu samochodowego, był tam tylko chodnik, bez jezdni. Zbudowano jezdnię by był dojazd do parku i „Drukarza” ale jezdnia ta natychmiast zamieniła się w dziki parking. Trzeba zrobić wszystko by go zlikwidować bo utrudnia ruch pieszy.</p>	<p>Nie wprowadzono. Na tym odcinku przewidziano naprzemiennie miejsca postojowe.</p>
742		<p>Granica strefy na Kamionku. Należy przesunąć granicę strefy tak by kończyła się na konkretnej ulicy, obecne rozwiązanie gdy kończy się ona pośrodku niczego będzie kompletnie niezrozumiałe dla nikogo. Minimum to przedłużenie strefy do ulicy Goławskiej, choć znacznie lepszym rozwiązaniem byłoby objęcie strefą całego Kamionka aż do Podskarbińskiej, szczególnie że na tym terenie są trzy duże „atraktory” samochodów: SWPS, Sąd i Urząd Dzielnicy. Także postuluję by ustanowić granicę strefy na ul. Podskarbińskiej, a jeśli to niemożliwe z powodów formalnych to przynajmniej na Goławskiej.</p>	<p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>

743	<p>Dalsze rozszerzenie strefy. Wnoszę o objęcie SPPN terenu trójkąta pomiędzy ul. mi Grochowską, al. Stanów Zjednoczonych i Kinową. Wszystkie problemy o jakich państwo mówiliście na Saskiej Kępie dotyczą również tego obszaru (a moim zdaniem w znacznie mniejszym stopniu dotyczą np Kamionka który jednak jest objęty strefą). Charakter zabudowy w tym trójkącie jest bardzo zbliżony do zabudowy Saskiej Kępy - mamy tu liczne przedwojenne domy i kamienice, bloki z lat 50-tych. oraz, bliżej Kinowej, nowsze i większe bloki z lat 70-tych (a więc bardzo podobny mix zabudowy jak na SK), a także równie wąskie jak na Saskiej Kępie ulice. Rejony skrzyżowań Waszyngtona z Kinową i z Grenadierów są od lat darmowym parkingiem „park and ride” dla dojeżdżających spoza Warszawy, co łatwo stwierdzić patrząc na rejestracje. Dodatkowo mnóstwo samochodów parkują pracownicy i odwiedzający Szpital Grochowski. Okolice szpitala to totalna patologia parkingowa gdzie samochody stoją notorycznie na miejscach objętych zakazem postoju.. Stan ten po wprowadzeniu SPPN na Saskiej Kępie się tylko pogłębi bo zapewne przybędzie amatorów darmowego P&amp;R. Z tych powodów apeluję o objęcie strefą także tego rejonu. Jeśli to niemożliwe z powodów formalnych tym razem, wnoszę o objęcie tego obszaru SPPN przy pierwszej możliwej okazji, najlepiej już w kolejnym roku.</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>
744	<p>Proszę o rozszerzenie strefy płatnego parkowania i likwidacji nielegalnych miejsc parkingowych na dalsze obszary dzielnicy, w szczególności to ulicy Kinowej, przy której mieszkam.</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>
745	<p>Uważam, że nie można zostawić bezpłatnych, wyznaczonych miejsc w strefie. To będzie znaczyło, że NIC SIĘ NIE ZMIENI pod względem bezpieczeństwa, estetyki, zanieczyszczenia otoczenia. Należy zostawić tylko legalne, wyznaczone miejsca, a pozostałe zlikwidować i zmobilizować straż miejską do wystawiania mandatów.</p>	<p>Odcinki oznakowane zakazem postoju B-35 z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem B35 projektowane są w miejscach gdzie nie można wyznaczyć ogólnodostępnych miejsc postojowych w wymiarach określonych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Na wskazanym odcinku możliwe jest wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych.</p>
746	<p>Kluczowe jest zmuszenie do współpracy ZDMu i Straży Miejskiej w celu wysyłania zdjęć nielegalnie zaparkowanych samochodów (uzyskanych z automatycznego systemu kontroli SPP) do SM i wystawiania mandatów na ich podstawie. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>ZDM nie ma prawa egzekwować wykroczeń. Jest to zadanie służb mundurowych.</p>
747	<p>Należy ostupkować, zastawić donicami lub innymi przeszkodami WSZYSTKIE fragmenty zieleni, CHODNIKI I PRZEJŚCIA dla pieszych. Jeżdżenie po przejściach i chodnikach to standard na Saskiej Kępie co stanowi ogromne zagrożenie dla pieszych, rowerzystów, a także dla infrastruktury miejskiej, która jest niszczone.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>

748		<p>Wzrost cen parkowania i powiązanie ich cen z cenami biletów ZTM. Obecnie parkowanie jest tańsze niż korzystanie z komunikacji miejskiej. Według mnie absolutnym minimum za abonament mieszkańca powinien być 1000 zł (czyli odpowiednik czterech biletów kwartalnych). Odpowiednie analogie powinny być zrobione do biletów jednorazowych i ceny godziny parkowania.</p>	<p>Cena abonamentu jest ustalana przez Radę m.st. Warszawy. Celem abonamentu jest osłona mieszkańców przed opłatami za parkowanie w pobliżu miejsca zameldowania. Trudno ją porównywać z ceną poruszania się komunikacją miejską, ponieważ abonament nie służy poruszaniu się po SPPN.</p>
749		<p>Międzynarodowa Od strony ul. Grochowskiej do mostka Obecnie samochody po prawej stronie parkują czterema kołami na chodniku po prawej stronie, przez co robi się miejsce na parkowanie na jezdni po lewej stronie co kierowcy chętnie wykorzystują. Proponowane rozwiązanie: należy osłupkować chodnik, wyznaczyć legalne płatne miejsca parkingowe po jednej stronie jezdni. Z obecnych 20 nielegalnych miejsc myślę, że da się legalnie wyznaczyć maksymalnie 5.</p>	<p>Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe na chodniku i wprowadzono zakaz zatrzymywania się poza nimi.</p>
750		<p>Międzynarodowa Od wjazdu do Parku Skaryszewskiego do al. Waszyngtona. Obecnie: samochody parkują czterema kołami na chodniku od strony parku skaryszewskiego, przez co na chodniku nie ma miejsca dla pieszych. Muszę z żoną chodzić jezdnią. Nielegalne parkowanie na chodniku robi miejsce na nielegalne parkowanie kołami na zieleni od strony parku Kamionkowskiego. Proponowane rozwiązanie: Osłupkować chodnik, osłupkować zieleń. Wyznaczyć 2 miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych przy wejściu do Parku Skaryszewskiego. Zamiast kilkudziesięciu nielegalnych miejsc na tej ulicy jest miejsce na maksymalnie dwa legalne miejsca!</p>	<p>Wyznaczono naprzemiennie parkowanie na całej długości ulicy na odcinku od al. Waszyngtona.</p>
751		<p>Międzynarodowa Od al. Waszyngtona aż do końca. Obecnie: samochody parkują w legalnych zatoczkach, ale oprócz tego na jezdni, blokując legalny wyjazd z zatoczek. To generuje kolejną patologię: samochody legalnie parkujące w zatoczkach muszą z nich wyjeżdżać i wjeżdżać na legalne miejsca przez przejścia dla pieszych i chodniki! SIC, widziałem na chodniku na międzynarodowej dwa pojazdy WYPRZEDAJĄCE SIĘ NA CHODNIKU. Zdjęcie w załączniku. To generuje trzeci poziom patologii. Jak się już jeździ chodnikiem, to można tam zaparkować. Zdjęcie przykładowego samochodu parkującego na chodniku na międzynarodowej w załączeniu. Rozwiązanie: zlikwidować nielegalne (według mnie jakieś 70% miejsc parkowania) i zostawić tylko legalne i wyznaczone miejsca parkingowe, osłupkować, zastawić donicami i innymi przeszkodami wszystkie fragmenty zieleni, chodniki i ścieżki rowerowe.</p>	<p>Wyznaczono naprzemiennie parkowanie na całej długości ulicy na odcinku od al. Waszyngtona.</p>

752	<p>Chciałbym zwrócić uwagę na wielki problem obszaru drugiego. Na naszym obszarze znajduje bardzo dużo „Dróg wewnętrznych” bez tabliczek „strefa ruchu”. Przy każdym bloku są obszary z takimi drogami/uliczkami/placami. Proszę uwzględnić w projekcie wstawienie na takich drogach tabliczek „strefa RUCHU”. Inaczej zamiast walczyć z patologią tylko są państwo zwiększą. Dłaczego: - obszary wyjęte spod „strefy ruchu” wykluczają interwencję Straży Miejskiej; -ludzie unikający SPNN będą uciekać w takie uliczki i stawać na placach, trawnikach i zieleńcach; - takie patologiczny kierowca nie dostanie mandatu... żadnego; - postój na takiej drodze nie wymaga opłaty; wytworzą Państwo DARMOWE PATOLOGICZNE NISZCZĄCE zielone podwórka Saskiej Kępy prawo. Proszę uwzględnić umieszczanie tabliczek „strefa ruchu”</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>
753	<p>Prawdziwym problemem dzielnicy, którego ZDM - działając rzekomo w interesie mieszkańców - nie rozwiązuje, jest niewystarczająca ilość miejsc parkingowych. W połączeniu z jednokierunkowymi ul. mi powoduje to niejednokrotnie 20-30 minutowe objazdy połowy dzielnicy w poszukiwaniu wieczorem (!!! a więc po powrocie mieszkańców z pracy) wolnego miejsca.</p>	<p>W ramach projektu została wyznaczona maksymalna, zgodna z przepisami liczba miejsc postojowych. Strefa nie rozwiązuje problemu dotyczącego niewystarczającej obszerności terenu do pomieszczenia wszystkich zainteresowanych postojem. 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. Wprowadzanie ruchu jednokierunkowego na ulicach w dużym stopniu pozwala na wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych, lub w ogóle wyznaczenie miejsc postojowych.</p>
754	<p>Dodatkowo mieszkańcy dzielnicy zostali bardzo słabo poinformowani o terminach konsultacji, ponadto konsultacje stacjonarne rozpoczynały się o godzinie 17:00, co uniemożliwiło większości osób pracujących, a zainteresowanych zmianami, uczestnictwo w tych konsultacjach (gdy ktoś pracuje w standardowych godzinach 9-17.00, to doliczając czas powrotu, uczestnictwo było praktycznie niemożliwe). Nawet były takie przypadki, że z uwagi na pandemię i restrykcje osoby, które przybyły po godzinie 18:00 nie zostały wpuszczone na spotkanie z uwagi na brak miejsc. Przy braku możliwości uczestnictwa osób tym zainteresowanych nie można mówić o tym, że konsultacje w ogóle się odbyły.</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>



755		wnoszę o zwiększenie liczby konsultacji, zaproponowania bardziej dostępnych godzin spotkań stacjonarnych. (uwaga powtórzona 3 razy)	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>
756		Jako mieszkańcy ulicy Szczuczyńskiej nie zgadzamy się na zmiany zaproponowane w obecnej formie przez ZDM!	<p>W ramach projektu została wyznaczona maksymalna możliwa liczba miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Na ul. Szczuczyńskiej z uwagi na przekrój tej ulicy wprowadzono możliwość postoju dla mieszkańców przy południowej krawędzi jezdni. Z uwagi na brak konkretnego zarzutu co do organizacji postoju trudno odnieść się do przekazanej uwagi.</p>
757		Wprowadzenie sppn na zasadach zaproponowanych przez ZDM jest nie do zaakceptowania! (uwaga powtórzona 3 razy)	<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>
758		Jestem mieszkańcem ul. Styki na Saskiej Kępie i stanowczo popieram wprowadzenie na naszym osiedlu SPPN. Obecnie samochody zastawiają każdą wolną przestrzeń blokując chodnik, obszary przejść dla pieszych czy skrzyżowań.	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>

759		Na ul Styki zaraz za skrzyżowaniem z ul. Obrońców, w kierunku ul. Zwycięzców, o skrócenie obszaru wyłączonego z parkowania. Na ulicy jednokierunkowej, za skrzyżowaniem jest to możliwe, a pozwoliłoby na zachowanie przynajmniej jednego dodatkowego miejsca parkingowego.	Nie wprowadzono. Postój na ul. Styki, za skrzyżowaniem z ul. Obrońców zaproponowano w taki sposób by zapewnić swobodne przejście dla pieszych wzdłuż ul. Obrońców. Wobec tego miejsca do postoju pojazdów oddalone są od skrzyżowania o minimalną odległość.
760		Na ul. Styki, na odcinku pomiędzy Obrońców a Zwycięzców, w miejscu gdzie parkowanie zostaje przeniesione na zachodnią stronę ulicy zabezpieczyć szklaną obszary wyłączone z parkowania, tak by fizycznie uniemożliwić tam parkowanie. Miejsce przeznaczone na zmianę strony ruchu/parkowania wydaje się wąskie, warto zadbać by kierowcy parkujący zbyt daleko, nie blokowi możliwości przejazdu ul. Styki.	Nie wprowadzono. W projekcie wprowadzono zmiany polegające na wyznaczeniu miejsc postojowych wyłącznie po stronie wschodniej ul. Styki (wynik wniosków mieszkańców).
761		Na skrzyżowaniu ul. Styki z ul. Zwycięzców zabezpieczyć fizycznie przed parkowaniem obszar wyłączony. Obecnie na skrzyżowaniu, jak i w obszarze 10m od niego parkują notorycznie samochody, ograniczając widoczność utrudniając wyjazd z ul. Styki i stwarzając zagrożenie dla ruchu.	Wprowadzono.
762		Mieszkam od urodzenia na saskiej kępie, urodzona na Walecznych, dzisiaj mieszkam na Elsterskiej. Jestem rozumem i sercem za wprowadzeniem płatnego parkowania na Kępie nie tylko aby wyeliminować powszechne zjawisko robienia z Kępy publicznego parkingu dla osób jadących do centrum miasta i braku miejsc na mieszkańców ale głównie ze względów bezpieczeństwa. Wielokrotnie byłam świadkiem kiedy albo karetka albo straż pożarna nie mogła przejechać uliczkami saskiej kępy przez zastawione/porzucone samochody. To się musi zmienić i to jak najszybciej aby nie doszło do tragedii.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
763		Jeszcze raz, wspieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
764		Od kilkunastu lat prowadzę działalność gospodarczą - usługi nieuciążliwe/biuro - na Saskiej Kępie. Dojeżdżam z Wawra (ok 20 minut samochodem, ok 1,5h komunikacją miejską), pracownicy często nie mają możliwości dojechać komunikacją miejską.	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.

765		<p>Zgłaszam zapotrzebowanie na abonament rejonowy dla przedsiębiorców z Saskiej Kępy i ich pracowników, porównywalny cenowo z abonamentem dla mieszkańców zameldowanych w tym rejonie. Mieszkańcy, którzy parkują na ulicy, rano wyjeżdżają do pracy a wtedy miejsca powinny być dostępne dla tych którzy w ciągu dnia tu pracują. W tej chwili Saska Kępa jest parkingiem P+R dla całej Pragi Południe i Pragi Północ, a nawet dla osób spoza Warszawy, które przesiadają się tutaj w metro/tramwaj/autobus jadący do Centrum.</p>	<p>Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie. Wprowadzenie odpłatności za postój, a tym samym zwiększenie rotacji parkujących pojazdów może jedynie pozytywnie przyczynić się do funkcjonowania istniejących na danym terenie biznesów. Parkowanie pojazdów przez podmioty komercyjne powinno być zapewnione we własnym zakresie, np. na terenie posesji.</p>
766		<p>Moja firma jest zarejestrowana na Saskiej Kępie, podatki płacimy w U.D.Praga. Nie wiem czy władze Dzielnicy zdają sobie sprawę, że brak możliwości darmowego lub taniego parkowania w okolicy biura spowoduje odpływ przedsiębiorców z Saskiej Kępy, a co za tym idzie likwidację wszystkich usług gastronomicznych w tej okolicy.</p>	<p>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. Obawa wyrażona w interpelacji nie znajduje potwierdzenia w faktach - w istniejącej SPPN nie obserwujemy zjawiska likwidacji usług.</p>
767		<p>Sprzeciwiam się pomijaniu tak dużej grupy użytkowników jaką są przedsiębiorcy wynajmujący tutaj lokale w dostępie do miejsc postojowych przy swoim biurze.</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. 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.</p>
768		<p>Popieram SPPN na Saskiej Kępie. Mam nadzieję, że dzięki wprowadzonej strefie parkowania komfort życia mieszkańców się zmieni. Będzie np. można swobodnie przejść się z wózkiem chodnikiem nie obmyślając planu jak chodzić na około bo samochody stoją tak, że nie da się przejść z wózkiem. Dzięki strefie parkowani może powiększone strefy zielone na francuskiej przestaną w końcu być dewastowane, A karetki będą mogły dojechać swobodnie,</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>

769		Śledzę aktywność związaną z wprowadzeniem SPPN na Saskiej Kępie i jako mieszkaniec pragnę zgłosić sprzeciw powstaniu tej strefy.	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.
770		Jestem przeciwny wprowadzeniu SPPN na Saskiej Kępie w sposób, w jaki to się robi.	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.

771		<p>Mieszkańcy nie byli należycie powiadomieni, ulotki rozsyłane przez pocztę nie docierały do adresatów ( Przykładowo Arabska 10). Nie było informacji o konsultacjach w miejscach publicznych - biblioteka na Egipskiej, DOM Kultury Orion, Jordanek na ulicy Nobla. Prom - chyba też nic nie było - ale do końca nie jestem pewien. Moje rozmowy z wieloma sąsiadami potwierdzały - tematu nie znają i nie wiedzą. Jedyną zainteresowaną i dobrze poinformowaną grupą byli tzw. aktywiści miejscy. W tej sytuacji uważam, że konsultacje powinny zostać unieważnione, gdyż były one pozorne.</p>	<p>Akcja informacyjna przeprowadzona została bardzo szeroko. Wykorzystane zostały różne kanały komunikacji analogowe i elektroniczne. Do najważniejszych działań w tym obszarze należą:  Dystrybucja ulotek (24 940 sztuk) za pośrednictwem Poczty Polskiej  Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.  Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.  Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.  Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)  Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.  Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.  Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.  Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.  Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.  Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</p>
772		<p>Mamy uwagi odnośnie strefy wzdłuż naszego budynku przy ul. Ateńskiej 10. Obecnie są tam miejsca parkingowe na chodniku, prostopadle do jezdni. Mamy 5 lokali usługowych które potrzebują miejsca do rozładunku. Musimy mieć tam możliwość postoju, choćby czasowego. Optymalnym rozwiązaniem byłaby dla nas dzierżawa części pasa drogowego na całej długości budynku, i wyznaczenie miejsc parkingowych równoległe do chodnika, na jezdni, lub częściowo na chodniku. Chcielibyśmy aby były to miejsca właśnie na rozładunek lub dla klientów sklepu lub naszych mieszkańców którym ochrona osiedla wydawałaby identyfikatory.</p>	<p>W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
773		<p>Jestem przekonany że tego typu zmiany powinny być rozstrzygane głosowaniem. I warto zacząć od pytania „czy wprowadzać strefę płatnego parkowania?” Podobnie jak wiele innych osób uważam, że tego typu kwestie powinny być – po rzetelnym wyjaśnieniu skutków zmian – rozstrzygane poprzez głosowanie, którego uczestnicy byłiby weryfikowani pod kątem miejsca zamieszkania czy miejsca pracy.</p>	<p>Konsultacje społeczne nie są plebiscytem, ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na poziomie lokalnym. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Zanim jednak dojdzie do głosowania, chcemy przygotować projekty, które będą uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc gdzie mają być wdrożone.</p>

774		Jestem właścicielem 2 nieruchomości na SK, w jednej z nich prowadzę biznes, a mieszkam jeszcze w innym miejscu na SK, które wynajmuję. Jak będzie wyglądała kwestia parkowania w każdym z tych miejsc dla mnie z punktu widzenia płatności? Czy w każdym z tych miejsc będę musiał płacić? Czy mam szansę na 2-3 darmowe miejsca dla moich klientów?	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, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. Szczegóły dotyczące uprawnień wynikających z abonamentu można znaleźć na stronie <a href="https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie/abonament-mieszkanca/">https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie/abonament-mieszkanca/</a>
775		Pisze nawiązując do planowanego wprowadzenia strefy płatnego parkowania na saskiej kępie. Mieszkam przy ulicy Kubańskiej 4. Z tego co zrozumiałem, miałbym po jakiejś rocznej opłacie 50-100zł możliwość parkowania w promieniu jakiejś konkretnej ilości metrów od mojego domu za darmo. Jeśli to jest na przykład 100 metrów od domu, to co jeśli takiego miejsca wracając późno w nocy nie znajdę? Mam wyjechać kilka kilometrów dalej poza strefę płatnego parkowania, czy może mogę po prostu parkować w całej strefie płatnego parkowania na saskiej kępie w ramach tej rocznej opłaty?	Są dwa rodzaje abonamentów: abonament rejonowy i abonament obszarowy. Abonament rejonowy kosztuje 30 zł rocznie, 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. Abonament obszarowy, kosztuje 600 zł rocznie (z możliwością zapłacenia w dwóch ratach) pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Mapa podziału strefy na obszary dostępna jest na stronie <a href="https://zdm.waw.pl">zdm.waw.pl</a> . Obszary abonamentowe obejmują ok. 800-1200 miejsc postojowych. Parkować można po obu stronach ulic będących granicami obszarów. Osoba zameldowana na granicy obszaru może wybrać, w którym obszarze będzie obowiązywał abonament.
776		ul. Łotewska na wysokości kamienicy przy ul. Walecznych 5 – miejsca postojowe wyrzucono z chodnika o szerokości 4,5 metra na jezdnię, wg mnie należy pozostawić miejsca na chodniku, a po przeciwnej stronie, na wysokości posesji Walecznych 3 wyznaczyć miejsca na jezdni lub krótką strefę dla mieszkańców (B-35);	Wprowadzono.
777		ul. Łotewska na wysokości posesji Łotewska 4 – miejsca postojowe wyrzucono z chodnika o szerokości 4 m na jezdnię - vis a vis znajdują się cztery garaże (Łotewska 1) ze stromym wjazdem, z których wyjazd wiąże się z manewrowaniem prawie do krawędzi chodnika pod Łotewską 4, należy zatem koniecznie pozostawić miejsca postojowe pod Łotewską 4 na chodniku; równoległe do garaży zatrzymuje się prawie codziennie śmieciarka, która obsługuje znajdujące się tu domy, nie blokując tym samym ruchu na ulicy, w tym samym miejscu zatrzymują się także „na chwilę” kurierzy, czemu użytkownicy garaży nie są przeciwni;	Wprowadzono.
778		ul. Łotewska na wysokości posesji nr 6, za Czeską, należy skrócić pole z zakazem parkowania z 10m do minimum (ul. jednokierunkowa, za skrzyżowaniem), a parkowanie winno się urządzić „pół na pół”, czyli częściowo na chodniku o szerokości ponad 3 metry – naprzeciwko są również wjazdy do garaży i na posesje;	Wprowadzono - wyznaczono parkowanie pół na pół na jezdni i na chodniku. Nie wprowadzono w zakresie skrócenia powierzchni wyłączonej z ruchu - parkowanie w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania zgodnie z Ustawą Prawo o Ruchu Drogowym jest zabronione.

779		ul. Łotewska przez posesję nr 8, za Berezyńską, należy skrócić pole z zakazem parkowania z 10m do minimum (ul. jednokierunkowa, za skrzyżowaniem) i tam postawić znak B-35.	Nie wprowadzono w zakresie skrócenia powierzchni wyłączonej z ruchu - parkowanie w odległości mniejszej niż 10 m. od skrzyżowania zgodnie z Ustawą Prawo o Ruchu Drogowym jest zabronione.
780		ul. Czeska na wysokości domów Łotewska 4 i 6 należy przenieść parkowanie ze strony południowej na północną: z garażu przy Łotewskiej 6 jest wyjazd na Czeską – jeśli miejsca do parkowania pozostaną po stronie południowej wyjazd z niego będzie fizycznie niemożliwy, ponadto należy skrócić pole z zakazem parkowania z 10m do minimum (ul. jednokierunkowa, za skrzyżowaniem).	Wprowadzono - przeniesiono parkowanie na północną stronę ulicy Czeskiej. Nie wprowadzono w zakresie skrócenia powierzchni wyłączonej z ruchu - parkowanie w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania zgodnie z Ustawą Prawo o Ruchu Drogowym jest zabronione.
781		ul. Walecznych pomiędzy Saską a Nobla należy tu bezwzględnie pozostawić ruch dwukierunkowy, to bardzo ważny wyjazd z ciągu ulic kończącego się na ulicy Nobla! Jeżeli odcinek ten zostanie zmieniony na jednokierunkowy wszystkie samochody będą musiały udawać się do ulicy Francuskiej, powodując ogromne korki.	Nie wprowadzono ruchu jednokierunkowego na wskazanym odcinku ul. Walecznych.
782		Pomimo zgłoszenia powyższych uwag oświadczam, że jestem zdecydowanym przeciwnikiem wprowadzania na Saskiej Kępie 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 sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
783		Jako mieszkanka Saskiej Kępy (Podobszar 2) jestem zdecydowanie przeciwna wprowadzeniu płatnego parkowania na jej terenie.	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.

784		<p>Nie dostałam żadnej informacji o prowadzonych konsultacjach do swojej skrzynki pocztowej, nie widziałam plakatów na dzielnicy w tej sprawie – wiele osób nawet nie wie, że były konsultacje i co wprowadzenie SPPN dla nich będzie oznaczać. Trudno pozyskiwać informacje tylko w Internecie. Bardzo uboga kampania informacyjna, co jest niedopuszczalne.</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 (24 940 sztuk) za pośrednictwem Poczty Polskiej</p> <p>Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</p> <p>Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</p> <p>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</p> <p>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</p> <p>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</p> <p>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</p>
785		<p>Okres przedświąteczny to nie jest dobry czas na prowadzenie konsultacji społecznych. To czas na przygotowywanie do Świąt a nie analizy map.</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>



786		<p>Nie jest prawdą, że zwiększy się ilość miejsc parkingowych dla mieszkańców bo SPPN ograniczy parkowanie osób nie będących mieszkańcami. Przynajmniej w podobozarze 2 nie widać sytuacji w której kierowcy z innych dzielnic zostawiają auta aby dalej jechać komunikacją miejską. Skąd Państwo wiecie ilu „przyjezdnych” tak robi ?</p>	<p>Łącznie na podobozarze (2) zinwentaryzowano 1458 legalnych miejsc postojowych. Podczas badań wykonano na nim 345 237 pomiarów, co umożliwiło wykrycie 23 623 unikalnych tablic rejestracyjnych parkujących pojazdów. 1869 z nich należało do grupy „mieszkańców”. Aż 10098 badanych pojazdów pojawiło się na obszarze tylko jeden raz, to 42% zaobserwowanych pojazdów. W podobozarze Saska Kępa 2 „mieszkańcy” zajmują zdecydowaną większość miejsc postojowych (do 85%). W ciągu dnia występuje tutaj duży udział użytkowników korzystających z usług, powyżej 20%. Są to pojazdy, które przez krótki okres czasu zajmują miejsce postojowe. Przejednych jest nieznacznie mniej.</p>
787		<p>Przykład z prawie każdego dnia: wielokrotnie zdarza mi się między 20:00 a 24:00 robić po 2-3 okrążenia po okolicznych uliczkach zanim znajdę wolne miejsce. Sprawdziłam na mapce z wirtualnymi parkometrami obszar do 150m i niestety jest on zbyt mały (tylko 2 parkometry!, a nie do 8 jak to było podane w prezentacji ) aby mieć pewność, że uda mi się zaparkować. Ostatnio parkowałam na Holenderskiej, czyli już poza obszarem rejonowym, co oznacza, że zdecydowanie wyższe koszty za parkowanie bo aż 600zł rocznie za bardzo mały obszar jakim jest: Saska, Aleja Jerzego Waszyngtona, Międzynarodowa, Aleja Stanów Zjednoczonych.</p>	<p>Abonament rejonowy pozwala zaparkować na niewielkim obszarze w pobliżu miejsca zameldowania: w rejonie do 100 m od parkomatów oddalonych nie więcej niż 150 m od domu (czyli de facto w połączonych okręgach 150 + 100 m), co przekłada się średnio na kilkadziesiąt miejsc postojowych. Alternatywą jest abonament obszarowy, który obejmuje znacznie większy obszar i ok. tysiąca miejsc postojowych.</p>
788		<p>Nie wiem jak było robione badanie średniego dobowego wykorzystania miejsc. Nieprawdą jest podanie, że średnie zapewnienie w godzinach i poza godzinami funkcjonowania ulicy Londyńskiej, Peszterńskiej, Angorskiej, Walecznych jest na poziomie poniżej 100% (między 69% a 97%). A szczególnie na ul.: Londyńska i Peszterńska gdzie podobno średnie zapewnienie poza godzinami funkcjonowania SPPN jest na poziomie tylko 69% i 87%. Gdyby tak było to nie krążyłabym po nocy szukając miejsca na innych ul. np. tylko parkowałam samochód pod domem.</p>	<p>Pomiary terenowe wykonywane były z wykorzystaniem autorskich mobilnych systemów pomiarowych zamontowanych na samochodach. Podczas jazdy system wykonuje zdjęcia zaparkowanych samochodów, wykorzystując sztuczną inteligencję rozpoznaje tablice rejestracyjne, oblicza lokalizację zaparkowanych samochodów (z dokładnością do 1 m), gromadzi metadane zdjęcia (np. czas wykonania) a następnie przesyła dane na chmurę. Tam dane są analizowane i przetwarzane do postaci wynikowej. Na tej podstawie tworzone są wykresy i zestawienia zbiorcze, jak i również obliczane jest średnie dobowe wykorzystanie miejsc postojowych. Według przeprowadzonych badań i przyjętej metodyki na ulicy Londyńskiej w okresie 08.09.21-26.10.21r. poza godzinami funkcjonowania SPPN średnio stały 123 samochody, co stanowi 68,60% zinwentaryzowanych na tym obszarze miejsc legalnego postoju. Na ulicy Peszterńskiej było to 79 samochodów, czyli 86,61% miejsc postojowych. Są to wyniki wysokie, które potwierdzają zasadność na tym obszarze SPPN. Nie jest jednak prawdą, że zapewnienie sięga 100%.</p>
789		<p>Pomimo, że Londyńska na odcinku Walecznych – Angorska ma 100% obłożenie w nocy, wg. przedstawionych map zamierzacie Państwo zlikwidować 50% miejsc postojowych. Dla tego odcinka nawet nie zaproponowano identyfikatora B-35 na tym odcinku są 2 wysokie bloki.</p>	<p>Założeniem projektu było wyznaczenie maksymalnej możliwej ilości miejsc postojowych ogólnodostępnych. Na ul. Londyńskiej dodatkowo wprowadzono możliwość postoju tylko dla mieszkańców z identyfikatorem B35.</p>

790		<p>Wprowadzenie SPPN ograniczy ilość dostępnych miejsc parkingowych i utrudni życie mieszkańcom, gdyż większość bloków nie ma garaży podziemnych. Dlaczego nie przedstawiono, żadnych propozycji rozwiązania kwestii niedoboru miejsc parkingowych ?</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju.</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>
791		<p>Abonament obszarowy ograniczony jedynie 1 podobszaru jest za mały i powinien obejmować całą Saską Kępę – tu mieszkam, tu się poruszam i tu załatwiam sprawy. Tak nie dość, że mam płacić za parkowanie w swoim podobszarze to jeszcze w mojej dzielnicy mam płacić ponownie za to, że potrzebuję przemieścić się autem do podobszaru 1,3 lub 4. Abonament rejonowy powinien obejmować cały podobszar a nie tylko 150m od miejsca zameldowania.</p>	<p>Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.</p>
792		<p>Jestem przeciwna wprowadzeniu płatnego parkowania na Saskiej Kępie.</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>

793		<p>Proszę o ponowne rozpisanie konsultacji społecznych, lub wydłużenie terminu na zgłaszanie uwag do końca stycznia 2022</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>
794		<p>Proszę o przeanalizowania czy konieczne jest usunięcie aż 50% miejsc postojowych na ul. Londyńskiej oraz sąsiednich jak np. Angorska.</p>	<p>Założeniem projektu było wyznaczenie maksymalnej możliwej ilości miejsc postojowych ogólnodostępnych. Na ul. Londyńskiej dodatkowo wprowadzono możliwość postoju tylko dla mieszkańców z identyfikatorem B35.</p>
795		<p>chciałbym zgłosić prośbę o zmianę organizacji ruchu przy okazji wyznaczenia SPPN na Saskiej Kępie. Rzecz w tym, że tak jak widać na załączonych zdjęciach - pod adresem Angorska 14 auta bez przerwy parkują na chodniku z dala od krawędzi jezdni w dodatku nie pozostawiając pieszym nawet 1,5 m wolnego przejścia po chodniku. Tymczasem namalowane na jezdni znaki pionowe sugerują parkowanie równoległe na jezdni. Dodatkowo pod tym adresem zostały nieprawidłowo, bo na chodniku z dala od krawędzi jezdni wyznaczone 2 miejsca dla osób z niepełnosprawnościami. W tej sytuacji wnioskuję o zmianę organizacji ruchu pod adresem ul. Angorska 14, tzn.: 1.. Prawidłowe wyznaczenie miejsc do parkowania dla osób z niepełnosprawnościami, tzn. w taki sposób, by miejsca te nie znajdowały się z dala od krawędzi jezdni; 2. Ustawienie znaku „P” z tabliczką określającą parkowanie równoległe na jezdni, tj. zgodne z obecnym oznakowaniem poziomym; 3. Wygrozdzenie słupkami chodnika od jezdni żeby uniemożliwić obecnie nagminne blokowanie chodnika przez pojazdy.</p>	<p>Wprowadzono.</p>

796		Jestem mieszkańcem oraz właścicielem mieszkania pod adresem Kamionkowska 9. Zgodnie z planem Strefa Płatnego Parkowania kończy się 50 metrów od mojego osiedla. Jestem stanowczo za rozszerzeniem SPP do okolic Uniwersytetu SWPS - na przykład do ulic Chodakowska-Rybna. Obecnie w godzinach pracy cała Kamionkowska od Goctłowskiej do Mińskiej jest zaparkowana przyjezdnymi autami. W tej okolicy jest planowane otwarcie biurowców w dawnej fabryce PZO, co jeszcze pogorszy sytuację.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
797		Jestem właścicielem mieszkania na saskiej kępie i chciałam wypowiedzieć się na temat parkowania na ulicy Angorskiej na odcinku od ulicy międzynarodowej do ulicy Niekłańskiej. Na tej części ulicy Angorskiej zdecydowanie powinno być możliwe parkowanie wyłącznie po jednej stronie ulicy wyłącznie na jezdni nie na chodniku gdyż jest on tak wąski że w tym momencie przechodząc koło zaparkowanych samochodów z zakupami/wózkiem trzeba wychodzić na ulicę co stwarza zagrożenie dla pieszego i kierowców. Chodniki są bardzo wąskie i nie ma możliwości żeby z nich korzystać w tym momencie. Problemem jest także przejazd śmieciarki która prawie codziennie rano musi używać sygnatu/trąbić przy czym być bardzo głośno żeby ludzie przestawili swoje auta gdyż nie ma możliwości przejazdu.	Projekt zakłada wyznaczenie parkowania równoległego na jezdni.
798		Nie zgadzam się również z forsowanym na konsultacjach tezą o „obcych” przyjeżdżających do nas i pozostawiających auta po to, by poruszać się dalej komunikacją do centrum. Jest to zdecydowanie wprowadzanie w błąd- parkujące auta w zdecydowanej większości samochody sąsiadów i mieszkańców okolicznych bloków, których znam z widzenia, auta „obce” pojawiające się okazjonalnie w dzielnicy to zazwyczaj samochody osób wynajmujących mieszkania, gości mieszkańców okolicy lub wynajętych specjalistów.	Analiza danych pokazała, że 17,94% parkujących pojazdów w dni robocze na Saskiej Kępie należy do osób przejezdnych, czyli m.in. osób przyjeżdżających autem do pracy oraz osób przesiadających się w komunikację miejską. Samochody osób wynajmujących mieszkania zostały zaliczone do mieszkańców, jeżeli były powtarzalnie obserwowane podczas pomiarów nocnych. Osoby pojawiające się na tym obszarze sporadycznie, czyli goście mieszkańców okolicy są zaliczane do kategorii "usług". „Usługi” to grupa do której należą m.in. samochody osób przyjeżdżających do fryzjera, restauracji czy skorzystać z poczty. Stanowią oni średnio w dzień roboczy 22,28%.
799		Jako mieszkaniec ulicy Międzynarodowej nie zgadzam się na zmiany zaproponowane w obecnej formie przez ZDM!	W ramach projektu została wyznaczona maksymalna możliwa liczba miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Z uwagi na brak konkretnego zarzutu co do organizacji postoju trudno odnieść się do przekazanej uwagi.

800		<p>Jedynie rozwiązania związane np. z budową wielopoziomowych parkingów (bez dodatkowych opłat za korzystanie z nich) i rezygnacja z ograniczania już istniejących miejsc postojowych, które ma miejsce od jakiegoś czasu w naszej okolicy (słupki, klomby zawężające pas jezdni) wpłynęłyby na zwiększenie liczby miejsc postojowych na terenie dzielnicy.</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>
801		<p>Wprowadzenie sppn na Saskiej Kępie wygląda jak próba wymuszenia haraczu na nas- mieszkańcach Saskiej Kępy, dla zasilenia własnej kieszeni.</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.</p>
802		<p>Jako mieszkańcy ulicy Meksykańskiej nie zgadzamy się na zmiany zaproponowane w obecnej formie przez ZDM!</p>	<p>W ramach projektu została wyznaczona maksymalna możliwa liczba miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Z uwagi na brak konkretnego zarzutu co do organizacji postoju trudno odnieść się do przekazanej uwagi.</p>
803		<p>W ramach konsultacji dotyczących ustanowienia strefy płatnego parkowania na Pradze Południe, zwracam się z wnioskiem o przesunięcie granicy (powiększenie) strefy na Kamionku do ulicy Podskarbińskiej. Wniosek uzasadniam nagromadzeniem wielu instytucji (SWPS, Biblioteka Pedagogiczna, Urząd Dzielnicy Praga Południa, Dyrekcja Lasów Państwowych, Sinfonia Varsovia, ZUS, Straż Miejska, szkoły, przedszkola, żłobki, miejsce eventowe przy Mińskiej, siedziba Zarządu Transportu Miejskiego itd. itp.), których obecność generuje duży ruch samochodowy i wymaga zapewnienia odpowiedniej infrastruktury parkingowej a także rotacji na miejscach parkingowych. Obszar funkcjonalnie charakteryzuje się większym nagromadzeniem instytucji generujących ruch samochodowy i potrzebę stworzenia warunków do obsługi parkingowej (co zapewni strefa) niż teren na południe od nasypu kolejowego i okolice dworca Warszawa Wschodnia które mają zostać objęte strefą w 2022 roku. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>

804		Jestem stanowczo ZA wprowadzeniem SPPN na Saskiej Kępie.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
805		Mieszkam przy ulicy Złoczowskiej. Postuluję utrzymanie miejsc postojowych po LEWEJ stronie tej jednokierunkowej ulicy – umożliwienie parkowania po prawej stronie spowoduje niemożność przejeżdżania śmieciarek [ już były problemy].	Pozostawiono postój zgodnie ze stanem istniejącym, wprowadzając miejsca postojowe wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35 na odcinku drogi po lewej stronie zgodnie z uwagą.
806		Popieram, aby granice obszarów [za 600 zł] obejmowały rejon z podziałem na strefy a nie obejmowały całej Saskiej Kępy.	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.
807		Przy wylotach dróg wewnętrznych od Złoczowskiej proponuję ustawienie słupków – obecnie parkujące pojazdy zastaniają wyjazdy.	Nie wprowadzono, szerokość chodnika istniejącego wzdłuż jezdnii ul. Złoczowskiej jest zbyt mała na ustawienia słupków blokujących.
808	808	Zwracam uwagę na fragment ulicy Złoczowskiej, stanowiący część ulicy, który był kiedyś wyjazdem z ulicy Złoczowskiej, mogą tam powstać- po oczyszczeniu asfaltu, kolejne miejsca parkingowe. ZAŁĄCZNIK	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.
809		Jako mieszkanka Saskiej Kępy zdecydowanie popieram plany utworzenia Strefy Płatnego Parkowania u nas w dzielnicy. Saska Kępa cierpi na niedobór miejsc i zyska na wprowadzeniu SPPN.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
810		Proszę o zwrócenie uwagi na potrzeby pieszych w nowej stałej organizacji ruchu. Dlatego należy dostawić słupki przy skrzyżowaniach, przejściach dla pieszych i szkołach. (uwaga powtórzona 2 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.
811		Proszę o wytyczenie kontraruchu rowerowego na wszystkich nowych ul. jednokierunkowych. Wprowadzenie SPPNu i nowej stałej organizacji ruchu, która zostanie na lata nie może wiązać się z trwałym pogorszeniem warunków dla rowerzystów.	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.
812		Popieram wprowadzenie parkowania równoległego, jak w projekcie, na całej długości alei Waszyngtona. Jednocześnie proszę o to, żeby parkowanie było w całości na jezdni, a nie częściowo na chodniku.	Nie wprowadzono. Wyznaczono parkowanie równoległe na jezdni po północnej stronie i na chodniku po stronie południowej ulicy.

813		Proszę rozważyć budowę przystanków autobusowych na ulicy Międzynarodowej, pomiędzy al. Waszyngtona a ul. Zwycięzców. Z niektórych budynków do najbliższego przystanku jest 400-500m, więc zachęca to część osób do używania auta. (uwaga powtórzona 2 razy)	Lokalizowanie nowych przystanków komunikacji miejskiej jest działaniem spoza zakresu opracowania projektu stałej organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka.
814		przy braku miejsc w obecnej sytuacji, to co Państwo chcą zrobić zawali nam dzielnicę. Nie zgadzam się na to!	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.
815		czy możliwe jest wyznaczenie miejsc postojowych na ulicy Nurskiej?	Wprowadzono. Na ul. Nurskiej zaproponowano wprowadzenie strefy postoju wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35. Na zakończeniu ul. Nurskiej wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia zawrotki, co jest oparte na wytycznych rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125.
816		Jako mieszkanka Saskiej Kępy zdecydowanie popieram plany utworzenia Strefy Płatnego Parkowania u nas w dzielnicy. Saska Kępa cierpi na niedobór miejsc i zyska na wprowadzeniu SPPN.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
817		Proszę o wytyczenie kontraruchu rowerowego na wszystkich nowych ul. jednokierunkowych. Wprowadzenie SPPNu i nowej stałej organizacji ruchu, która zostanie na lata nie może wiązać się z trwałym pogorszeniem warunków dla rowerzystów.	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.
818		Popieram wprowadzenie parkowania równoległego, jak w projekcie, na całej długości alei Waszyngtona. Jednocześnie proszę o to, żeby parkowanie było w całości na jezdni, a nie częściowo na chodniku.	Nie wprowadzono. Wyznaczono parkowanie równoległe na jezdni po północnej stronie i na chodniku po stronie południowej ulicy.
819		Czy na ul. Obrońców od ul. Francuskiej do ul. Nobla nie wystarczy parkowanie równoległe? Ile więcej miejsc daje parkowanie skośne? Czy jest to warte rozjeżdżania korzeni tych pięknych drzew? Jeśli miałyby tam być jednak skośne, to czy przewidywane są tam jakieś słupki tak, by parkujący zostawiali te 1.5m pieszym?	Nie wprowadzono. Parkowanie skośne po południowej stronie ul. Obrońców (odc. Francuska - Nobla) pozwala na zaparkowanie ok 38 pojazdów, zaś równoległe ok 26 pojazdów. Projekt nie przewiduje ustawienia słupków wzdłuż chodnika. Postój wyznaczony został w taki sposób by dla pieszych pozostało min. 2,0 m chodnika. Egzekwowanie przez kierujących prawidłowego zatrzymania pojazdu znajduje się w gestii służb mundurowych, takich jak policja czy straż miejska.

820		Dlaczego na początku ulicy Wandy nie są wyznaczone miejsca parkingowe (jest tam bardzo szeroko)? Czy ten cały początek to jest plac do zawracania?	Tak. Na zakończeniu ul. Wandy wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia pełnych wymiarów zawrotki, co jest oparte na wytycznych rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125.
821		Jestem zaniepokojona również wyznaczonym miejscem na dla niepełnosprawnych przy Estońskiej 8. Nachodzi ono na duże, stare drzewo, które ma spore korzenie. Czy nie można tego miejsca od niego odsunąć?	Wprowadzono.
822		Notorycznie jest też zastawiony wjazd do ul. Wandy 15, tak, że nie da się wjechać/wyjechać spod bloku. Czy jest możliwość ustawienia tam słupków tak by ludzie nie parkowali na samych krańcach chodnika, przy wjazdach?	Zaprojektowano zakaz zatrzymywania się. Słupki typu U-12c stosowane są wyłącznie na chodniku, nie stosuje się ich na trawnikach.
823		w odpowiedzi na prośbę do nadsyłania uwag i opinii na temat Strefy płatnego parkowania chciałabym zgłosić swój sprzeciw wobec wprowadzenia SPPN na terenie Pragi.	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.
824		Konsultacje w sprawie strefy zostały przeprowadzone w sposób niejasny dla mieszkańców Warszawy.	Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 listopada do 19 grudnia 2021 roku. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w procesie. Ze względu na sytuację epidemiczną, w celu rozproszenia osób chcących wziąć udział w konsultacjach, zorganizowanych zostało aż jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą. Spotkania online odbywały się w godzinach wieczornych od 17 do 19. Często przedłużały się aż do godz. 20. Dzięki temu osoby aktywne zawodowo mogły w nich uczestniczyć. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.



825		Mieszkańcy nie chcą wprowadzania SPPN oraz nie uważają tego za poprawę bezpieczeństwa i zwiększenie komfortu.	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.
826		czy osoby, które nie są zameldowane na Saskiej Kępie, ale mają dokument poświadczający posiadanie tytułu prawnego do lokalu mieszkalnego (najem lokalu) będą wyłączone z płatnego parkowania na tym terenie?	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, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. 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.
827		Mieszkam na Saskiej Kępie od 7 lat, staram się parkować za bramą wspólnoty, ale czasem brakuje miejsca i muszę parkować na okolicznej ulicy (Lipska, Elsterska). Moim zdaniem w tej sytuacji posiadanie identyfikatora SK powinno umożliwić bezpłatne parkowanie na tym terenie.	W opisanej sytuacji należy uzyskać abonament mieszkańca. Abonament 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, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
828		Dot. Ulicy Grochowskiej pomiędzy skrzyżowaniem z Mińską a przejściem dla pieszych na wysokości nru 328) (mapka nr.6 podobszaru nr 4). Na przedmiotowym odcinku postulujemy urządzenie maksymalnej liczby miejsc postojowych, tylu, na ile pozwalają przepisy. Jako właściciel budynku przy Grochowskiej 338/340 pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że jest to obiekt wielopiętrowy, mieszczący 60 mieszkań, z popularnym dyskontem na parterze. Od strony ulicy Mińskiej proponowane są miejsca do parkowania równoległego, co zmniejszy liczbę miejsc dostępnych dla naszych mieszkańców. Niewielki teren przypisany do wspomnianej nieruchomości służy do realizacji dostaw do dyskontu i w związku z tym nie zaspakaja potrzeb parkingowych naszych spółdzielców.	Wprowadzono skośne miejsca postojowe.

829		Chciałbym jako mieszkaniec Saskiej Kępy wyrazić poparcie dla wprowadzenia SPPN na SK.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
830	830	Wnoszę o korekty plany dla ul. Rumuńskiej i Lotaryńskiej. Wnoszę o dodanie znaku zatrzymywania i postoju B-36 wraz z tabliczką T-24 na ul. Rumuńskiej tuż za skrzyżowaniem z ul. Koreańską. W obecnym planie znak B-36 przed ul. Koreańską jest odwołany skrzyżowaniem z Koreańską, tak więc zgodnie z przepisami, by zakaz obowiązywał na ul. Rumuńskiej do Lotaryńskiej, należy go powtórzyć za skrzyżowaniem z Koreańską. Jako uzasadnienie podaję szerokość jezdni ulicy na odcinku Koreańska - Lotaryńska, która wynosi według pomiaru ZDM 3,65 m, tak więc parkowanie w tym miejscu jest niemożliwe, a jeżeli się zdarza, to zagraża bezpieczeństwu pieszych, ponieważ auta omijające parkującą samochód wjeżdżają zawsze na wyznaczony chodnik, dodatkowo przy tej szerokości ulicy parkujące auto nie pozwala przejechać pojazdom służb takim jak tzw. śmieciarki. Z tego powodu wnoszę o dodatkową tabliczkę T-24 pod B-36, która powinna zniechęcać kierowców do parkowania w tym miejscu. Jako jeszcze jeden argument podaję tu brak znaku b-35 (gdyby też nie było b-36 jak w planie) powoduje, że ten fragment staje miejscem nie wymagającym opłaty za postój w strefie oraz nie jest zastrzeżony tylko dla mieszkańców. Podsumowując wnioskuję o wstawienie, powtórzenie, znaku B-36 wraz z tabliczką T-24 na ul. Rumuńskiej tuż za skrzyżowaniem z ul. Koreańską - w załączeniu przesyłam moją propozycję na planie ZDM	Wprowadzono, projekt organizacji ruchu został uzupełniony o znak B-36 z tabliczką T-25b za ul. Koreańską. Oznakowanie jezdni północnej ul. Lotaryńskiej zostało uzupełnione o dodatkowe oznakowanie B-36. Miejsca postojowe w układzie równoległym wyznaczono po lewej stronie jezdni. Dla wszystkich dróg prostopadłych do jezdni północnej ul. Lotaryńskiej przewidziano znak C-2 (nakaz skrętu w prawo).
831	831	Wnioskuję o wstawieniu znaku B-2 na ul. Lotaryńskiej przy skrzyżowaniu z Rumuńską, by dodatkowo podkreślić zmianę organizacji ruchu, która zakazuje skrętu z ul. Rumuńskiej w lewo w ul. Lotaryńską. To też znak dla korzystających z garaży na ul. Lotaryńskiej - w załączeniu przesyłam moją propozycję na planie ZDM	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.
832		Bardzo bym prosił o niestawianie słupków ograniczających dodatkowo przestrzeń parkingową na odcinku Angorska	Wprowadzono. Postój pojazdów wyznaczono na jezdni lub na chodniku, z pozostawieniem min. 2 m chodnika dla pieszych.
833		Dot obszaru nr 1 i 2 (ul. Angorska między ul. Peszterńska i Niekłańską,) - czy po drugiej stronie ulicy, gdzie nie ma wytyczonego obszaru legalnego parkowania czerwonymi przerywanymi kreskami będzie ta przestrzeń jakoś ograniczona? Rozumiem, że tam chodnik nie pozwala ze względu na zbyt małą szerokość na wytycznie miejsc do parkowania? Proponuję nie stawiać tam słupków, nie ograniczać dodatkowo tej przestrzeni, to samo dotyczy ulicy Peszterńskiej dochodzącej do Angorskiej.	Wprowadzono. Po północnej stronie ul. Angorskiej nie projektuje się postoju pojazdów i nie ustawia się słupków blokujących na chodniku.

834	Jeśli będą Państwo stawiać słupki w obszarze całej Saskiej Kępy, to czy można nie stosować biało-czerwonych słupków, które znacznie odbiegają kolorystycznie od naturalnej kolorystyki i estetycznie od pięknego obszaru tej dzielnicy, tylko jeśli w ogóle takie słupki będą stawiane, to być może w bardziej neutralnym kolorze np. czarnym? (uwaga powtórzona 2 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. Wzór słupków jest ustalony dla całej Warszawy - słupki biało-czerwone nie są dopuszczalne.
835	Uwaga popierana przez większość mieszkańców - czy możemy przykładem innych miast europejskich np. Pragi, wykorzystać przestrzeń bezpośrednio przy skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych, gdzie i tak nie można parkować, postawić stojaków dla rowerów. Uważam, że takie rozwiązanie ma same plusy: - zapobiega nielegalnemu parkowaniu w pobliżu skrzyżowań, pasów,- zapewni widoczność dla pieszych - nawet 10 rowerów nie zablokuje widoczności,-pozwoli zmaksymalizować wykorzystanie przestrzeni,- zamiast sztucznie wyłączać ten pas z ruchu, stawiać słupki, można postawić rowery. Sytuacja typu win -win. (uwaga powtórzona 2 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.
836	Wnoszę o zabezpieczenie wąskich chodników wzdłuż ul. Argentyńskiej odpowiednimi urządzeniami bezpieczeństwa ruchu drogowego, tak by piesi na tej ulicy mogli czuć się bezpiecznie. W szczególności chodzi o następujące odcinki chodników na Argentyńskiej: - chodnik pomiędzy ul. Kanadyjską a Saską po obu stronach, szczególnie po stronie nieparzystej - w załączniku zdjęcia z Google Maps / - chodnik po parzystej stronie (częściowo brak) na odcinku od Argentyńskiej 2 do budynku z adresem Bułgarska 38, tu wnoszę także o zabezpieczenie wjazdu na teren zielony, obecna propozycja organizacji ruchu ZDM sprawi, że te miejsca na chodnikach i trawnikach będą służyły jako darmowe miejsca w strefie i dodatkowo utrudniały ruch pieszym	Projekt organizacji ruchu dla ul. Argentyńskiej zakłada wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni w układzie równoległym. Zajmowanie chodników przez pojazdy będzie niezgodne z projektem stałej organizacji ruchu i przepisami „Prawo o ruchu drogowym” Art. 77.1. pkt.2. Szerokość chodników przylegających do ul. Argentyńskiej jest zbyt mała dla ustawienia słupków blokujących.
837	Wnoszę o zabezpieczenie skrzyżowań na ul. Argentyńskiej (z Indyjską, Kanadyjską, Rumuńską), by uniemożliwić parkowanie na skrzyżowaniach i w obrębie skrzyżowań, co często zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz utrudnia lub uniemożliwia nawet przejazd służbom (np. służbom oczyszczania miasta)	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
838	Po dokładnym obejrzeniu mapki z wyznaczonymi miejscami do parkowania na Saskiej Kępie zauważyłem , że przy mojej posesji, Angorska 10, nie została naniesiona brama wjazdowa. Wyznaczenie ciągu miejsc do parkowania wzdłuż całej posesji uniemożliwi wjazd na jej teren i nie wyznaczenie w tym miejscu miejsc parkingowego. Proszę o naprawienie tego błędu.	Wprowadzono.

838		Zgłaszam swoje poparcie dla strefy płatnego parkowania i wyznaczonych miejsc parkingowych na Saskiej Kępie.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
839		pod 20 prowadzę przedszkole francuskie na Kępie, przy Poselskiej 5. Bardzo mnie martwi sytuacja, w której nasi klienci, rodzice, nie tylko z S. Kępy, nie będą mogli zaparkować za darmo by odprowadzić dzieci do przedszkola. PROSZĘ o informacje jak rozwiązać problem. jedyne miejsca parkingowe które mamy zajmują nasi pracownicy, oraz rowery i hulajnogi dzieci.	Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego poprawi sytuację rodziców odwożących dzieci do szkoły. Dzięki większej rotacji samochodów zwiększy się liczba wolnych miejsc ułatwiając krótkotrwałe zaparkowanie pojazdu w pobliżu przedszkola.
840		Praga-Południe w rejonie Saskiej Kępy i Kamionka w ostatniej dekadzie mocno się zmieniła. W wielu miejscach wcześniej nieużytkowanych powstały nowe budynki mieszkaniowe i pod biura. W efekcie coraz więcej osób nie tyle spoza wspomnianych osiedli, co całej dzielnicy przyjeżdża do pracy. To w dni robocze przekłada się na mniejszą ilość miejsc postojowych dla mieszkańców. W związku z tym warto już teraz zaproponować nowe rozwiązania, zamiast zacząć działać za kilka czy kilkanaście lat, kiedy problem będzie znacznie trudniejszy do rozwiązania. Popieram więc rozszerzenie SPPN o Saską Kępę i Kamionek. Jak pokazało ostatnich kilkanaście miesięcy, wprowadzenie strefy po sąsiedzku - na Pradze-Północ - uporządkowało organizację ruchu i sprawiło, że powstały nowe miejsca tylko dla mieszkańców.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r. Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
841		Ponieważ na Saskiej Kępie swoją działalność prowadzi wielu drobnych przedsiębiorców, warto pomyśleć nad wprowadzeniem dla nich abonamentów. Tak, aby mogli wygodnie parkować w pobliżu swoich biur, lokali gastronomicznych czy sklepów. Koszt takich abonamentów powinien być inny niż w przypadku abonamentów mieszkańca. Dlatego stawki dla przedsiębiorców należy ustalić w oparciu o ich zdanie. W związku z tym cieszy zorganizowanie dla przedsiębiorców spaceru w ramach konsultacji. Liczę, że to pierwszy etap współpracy z nimi przy wprowadzaniu strefy na Pradze-Południe, co - powtórzę - popieram.	W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
842		jeśli będą Państwo stawiać znaki pionowe, bardzo proszę o rozważenie znaków ograniczających prędkość do 30 km/h na ulicy Angorskiej, jest to ul. bardzo wąska, jest na niej spory ruch, ponieważ, jest pierwszą od Waszyngtona, umożliwiającą powrót do saskiej/francuskiej. Mimo, że sprawia wrażenie ulicy lokalnej, jednak sporo samochodów się po niej przemieszcza, mimo zastosowanych progów zwalniających, niejednokrotnie kierowcy się rozpędzają, co stwarza niebezpieczeństwo, wzmaga hałas.	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.

843		<p>Bardzo bym prosił o niestawianie słupków ograniczających dodatkowo przestrzeń parkingową na odcinku Angorska między ul. Peszteńska i Niekłańską - Czy po drugiej stronie ulicy, gdzie nie ma wytyczonego obszaru legalnego parkowania czerwonymi przerywanymi kreskami będzie ta przestrzeń jakoś ograniczona? Rozumiem, że tam chodnik nie pozwala ze względu na zbyt małą szerokość na wytyczne miejsc do parkowania? Proponuję nie stawiać tam słupków, nie ograniczać dodatkowo tej przestrzeni, to samo dotyczy ulicy Peszteńskiej dochodzącej do Angorskiej. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Wprowadzono. Po północnej stronie ul. Angorskiej nie projektuje się postojów pojazdów i nie ustawia się słupków blokujących na chodniku.</p>
844		<p>Ile legalnie parkujących samochodów zidentyfikowali pracownicy ZDM na podobszarze 1 (Saska Kępa), na którym ma zostać ustanowiona strefa płatnego parkowania?</p>	<p>Według przeprowadzonych badań w okresie 08.09.21-26.10.21r. na podobszarze 1 zidentyfikowano 27 908 pojazdów parkujących legalnie.</p>
845		<p>Ile, wg obliczeń ZDM, miejsc do parkowania lub jaka maksymalnie liczba samochodów zmieści się na wyznaczonych na planach miejscach do parkowania na podobszarze 1 (Saska Kępa)?</p>	<p>Na podobszarze 1 zinventaryzowano 2379 miejsc postojowych. Obliczenie liczby miejsc postojowych po zmianach nie jest możliwe, bo projekt nie jest ostateczny i ulega poprawkom w wyniku konsultacji.</p>
846		<p>Wg licznych mieszkańców, jak i z przeprowadzonych samodzielnie analiz, wyłania się znaczące uszczuplenie liczby miejsc do parkowania na obszarze 1 (Saska Kępa). Mając powyższe na uwadze proszę o wyszczególnienie (wraz z udostępnieniem w formie załącznika z dokumentami lub spisu linków), na podstawie jakich przepisów prawa, uchwał, planów, strategii lub innych wiążących dokumentów ZDM wdraża proces ograniczania liczby miejsc parkingowych na analizowanym obszarze, jak również na obszarze całej Dzielnicy Praga-Południe</p>	<p>Założeniem przygotowanych projektów organizacji ruchu było wyznaczenie maksymalnej dopuszczalnej przepisami prawa ilości miejsc legalnego postojów. Oznacza to, że liczba miejsc postojów dostępnych dla mieszkańców nie powinna być mniejsza niż obecnie – wszędzie tam, gdzie parkowanie jest obecnie legalne, ma pozostać legalne również po wprowadzeniu zmian w organizacji ruchu. Podstawowe założenia projektowe, wynikające z przepisów Prawa o Ruchu Drogowym oraz rozporządzeń wykonawczych, są następujące:  Zabronione jest parkowanie (zatrzymanie i postój) pojazdu:  w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania, przejazdu kolejowego lub tramwajowego, przejścia dla pieszych, przejazdu dla rowerzystów  w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy przystanku i na całej długości zatoki przystankowej w odległości mniejszej niż 10 m od znaku lub sygnalizatora, jeśli grozi to jego zastąpieniem  Miejsca postojowe powinny spełniać następujące parametry:  parkowanie równoległe na jezdni: pas postojowy o szerokości 2,0 m, min. szerokość jezdni dwukierunkowej: 5,0 m, min. szerokość jezdni jednokierunkowej: 3,0 m  parkowanie równoległe częściowo na jezdni, częściowo na chodniku: miejsce postojowe o szerokości min. 2,0 m, chodnik o szerokości min. 2,0 m  parkowanie równoległe na chodniku: miejsce postojowe o szerokości 2,5 m, chodnik o szerokości min. 2,0 m przy pozostałych rodzajach parkowania szerokość pozostawionego chodnika to min. 2,0 m  Dodatkowo, założeniem projektowym było ograniczenie zmian niemal wyłącznie do oznakowania pionowego i poziomego, bez robót budowlanych (np. poszerzanie lub zwężanie chodników, budowa zatok postojowych, likwidacja zieleni).</p>

847		<p>Ponieważ jedyne, z czym wiąże się SPPN, to wysokie opłaty oraz ogromna redukcja liczby miejsc parkingowych w wyniku absurdalnych norm ich wyznaczania, nie ma żadnych przekonujących argumentów za wprowadzeniem płatnego parkowania na Kamionku.</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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>
848		<p>Sprzeciwiam się powstaniu strefy płatnego parkowania na Kamionku.</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>
849		<p>Poniżej podaję ankietę w jakiej wieli udział mieszkańcy gdzie w 94% mieszkańcy są przeciwni tej zmianie.  <a href="https://ipragapoludnie.pl/artukul/strefa-platego-parkowania/1173345">https://ipragapoludnie.pl/artukul/strefa-platego-parkowania/1173345</a></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>
850		<p>nie dla SPP na Kamionku!!!!</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>

851		Na ul. Czeskiej należy zabezpieczyć chodnik przed zastawianiem przez samochody	Nie wprowadzono. Słupku blokujące U-12c, w projekcie stałej organizacji ruchu zaprojektowane zostały w obszarach narożników skrzyżowań i przejść dla pieszych. Postój na ul. Czeskiej zaprojektowano równolegle na jezdni. Egzekwowanie poprawności postoju pojazdów leży w gestii służb miejskich i policji.
852		Na ul. Aldony należy zabezpieczyć chodnik przed zastawianiem przez samochody na odcinku od Zwycięzców do Obrońców, po zachodniej stronie drogi	Wprowadzono. W projekcie pozostawia się zakaz zatrzymywania po stronie zachodniej, po stronie wschodniej projektuje się postój wyłącznie na jezdni.
853		Jestem przeciwko ustawieniu strefy B-35 na ul. Królowej Aldony dla mieszkańców, ponieważ ona w praktyce zalegalizuje postój na chodnikach	Wprowadzono. W projekcie pozostawia się zakaz zatrzymywania po stronie zachodniej, po stronie wschodniej projektuje się postój wyłącznie na jezdni.
854		Należy ustawić słupki na wjazdach na chodniki oraz wokół zatok parkingowych w celu zapobieżenia jazdy wzdłuż po chodniku na ul. Międzynarodowej.	Wprowadzono.
855		Na planie dostępnym na Państwa stronie dopatrzyłem się znaku D-3 przy ul. Skaryszewskiej w stronę Dworca Wschodniego. Rozumiem, że analogicznie do kierunku Targowa, powinna być na planie zielona strzałka informująca o planowanej drodze jednokierunkowej?	Wprowadzono.
856		Lubelska 20/20A Czy oprócz wdrożenia ruchu jednokierunkowego i uporządkowania kwestii parkowania, rozważają państwo rozrysowanie dróg rowerowych w tej okolicy?	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.
857		Po środku planu jest informacja o istniejącym znaku pionowym przed wjazdem na parking/podwórko za budynkiem 20/20A - w ostatnim czasie znak zniknął, podobno na wniosek policji. Tym samym nasza nieruchomości, w przypadku wprowadzenia SPP stanie się legalnym postojem dla wszystkich, którzy nie będą chcieli płacić za parkowanie i tym samym niemożliwym będzie zachowanie przestrzeni dla mieszkańców bloku. Czy Państwo jesteście w stanie nas wesprzeć jakkolwiek w działaniach prowadzących do np. postawienia szlabanu? Choćby poprzez wydanie opinii, która zmotywowała by zarządcę nieruchomości (skomplikowana sprawa) do zamontowania takowego bez odpierania bezpodstawnie argumentów mieszkańców.	Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.

858		<p>Na planie widzę rozrysowane miejsca przy skrzyżowaniach wyłączane z ruchu/możliwości postoju. Obecnie stawianie w tych miejscach jest nagminne i auta skutecznie ograniczają widoczność przy wyjeździe z drogi wewnętrznej, lub też ograniczają możliwość minięcia się aut przy zjeździe w „wewnętrznej” ulicy Lubelską. Czy jest możliwość zastosowania już teraz jakichś środków zabezpieczających przed takim procederem, np. poprzez wyspy lub słupki?</p>	<p>Na powierzchniach P-21 zabroniony jest postój i w tym zakresie pierwsze działania powinny podejmować służby kontrolne: Policja i Straż Miejska. Niemniej lokalizacje takie poddawane są obserwacji i w przypadku braku skuteczności służb rozważany jest montaż elementów zabezpieczających dodatkowo te powierzchnie, ma to miejsce w szczególności w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań.</p>
859		<p>W miejscu skrzyżowania ul. Lubelskiej i Joselewicza mamy dwa przejścia dla pieszych, poprzez które wielu kierowców wjeżdża na chodnik i tam też parkuje (krótko lub długoterminowo) swoje pojazdy. Czy jest możliwość (również wcześniej niż przed wprowadzeniem SPP) zablokowania takiej możliwości poprzez postawienie słupków na przejściach, tak jak ma to miejsce po przeciwnej stronie „wewnętrznej” ulicy Lubelskiej, idąc od Dworca w stronę Wedla?</p>	<p>Wprowadzono.</p>
860		<p>nie mam uwag, koncepcja jest słuszna, zarówno z samą SPP, jak i wyznaczeniem dróg jednokierunkowych. Obie te zmiany powinny wpłynąć pozytywnie na estetykę i częstotliwość parkowania w okolicy, jak i na bezpieczeństwo w ruchu na ulicy Skaryszewskiej.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
861		<p>Chciałbym zwrócić uwagę na oczywiste braki w planowanej strefie płatnego parkowania na Kamionku na Pradze Południe: Plan w obecnym kształcie nie obejmuje rejonu pomiędzy ul. mi Mińską, Grochowską i Terespolską (z mniejszymi ul. mi w tym obszarze: Kamionkowską, Głuchą, Goćławską, Wawerską, Rybną, Groszowicką, Chodakowską, Drewnicką, Owsianą). Obecnie obszar ten jest całkowicie zastawiony samochodami parkującymi w niedozwolonych miejscach, zajmującymi chodniki, place, pasy. Sytuacja taka przede wszystkim stwarza REALNE ZAGROŻENIE dla bezpieczeństwa kierujących i pieszych, wyłącza i zamienia całe ulice z dwukierunkowych w jednokierunkowe (np. fragmenty szerokiej Mińskiej, gdzie sytuacja jest tak absurdalna, że czasem tworzą się cztery pasy nielegalnego parkowania równoległego i zostaje jeden drożny pas dla ruchu; Kamionkowskiej od Bliskiej do Goćławskiej, gdzie stale samochody parkują i nielegalnie, pomimo znaków zakazu, zabierają cały pas; Kamionkowska w okolicy Urzędu Dzielnicy; niemal cała Goćławska), ogranicza widoczność dla kierujących, bo w tym obszarze samochody na skrzyżowaniach i na przejściach dla pieszych to norma. Ponadto w obszarze tym znajduje się kilka instytucji: Urząd Dzielnicy, SWPS, Sąd Rejonowy, wkrótce ZTM. Obecnie niemal niemożliwe jest zaparkowanie nawet na 15 minut, żeby załatwić jakąkolwiek sprawę.</p>	<p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>



862		Wprowadzić strefy płatnego parkowania, a wraz z tym wyznaczyć miejsc parkingowych, w obszarze pomiędzy ul. mi Mińską, Grochowską i Terespolską;	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
863		osłupkowanie chodników i okolic przejść dla pieszych.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
864		Chciałem zwrócić uwagę, że jeśli SPPN nie obejmie odcinka z adresami ul. Wandy 4A/8A to tam będą parkować wszyscy, którzy do tej pory parkowali wszędzie dookoła, a to zablokuje dojazdy śmieciarek, karettek itd.	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.
865		Cieszę się, że organizują Państwo konsultacje społeczne i że jest szansa na wprowadzenie SPPN na terenie Saskiej Kępy. Mieszkam przy ul. Międzynarodowej i bardzo liczę na uporządkowanie parkowania w okolicy. Widzę też przy tym szansę na zabezpieczenie chodników przed rozjeżdżaniem.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
866		Jednocześnie obawiam się, że kierowcy, którzy tu przyjadą, a nie będą chcieli płacić za parkowanie, będą uciekać w trawiaste podwórka.	Egzekwowaniem przepisów w tym sposobu parkowania zgodnego z oznakowaniem zajmują się służby mundurowe tj. Straż Miejska, Policja.
867		Wyeliminowanie podwójnego (a czasem potrójnego) parkowania po wschodniej stronie Międzynarodowej, które wymusza na kierowcach jazdę po chodnikach. Może dałoby się ustawić słupki przy wjazdach na chodnik, aby także kurierzy inpostu na niego nie wjeżdżali.	Wprowadzono.
868		Czas obowiązywania opłat za postój mógłby być rozszerzony do późniejszych godzin i obejmować także weekend, kiedy wiele osób przyjeżdża na Saską Kępę - do Parku Skaryszewskiego czy do knajp na Francuskiej.	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. Pobieranie opłat w godzinach późniejszych nie ma uzasadnienia w pomiarach zachowań parkingowych - po godz. 20.00 dominującą grupą parkujących są mieszkańcy. Parkowanie płatne w weekendy wymaga wprowadzenia śródmiejskiej strefy płatnego parkowania. Taka strefa może być wprowadzona decyzją Rady m.st. Warszawy po uprzednim przeprowadzeniu analizy zasadności, wskazującej na poprawę rotacji pojazdów. W związku z pandemią takie badanie nie zostało jeszcze przeprowadzone.

869		<p>Ważne jest uporządkowanie parkowania i wydzielenie chodnika dla pieszych (przez ustawienie słupków) w pasie drogowym przy budynkach: Międzynarodowa 61, 65 i Waszyngtona 46. W tym momencie chodnik kończy się na wysokości budynku Angorska 27 przy pizzerii. Potem trzeba chodzić między samochodami na wysokości budynku Międzynarodowa 61, gdzie nie ma bezpiecznego przejścia. Natomiast chodnik, który zaczyna się przy budynku przy ul. Międzynarodowej 65 jest bardzo często zastawiany przez samochody. Może o tym świadczyć liczba zgłoszeń na 19115.</p>	Wprowadzono.
870		<p>Zabezpieczenie słupkami wschodnich fragmentów chodnika przy rondzie przy ul. Międzynarodowej / Zwycięzców i chodników na skrzyżowaniu Walecznych / Londyńska, gdzie parkują kierowcy. Kierowcy parkują też na chodniku przy ul. Peszterńskiej (między garażami przy Peszterńskiej 6 a budynkiem Angorska 6) zostawiając pieszym bardzo mało miejsca.</p>	Wprowadzono. Projekt zakłada lokalizację miejsc postojowych na jezdni lub częściowo na jezdni - częściowo na chodniku, z pozostawieniem dla pieszych min. 2,0 m szerokości chodnika.
871		<p>Upewnienie się, że propozycja uporządkowania miejsc parkingowych bierze pod uwagę zwycięski projekt Budżetu Obywatelskiego nr 2065, który zakłada rozpiętowanie i nasadzenia na Międzynarodowej: <a href="https://bo.um.warszawa.pl/projekt/23450">https://bo.um.warszawa.pl/projekt/23450</a> (Realizacja w 2022 roku)</p>	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Projekt nie koliduje z założeniami zadania z budżetu obywatelskiego. Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.
872		<p>Dzisiaj dotarli do nas wieści, że planowane jest ustanowienie Strefy Płatnego Parkowania na Pradze Południe. Zapoznaliśmy się z planem i czujemy się zaniepokojeni przebiegiem granicy tej strefy. Otóż nasz budynek mieszkalny znajduje się niemalże na granicy strefy oznaczonej na planie numerem 4. Chodzi o ulicę Kamionkowską 9 - odcinek od Mińskiej do Goćławskiej. Każdy, kto był w tej okolicy wie, że jest ona przytłoczona ruchem samochodowym i pojazdami parkującymi gdzie to tylko fizycznie wykonalne, zupełnie pomijając już legalność. W okolicy każdy chodnik jest niedrożny. Np. ul. Głucha - wózkami dziecięcymi trzeba poruszać się po bruku, gdyż chodniki zajęte są zaparkowanymi samochodami. Gdy granica strefy płatnego parkowania zostanie wyznaczona w okolicy, nasza ul. doświadczy jeszcze intensywniejszego najazdu kierowców szukających miejsca. Nie będzie wówczas szansy na uratowanie trawników, chodników, przejść dla pieszych i innych ważnych elementów tkanki miejskiej. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że w okolicy powstała duża inwestycja biurowa, która będzie czynnikiem jeszcze zwiększającym popyt na parkingi. Okolica jest doskonale skomunikowana z całym miastem, więc przyjazd do biur i usług za pomocą tejże wydaje się być dobrą alternatywą dla samochodu. W związku z powyższym pragnęlibyśmy, aby rozważyli Państwo włączenie ulicy Kamionkowskiej w Strefę Płatnego Parkowania co najmniej do skrzyżowania z ulicą Goćławską. Jestem przekonany, że zdecydowana większość mieszkańców przyjmie taką decyzję z ulgą i radością.</p>	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.

873		jako mieszkaniec Grochowa (ul. Kickiego) proponuję, by strefa płatnego parkowania obejmowała co najmniej ul. Terespolską - jeśli nie obszar do Ronda Wiatraczna.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN. 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.
874		Podstawy propozycji są oczywiste: jako osoba często bywająca w sądach przy ul. Terespolskiej w praktyce nie mam możliwości zaparkowania, ani darmowego, ani płatnego. Miejsca, teoretycznie przeznaczone dla osób korzystających z okolicznych instytucji, sklepów czy usług są w praktyce całonocnymi parkingami, zajmowanymi co najmniej w godzinach pracy. Wprowadzenie opłat ukłóciłoby ten proceder, skłaniając przynajmniej część parkujących do zaprzestania z korzystania z „darmowych” miejsc.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
875		obszar wzdłuż Grochowskiej i okolicznych uliczek (Kobielska, Kaleńska, Kickiego, Rębkowska) jest notorycznie zastawiany na cały dzień samochodami ludzi pracujących w okolicy. Skutki są dość oczywiste: ulice de facto stają się jednokierunkowe, wymijanie przedłuża czas jazdy, zastawiane są okolice skrzyżowań (często równorzędnych), co okazjnie może skutkować stłuczkami. Samochody przy okazji zastawiają również chodniki, czyniąc je w praktyce nieprzechodnymi choćby dla osób z wózkami lub na wózkach. Straż Miejska w praktyce nie pojawia się, co tylko zachęca do nielegalnego i niebezpiecznego parkowania.	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.
876		Jako mieszkaniec Kamionka bardzo cieszę się z planów wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania u mnie w dzielnicy i popieram Państwa plany jej dotyczące	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
877		Proszę o powiększenie strefy na Kamionku do ulicy Podskarbińskiej, żeby cały Kamionek był nią objęty. W obecnym kształcie Strefa Płatnego Parkowania nie uwzględnia pięciu istotnych celów podróży - Urzędu Dzielnicy, Sądu na Terespolskiej, Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych, nowej siedziby ZTMu na Grochowskiej oraz Uniwersytetu SWPS. Wszystkie te instytucje są istotnymi dla dzielnicy generatorami ruchu, a mimo tego nie zostały uwzględnione w projekcie strefy.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.

878		Proszę o wytyczenie kontraruchu rowerowego na wszystkich nowych ul. jednokierunkowych w momencie wprowadzenia SPPN, wzorem innych miast, np. Poznania. Wprowadzenie Płatnego Parkowania w dzielnicy nie może wiązać się z pogorszeniem warunków dla rowerzystów.	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.
879		Proszę o przeniesienie parkowania na jezdnię na ulicy Zamoyskiego zgodnie z wytycznymi ze zwycięskiego projektu 2065 do Budżetu Obywatelskiego na rok 2022.	Projekt z budżetu obywatelskiego jest realizowany w ramach osobnego opracowania i zakłada parkowanie równoległe na tym odcinku ul. Zamoyskiego.
880		Proszę o utrzymanie parkowania równoległego pod kościołem przy ulicy Grochowskiej 365, za zawrotką. Manewr zawracania w tym miejscu jest bardzo niebezpieczny i często dochodzi tam do kolizji. Gdy parkowanie jest tam równoległe, to kierowcy w pojazdach wyjeżdżających z miejsc parkingowych dobrze widzą pojazdy zawracające. Gdy parkowanie zostanie zamienione na skośne, to widoczność ulegnie znacznemu pogorszeniu. Proszę też o pozostawienie słupków w tym miejscu.	Parkowanie skośne zostało wyznaczone w celu wyznaczenia maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych ogólnodostępnych. Zmiana sposobu postoju oznacza znaczne ograniczenie liczby miejsc.
881		Proszę o wprowadzenie zakazu wjazdu na ulicy Międzynarodowej, od alei Waszyngtona aż do wjazdu do Parku Skaryszewskiego przy Drukarzu. Niemożliwe jest tam wytyczenie miejsc parkingowych, które byłyby płatne, więc nie należy pozwolić, żeby był to darmowy parking. Ponadto ruch pieszych na tym fragmencie jest znaczny, a gdy są tam zaparkowane auta to rzadko kiedy zostaje tam 1,5 metra dla pieszych.	Na tym odcinku ul. Międzynarodowej przewidziano wyznaczenie naprzemiennych miejsc postojowych.
882		Proszę o zmianę organizacji ruchu na ulicy Berka Joselewicza na jednokierunkową i wytyczenie tam normalnych miejsc postojowych, a nie strefy tylko dla mieszkańców. Po pierwsze, nie znajduje się tam wiele bloków a szkoła i piekarnia, do której dojeżdżają uczniowie czy nauczyciele lub pracownicy. Po drugie, ZDM nie może nadzorować tej strefy a Straż Miejska, która nie działa, więc nie ma jakiegokolwiek gwarancji, że te miejsca by pozostały dla mieszkańców.	Wprowadzono.
883		Proszę o ustawienie słupków przy wjeździe do Wedla przy Rogatce Grochowskiej. Nagminne jest parkowanie na chodniku, z dala od krawędzi jezdni w tym miejscu, kilka razy w tygodniu zgłaszam te wykroczenia Straży Miejskiej.	Wprowadzono.
884		Proszę o ustawienie słupków wzdłuż wjazdu do posesji przy ul. Grochowskiej 344. Również w tym miejscu nagminne jest parkowanie na chodniku w miejscu niedozwolonym.	Wprowadzono.

885		Proszę o ustawienie słupków wzdłuż wjazdu do kościoła położonego przy ul. Grochowskiej 365. Nagminne jest parkowanie za słupkami przy ulicy, które znacznie ogranicza widoczność wyjeżdżających pojazdów.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
886		Proszę o przeniesienie parkowania w całości na jezdnię na ulicy Skaryszewskiej, nawet gdyby się to wiązało z wprowadzeniem jednego kierunku ruchu.	Nie wprowadzono, wyznaczono maksymalną liczbę miejsc postojowych, z zachowaniem chodnika o min. szerokości 2 m. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc.
887		Proszę o wzięcie pod uwagę zwycięskiego, acz jeszcze niezrealizowanego, projektu 966 do Budżetu Obywatelskiego na rok 2020 przy projektach ulic Jakubowskiej, Walecznych, Czeskiej i Finlandzkiej.	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 przypadku projektów realizowanych w ramach budżetu obywatelskiego przez Urząd Dzielnicy, możliwa jest koordynacja prac projektowych na etapie uzgodnień projektu ZDM dotyczącego SPPN.
888		Proszę o lepsze zabezpieczenie chodnika na ulicy Międzynarodowej przed nielegalnym parkowaniem, w drugim rzędzie, które jest nagminne na całej ulicy Międzynarodowej.	Wprowadzono.
889		Proszę o wytyczenie przystanków autobusowych przy ulicy Międzynarodowej, na odcinku od Zwycięzców do Waszyngtona. Nie kursuje tamtędy żadna linia autobusowa, a z niektórych bloków do najbliższego przystanku jest 400-500m, co zachęca wielu ludzi do poruszania się nie komunikacją zbiorową, a autem.	Lokalizowanie nowych przystanków komunikacji miejskiej jest działaniem spoza zakresu opracowania projektu stałej organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka.
890		Popieram plan wprowadzenia parkowania równoległego w alei Waszyngtona. Jednocześnie proszę o wytyczenie tego parkowania w całości na jezdni, a nie częściowo na chodniku.	Wprowadzono, wyznaczono maksymalną ilość miejsc postojowych w układzie równoległym na chodniku i na jezdni od strony torów.
891		Międzynarodowa, na całej długości po stronie wschodniej - na planie brak zabezpieczeń chodnika nowymi słupkami, szczególnie w obrębie skrzyżowań. Bez tego zabezpieczenia kierowcy nadal będą parkować na chodniku, a po wprowadzeniu SPPN nawet preferować parkowanie w tej przestrzeni ze względu na bliskie zera ryzyko interwencji straży miejskiej i brak konieczności uiszczenia opłaty, bo kontrole zdm dotyczyć będą tylko legalnych miejsc. Wnioskuje więc o nowe słupki, chociaż w obrębie skrzyżowań (tak jak obecnie na skrzyżowaniu z walecznych) (uwaga powtórzona 2 razy)	Wprowadzono.

892		Zabezpieczenie chodników słupkami przy nowej organizacji miejsc postojowych na wąskich uliczkach w zachodniej części Saskiej Kępy, dobry przykład - Katowicka albo Nobla. (uwaga powtórzona 3 razy)	Nie wprowadzono. Miejsca postojowe wyznaczono w sposób zapewniający min.1,5 lub 2,0 m szerokość chodnika. Egzekwowanie poprawności postoju pojazdów leży w gestii służb mundurowych tj. policji czy straży miejskiej.
893		Nowa organizacja, z parkowaniem równoległym, po jednej stronie jest świetna, ale bez zabezpieczenia chodników kierowcy nadal będą parkować prostopadłe lub skośnie, nie zostawiając wymaganego miejsca dla pieszych.	Nie wprowadzono. W przypadku projektowania miejsc postojowych po jednej stronie drogi, po drugiej projektuje się wówczas zakaz zatrzymywania, co powinno wyeliminować postój także z chodników. Egzekwowanie poprawności postoju pojazdów leży w gestii służb mundurowych tj. policji czy straży miejskiej.
894		Egipska - obecnie nowo projektowane słupki kończą się przy Egipskiej 7, żeby uniknąć notorycznego blokowania chodnika w dalszej części, wnioskuje o dociągnięcie zabezpieczenia słupkami do skrzyżowania z Ateńską (temat był wcześniej wielokrotnie zgłaszany przez różnych mieszkańców do zdm, ja również dostałem odpowiedź, że planowane są w tym miejscu słupki) (uwaga powtórzona 2 razy)	Nie wprowadzono, ustawienie dodatkowych słupków blokujących na długości zatoki postojowej przy budynku Egipska 7 do decyzji Zamawiającego. Wprowadzono, skrzyżowanie z ul. Ateńską zostało zabezpieczone dodatkowymi słupkami przed nielegalnym parkowaniem.
895		Obrońców, od Nobla do Francuskiej. Proponuję by zmienić parkowanie skośnie/prostopadłe na równoległe, wzdłuż jezdni, w tej chwili dla pieszych pozostaje cienki skrawek chodnika, a to jedna z głównych ulic dzielnicy. (uwaga powtórzona 2 razy)	Nie wprowadzono. Na tym odcinku zaprojektowano parkowanie skośnie, przenosząc parkowanie częściowo na jezdnię, co odciąży chodnik i zapewni pieszym min. 2,0 m szerokość chodnika. Wprowadzenie parkowania równoległego zmniejszy liczbę miejsc postojowych o ok. 12 stanowisk.
896		Nowa organizacja, z parkowaniem równoległym, po jednej stronie jest świetna, ale bez zabezpieczenia chodników kierowcy nadal będą parkować prostopadłe lub skośnie, nie zostawiając wymaganego miejsca dla pieszych.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.

897	<p>jako przedsiębiorca (prowadzący działalność na Saskiej Kępie) i mieszkaniec Saskiej Kępy, od dawna czekam na wprowadzenie strefy płatnego parkowania.</p> <p>Obecnie sytuacja związana z parkowaniem jest tragiczna:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• zastawiony jest każdy skrawek chodników, często niezgodnie z przepisami o w efekcie dewastowana jest zieleni, krawężniki, chodniki</li> <li>o wśród zaparkowanych tu samochodów ciężko znaleźć lokalne tablice WF... wydaje się, że dużo ludzi robi sobie z Saskiej Kępy darmowy P+R - porzuca samochody i jedzie do Centrum</li> <li>o niejednokrotnie straż pożarna, policja czy karetki nie mogą przejechać czy wykręcić, ze względu na samochody stojące na skrzyżowaniach</li> <li>• gdy wracam z 2-letnią córką do domu nie mam gdzie zaparkować</li> <li>• gdy w godzinach pracy jadę samochodem na spotkanie muszę liczyć się z tym, że po powrocie nie zaparkuję</li> <li>• późnym wieczorem - a zwłaszcza w święta - wolnych miejsc parkingowych są dziesiątki - niewątpliwie nie ma problemu z dostępnością miejsc dla mieszkańców...</li> </ul> <p>Niedaleko Saskiej Kępy jest ogromny parking pod Stadionem Narodowym - jeśli ktoś musi dojechać z daleka, czy chce zrobić sobie P+R, to naprawdę nie rozumiem dlaczego nie może parkować tam?</p> <p>Bardzo liczę na jak najszybsze wprowadzenie strefy płatnego parkowania. W mojej ocenie - mieszkańca i przedsiębiorcy - obecna sytuacja jest fatalna - i bardzo utrudnia mi zarówno codzienne życie i używanie samochodu z rodziną jak i służbowe korzystanie z samochodu.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
898	<p>jestem mieszkańcem podstrefy 2 i nie zgadzam się z pomiarami, uzależnieniem abonamentu od zameldowania oraz podziałem na podstrefy mieszkając tuż przy granicy podstref. Faktem jest, że wiele osób nie melduje się w miejscu zamieszkania, ponieważ jest to martwy przepis. Poprawne miejsce zamieszkania czy płacenie podatków w miejscu zamieszkania to już inna kwestia i wierzę, że większość tego obowiązku dopełnia i jest aktualny w danych poszczególnych urzędów np. skarbowego (wnoszą na własnym i znajomych przykładzie). Stąd jeśli wszyscy się nagle zameldują, aby uzyskać abonament, okaże się, że tych miejsc zabraknie. SK jest to bardzo zagęszczony obszar pod względem ludności. Części Żoliborza czy też Ochoty często pokazywane jako przykłady dobrze funkcjonującego SPPN to miejsca, w których niejednokrotnie parkowałem kilka lat temu i zawsze można było znaleźć miejsce w odróżnieniu od większości SK.</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> <p>Pomiary nie były prowadzone w oparciu o liczbę osób zameldowanych. Mierzono liczbę aut faktycznie zaparkowanych z dużą częstotliwością w godzinach nocnych, co jest typowe dla mieszkańców danego obszaru. Abonament mieszkańca nie stanowi gwarancji wolnego miejsca postojowego. Ale dzięki wprowadzeniu odpłatności dla osób bez abonamentu, powinna się poprawić dostępność istniejących miejsc dla mieszkańców.</p>

899		<p>Dodatkowo, proszę wziąć przykład z bardziej rozwiniętych krajów i rozpocząć od zapewnienia odpowiedniej infrastruktury najpierw, a następnie jej organizowanie wprowadzając inicjatywy typu SPPN. Jestem jak najbardziej zainteresowany zakupem miejsca parkingowego (wraz ze współfinansowaniem jego budowy) i chętnie bym płacił miesięcznie za późniejsze jego użytkowanie (byle nie tyle co spółdzielni, bo czynsz za garaż to czasem 250-300). Dlaczego nie wyjdziecie Państwo z inicjatywą zrzeszenia ludzi i zorganizowania takiego przedsięwzięcia? Wybierając się do wielu miejsc jak np. miasta na zachodzie od Polski czy to w Danii, które przodują pod tym względem, nie ma mowy o powszechnym parkowaniu na ul., wszystkie parkingi są podziemne lub jakoś schowane. Ulice są dla rowerów i zieleni przede wszystkim, a czasem z wąskim chodnikiem (wiadomo, są wyjątki ale skupmy się na tych gdzie tak jest). Zamiast pozbyć się mało atrakcyjnych aut zdołających nasze ulice na dobre to dodatkowo postawicie jeszcze brzydsze parkometry i skomplikujecie ludziom życie. Najłatwiej stwierdzić, że to nie należy do Państwa obowiązków, ale do spółdzielni lub mieszkańców. Dobrze wiemy, że ani spółdzielnia ani mieszkańcy nie są w stanie takiego przedsięwzięcia przeprowadzić.</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>
900		<p>Podsumowując, SPPN być może rozwiąże częściowo problem z autami, które nie należą do osób zameldowanych, ale ile dodatkowych frustracji wprowadzi. Koszty, problemy ze znalezieniem miejsca pozostaną lub nawet się pogorszą (ze względu na zmniejszenie faktycznej liczby miejsc), dodatkowe obowiązkowe sprawy urzędowe związane z abonamentami, itp. Chciałbym się mylić, jednak wydaje mi się, że przeważą negatywne skutki wprowadzenie SPPN co pewnie będzie się wiązało ze zmianą władz na kolejną kadencję czy warto podejmować takie ryzyko? Nie ukrywam również, że takie działania mogą spowodować, że ludzie dostrzegając ciągłe komplikacje związane z życiem w danej dzielnicy zaczną się z niej wyprowadzać, czyli płacić podatki poza. Szczególnie kiedy praca zdalna staje się codziennością.</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.</p>
901		<p>Jestem za wprowadzeniem płatnego parkowania na Saskiej Kępie.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
902		<p>Kibicuję strefie płatnego parkowania.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>



903		<p>Posiadam samochód i domyślam się że nadal może być trudno zaparkować. Szczególnie w obszarze 150 m od miejsca zamieszkania. Wiem jednak że może to znacząco wpłynąć na bezpieczeństwo, a także komfort zarówno pieszych i kierowców. W okolicach nagminne jest parkowanie niezgodne z przepisami o ruchu drogowym. Ciężko przejść przez pasy bo samochody stoją do samych pasów i nic nie widać. Działa to również w drugą stronę, ponieważ jeżdżąc samochodem nie widać pieszych dochodzących do przejścia. Przeciwnicy strefy zauważyłem, że zostawiają kartki na nieprawidłowo zaparkowanych samochodach z treścią, że to miejsce może zostać zabrane przez strefę. Pracuję na Żoliborzu i widzę jakie zmiany tu zaszły. Panuje tu nareszcie porządek.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
904		<p>Dziś natomiast naszła mnie jedna myśl. Czy istnieje szansa kreskowania miejsc wyłączonych z parkowania? Byłem dzisiaj świadkiem jak kierowca starał się manewrując zmieścić w prostokącie przed pasami dla pieszych. Zdjęcie w załączniku.</p>	<p>Wprowadzono.</p>
905		<p>mieszkam na Saskiej Kępie kilkanaście lat na ulicy Zwycięzców, moja żona i dzieci są zameldowane na Saskiej Kępie, ja jestem zameldowany na Targówku, płacę podatki i rozliczam się z US zgodnie z miejsce zamieszkania / czyli Saska Kępa, auto zarejestrowane jest na mnie, jak to się przekłada na zakup abonamentu dla mieszkańców ?</p>	<p>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,  - jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.  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>
906		<p>Popieram plany wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie, mam jednak uwagę do sposobu wyznaczania terenu dla abonamentu rejonowego. Teren podzielono siatką wyznaczoną przez „wirtualne parkometry”. Jest to bez wątplenia rozwiązanie dla Państwa najprostsze, ale nie jest najlepsze dla mieszkańców. Arbitralne wyznaczenie punktów w miejscach zupełnie przypadkowych względem zabudowy nie zapewnia wszystkim mieszkańcom równego prawa do parkowania.  W rozwiązaniu idealnym liczba i gęstość tych punktów powinna być zależna od ukształtowania ulic i od gęstości zaludnienia, ale można też wprowadzić rozwiązanie poprawiające rozkład rejonów bez szczegółowych analiz - po prostu zwiększając dwukrotnie gęstość całej siatki wirtualnych parkometrów. Rozwiązanie takie zapewni bardziej równomierne rozłożenie parkujących samochodów - będzie po prostu sprawiedliwsze.</p>	<p>Siatka wirtualnych parkomatów zostanie uzupełniona o parkomaty rzeczywiste ustawione w terenie wzdłuż ulic, co w znaczny sposób podniesie liczbę parkomatów oraz zniweluje dysproporcje dostępu do parkomatów.</p>

907		Mieszkam na Niekłańskiej 38. Proponowana siatka parkometrów pozwoli mi zaparkować na Londyńskiej, pozwoli mi też zaparkować na Walecznych prawie pod Nobla, ale nie pozwoli mi zaparkować pod sąsiednim blokiem, na skrzyżowaniu z Angorską. To zupełnie niepraktyczne.	Postój w ramach abonamentu rejonowego obejmuje 150 m od miejsca zameldowania oraz dodatkowe 100 m od każdego z wybranych (do 8) parkomatów znajdujących się obszarze o promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Lokalizacja parkomatów nie jest obecnie ustalona.
908		Kolejnym rozwiązaniem poprawiającym równy dostęp do miejsc parkingowych byłoby wyznaczenie rejonu obowiązywania abonamentu nie względem miejsca zamieszkania, ale względem miejsca legalnego postoju SPPN najbliższego miejscu zamieszkania. Największą różnicę zrobi to mieszkańcom ulicy Międzynarodowej z rzędu zabudowy najbliższego Kanałowi Wystawowemu. Obecnie przynależny im rejon obejmuje przede wszystkim tereny zielone i drogi niepubliczne, a do najbliższych miejsc postojowych SPPN mają aż 70-90 metrów.	Postój w ramach abonamentu rejonowego obejmuje 150 m od miejsca zameldowania oraz dodatkowe 100 m od każdego z wybranych (do 8) parkomatów znajdujących się obszarze o promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Zasady te są takie same dla wszystkich mieszkańców.
909		Dodatkowo, nie jest dla mnie zrozumiałe czy wyznaczany rejon obowiązywania abonamentu obejmuje wyłącznie miejsca w odległości 100 metrów od parkometrów znajdujących się w odległości 150 m od miejsca zamieszkania, czy też obejmuje powyższe oraz miejsca parkingowe położone w odległości 150 m od miejsca zamieszkania. W materiałach pisanych podają Państwo tę pierwszą interpretację, w wizualizacjach tę drugą. Nieścisłość tę można zobaczyć na przykład tutaj: <a href="https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie/abonament-mieszkanca/">https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie/abonament-mieszkanca/</a>	Abonament rejonowy pozwala zaparkować na niewielkim obszarze w pobliżu miejsca zameldowania: w rejonie do 100 m od parkomatów oddalonych nie więcej niż 150 m od domu (czyli de facto w połączonych okręgach 150 + 100 m), co przekłada się średnio na kilkadziesiąt miejsc postojowych.
910	910	Bardzo proszę o uspoźnienie przekazu. Interpretacja pierwsza byłaby pozbawiona sensu, oznaczałaby że wielu mieszkańców, w tym ja, nie mogłoby zaparkować pod własnym domem, jeśli nie postawiono tam parkometru, choćby wirtualnego. Mówiąc obrazowo - w tym co Państwo piszą ujęte są tylko te trzy małe kółka z poniższego obrazka, bez dużego kółka pośrodku. Wydaje się to błędem, ale błędem, który Państwo konsekwentnie powielają we wszystkich materiałach, nie tylko dotyczących bieżących konsultacji.	Abonament rejonowy pozwala zaparkować na niewielkim obszarze w pobliżu miejsca zameldowania: w rejonie do 100 m od parkomatów oddalonych nie więcej niż 150 m od domu (czyli de facto w połączonych okręgach 150 + 100 m), co przekłada się średnio na kilkadziesiąt miejsc postojowych.

911		<p>Popieram pomysł stworzenia strefy postojowej bez wyznaczania miejsc parkingowych dla mieszkańców na Saskiej Kępie, posiadających auta osobowe oznakowane identyfikatorem SK. Może to być lepsze niż utworzenie strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie z abonamentami przyznawanymi dla zameldowanej osoby na jeden pojazd samochodowy zarejestrowany na taką osobę, ponieważ liczba abonamentów może okazać się wyższa niż liczba wyznaczonych miejsc do parkowania. Chyba dałoby się to sprawdzić przed decyzją???</p>	<p>Na obecnym etapie nie planuje się wykorzystania identyfikatorów SK na potrzeby organizacji Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.</p> <p>Identyfikatory te funkcjonują obecnie tylko w sytuacjach wyjątkowych. Wprowadzenie ich do stosowania na co dzień rodzi obawę o skuteczność egzekucji takiego rozwiązania. Wymagałoby to bowiem regularnych patroli Straży Miejskiej lub Policji na wszystkich ulicach Saskiej Kępy. Brak egzekucji oznaczałoby w praktyce, że identyfikator nie przyniósłby żadnych korzyści mieszkańcom.</p> <p>W przedstawionych do konsultacji społecznych rozwiązaniach z zakresu organizacji postojowej, „strefy mieszkańców” zostały wyznaczone jako rozwiązanie fakultatywne – uzupełniające w stosunku do rozwiązań podstawowych, jakim są miejsca postojowe w ramach SPPN, wyznaczone odpowiednimi znakami: pionowym D-18 „parking” i poziomymi P-18 „stanowisko postojowe”, P-19 „linia wyznaczająca pas postojowy”. Mieszkańcy chcący skorzystać bezpłatnie z miejsc postojowych mogą wykupić abonament mieszkańca SPPN. Abonament będzie połączony z identyfikatorem B35, który uprawnia do korzystania ze „strefy mieszkańca” tam, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych.</p>
912		<p>Popieram sppn na Saskiej Kępie.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
913		<p>Popieram wprowadzenie strefy. Przykład z Ochoty i Żoliborza nastraja pozytywnie, że to może być jakaś jaskółka zmian i uporządkowania parkowania oraz chodników. Jestem mieszkanką ulicy Kamionkowskiej tuż za planowaną granicą SPPN.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
914		<p>To jest źle poprowadzona granica. Dalej jest wiele nowych osiedli i biurowców. Nowa siedziba ZTM, uniwersytet SWPS, urząd dzielnicy, sądy na Terespolskiej... Granica strefy na wschodzie powinna sięgać co najmniej do logicznej bariery jaką jest ul. Terespolska. Proszę o przemyślenie jeszcze raz obszaru planowanych zmian. Przy takim zagęszczeniu mieszkań, usługi i instytucji publicznych tuż za SPPN stworzy się bardzo problematyczna sytuacja. Po co niszczyć dobry projekt przez jedno złe założenie?</p>	<p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>
915		<p>W ramach konsultacji społecznych które ZDM przeprowadza ws. SPP na Pradze Południe, jako mieszkaniec Kamionka (ul. Żupnicza 25), chciałbym zaapelować o rozszerzenie SPPN o obszar całej ulicy Podskarbińskiej i już zaplanować włączenie do SPPN ulicy Żupniczej. Niestety już teraz na ulicy Podskarbińskiej (od skrzyżowania z Dwernickiego i Mińską w stronę ZUSu) zaparkowane auta blokują pas drogowy i niszczą zieleń.</p>	<p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>

916	916	Zwracam się z prośbą o rozszerzenie strefy na cały obszar Kamionka, czyli do ulicy Podskarbińskiej. Na Kamionku nie ma dobrej naturalnej granicy dla SPPN, ale zakończenie strefy na ul. Międzynarodowej jest chybionym pomysłem. Przy ulicy Grochowskiej na odcinku od ul. Gocławskiej do ul. Podskarbińskiej (i na okolicznych osiedlowych ul.) już teraz są bardzo duże problemy z parkowaniem, a wraz z powstaniem SPPN kończącej się w osi ul. Międzynarodowej, trudności z parkowaniem samochodów mieszkańców Kamionka - wyłączonego ze SPPN - drastycznie by się zwiększyły. Jest to związane z funkcjonowaniem licznych urzędów i innych instytucji na wspomnianym wyżej obszarze – w tym szczególności: Urzędu Dzielnicy Praga-Południe (Grochowska 274), znajdującego się na rogu Grochowskiej i Terespolskiej, sąsiedniej Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych (Grochowska 278), kampusu Uniwersytetu SWPS pomiędzy ul. mi Gocławską i Chodakowską, siedzibą Sądów Rejonowych dla Pragi-Północ oraz dla Pragi-Południe (Terespolska 15A), jesienią 2021 roku na ul. Grochowską 316/320 zostanie przeniesiona siedziba Zarządu Transportu Miejskiego, co spowoduje dodatkowy wzrost ilości samochodów - pracowników i petentów.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
917		Należy również zauważyć, że SPPN jest poszerzana raz na wiele lat, a w ciągu najbliższych lat przy ul. Grochowskiej 272 zostanie przebudowana i ponownie otwarta Sinfonia Varsovia (w załączniku rysunek z z urzędami).	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
918		Badania zleczone przez ZDM w ramach przygotowania do wprowadzenia SPPN pokazują, że mieszkańcy Kamionka szczególnie mogą zyskać na wprowadzeniu SPPN - tylko ok. 40% aut parkujących na Kamionku, stanowią samochody mieszkańców.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
919		Wnioskuje też o zabezpieczenie przed samochodami na całym Kamionku przejść dla pieszych i terenów przystanków autobusowych - najprawdopodobniej słupkami, bo są to miejsca używane przez niektórych kierowców do wjeżdżania na chodniki i parkowania w miejscach niedozwolonych, co utrudnia poruszanie się ludziom na chodnikach oraz stanowi zagrożenie dla pieszych.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
920		Obszary wszystkich skrzyżowań w tworzonej SPPN także wymagają zabezpieczenia przez parkowaniem samochodów - jeśli jest taka możliwość, wnioskuje o utworzenie zieleńców na skrzyżowaniach i przy przejściach dla pieszych i zabezpieczenie ich słupkami.	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.

921		Ul. Międzynarodowa na Saskiej Kępie to miejsce, gdzie bardzo często można natknąć się na samochody jeżdżące chodnikami (zwłaszcza po stronie numerów parzystych), dlatego wnoszę o zbudowanie zapór np. w postaci słupków w okolicach przejść dla pieszych, by ograniczyć niebezpieczne sytuacje i nielegalne lawirowanie i bezpłatne parkowanie aut na chodnikach.	Wprowadzono.
922		Wnoszę o wprowadzenie kontraruchu rowerowego na każdej uliczce jednokierunkowej (obecnie i po przekształceniu w jednokierunkową na potrzeby wprowadzenia SPPN) na obszarze Saskiej Kępy i Kamionka. To znaczenie usprawni poruszanie się rowerami, a nie ma wpływu na zakłócenie ruchu samochodowego.	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.
923		Organizator przy tak wysokich nakładach finansowych na konsultacje powinien postarać się o znacznie wyższą frekwencję i świadomość mieszkańców.	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>
924		Jestem przeciwna tym zmianom. SPP miałyby rozwiązywać problem nielegalnego parkowania przez przyjezdnych. Przykład innych dzielnic pokazuje, że to nie rozwiązuje tej kwestii. Ponadto, zniechęcanie ludzi do przyjazdu na Kępę negatywnie odbije się na lokalnych biznesach.	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.

925		Na Kępie już jest bardzo mało miejsc parkingowych, a zmniejszenie ich liczby sprawi, że problemy mieszkańców będą jeszcze większe niż obecnie. Dużo lepszym pomysłem byłoby wybudowanie w pobliżu piętrowego parkingu dla osób przyjeżdżających.	W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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.
926		Ponadto, wprowadzenie SPP jest problemem dla osób, które nie posiadają własnej nieruchomości, a jedynie wynajmują. Należę do tej grupy i nie podoba mi się idea, że jako osoba wynajmująca mam płacić za miejsce pod domem gdzie mieszkam od 6 lat. Płacę tu podatki.	Aby otrzymać abonament mieszkańca nie jest konieczne posiadanie nieruchomości na własność, koniecznym jest meldunek, który nie jest uzależniony od posiadania nieruchomości, rozliczanie w Warszawie podatku PIT oraz bycie właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. 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.
927	927	Wnioskuje o wyznaczenie miejsca dla dostaw na Walecznych niedaleko skrzyżowania z Francuską w przepisowej odległości od przejścia dla pieszych.	Na ul. Francuskiej zostały wyznaczone specjalne miejsca dla dostaw w lokalizacjach uzgodnionych z przedsiębiorcami.
928		Wyrażam protest przeciwko wprowadzeniu na Saskiej Kępie Strefy 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.
929		Mam pytanie jak będzie zorganizowane parkowanie samochodów zarejestrowanych na ul. Łotewskiej - odcinek Berezyńska- Jakubowska skoro w obecniej wersji projektu jest na tym odcinku zakaz parkowania.	Na wskazanym odcinku wyznaczone są miejsca postojowe w zatoce i miejsca przeznaczone tylko dla mieszkańców z identyfikatorem B35 po wschodniej stronie ulicy.

930		Obecnie na odcinku Berezyńskiej od Łotewskiej do Estońskiej samochody są parkowane po lewej stronie bo jest tam mniej bram wyjazdowych niż po prawej stronie. W niektórych przypadkach ma więc uzasadnienie parkowanie naprzemiennie.	Nie wprowadzono. Zmiana strony parkowania nie spowoduje wzrostu ilości miejsc postojowych.
931		Jako mieszkańcy ul. Krynicznej wnioskujemy, by zaprojektować i zrealizować jeszcze kilkunastu miejsc parkingowych na naszej małej i wąskiej uliczce, przy której mieszka wiele osób nieposiadających garażu. A usytuowanie 2 ambasad - na początku ulicy i na jej końcu - wyłącza z parkowania te całkiem długie odcinki naszej ulicy.	Nie wprowadzono. Na ul. Krynicznej zaprojektowano naprzemienną lokalizację miejsc postojowych, z pozostawieniem wolnej przestrzeni drogi, dla zapewnienia mijania się pojazdów jadących w różnych kierunkach.
932		Mamy nadzieję, że wprowadzenie SPP skutecznie wyeliminuje też z naszej małej uliczki bardzo liczne samochody należące do właścicieli kilku firm mieszczących się w budynkach przy Krynicznej.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
933		Wnioskujemy też, aby został ustawiony zakaz wjazdu dla kilkudziesięciu samochodów dziennie, na ogół wielkich SUV-ów, odwożących/odbierających dzieci do/z prywatnego przedszkola przy Krynicznej 11 - w godzinach ok.9-10 oraz 16.30-18.00 - skutecznie blokują one ruch na całej ulicy, która jest przecież WĄSKA i JEDNOKIERUNKOWA. Rodzice mogliby zostawiać swoje samochody przy ul. Zwycięzców i odprowadzać dzieci przechodząc pieszo te raptem ok.50-100 m. Natomiast teraz wykręcając/ zawracając na odcinku aż do połowy długości całej uliczki uniemożliwiają mieszkańcom nawet wjazd na Kryniczną, nie wspominając już o możliwości zatrzymania własnego samochodu i wyjścia do domu z własnymi dziećmi przywiezionymi ze szkoły. To sytuacja absolutnie NIEPRAWIDŁOWA, która DAJE WIEKSZE PRZYWILEJE PRZYJEŹDZAJACYM NIŻ MIESZKAŃCOM. W przypadku większości innych przedszkoli na Saskiej Kępie jest tak, że podjechanie nawet w ich pobliżu jest niemożliwe. Ponadto SUV-y te spowodowały wiele uszkodzeń naszych - należących do mieszkańców - samochodów, rzadko kiedy zostawiając kartkę z powiadomieniem i nr telefonu. Interwencje u właścicielki przedszkola niewiele pomogły w tej sprawie. Ponadto samochody przyjeżdżające do przedszkola zniszczyły też wielokrotnie fragmenty istniejących trawników i ich ogrodzeń. Przedszkole w tym miejscu to wielka pomyłka odpowiednich władz Gminy, które zezwoliły na jego otwarcie przy tak niewielkiej, wąskiej i JEDNOKIERUNKOWEJ uliczce, jaką jest Kryniczna.	Ul. Kryniczna jest drogą publiczną. Dlatego w projekcie pozostawia się ul. Kryniczną jako ogólnodostępną - dla wszystkich użytkowników dróg.
934		Jako wieloletni mieszkaniec Saskiej Kępy zgłaszam swoje poparcie dla projektu wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania na mojej dzielnicy. Przyjeżdżający tu kierowcy spoza dzielnicy blokują funkcjonowanie mieszkańców. Porzucają swoje auta i idą do tramwajów.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.

935		<p>jestem mieszkańcem podstrefy 2 i nie zgadzam się na wprowadzenie strefy płatnego parkowania, co za tym idzie na zmniejszenie liczby miejsc parkingowych na Saskiej Kępie. Pomiary, które Państwo prezentujecie zawierają błąd logiczny- w ciągu dnia nie ma problemu ze znalezieniem miejsc parkingowych, problem pojawia się dopiero w godzinach wieczornych. Proszę najpierw o zbudowanie odpowiedniej infrastruktury obecnej w miastach Europy Zachodniej lub Japonii tj. parkingi podziemne, naziemne, wielopoziomowe z możliwością ładowania pojazdów elektrycznych. Kolejnym brakiem w infrastrukturze Warszawy jest brak odpowiedniej sieci dróg rowerowych np. trasa rowerowa, która codziennie uczęszczam nie ma łatwego przejazdu nad Wisłostradą (od mostu Łazienkowskiego). Zapewniając w/w można rozpocząć dyskusję o SPPN, w innym wypadku Saska Kępa będzie mało atrakcyjna dla ludzi pracujących i płacących tu podatki.</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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>
936		<p>Jeśli chodzi o wprowadzenie SPPN, to jestem za.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
937		<p>Bardzo ważne jest aby zabezpieczyć chodniki słupkami przed jazdą kierowców wzdłuż po chodnikach i zastawianiem ich samochodami na: ul. Międzynarodowej, ul. Czeskiej, ul. Aldony (odcinek Zwycięzców - Obrońców, zachodnia strona drogi) przed kierowcami go zastawiającymi</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>
938		<p>Jeżeli jest możliwość to prosimy jako osoby prowadzące działalność gospodarczą - w kilkunastu punktach w okolicy o wyznaczenie jednego/dwóch miejsc do rozładunku towaru dla samochodów dostawczych, miejsca nie dostępne non stop a chociaż w wyznaczonych ,godzinach do rozładunku. Pozwoli to bez problemu na realizowanie dostaw do punktów handlowych i użyteczności publicznej.</p>	<p>W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
939		<p>likwidacja zbędnych znaków B6 „zakaz ruchu ciągników rolniczych” na całym obszarze objętym koncepcją (w tym skrzyżowanie zwycięzców-saska). Nie są współcześnie potrzebne.</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>



940		wyznaczenie miejsc postojowych na południowym (ślepy) krańcu ulicy Wandy (na jezdni), gdzie obecnie parkowane są samochody, a na którym koncepcja przewiduje wprowadzenie zakazów. Całkowita likwidacja i tak nie spowoduje, że na tym odcinku będzie można zawrócić „na raz”, więc jest bezcelowa. Obecna praktyka to parkowanie po obu stronach tej końcówki ulicy. Ew. ograniczenie do jednej strony ulicy.	Nie wprowadzono. Na zakończeniu ul. Wandy wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia zawrotki, co jest oparte na wytycznych rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125.
941	941	wytyczenie (wybudowanie) nowego prostopadłego miejsca postojowego po południowej stronie ul. Zwycięzców, za zachód od skrzyżowania z ul. Saską, w miejscu fragmentu trawnika przyulicznego (z zachowaniem istniejących drzew). Nowe miejsce będzie uzupełniać istniejący układ miejsc postojowych, przeplatanych drzewami, na tym odcinku ul. Zwycięzców. [Załączam szkic orientacyjny naniesiony na rys. 54a]	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.
942	942	wyznaczenie nowego skośnego miejsc(-a) postojowych po wschodniej stronie ul. Saskiej, w rejonie wylotu ul. Meksykańskiej (po przeciwnej stronie) (częściowo w miejscu nieużywanego fragmentu miejsca chodnika ze słupkami) - jako przedłużenie ciągu miejsc postojowych przewidzianych w koncepcji. [Załączam szkic orientacyjny naniesiony na rys. 37b]	Nie wprowadzono. Zgodnie z art. 49 Ustawy Prawo o ruchu drogowym zabrania się postoju w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowań. Proponowana lokalizacja miejsc znajdowała by się bliżej skrzyżowania niż wskazana prawem odległość. Ponadto, budowa nowych zatok postojowych znajduje się poza zakresem opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka. Projekt przewiduje wyznaczenie miejsc do postoju z wykorzystaniem obecnej geometrii dróg.
943	943	Na wylocie ulicy Saskiej w Al. St. Zjednoczonych, po zachodniej stronie Saskiej - rozważenie zastąpienia przewidzianego w koncepcji parkowania równoległego, parkowaniem skośnym („wcięcie” grup po kilka miejsc skośnych w istniejący trawnik, przeplatane „wyspami” trawnika, z możliwością zakrzewienia w przyszłości). Pod warunkiem, że taka modyfikacja zwiększy liczbę dostępnych na tym odcinku miejsc. [Załączam szkic orientacyjny naniesiony na rys. 37b]	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.
944		wnioskuje o usunięcie istniejącego znaku F-6 (zawarty na nr. rysunku 54A), znajdującego się po południowej stronie ul. Zwycięzców, na wysokości nr 34. Tablica F6 informuje o organizacji ruchu, która istnieje już od ponad 10 lat (zakaz skrętu w ul. Brazylijską). Znak jest nieczytelny i aktualnie zbędny.	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.
945		wnioskuje o usunięcie istniejącego znaku F-6 (zawarty na nr. rysunku 37B), znajdującego się po zachodniej stronie ul. Saskiej, na wysokości RCKiK. Tablica F6 informuje o organizacji ruchu, która istnieje już od ponad 10 lat (zakaz skrętu w ul. Brazylijską). Znak jest nieczytelny i aktualnie zbędny.	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.

946		<p>Nie zgadzam się również z forsowanym na konsultacjach tezą o „obcych” przyjeżdżających do nas i pozostawiających auta po to, by poruszać się dalej komunikacją do centrum. Jako wieloletni mieszkaniec obserwuję, co się dzieje w naszej okolicy, znam auta parkujące i nie widzimy z sąsiadami takiego zachowania kierowców - parkujące auta to w zdecydowanej większości samochody sąsiadów i mieszkańców okolicznych bloków, których znam z widzenia. Co więcej, tezie o „obcych”, parkujących na miejscach mieszkańców zadaje kłam fakt, że w rejonie mojej ulicy zaparkowanie auta graniczy z cudem w godzinach wieczornych, w czasie, gdy rzekomi „obcy” wróciliby już dawno do swoich domów. Tymczasem miejsca znaleźć można w godzinach pracy, czyli około 8-15, wtedy, gdy owi „obcy” mieliby właśnie porzucać swoje samochody na naszych ul. ch. Jednak co najważniejsze - tezę o „obcych” obalają również same pomiary zaparkowanych samochodów prowadzone przez ZDM, odnoszące się do ilości aut w strefie nr 2, tj. - liczba aut mieszkańców: 1869, liczba obecnie legalnych miejsc postojowych: 1458. Czyli już w tym momencie brakuje ponad 400 miejsc postojowych, dla samych mieszkańców. Przegląd planów wprowadzenia SPPN w rejonie ulicy Międzynarodowej wskazuje na redukcję obecnych miejsc postojowych o kolejne 20-30%! Podkreślam, że odnoszę się tu ciągle do legalnych miejsc postojowych. Dlatego w obliczu tak rażącego deficytu miejsc parkingowych kolejne ograniczenia w tym zakresie są nie do zaakceptowania. Strefy parkowania dla mieszkańców na nic się tu również nie zdadzą, jeśli nie wystarcza miejsc dla samych mieszkańców.</p>	<p>Badanie zachowań parkingowych polegało na wykonaniu 42 pomiarów na dobę przez 7 dni tygodnia dla wszystkich zinwentaryzowanych miejsc postojowych na drogach publicznych. W wyniku pomiaru uzyskano dane o dacie i godzinie odnotowania postoju, dokładnym miejscu postoju oraz ciągu znaków stanowiących numer rejestracyjny pojazdu. Następnie przeliczono uzyskane dane w sposób pozwalający na ich przyporządkowanie każdej z unikalnych tablic rejestracyjnych do jednej z czterech grup:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) mieszkańcy – pojazdy odnotowane z odpowiednią częstością w trakcie wieczornych i nocnych okien pomiarowych (w przeliczeniu – co najmniej 3/4 nocy w 4 z 5 dni roboczych);</li> <li>b) przyjeźdźni – pojazdy zaparkowane co najmniej 8 godzin w ciągu co najmniej 3 z 5 dni roboczych, niebędące mieszkańcami;</li> <li>c) usługi – pozostałe pojazdy parkujące w ciągu dnia roboczego, której niż 8 godzin;</li> <li>d) niezidentyfikowane – pojazdy niezaliczone do żadnej z powyższych grup.</li> </ul> <p>Takie kryteria pozwalają z odpowiednią precyzją oszacować liczebność poszczególnych grup użytkowników i to, w jakim stopniu pojazdy tych grup zajmują miejsca postojowe w rozkładzie dobowym. Z punktu widzenia mieszkańca, nie jest istotne w jakim celu dane auto zostało zaparkowane. Istotne jest jak długo, jak często i o jakiej porze zostało zaparkowane i jak dużo jest takich aut, co wpływa na dostępność miejsc postojowych. Pojazdy osób, które przyjechały na dany obszar do pracy lub pozostawiły pojazd na danym obszarze aby dojechać do pracy w innej dzielnicy zajmują miejsca postojowe przez cały dzień, a duża ich liczba (co potwierdzają pomiary) pozostaje zaparkowana nawet do godz. 20. Duży udział takich pojazdów ogranicza dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców, wracających na dany obszar w godzinach 17-19 (najczęstsze godziny powrotów z pracy, co potwierdzają wyniki pomiarów). W efekcie, znalezienie wolnego miejsca w godzinach powrotów z pracy jest utrudnione.</p> <p>Drugą grupą, dla której uciążliwy jest duży udział aut zaparkowanych długotrwale, są osoby przyjeżdżające na dany obszar w celu krótszej wizyty: skorzystać z usług, załatwić sprawę, zrealizować dostawy, odwiedzić gości. Te osoby nie poniosą wysokiego kosztu parkowania, bo ich postój jest krótszy i nieregularny. Przepiętnie obszaru z powodu aut zaparkowanych długotrwale utrudnia takim osobom znalezienie wolnego miejsca postojowego.</p>
947		<p>Zaproponowane zmiany podniosą jedynie koszt poruszania się po dzielnicy, a nie dają nam żadnej gwarancji ani nawet perspektyw na dostępność miejsc parkingowych.</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>

948		<p>Proszę o przedstawienie propozycji, która w sposób nieinwazyjny i bez nakładania dodatkowych opłat wpłynęłaby na zwiększenie liczby miejsc postojowych na terenie dzielnicy. Wprowadzenie sppn na zasadach zaproponowanych przez ZDM jest nie do zaakceptowania!</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.</p>
949		<p>Zwracam się z prośbą o jak najszybsze wprowadzenie SPPN na Saskiej Kępie. Koniecznie trzeba uporządkować parkowanie.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
950		<p>Chciałem wyrazić swój sprzeciw dla sppn na Saskiej Kępie. Niestety wprowadzać takie zmiany można, jednak dając coś w zamian. Tu dostajemy "bubla". Abstrahując ode mnie bo mam garaże i sobie poradzę, ale pod moim domem na 9 budynków wielorodzinnych i 11 jednorodzinnych nie będzie żadnego miejsca parkingowego a w tej chwili ulica jest cała w autach sąsiadów, a nie jak się próbuje wmówić osó z zewnątrz. Dodatkowo na konsultacjach niewygodne pytania były omijane, analizy mocno nieprofesjonalne, bo jak to możliwe że choćby na ulicy Londyńskiej średnie obłożenie miejsc parkingowych to 68-72%??? Ta ulica jest zastawiona w całości przez cały tydzień o każdej porze. Większość sąsiadów którzy byli za, mieli tylko takie przeświadczenie ponieważ nie znali sytuacji jak to będzie wyglądało. Po zapoznaniu się z mapami każdy mówił to samo: "to kompletny bezsens bo sami mieszkańcy nie będą mieli gdzie parkować". A chyba nie o to chodzi... strefę można wprowadzać tam gdzie ona ułatwi życie okolicznym mieszkańcom i uporządkuje parkowanie jednak tutaj doprowadzi do patologii bo ludzie stracą miejsca do trzymania swoich prywatnych aut a skoro tu płacą podarki, to mieszkają to mają do tego pełne prawo! Dlatego ja jak i cała moja rodzina jesteśmy stanowczo na NIE w kwestii wprowadzenia SPPN dla Saskiej Kępy!!!!</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>
951		<p>czy jest dostępny plan płatnych miejsc parkingowych (SPPN) Saskiej Kępy? Szczególnie interesuje mnie strefa nr 3.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dostępny jest pod adresem: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-saskiej-kep/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-saskiej-kepie/</a></p>

952		Czy nie można wziąć do obliczeń ilości niezbędnych miejsc doparkowania samochodów mieszkańców wziąć listę samochodów zarejestrowanych w danym budynku (pod warunkiem osobnego potwierdzenia w ciągu 1 miesiąca parkowania pod danym adresem)? Dane adresowe rejestracji na pewno są dostępne.	Miejsce rejestracji pojazdu nie mówi niczego o miejscu, w którym jest obecnie użytkowany ani o tym gdzie, kiedy i jak długo parkuje. Badania prowadzone były z wykorzystaniem technologii OCR (Optical Character Recognition) wspomaganą pomiarem satelitarno-laserowym. Pozwoliły one zebrać informację na temat wykorzystania miejsc postojowych oraz przeprowadzić ewidencję numerów rejestracyjnych (rozpoznany ciąg znaków był atrybutem pojedynczego pomiaru). Badanie to pozwoliło na zgrupowanie numerów rejestracyjnych powtarzających się w każdym pomiarze lub pomiarach i opracowanie tabelarycznej syntezy zgrupowanych numerów w trzech kategoriach: „mieszkaniec”, „przyjezdny”, „usługi”. Nie był analizowany wyróżnik powiatu, w którym dokonano rejestracji pojazdu.
953		Mam pytanie jak będzie zorganizowane parkowanie samochodów zarejestrowanych na ul. Łotewskiej - odcinek Berezyńska- Jakubowska skoro w obecnej wersji projektu jest na tym odcinku zakaz parkowania.	Na wskazanym odcinku zaprojektowane zostały miejsca postojowe w zatoce i miejsca przeznaczone tylko dla mieszkańców z identyfikatorem B35 po wschodniej stronie ulicy.
954		Obecnie na odcinku Berezyńskiej od Łotewskiej do Estońskiej samochody są parkowane po lewej stronie bo jest tam mniej bram wyjazdowych niż po prawej stronie. W niektórych przypadkach ma więc uzasadnienie parkowanie naprzemienne.	Nie wprowadzono. Zmiana strony parkowania nie spowoduje wzrostu ilości miejsc postojowych.
955		Jako mieszkaniec i użytkownik infrastruktury miejskiej Saskiej Kępy zgłaszamy sprzeciw wobec pomysłu strefy 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.
956		Na wstępie chciałbym powiedzieć, że popieram wprowadzenie SPPN na Saskiej Kępie - na całym obszarze osiedla. Jednocześnie, rozumiem obawy o to, że trudniej będzie o parkowanie - już teraz wieczorami bardzo trudno jest zaparkować w okolicy domu. Stąd płyną następujące pytania i postulaty.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.

957		<p>Postuluję wprowadzenie ruchu jednokierunkowego zarówno na bocznej jezdni al. Stanów Zjednoczonych jak przede wszystkim na ul. Argentyńskiej. Martwi mnie, że obecnie na Argentyńskiej zostały wyznaczone „mijanki” które sprawiają, że miejsc parkingowych będzie mniej niż obecnie.</p>	<p>Wprowadzenie jednego kierunku ruchu na jezdni bocznej al. Stanów Zjednoczonych nie ma uzasadnienia i nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych. W ul. Argentyńskiej na jezdni zaprojektowano maksymalną ilość miejsc postojowych zgodnie z przepisami „Rozporządzenia w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków uch umieszczania na drogach – tabela 5.1” w układzie równoległym.</p>
958		<p>Proponuję rozważenie wprowadzenia miejsc parkingowych tylko dla mieszkańców (z odpowiednim identyfikatorem) tam gdzie to możliwe.</p>	<p>Strefy zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców zostały wprowadzone na ulicach, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych oznakowanych znakami pionowymi i poziomymi (zgodnie z wytycznymi rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz warunków ich umieszczania na drogach), zaś jest możliwość postoju na zasadach ogólnych, z zachowaniem przepisów prawa o ruchu drogowym.</p>
959		<p>Usytuowanie wirtualnego parkomatu powinno zostać zmienione tak aby obejmował on obszar aż do ul. Lotaryńskiej - obszar za ul. Saską nie jest dla nas łatwo dostępny oraz nie posiada żadnych miejsc parkingowych.</p>	<p>Parkomaty wirtualne rozlokowane są na siatce 200 x 200 m i stanowią uzupełnienie dla parkomatów montowanych w terenie. Montaż parkomatów w terenie może zostać zaplanowany dopiero po zatwierdzeniu lokalizacji miejsc postojowych. Mieszkaniec na podstawie abonamentu rejonowego posiada możliwość postoju w promieniu 150 m od miejsca zameldowania oraz dodatkowo w odległości 100 m od każdego (z do 8) parkomatów zlokalizowanych w tym promieniu 150 m.</p>
960		<p>jako rodzic dwójki dzieci uczęszczających do SP 373 na ul. Angorskiej w Warszawie chciałam zwrócić uwagę na: niebezpieczne przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu ul. Saska i ul. Angorska. Czy jest rozważane rozwiązanie problemu przez zainstalowanie świateł? (powołując się na audyt ze strony <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/droga-na-szostke/droga-na-szostke-podsumowanie-pierwszej-edycji/sp373/">https://zdm.waw.pl/dzialania/droga-na-szostke/droga-na-szostke-podsumowanie-pierwszej-edycji/sp373/</a>). poniżej treść audytu: Analiza zdarzeń drogowych. Ważnym elementem oceny sytuacji dotyczącej bezpieczeństwa przy szkołach była szczegółowa analiza zdarzeń drogowych, jakie miały miejsce w pobliżu szkoły. W tym wypadku wzięto pod uwagę okres od 2015 r. do 2019 r., ponieważ za te lata Zarząd Dróg Miejskich posiadał pełne dane. Zakres przestrzenny analizy obejmował obwód szkoły. Analiza obejmowała: określenie miejsc niebezpiecznych (zwłaszcza dla niechronionych uczestników ruchu, w tym w wieku szkolnym), przyczyny oraz propozycje możliwych rozwiązań poprawiających warunki ruchu drogowego w analizowanych obszarach. W latach 2015 – 2019 w rejonie SP 373 doszło do 121 zdarzeń drogowych, w których 5 osób zmarło, 2 osoby odniosły ciężkie obrażenia, a 62 osoby odniosły lekkie obrażenia. W obrębie samej szkoły (tj. w promieniu 500m) doszło do 58 zdarzeń drogowych, z czego 25 osób lekko rannych.</p>	<p>Projekt obejmuje zmiany w zakresie organizacji postoju. Dla wskazanego przejścia został wykonany audyt bezpieczeństwa. Przejście uzyskało ocenę 3 w skali 0-5, a zatem nie zostało uznane za szczególnie niebezpieczne. Wśród rekomendacji wskazano poprawę widoczności i skrócenie przejścia. Audytorzy nie rekomendowali budowy sygnalizacji świetlnej, ale jej budowa nie jest wykluczona. W tej chwili nie ma jednak pieniędzy na taką inwestycję - w Warszawie jest co najmniej kilkadziesiąt miejsc, w których sygnalizacja jest pilniejszą potrzebą.</p>

961		Pragnę również zakwestionować słuszność planowanych miejsc parkingowych bezpośrednio pod szkołą [SP 373 na ul. Angorskiej]	Wprowadzono. Wyeliminowano parkowanie w rejonie wyjścia ze szkoły.
962		Jestem mieszkanką lokalu przy ulicy Londyńskiej 5 na Saskiej Kępie. Zwracam się z uprzejmą prośbą o odstąpienie od planów zniesienia słupków na chodniku przy tym budynku i ulicy.	Wprowadzono.
963		Londyńska to bardzo wąska ul. , której strona oznaczona numerami parzystymi jest już wykorzystywana pod miejsca parkingowe. Już obecnie samochody parkujące po parzystej stronie ulicy zajmują sporą część jezdni. Utworzenie miejsc parkingowych także po drugiej stronie ulicy jeszcze bardziej zmniejszy przejeźność Londyńskiej. Uliczka ta leży w bezpośrednim sąsiedztwie szpitala dziecięcego i stanowi jeden z dwóch dojazdów dla karettek i innych pojazdów medycznych i musi pozostać przejeźną.	Wprowadzono. W celu zapewnienia przejeźności ulicy zaprojektowanie postój równoległy.
964		Londyńska stanowi parking dla osób przyjeżdżających w odwiedziny do chorych dzieci, samochody parkują często po wiele godzin na włączonych silnikach (ludzie oczekujący chłodzą się w lecie klimatyzacją, albo ogrzewają w zimie), emitując spalinę. To już bywa bardzo uciążliwe, a przy zlikwidowaniu słupków stanie się uciążliwe jeszcze bardziej. Teraz ta strona ulicy dzięki słupkom stanowi wygodne przejście dla pieszych, chodnik jest w dobrym stanie, nie uszkodzony, bez kałuż. Poprzednio, gdy nie było słupków i parkowały samochody, przejście było bardzo wąskie i trzeba było się z trudem przeciskać. Było to szczególnie trudne dla licznie przejeżdżających tędy rodziców z dziećmi w wózkach, zmierzających do przyszpitalnej przychodni.	Wprowadzono.
965		Jestem za utrzymaniem dotychczasowego systemu. Z moich obserwacji wynika że poziom zaparkowanych samochodów na takich ul. jak Jakubowska, Francuska, Londyńska , Obrońców jest bardzo zbliżony zarówno w godzinach 8~20 jak i wcześniejszych/późniejszych, podobnie weekendy a przy podjechaniu do sklepu, znajomych dojdzie i dodatkowa czynność i opłata. Parkomatom - nie!	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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.

966		Mieszkam na Saskiej Kępie i zdecydowanie popieram plany stworzenia Strefy Płatnego Parkowania w mojej dzielnicy.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
967		Proszę o zwrócenie uwagi na bezpieczeństwo pieszych. Dlatego należy dostawić słupki w newralgicznych miejscach – w okolicach przejść dla pieszych, szkół czy przedszkoli oraz skrzyżowań.	Wprowadzono.
968		Proszę o przeniesienie, tam gdzie to możliwe, parkowania na jezdnię, nawet kosztem jednego kierunku ruchu lub większej liczby miejsc. Wprowadzenie SPPNu jest trwałą szansą na poprawę warunków pieszych, którzy w naszej dzielnicy często muszą się przeciskać między źle zaparkowanymi autami. Dlatego świetnym pomysłem jest wprowadzenie parkowania równoległego w alei Waszyngtona – jednocześnie proszę o to, żeby było ono w całości na jezdni.	Parkowanie po południowej stronie wyznaczono na chodniku, po północnej na jezdni.
969		Proszę rozważyć budowę przystanków na Międzynarodowej. W okolicznych blokach mieszka wiele osób (również starszych), dla których 400 czy 500 metrów do transportu publicznego nie jest atrakcyjną ofertą i dlatego korzystają oni z auta.	Lokalizowanie nowych przystanków komunikacji miejskiej jest działaniem spoza zakresu opracowania projektu stałej organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka.
970		Proszę o ustawienie zakazu ruchu oraz parkowania na ulicy Międzynarodowej, pomiędzy aleją Waszyngtona i wjazdem do parku przy Drukarzu. Niemożliwe jest tam wytyczenie miejsc, więc po wprowadzeniu płatnego parkowania to miejsce było by zawsze zastawione autami mimo dużego ruchu pieszych i rowerzystów, którzy chodzą tamtędy do parku. To miejsce powinno być kolejną alejką parkową, a nie ulicą gdzie piesi się niewygodnie czują. Zakaz ten nie dotyczyłby rowerzystów i dojeżdżających do klubu sportowego Drukarz.	Nie wprowadzono. Na wskazanym odcinku przewidziane są miejsca postojowe naprzemienne.
971		Proszę o wprowadzenie kontraruchu rowerowego na wszystkich ul. jednokierunkowych.	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.
972		od ponad 10 lat mieszkam na ulicy Saskiej w mieszkaniu w sprawie którego toczy się postępowanie spadkowe. Nie wiem ile może jeszcze ono potrwać natomiast w związku z tym nie mam prawa zameldować się pod tym adresem. Czy będę mógł w jakiś sposób ubiegać się o kartę mieszkańca uprawniająca mnie do parkowania samochodu? Np. na podstawie potwierdzenia ze spółdzielni mieszkaniowej że faktycznie jestem mieszkańcem tego budynku?	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.

973		<p>Piszę, by wyrazić swoją opinię na temat projektu strefy płatnego parkowania: jestem zdecydowanie przeciwny wprowadzeniu płatnego parkowania na terenie Saskiej Kępy (jestem jej mieszkańcem).</p> <p>Po pierwsze: ponieważ liczba miejsc parkingowych zmniejszy się znacząco, raczej pogorszy to sytuację aniżeli ją polepszy.</p> <p>Po drugie: wprowadzenie strefy płatnego parkowania w praktyce, a więc montaż parkometrów etc., wydatnie pogorszy estetykę dzielnicy.</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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>
974		<p>jeżeli ww. projekt zostanie wprowadzony w życie, to uważam, że strefy 1 i 2 powinny być połączone.</p>	<p>Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.</p>
975		<p>Jestem mieszkańcem Saskiej Kępy i zdecydowanie popieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania w naszej strefy. Natomiast nie rozumiem skąd potrzeba dzielenia Saskiej Kępy na podstrefy, stąd zgłaszam uwagę dot. możliwości korzystania z dodatkowo opłaconego abonamentu w całym obszarze strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie czyli w 4 strefach, a nie jedynie w podstrefie w której zamieszkuję.</p>	<p>Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.</p>
976		<p>Wnioskuje o spowolnienie ruchu na uliczkach osiedla wąskich uliczek Rumuńska-Grecka-Koreańska wraz z łączącym je dublerem ulicy Lotaryńskiej</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>
977		<p>Wnioskuje o zlikwidowanie miejsc postojowych na terenie miejskim w pasie pomiędzy ul. Lotaryńską oraz jej ulicą serwisową zapewniająca dostęp do uliczek: Indyjska, Koreańska, Rumuńska, Bułgarska, gdzie powinien być park. gdyż mieszkańcy pobliskiego bloku przenieśli swoje miejsca postojowe na teren publiczny a sami zorganizowali sobie niedostępną dla wszystkich urzędową zieleń. Wnioskuje o powrót miejsc postojowych na posesję pobliskiego bloku natomiast w miejsce dzierżawionych miejsc postojowych na terenie miejskim zorganizowanie parku ogólnodostępnego.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Status prawny użytkowania terenu zieleni w pasie drogowym ul. Lotaryńskiej pod miejsca postojowe nie jest nam znany. Sprawę legalności parkingu o którym mowa należy wyjaśnić u zarządcy terenu tj. Urzędu Dzielnicy Praga-Południe.</p>



978	978	<p>w nawiązaniu do rozmowy na spotkaniu konsultacyjnym, przesyłam projekt zmian dla segmentów 2, 2a i 2b przy ul. Afrykańskiej. Położone są one w bezpośredniej granicy strefy i mają dostęp do drogi wewnętrznej. W okolicy będzie to jedyne kilkadziesiąt metrów drogi, do której dostęp będzie praktycznie nieograniczony, co ma szczególnie duże znaczenie przy ogromnym obciążeniu ul. Arabskiej. Prosimy o ustawienie tam znaku ZAKAZ RUCHU razem z opisem, że nie dotyczy służb miejskich i mieszkańców. W załączeniu przesyłam szkic rozwiązania.</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>
979		<p>W związku z konsultacjami społecznymi (nb. fikcyjnymi) dot. rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego wyrażam sprzeciw wobec tych planów. Opłaty parkingowe w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego to kolejne obciążenie fiskalne, a nade wszystko wyrwanie pieniędzy kierowcom i ich marnotrawienie na budowę i utrzymanie stref, które de facto nie są konieczne. Ulice są ogólnodostępną przestrzenią publiczną i nieprzychylnością jest karmienie firm zarabiających na zbieraniu haraczy, z czego tylko część trafia do budżetu Miasta.</p> <p>Poza tym wprowadzenie stref płatnego parkowania wiąże się z istotną redukcją miejsc postojowych, co pogłębia deficyt tych miejsc.</p> <p>Działania ws. SPPN ukazują ideologiczne nastawienie władz stolicy, przekładające się na dyskryminację zmotoryzowanych. W tym amoku nikt nie patrzy na pośrednie skutki takiej polityki, gospodarcze i psychiczne (stres i dyskomfort). Podejrzewam, że autorzy tych "rozwiązań" oraz władarze Miasta są zwolnieni z opłat za SPPN, czy mam rację?</p> <p>Żądam, i jestem wyrazicielem większości mieszkańców, odstąpienia od rozszerzania SPPN a wręcz ograniczenia SPPN w Warszawie do przypadków koniecznych (+ obniżenia opłat). (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 sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>

980		<p>ul. Brukselska - odcinek między skrzyżowaniem z ul. Lotaryńską a Rondem Wolframa. Obecnie prawa strona ulicy (jadąc w kierunku ronda) wykorzystywana jest do parkowania, co znacząco utrudnia przejazd, szczególnie w przypadku wymijania z jadącym z naprzeciwka autobusem miejskim. Funkcjonujący obecnie sposób parkowania (sznur pojazdów wzdłuż niemal całej długości prawej strony jezdni) powoduje, że trzeba przejechać długi (ok 100m) odcinek zjeżdżając na lewą stronę jezdni. Ze względu na łuk drogi widoczność w kierunku ronda jest ograniczona - zjeżdżając na lewą stronę nie widać pojazdów nadjeżdżających od strony ronda. Wytyczenie na tym odcinku miejsc parkingowych po prawej stronie jezdni spowoduje, że będzie ona zbyt wąska dla bezpiecznego wymijania, szczególnie z udziałem autobusów miejskich. Miejsca parkingowe na tym odcinku powinny być wytyczone wyłącznie gdyby dało się utworzyć zatoki, tak jak jest to po prawej stronie Brukselskiej na odcinku od Ateńskiej do Lotaryńskiej.</p>	<p>Wprowadzono, zaproponowane miejsca postojowe w układzie równoległym zostały usunięte z ostatecznej wersji projektu. Elementy wymagające prac budowlanych (np. zatoki postojowe) będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p>
981		<p>ul. Argentyńska - Mimo istniejących zatok po obu stronach jezdni, nagminne jest parkowanie pojazdów również na bardzo wąskiej w tym miejscu jezdni ulicy Argentyńskiej, w sposób całkowicie wykluczający możliwość wymijania pojazdów (ul. jest dwukierunkowa) a niekiedy w sposób wręcz uniemożliwiający przejazd szerszych pojazdów jak śmieciarki czy straż pożarna. Zwracam się z prośbą o zamontowanie słupków uniemożliwiających zastawianie jezdni, szczególnie na krańcach istniejących zatok (pomiędzy numerami 2 i 5), które są obecnie użytkowane w sposób nieprawidłowy. Uważam również, że w ciągu całej ulicy Argentyńskiej nie powinno być miejsc parkingowych poza zatokami, chyba że stanie się ona jednokierunkowa. Utrzymanie stanu obecnego (parkowanie na jezdni) wyklucza możliwość ruchu dwukierunkowego.</p>	<p>Nie wprowadzono, ul. Argentyńska pozostała dwukierunkowa, projekt organizacji ruchu przewiduje naprzemienne wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni w układzie równoległym.</p>
982		<p>Chciałbym też zwrócić uwagę na potrzebę lepszego chronienia pieszych poprzez zamontowanie słupków na powierzchniach wyłączonych oraz odcinkach bezpośrednio przed przejściami dla pieszych. Obecnie nagminne jest parkowanie na powierzchniach wyłączonych, a więc oznakowanie poziome nie wystarcza.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>

983		<p>Nagminne jest też parkowanie bez zachowania prawidłowej odległości przed przejściami. Szczególnie zwracam uwagę na: 1) wyjazd z ulicy Szczuczynskiej w ulicę Paryską (obok posesji Paryska 37) 2) wyjazd z ulicy Obrońców w ulicę Francuską (obok pomnika A. Osieckiej) - po prawej stronie Obrońców nagminnie parkują pojazdy dostawcze tuż przed przejściem lub nawet częściowo na przejściu dla pieszych, drastycznie ograniczając widoczność na przejściu przez ul. Obrońców. 3) skrzyżowanie ulicy Obrońców z ul. Poselską - nagminne jest parkowanie bezpośrednio przed przejściem dla pieszych przez ulicę Poselską na wysokości numeru Obrońców 29</p>	<p>1) Wprowadzono. Zabezpieczono przejście dla pieszych przed nieprawidłowym postojem pojazdów.  2) Wprowadzono. Zaprojektowano znak zakazu zatrzymywania się B-36.  3) Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące U-12c.</p>
984		<p>zwracam uwagę że ul. Obrońców jest drogą do znajdującej się pod numerem Obrońców 25 Szkoły Podstawowej (<a href="https://trampoline.edu.pl/szkola/">https://trampoline.edu.pl/szkola/</a>) w której uczy się ponad 100 dzieci oraz do znajdującego się pod numerem Poselska 5 przedszkola.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN przewiduje ochronę pieszych uczestników ruchu drogowego. Wyznaczając miejsca postojowe pozostawia się dla pieszych chodnik o szerokości min. 2 m. Obszar skrzyżowań i przejść dla pieszych został dodatkowo zabezpieczony słupkami blokującymi typu U-12c, bądź eliminacją postoju poprzez zastosowanie znaku zakazu B-36.</p>
985		<p>przejście dla pieszych przez ulicę Poselską przy skrzyżowaniu z ul. Zwycięzców - nagminne jest parkowanie bezpośrednio przed przejściem.</p>	<p>Wprowadzono. Zaprojektowano zakaz zatrzymywania się B-36.</p>

986		<p>chciałem podkreślić, że jestem przeciwny wprowadzeniu SPPN w proponowanym kształcie, ponieważ tak zaplanowana zmiana znacząco obniży jakość życia mieszkańców Saskiej Kępy (nie tylko tych zmotoryzowanych), a sam proces decyzyjny jest oparty o mało wiarygodne dane.</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. Proces decyzyjny jest oparty o dane zebrane podczas szeroko zakrojonych pomiarów i analiz zachowań postojowych.</p> <p>Przeprowadzone badania składały się z 3 części. Pierwsza z nich związana była z wykonaniem kompleksowej inwentaryzacji miejsc parkingowych w zdefiniowanym obszarze - zarówno miejsc legalnego postoju, jak i postoju niezgodnego z prawem. Podczas inwentaryzacji uwzględniono obecną organizację ruchu na badanym obszarze. Druga część prac polegała na wykonaniu badań zachowań parkingowych wraz z ich analizą. Badanie zachowań parkingowych polegało na wykonaniu 42 pomiarów na dobę przez 7 dni tygodnia dla wszystkich zinwentaryzowanych miejsc postoju na drogach publicznych. W wyniku pomiaru uzyskano dane o dacie i godzinie odnotowania postoju, dokładnym miejscu postoju oraz ciągu znaków stanowiących numer rejestracyjny pojazdu. Następnie przeliczono uzyskane dane w sposób pozwalający na ich przyporządkowanie każdej z unikalnych tablic rejestracyjnych do jednej z czterech grup:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) mieszkańcy – pojazdy odnotowane z odpowiednią częstością w trakcie wieczornych i nocnych okien pomiarowych (w przeliczeniu – co najmniej 3/4 nocy w 4 z 5 dni roboczych);</li><li>b) przyjezdni – pojazdy zaparkowane co najmniej 8 godzin w ciągu co najmniej 3 z 5 dni roboczych, niebędące mieszkańcami;</li><li>c) usługi – pozostałe pojazdy parkujące w ciągu dnia roboczego, której niż 8 godzin;</li><li>d) niezidentyfikowane – pojazdy niezaliczone do żadnej z powyższych grup.</li></ul> <p>Takie kryteria pozwalają z odpowiednią precyzją oszacować liczebność poszczególnych grup użytkowników i to, w jakim stopniu pojazdy tych grup zajmują miejsca postojowe w rozkładzie dobowym. Z punktu widzenia mieszkańca, nie jest istotne w jakim celu dane auto zostało zaparkowane. Istotne jest jak długo, jak często i o jakiej porze zostało zaparkowane i jak dużo jest takich aut, co wpływa na dostępność miejsc postojowych. Pojazdy osób, które przyjechały na dany obszar do pracy lub pozostawiły pojazd na danym obszarze aby dojechać do pracy w innej dzielnicy zajmują miejsca postojowe przez cały dzień, a duża ich liczba (co potwierdzają pomiary) pozostaje zaparkowana nawet do godz. 20. Duży udział takich pojazdów ogranicza dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców, wracających na dany obszar w godzinach 17-19 (najczęstsze godziny powrotów z pracy, co potwierdzają wyniki pomiarów). W efekcie, znalezienie wolnego miejsca w godzinach powrotów z pracy jest utrudnione.</p> <p>Drugą grupą, dla której uciążliwy jest duży udział aut zaparkowanych długotrwale, są osoby przyjeżdżające na dany obszar w celu krótszej wizyty: skorzystać z usług, załatwić sprawę, zrealizować dostawę, odwiedzić gości. Te osoby nie poniosą wysokiego kosztu parkowania, bo ich postój jest krótszy i nieregularny. Przepiętnie obszaru z powodu aut zaparkowanych długotrwale utrudnia takim osobom znalezienie wolnego miejsca postojowego.</p>
-----	--	--	--

987		<p>Mam szereg uwag dotyczących procesu pomiaru wykorzystania miejsc postojowych, zarówno czasu przeprowadzenia pomiarów, sposobu ich prowadzenia oraz prezentacji jego wyników. Rozumiem potrzebę uproszczenia opisu procesu na potrzeby prezentacji na konsultacjach, ale bardziej pogłębione spojrzenie w te dane, w proces kalibracji metody, w dyskusję o błędach pomiaru i in. mogło być zapewnione przez np. odpowiednią publikację na stronach ZDM.</p>	<p>Tego typu szczegóły techniczne nie mają wpływu na ogólny wynik badań i w związku z tym nie mają związku z wprowadzeniem SPPN. Szczegółowe warunki prowadzenia badania mogą być udostępnione na wniosek.</p>
988		<p>Pomiary wykorzystania miejsc postojowych zostały przeprowadzone w okresie 8.09-26.10.2021. Ten okres jest niemiernodajny dla Saskiej Kępy, gdyż z uwagi na bliskość Parku Skaryszewskiego, popularnych restauracji oraz plaż nad Wisłą największe zapelnienie obserwuje się w ciepłych miesiącach (maj - czerwiec). Proponuję powtórzenie pomiarów w tych miesiącach, szczególnie w zakresie wykorzystania miejsc postojowych w porach popołudniowych i w weekendy (a więc poza czasem obowiązywania proponowanej SPPN). Uważamy, że wykaże to dużo większy deficyt miejsc parkingowych niż wynikający z pomiarów. Warto zwrócić uwagę, że wrzesień pod względem mobilności przez władze Warszawy zrównany jest z miesiącami wakacyjnymi (przez np. wakacyjne rozkłady jazdy ZTM).</p>	<p>Średnie zapelnienie w godzinach funkcjonowania SPPN na Saskiej Kępie wynosi ponad 88%, co uzasadnia wprowadzenie SPPN na tym obszarze. Jeżeli w miesiącach maj i czerwiec zajętość miejsc jest jeszcze większa to potwierdza to konieczność wprowadzenia SPPN.</p>

989	<p>Według p. Krzysztofa Zakrockiego [<a href="https://www.youtube.com/watch?v=DaYg6Bx4Tw8">https://www.youtube.com/watch?v=DaYg6Bx4Tw8</a> (27:30)] pomiary wykorzystania miejsc postojowych obejmują również samochody zaparkowane nielegalnie. Jednocześnie podczas konsultacji udzielono następującej odpowiedzi na pytanie dotyczące zliczania: „Liczymy miejsca legalnego postojowego. I liczymy wszystkie auta, również te zaparkowane nielegalnie.” [zał1.png]. Proszę wyjaśnić w takim razie następujące fakty (przykłady nie są wybrane tendencyjnie, to po prostu ulice z mojego najbliższego sąsiedztwa):,1. dla Al. Waszyngtona na odcinku Waszyngtona Rondo - Berezynska wykazano 20 miejsc przy średnim zapelnieniu 101%/86% (odpowiednio w czasie obowiązywania proponowanej SPPN i poza nim). Własne obliczenia mieszkańców wskazują na 25-27 zaparkowanych samochodów/miejsc [Waszyngtona-aleja-rondo-Berezynska.png, najbardziej wątpliwe obecnie wykorzystywane miejsca zaznaczone są czerwonym okręgiem]. 2. dla Al. Waszyngtona na odcinku Waszyngtona Saska - Międzynarodowa wykazano 107 miejsc. Własne obliczenia mieszkańców wskazują na 104 zaparkowanych samochodów/miejsc, jednak po zmianie organizacji parkowania na równoległe na tym odcinku należy uznać, że miejsc będzie maksymalnie ok. 60-70. 3. dla Adampolskiej wykazano 49 miejsc przy średnim zapelnieniu 92%/87%. Własne obliczenia mieszkańców wskazują na 63 zaparkowane samochody. Jaka jest celowość kosztownych pomiarów, skoro wykazują one tak rażące dysproporcje w stosunku do stanu faktycznego i stanu proponowanego? Tak duży błąd pomiaru (kilkadziesiąt procent w obu kategoriach) wskazuje na bezużyteczność pomiarów jako elementu decyzyjnego.</p>	<p>Przeprowadzone pomiary identyfikowały również samochody stojące nielegalnie. W raporcie prezentowanym na konsultacjach społecznych, aby zobrazować zajętość miejsc postojowych obliczono stosunek wszystkich parkujących samochodów (stojących nielegalnie i legalnie) do zinwentaryzowanych miejsc postojowych (legalnych).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jest różnica pomiędzy liczbą zaparkowanych samochodów, a liczbą miejsc. Przykładowo samochody stojące w pobliżu skrzyżowania z ulicą Lipską, w odległości 10 metrów od niego, są uznawane za nielegalne, ponieważ zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego. Nie są zatem wliczane do liczby miejsc. Stąd może wynikać różnica w Państwa obliczeniach.</li> <li>2. Ponownie należy rozróżnić liczbę miejsc od liczby zaparkowanych samochodów. W badaniu brana pod uwagę była liczba miejsc zgodna z obecną organizacją ruchu w momencie wykonywania pomiarów (w okresie 08.09.21-26.10.21r.).</li> <li>3. Ponownie należy rozróżnić liczbę miejsc od liczby zaparkowanych samochodów. Na ulicy Adampolskiej występują postoje samochodów zlokalizowane na zjazdach i w bramach, które nie zostały wliczone do liczby miejsc, ponieważ są niezgodne z prawem. Stąd może wynikać różnica w Państwa obliczeniach. Przeprowadzone badania nie uwzględniały proponowanego w projektach stanu, tylko ukazywały bieżący stan. Miały one na celu przedstawić aktualną sytuację parkingową na obszarze.</li> </ol>
990	<p>Czy pomiary wykorzystania miejsc postojowych uwzględniały jednoślady, które powinny parkować na miejscach wyznaczonych? Jeżeli nie, to wyniki pomiarów ilości pojazdów są znacząco zaniżone ponieważ pojazdy jednośladowe są popularną formą poruszania się nie tylko wśród mieszkańców, ale też wśród pracowników (np. restauracji), a obecnie parkowane są poza miejscami „dla samochodów” (na chodnikach, między samochodami, koło budynków, na podwórkach).</p>	<p>Pomiary uwzględniały wszystkie pojazdy mające tablice rejestracyjne. Pojazdy jednośladowe nie są objęte opłatami w SPPN.</p>

991	<p>Na konsultacjach pojawiał się pomysł tworzenia na Saskiej Kępie kilku obszarów parkowania (na wzór obszarów wyznaczonych dla konsultacji lub w innym układzie, mającym separować różne typy zabudowy). Stanowczo sprzeciwiam takim propozycjom z następujących powodów. Po pierwsze jest to ustanawianie sztucznych barier dla osób zamieszkałych w pobliżu granic (a w szczególności tych w narożnikach obszarów). Doprowadzi to do paradoksalnej sytuacji niemożności parkowania (w ramach abonamentu dla SSPN) po drugiej stronie ulicy, w stosunku do tej, przy której mieszkają takie osoby. Proponowane strefy parkowania dla takich osób byłyby znacząco zmniejszone lub bardzo oddalone od miejsca zamieszkania. Dotyczyłyby to wielu mieszkańców, gdyby obszary zostały wytyczone wzdłuż dużych i gęsto zamieszkanyc ulic (jak np. Saska). Drugi wątek związany z podziałem na obszary dotyczył wprowadzenia SPPN na części Saskiej Kępy. Ten pomysł spowoduje bardzo negatywne zjawisko obciążenia ruchem i parkowaniem obszarów bez SPPN graniczących z tymi, gdzie wprowadzono SPPN. Wnoszę o - w przypadku wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie - ustanowienie tylko jednego obszaru.</p>	<p>Abonament obszarowy jest wyjściem naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców w zakresie możliwości postoju na większym obszarze niż ma to miejsce w przypadku abonamentu rejonowego. W ramach abonamentu obszarowego postój jest możliwy przy obu krawędziach ulicy granicznej.</p>
992	<p>Proszę o rozważenie następującego faktu: pomiary - jak niemiernodajne by nie były - wykazują deficyt miejsc parkingowych (w skrajnych przypadkach aż kilkudziesięcioprocentowy na poziomie obszaru czy większych ulic). Jednocześnie w zestawieniach prezentuje się „średnie” zapętnienie miejsc. Jak powszechnie wiadomo średnia wygładza przebiegi funkcji, ukrywa ich ekstrema, rozmywa pewne tendencje statystyczne i nie jest dobrym narzędziem do prezentacji danych statystycznych. Ponadto, we wszystkich dziedzinach (transport, informatyka, finanse, medycyna itd.) systemy projektuje na obciążenie szczytowe (lub do niego zbliżone), a nie średnie, z tego prostego powodu, że system zaprojektowany na średnie obciążenie załamie się przy przekroczeniu średniego obciążenia, co będzie skutkowało dolegliwościami dla jego użytkowników, a sam system przestanie pełnić swoją funkcję. Proponujemy powtórzenie pomiarów w taki sposób, aby wychwycić momenty szczytowe na szerszym obszarze niż ul. /kompleks ulic i na tej podstawie podejmować dalsze decyzje, a w raporcie końcowym zaprezentować obecne lub nowe wyniki tak, aby szczególnie uwypuklić dane „szczytowe”.</p>	<p>Wyniki pomiarów nie służą do podejmowania decyzji projektowych. Kryterium celu dla prac projektowych jest maksymalizacja liczby miejsc legalnego postoju, w ramach istniejącej infrastruktury – z dopuszczeniem zmian w kierunku ruchu, ze względu na fakt, że ulice jednokierunkowe pozwalają na zlokalizowanie większej liczby miejsc. Wyniki badań odpowiadają na pytanie o deficyt miejsc – w ujęciu generalnym, lub szczegółowym – odnoszącym się do konkretnych godzin lub grup użytkowników (tu: godziny „po pracy” i mieszkańcy). Wyniki nie opierają się wyłącznie o średnią - dysponujemy również szczegółowymi danymi dla poszczególnych pór dnia i lokalizacji.</p>

993		<p>Pragniemy zwrócić uwagę na fakt, że proces decyzyjny dotyczący SPPN i pomiary odbywają się w sytuacji znaczącego spadku mobilności związanego z pandemią. Jest to kolejny przyczynek do niemiętarodajności przeprowadzonych pomiarów oraz niskiej jakości decyzji jakie można na ich podstawie podjąć. Proponujemy wrócić do tematu uporządkowania parkowania po proklamowanym przez rządzących powrocie do „normalności” w zakresie zagrożeń zdrowia społeczeństwa.</p>	<p>Decyzje dotyczące zmian w SPPN są następstwem wielu lat obserwacji i dyskusji z mieszkańcami. Przeprowadzone pomiary (ich wyniki) nie determinują zmian w organizacji ruchu. Kryterium celu (optymalizacyjnym) dla prac projektowych jest maksymalizacja miejsc legalnego postoju, w ramach istniejącej infrastruktury – z dopuszczeniem zmian w kierunku ruchu, ze względu na fakt, że ulice jednokierunkowe pozwalają na zlokalizowanie większej liczby miejsc. Wyniki badań odpowiadają na pytanie o ewentualny deficyt miejsc – w ujęciu generalnym, lub szczegółowym – odnoszącym się do konkretnych godzin lub grup użytkowników (tu: godziny „po pracy” i mieszkańcy).</p>
994		<p>Podstawową zasadą miernictwa jest prezentacja lub dyskusja dotycząca błędów metody pomiarowej - bez wiedzy nt. zakładanego poziomu błędów pomiarów w dziedzinach inżynierskich uznaje się za bezwartościowe. Proszę o prezentację analizy błędów dla prowadzonych pomiarów.</p>	<p>Analizę błędów przedstawiono w załączniku - Dokladnosc_pomiaru_RMP2 Saska Kępa. Na podstawie wykonanej analizy skuteczności systemu można stwierdzić, iż dla badanych odcinków systemu pomiarowego charakteryzował się średnią skutecznością na poziomie 94%. Załącznik jest do pobrania wraz z pozostałymi załącznikami otrzymanymi w trakcie procesu konsultacji.</p>



995		<p>Chcieliśmy zwrócić uwagę na nikłe zainteresowanie konsultacjami społecznymi dotyczącymi SPPN. Przykładem niech będą spotkania on-line dla obszaru 2: w pierwszej części brało w nich udział jednocześnie ok. 65 osób, w drugiej ok. 45. Film YT ze spotkania ma 440 wyświetleń (stan na 11.12.2021). Dla porównania w obszarze 2 - wg pomiarów ZDM - jest 1458 miejsc postojowych. Przy tak niskiej frekwencji należy uznać, że konsultacje nie spełniły swojej roli.</p>	<p>ZDM nie odpowiada za brak świadomości społecznej mieszkańców konsultowanych obszarów. Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</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 (24 940 sztuk) za pośrednictwem Poczty Polskiej</p> <p>Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</p> <p>Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</p> <p>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</p> <p>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</p> <p>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</p> <p>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</p>
-----	--	--	--

996		<p>Jak wspomniano wcześniej: pomiary - jak niemiernodajne by nie były - wykazują już obecnie istniejący deficyt miejsc parkingowych (w skrajnych przypadkach aż kilkudziesięcioprocentowy na poziomie obszaru czy większych ulic). Jednocześnie wszelkie plany wskazują na dalszą redukcję miejsc (legalnych) oraz nakładają dodatkową daninę na mieszkańców. Jest to z jednej strony pogorszenie jakości życia mieszkańców bez proponowania sensownych alternatyw. Jakie rozwiązania proponuje miasto dla osób, które po wprowadzeniu SPPN prostu nie znajdą miejsc do parkowania? Niestety, na to pytanie podczas konsultacji padła odpowiedź pana Mikołaja Pierńkosa, który stwierdził "Nie ma problemu" (spotkanie online dla 2 obszaru) i "Nie jest rolą ZDM tworzyć miejsca parkingowe" (spotkanie dla 2 obszaru) - proszę o ustosunkowanie się do tej kwestii w sposób bardziej przemyślany.</p>	<p>Decyzje dotyczące zmian w SPPN są następstwem wielu lat obserwacji i dyskusji z mieszkańcami. Przeprowadzone pomiary (ich wyniki) nie determinują zmian w organizacji ruchu. Kryterium celu (optymalizacyjnym) dla prac projektowych jest maksymalizacja miejsc legalnego postoju, w ramach istniejącej infrastruktury – z dopuszczeniem zmian w kierunku ruchu, ze względu na fakt, że ulice jednokierunkowe pozwalają na zlokalizowanie większej liczby miejsc. Wyniki badań odpowiadają na pytanie ewentualny deficyt miejsc – w ujęciu ogólnym, lub szczegółowym – odnoszącym się do konkretnych godzin lub grup użytkowników (tu: godziny „po pracy” i mieszkańcy). SPPN nie rozwiązuje problemów dotyczących zbyt dużej liczby pojazdów w stosunku do istniejącej infrastruktury. Zadaniem SPPN jest zwiększenie rotacji, a tym samym dostępności do miejsc w godzinach jej funkcjonowania.</p>
997		<p>Prosimy o utrzymanie miejsc postojowych na południowej części ulicy Angorskiej, na wysokości SP 373 - podczas konsultacji pojawiły się głosy, aby te miejsca zlikwidować. Pełnią one ważną funkcję dla mieszkańców, jak i dla rodzin związanych ze szkołą. Ich likwidacja nie spowoduje poprawy sytuacji pieszych, ponieważ już obecnie chodnik ma miejscami tylko 1m szerokości [angorska100.png], w większości miejsc ok. 1,5. Parkujące tam samochody ani nie ograniczają przestrzeni dla pieszych (parkują między drzewami), ani nie obniżają ich bezpieczeństwa poruszania się (ul. ma bariery przy chodnikach, progi zwalniające, przy szkole są osoby wyznaczone do przeprowadzania dzieci).</p>	<p>Wprowadzono, wyznaczono maksymalną ilość miejsc postojowych w układzie równoległym po obydwu stronach ulicy, z zachowaniem minimalnej szerokości chodnika 2 m.</p>
998		<p>Proszę o ponowne przeanalizowanie sytuacji w końcach ślepych ulic, jak np. Adampolska - jest tam wiele nieuciążliwych dla pieszych miejsc postojowych, które wg planów SPPN nie są przewidziane do przyszłej realizacji. Niedokładność pomiarów wykorzystania miejsc postojowych dla tych ulic wskazuje na nieuwzględnienie tych obszarów.</p>	<p>Nie wprowadzono, niezbędne jest zachowanie placu do zawracania dla ulic bez przejazdu „ślepych”.</p>
999		<p>Jak rozwiązana będzie szczególnie dla Saskiej Kępy sytuacja związana z imprezami masowymi w kontekście parkowania? Imprezy odbywają się najczęściej poza porami obowiązywania SPPN. Czy utrzymane będą identyfikatory „SK” dla mieszkańców na takie okazje?</p>	<p>Identyfikator "SK" jest uprawnieniem niezależnym od abonamentu mieszkańca SPPN i służy ograniczeniu wjazdu na teren Saskiej Kępy. Nie są nam znane plany zmiany zasad jego obowiązywania.</p>
1000		<p>Jak rozwiązane będą sytuacje zamknięć ulic związanych np. z pracą ekip filmowych czy porządkujących zieleń? Gdzie mają parkować osoby, których obszar obowiązywania abonamentu zostanie długotrwale „wyłączony” (ja potrafią to zrobić - na wiele dni - np. ekipy filmowe)?</p>	<p>Każdy przypadek rozpatrywany jest indywidualnie. Jednocześnie ZDM – jako zarządca dróg powiatowych – stara się dbać o potrzeby mieszkańców i zawsze ważyć ich interes podejmując decyzję o wydaniu zgody na zajęcie pasa drogowego. W przypadku dróg gminnych – ewentualne skargi, czy zastrzeżenia należy kierować do Urzędu Dzielnicy.</p>

1001	<p>Jako mieszkaniec jestem zaniepokojony faktem, że próbuje się przedstawiać wprowadzenie SPPN jako próbę obrony mieszkańców przez parkującymi na Saskiej Kępie „obcymi” (takie skandaliczne sformułowania padały z ust urzędników podczas konsultacji społecznych). Parkowanie jest wynikiem chęci przemieszczania się, a ograniczanie możliwości postoju jest jednocześnie ograniczeniem wolności przemieszczania się. Ja i moja rodzina jesteśmy od wielu lat mieszkańcami Saskiej Kępy, znamy otwartość tej dzielnicy i sprzeciwiamy się budowaniu bariery dla osób tu niezamieszkałych. Uważamy, że współczesne miasto nie może rozwijać się, gdy tworzone są zamknięte enklawy, a osobom w ramach tego miasta utrudnia się poruszanie po nim. Miasto powinno zapewnić “obcym” [sic!] miejsca do parkowania.</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. Wprowadzenie SPPN nie uniemożliwia parkowania na danym obszarze osobom spoza niego.</p>
1002	<p>Często pomijanym aspektem redukcji liczby miejsc parkingowych jest powodowany przez takie deficyty wzmożony ruch wynikający z pojazdów “krążących” w poszukiwaniu miejsca do zatrzymania się (ostatecznie często nielegalnego). W związku ze słabą skutecznością służb (jak Straż Miejska), które nawet obecnie nie są w stanie egzekwować przestrzegania przepisów o zatrzymywaniu się, zwracam uwagę, że wprowadzenie SPPN tylko pogłębi ten problem - zarówno w zakresie kierowców generujących nadmiarowy ruch poszukując miejsc, jak i nielegalnego parkowania. Proszę o informację, czy planowane są jakieś działania, aby zwiększyć skuteczność działania np. Straży Miejskiej, mając na uwadze pogłębianie pewnych patologii przez wprowadzenie SPPN.</p>	<p>Egzekwowanie przestrzegania przepisów należy do służb mundurowych tj. Policji oraz Straży Miejskiej. W przypadku wprowadzenia SPPN i uporządkowania parkowania, zadanie to jest prostsze. Nie jest też planowana redukcja liczby legalnych miejsc postojowych.</p>
1003	<p>Proszę o opisanie procedury przeniesienia abonamentu mieszkańca na inny pojazd (np. w przypadku wymiany samochodu) lub zmiany miejsca zamieszkania w ramach Saskiej Kępy (lub na inne miejsce z SPPN). Ile trwa procedura? Jakie są jej koszty bezpośrednie dla mieszkańca? Czy “przepisuje” się abonament, czy trzeba opłacać nowy?</p>	<p>Zmiana danych w abonamencie możliwa jest tylko w Punktach Obsługi Pasażerów ZTM. Jeśli abonament jest ważny (nie skończył się jeszcze okres jego obowiązywania), a użytkownik musi zmienić dane, które są podstawą do wydania abonamentu (np. numer rejestracyjny pojazdu, adres zameldowania skutkujący zmianą rejonu abonamentu), pracownicy POP ZTM wydadzą zaktualizowany abonament. Poprzedni abonament należy zwrócić. Wymiana abonamentu odbywa się bez dodatkowych opłat, z zachowaniem terminu ważności dotychczasowego. Zaktualizowany abonament aktywowany jest natychmiast, a poprzedni automatycznie zamykany.</p>

1004		<p>Prosimy o przedstawienie propozycji, która w sposób nie inwazyjny i bez nakładania dodatkowych opłat wpłynęłaby na zwiększenie liczby miejsc postojowych na terenie dzielnicy. Wprowadzenie SPPN na zasadach zaproponowanych przez ZDM jest nie do zaakceptowania! Ponadto obawiamy się, że Saską Kępę spotka podobny los, jak mieszkańców np. dzielnicy Ochota, gdzie w wielu miejscach zmieniono parkowanie ze skośnego na równoległe, ograniczając tym samym miejsca parkingowe, a legalne do tej pory miejsca zostały za słupkowane, co rażąco przeciwstawia się zapewnieniom ze strony ZDM o nie likwidowaniu miejsc postojowych. Drogi w naszej dzielnicy są w tragicznym i opłakanym stanie. Zdm wyciągacie do nas ręce po nasze pieniądze a nie dbacie o nasze podstawowe potrzeby komunikacyjne. Przejeżdżając ciągiem ulic afrykańska, egipska, saska uszkadzam sobie codziennie samochód a dopiero powstała nowa ścieżka dla rowerów na którą pieniądze były, a na naprawę dróg nie ma? (uwaga powtórzona 29 razy)</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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>
1005		<p>Na początku pozwolę sobie zauważyć, że choć nie jestem kierowcą, to uważam, że wprowadzenie SPPN na Arabskiej musi wiązać się z poprawą jakości jezdni i miejsc postojowych. Konieczny jest remont ulicy, szczególnie jeśli chodzi o odprowadzanie wody opadowej. Chodniki są podmywane przez wodę, a płyty luzowane przez stojące auta. Powoduje to też liczne konflikty między pieszymi i kierowcami.</p>	<p>Remont ulicy nie ma związku z wprowadzeniem SPPN i może być realizowany niezależnie od tego.</p>
1006	1006	<p>Na skrzyżowaniu Arabskiej z Ateńską kierowcy często parkują nieprzepisowo. Wprowadzenie SPPN może nasilić to zjawisko. W związku z tym proszę o rozważenie dostawienia słupków w przestrzeniach łączących przejścia dla pieszych. Geometria jezdni sprzyja rozwijaniu prędkości do tego miejsca (zjazd z Wału Miedzeszyńskiego), a zaparkowane nieprzepisowo pojazdy nie raz uniemożliwiły ocenę sytuacji pieszym i kierowcom wjeżdżającym na przejście.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>
1007	1006	<p>Przy Ateńskiej 4, w tym od strony Arabskiej są lokale handlowe i usługowe. Czy mogą Państwo potwierdzić, że planowane jest umiejscowienie odpłatnych miejsc dla klientów tych przedsiębiorstw? Nie chcemy, by uniemożliwiać postój przy tych miejscach i by w konsekwencji splajtowały, jako że stanowią też wygodę dla najbliższych sąsiadów.</p>	<p>Wprowadzono, w pasie drogowym ul. Arabskiej, w rejonie budynku Ateńska 4 zostaną wyznaczone miejsca postojowe na chodniku w układzie równoległym. Parkowanie będzie podlegało opłacie dla osób spoza obszaru strefy.</p>
1008	1006	<p>Przy ulicy znajduje się DPS „Matysiakowie”, do którego przyjeżdżają rodziny odwiedzające osoby tam mieszkające. Proszę, by zarezerwować miejsca, z których będą mogły korzystać.</p>	<p>Wprowadzono - w ul. Arabskiej zrezygnowano ze strefy pod oznakowaniem B-39 i wyznaczono miejsca ogólnodostępne na jezdni i chodniku.</p>

1009	1006	Przy Arabskiej 10, jest wewnętrzna droga, która w praktyce wykorzystywana jest przez kurierów i służby (głównie karetki). W odróżnieniu od pozostałych dróg wew. przy Arabskiej jest szerokość, długość i obecność 2 miejsc postojowych na końcu uzasadnia, by zalegalizować takie wykorzystanie tej drogi poprzez zmianę tabliczki przy znaku zakazu ruchu na np. "Nie dotyczy służb miejskich, ratowniczych i zaopatrzenia". Byłoby wskazane umieszczenie koperty na wjeździe, aby nie parkowano i nie blokowano tego miejsca.	Obszar o którym mowa nie jest drogą publiczną. Zasady organizacji ruchu ustala zarządca terenu.
1010	1006	Proszę o rozważenie w ustalaniu liczby i gęstości słupków w samym przejściu dla pieszych obok DPS - jest ono wykorzystywane przez osoby z niepełnosprawnościami na wózkach, jako że jest na tej samej wysokości co chodnik i bezpośrednio sąsiaduje z DPS. Za to słupki te bardziej przydadzą się za przejściem - odległość od przejścia, jest niewystarczająca i w praktyce kierowcy będą parkować do samego słupka.	Nie wprowadzono, słupki w rejonie przejścia ustawiane są w odstępach 1.70 m, co nie stanowi bariery dla osób niepełnosprawnych. Ustawienie słupków blokujących w rejonie przejść poprawi widoczność i bezpieczeństwo.
1010	1006	Przejście przy Arabskiej 7 jest bardzo często zasłaniane przez auta stojące przed i za, czasem po obu stronach jezdni. Ze względu na zakład produkcyjny często są to auta dostawcze. Przejście jest na lekkim zakręcie i nie widać zbliżających się pieszych. Proszę o ustawienie tam słupków lub rozważenie propozycji z następnego punktu.	Wprowadzono, w rejonie przejść na ul. Arabskiej zaprojektowano słupki blokujące dla poprawienia widoczności i bezpieczeństwa pieszych.
1011	1006	Z dosyć dużą upartością nie wyznaczają Państwa przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu Arabskiej z Afrykańską. Chodnik jest już obniżony, teraz chcą Państwo dostawić słupki. Spodziewawszy się parkowania na Afrykańskiej do końca dopuszczalnej strefy (a zapewne kierowcy będą to naginać) i przy obecnej zieleni osoby idące wzdłuż Afrykańskiej będą wystarczająco widoczne. Proszę o rozważenie czy potrzebne nam jest przejście przy Arabskiej 7, które jest małe, mało widoczne i niczego nie łączy (osoby idące z bloku przy Arabskiej 7 nie mają dzięki niemu krótszej drogi np. na przystanek, bo muszą obchodzić blok przy Afrykańskiej, a mieszkańcy przeciwnej strony nie mają szczególnie usług po drugiej stronie), za to wielu spacerowiczów skorzystałoby z przejścia pozwalającego iść płynnie wzdłuż Afrykańskiej. Kierowcy zaś w zamian dostaliby 2-3 legalne miejsca postojowe przy Arabskiej 6 i 7.	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.
1012	1006	Wykorzystanie znaku B-39 zamiast B-35 wydaje się być pomyłką, gdyż nie ma skrzyżowań, które odwoływałyby znak B-35.	Nie wprowadzono, znak B-39 sugeruje wyznaczenie strefy wyłącznie dla mieszkańców na większym obszarze, natomiast znak B-35 odnosi się do ciągu miejsc za znakiem. Oba znaki dotyczą tej samej kwestii, jednakże aby nie powtarzać wielokrotnie znaku B-35 zastosowano strefę oznakowaną B-39.

1013	1013	<p>Zwracam się z propozycją wykluczenia strefy nr 3 z Państwa planu wprowadzenia opłat.</p> <p>Znacząca większość uliczek w strefie 3, to małe, wąskie uliczki, na których parkują WYŁĄCZNIE właściciele segmentów przy tych uliczkach. Nie ma tutaj problemu z miejscami parkingowymi, my po prostu parkujemy przed swoimi domami, jednorodzinny.</p> <p>Mało tego, część uliczek ma zakaz wjazdu dla niemieszkańców więc problem o którym Państwo piszecie: niskiej rotacji, nie występuje, gdyż mieszkańcy nie mają prawa wjazdu. Zdjęcie w załączeniu. Nb. dobrze świadczy o tym jak dba się o porządek w mieście.</p> <p>Na dodatek, np. nasza uliczka wewnętrzna berneńska łącząca brukselską z właściwą berneńską, jest całkowicie omijana przez służby miejskie - nikt nie zamiata, nikt nie odśnieża naszych uliczek, robimy to sami. Jeżeli Państwo zrobicie miejsca parkingowe płatne, to czy my mamy je Państwu odśnieżać? Ja będę uprzątnął miejsce parkingowe, z którego Państwo będziecie czerpać korzyści???</p>	<p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Na takich ulicach nie będą wprowadzane zmiany ani pobierane opłaty.</p> <p>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>
1014		<p>Jestem przeciwny wprowadzeniu Strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie. Jestem przeciwny łamaniu wieloletniego porządku w mojej Dzielnicy.</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>
1015		<p>Mieszkam na Saskiej Kępie w podobszarze 2 i jestem za wprowadzeniem SPPN.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>

1016		<p>To co Państwo proponują to głównie jest wyznaczenie miejsc parkingowych tam gdzie od dawna są parkowane samochody w 95 % zgodnie z przepisami. Natomiast to co martwi mieszkańców i jest w planach zmniejszenie ilości dostępnych legalnych miejsc. Np. na ul. Międzynarodowej po stronie parzystej przy nr. 36 chcecie zabrać istniejące miejsca i zrobić zieleń. Niepotrzebnie wieczorami parkują tam mieszkańcy a zieleń jest w koło przedszkola , tak samo przy nr. 42 za przystankiem i przed przejściem dla pieszych też powinny być jak największa liczba miejsc parkingowych. Teraz jest tyle samochodów że parkują w wjeździe przy nr 42 i 44 oraz na terenie przystanku ( to te 5% źle zaparkowanych). Jak mieszkańcy wieczorem wracają z pracy to długo szukają miejsca do parkowania, więc zabieranie ich tam gdzie przepisy na to pozwalają utrudni nam jeszcze bardziej życie, mimo płacenia Abonamentu. To wyglądać będzie tak: płacimy abonament za brak miejsc .</p>	<p>Zgodnie z przepisami Prawa o ruchu drogowym, art. 49 - zabroniony jest postój na skrzyżowaniu. Miejsca przy budynku nr 36 zlokalizowane są obecnie na skrzyżowaniu z ul. Brazylijską.</p>
1017		<p>ul. Zwycięzców między nr.46 i 48 a 63 . Z jednej i z drugiej strony są chodniki a brakuje oznaczenia przejścia przez jezdnię, co gorsza co jakiś czas na całej szerokości chodnika wzdłuż niego parkują samochody. Przy zmianach które będą robione powinno się to poprawnie uregulować. W załącznikach przesyłam zdjęcia, które pokazują jak bardzo jest potrzebna największa ilość miejsc i uporządkowania zapędów kierowców.</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>
1018		<p>Straż miejska nie jest w stanie zadbać o legalne parkowanie w mieście. Nie reaguje na zgłoszenia. W jaki sposób zmieni to wprowadzenie strefy na Saskiej Kępie?</p>	<p>Egzekwowanie przestrzegania przepisów należy do służb mundurowych tj. Policji oraz Straży Miejskiej. W przypadku wprowadzenia SPPN i uporządkowania parkowania, zadanie to jest prostsze - miejsca są oznakowane i widać wyraźniej, gdzie parkować nie wolno.</p>
1019		<p>Uważam, że jeśli już, to strefa powinna być jedna, ale powinna obejmować wyłącznie tereny „starej” Kępy do Trasy Łazienkowskiej.</p>	<p>Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.</p>

1020		<p>Przy szkołach i przedszkolach powinny zostać wydzielone miejsca dla rodziców żeby można było podjechać i podwieźć / odebrać dziecko.</p>	<p>Postój ograniczony czasowo „Kiss &amp; 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&amp;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&amp;R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy.</p> <p>Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych.</p> <p>Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;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 &amp; Ride”.</p>
1021		<p>W zaprezentowanych dziś wynikach badań parkingowych nie została ujęta ul. Nubijska. Dlaczego? Jaki „poziom obłożenia” został tu zarejestrowany? Chodzi mi o konkretne liczby i procenty.</p>	<p>Ulica Nubijska jest drogą wewnętrzną, badania przeprowadzone zostały na drogach publicznych.</p>
1022		<p>Proszę również o przedstawienie koncepcji firmy Wegarten na parkowanie na ulicy Nubijskiej 1 oraz na sąsiadującej z nią odcinkiem Afrykańskiej. Czy będą wyznaczane miejsca postojowe? Czy zniknie możliwość parkowania skosem przednimi kołami na chodniku? Ile parkomatów ma być w pobliżu? Czy mieszkańcy Nubijskiej będą mieli swobodę dzięki strefie dla posiadaczy</p>	<p>Nie wprowadzono. Ulica Nubijska nie posiada statusu drogi publicznej, w związku z tym nie jest objęta zakresem opracowania. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>



		identyfikatorów? czy planowane jest inne rozwiązanie? Byłbym wdzięczny za plansze z grafiką.	
1023		Jestem przeciw strefie płatnego parkowania na Saskiej Kępie. Nie ma powodu do wprowadzenia tej strefy, ponieważ miejsc parkingowych jest pod dostatkiem dla wszystkich. W ciągu dnia są wolne miejsca nawet dla przyjezdnych, a po południu mieszkańcy ulicy również nie mają problemów z parkowaniem.	Na obszarze opracowania na Saskiej Kępie zinwentaryzowano 6014 miejsc postojowych. Łącznie wykonano 1 336 226 pomiarów. Po ich analizie wykryto 82 772 unikalnych numerów rejestracyjnych pojazdów. Tylko 4054 w nich należało do jego mieszkańców. Aż 31 589 pojazdów przebywało na tym obszarze tylko jeden raz, to ponad 38% zaobserwowanych pojazdów. Na podstawie uzyskanych wyników dla całego obszaru Saskiej Kępy, dla godzin nocnych i porannych za prawie 80% łącznej zajętości, w 87% odpowiadają mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, to udział ten spada do niemal 40% - na rzecz osób przyjezdnych i usług, których udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoju nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana, w szczególności, że taki stan – dominacja grup „niemieszkańców” trwa również w godzinach „po pracy”, kiedy mieszkańcy wracają do swoich domów i szukają wolnego miejsca. Rolą SPPN jest właśnie ograniczenie długotrwałego postoj u użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni – przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu.
1024		Dotyczy ark 36b. ul. Międzynarodowa. Można liczyć na uwzględnienie uwagi i zaprojektowanie parkowania równoległego na wskazanym odcinku?	Wprowadzono.
1025		Głosuje ZA PLATYNYM parkowaniem na SASKIEJ KEPIE	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1026		Jak zostanie rozwiązana sprawa parkowania przy Metrze Stadion. Będzie jakiś P&R? Teraz bardzo dużo osób tam dojeżdża i jedzie do miasta komunikacją miejską? Czy ktoś to w ogóle bierze pod uwagę? Nie mogę nigdzie znaleźć info na ten temat.	Teren znajdujący się na błoniach Stadionu Narodowego nie będzie objęty SPPN bo nie jest drogą publiczną. Funkcjonujący tam parking pozostanie bez zmian.

1027		<p>Jako mieszkaniec posesji przy ul. Argentyńskiej 9 protestuję przeciw ograniczeniu ilości miejsc postojowych w okolicy. Cały czas parkowanie przy posesji jest bardzo kłopotliwe . Ograniczenie miejsc i dodatkowo zastąpienie ich miejscami płatnymi stworzy dla nas mieszkańców dodatkowe utrudnienia . Tym bardziej, że większość z nas jest osobami starszymi i mniej sprawnymi , o umiarkowanych dochodach. Zaproponowana zmiana prowadzić będzie do wykluczenia nas z możliwości korzystania z samochodów.</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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>
1028		<p>Jako mieszkaniec ulicy Saskiej, w związku z propozycjami przedstawionymi przez Zarząd Dróg Miejskich na konsultacjach ws. ewentualnego wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie wyrażam swój stanowczy SPRZECIW wobec takim planom – nie wyrażam zgody ani na likwidację miejsc parkingowych, ani na nowe opłaty.</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
1029		<p>Ile samochodów osób prywatnych jest zarejestrowanych w Wydziale Komunikacji dzielnicy Praga -Południe. Ile jest miejsc parkingowych (przewidzianych/istniejących) w tym rejonie? Jak nazwać sprzedawanie abonamentów na miejsca parkingowe przy ewidentnym ich braku?</p>	<p>SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. Liczba zarejestrowanych pojazdów w danej dzielnicy nie jest miarodajną wielkością, ponieważ właściciel danego pojazdu może mieszkać i być zameldowany w innej dzielnicy.</p>

1030		<p>Postuluję, aby SM Międzynarodowa zainwestowała w budowę parkingu na swoim terenie. Odciąży to drogi publiczne z presji parkingowej, jak również pozwoli na danie priorytetu od parkowania mieszkańcom na wyznaczonym do tego miejscu.</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>
1031		<p>Postuluję, aby została uruchomiona, bądź przetrasowana z istniejących, linia autobusowa, która będzie mogła obsłużyć dłuższy odcinek ulicy Międzynarodowej. Dopóki nie powstanie tramwaj na Gocław, dopóty ta część Saskiej Kępy będzie miała utrudniony dojazd komunikacją zbiorową. Autobus na dłuższej części Międzynarodowej mógłby sytuację poprawić.</p>	<p>Zmiany w organizacji środków komunikacji publicznej leżą poza zakresem opracowania.</p>
1032		<p>Jako mieszkanka Saskiej Kępy, ul. Genewskiej bardzo proszę o JAK NAJSZYBSZE wprowadzenie sppn! Z powodu braku możliwości zapewnienia bezpieczeństwa i porządku w naszej dzielnicy</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
1033		<p>Jako mieszkanka ul. Argentyńskiej w Warszawie stanowczo sprzeciwiam się planom wprowadzenia strefy płatnego parkowania w rejonie ul. Argentyńskiej na Saskiej Kępie. Decyzję tę, podjętą bez konsultacji z mieszkańcami ulic, których zmiana dotknie bezpośrednio, uważam za oburzającą i odczytuję ją jako ograniczanie moich praw obywatelskich. Blok, w którym mieszkam nie posiada garaży dla mieszkańców, więc jestem zmuszona parkować na swojej ulicy lub w jej okolicy. Po wprowadzeniu planowanych przez Miasto zmian narazicie Państwo Mieszkańców posiadających auta na koszty, których nie zgadzam się ponosić.</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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.</p>
1034		<p>Jestem absolutnie przeciwny strefie płatnego parkowania. Saska Kępa żyje i rozwija się tak dynamicznie w dużej mierze dzięki nam – małym przedsiębiorcom. To my w porze lunchu korzystamy z szerokiej oferty gastronomicznej, to my tworzymy ruch w tej kiedyś pustej części miasta.</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.</p>

1035		<p>Pracuję to ponad 10 lat, każdego dnia od tych 10 lat znajduję miejsce postojowe - czyli da się zaparkować.</p> <p>Nałożenie na mnie i moje biuro (zatrudniam do 10 osób) kolejnej daniny dla miasta w wysokości ... nie bagatela 1600 zł x 5 spowoduje, że pierwszego dnia wprowadzenia płatnego parkowania przenoszę siedzibę w inne miejsce.</p> <p>Nie wiem co na to mój wynajmujący, moje ulubione knajpki. Najpierw straciły przez lockdown i jak się pozbierały stracą, bo nas – przedsiębiorców i pracowników zabraknie. Będzie Saska Kępa cicha i bez problemów parkingowych ale czy nie będzie równie martwa jak 15 -20 lat temu? (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>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.</p> <p>Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie.</p> <p>Wprowadzenie SPPN pozwoli lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców.</p> <p>Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie odpłatności za postój, a tym samym zwiększenie rotacji parkujących pojazdów może jedynie pozytywnie przyczynić się do funkcjonowania istniejących na danym terenie biznesów.</p>
1036		<p>Jestem absolutnie przeciwny strefie płatnego parkowania. Saska Kępa żyje i rozwija się tak dynamicznie w dużej mierze dzięki nam – małym przedsiębiorcom. To my w porze lunchu korzystamy z szerokiej oferty gastronomicznej, to my tworzymy ruch w tej kiedyś pustej części miasta.</p>	<p>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.</p> <p>Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie.</p> <p>Wprowadzenie SPPN pozwoli lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców.</p> <p>Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie odpłatności za postój, a tym samym zwiększenie rotacji parkujących pojazdów może jedynie pozytywnie przyczynić się do funkcjonowania istniejących na danym terenie biznesów.</p>
1037		<p>Jestem mieszkańcem Kępy od maja 1971. Mieszkam na Międzynarodowej bliżej trasy Łazienkowskiej. Generalnie popieram płatne parkowanie bo liczę, że wtedy w ogóle będę w stanie zaparkować.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
1038		<p>Osobiście to postuluję aby zwiększyć do maximum ilość miejsc. Wszyscy się boimy, że przy płatnym parkowaniu będzie zmniejszenie ilości miejsc do zaparkowania.</p>	<p>W ramach projektu organizacji ruchu zostanie wyznaczona maksymalna możliwa zgodnie z prawem ilość miejsc postojowych.</p>
1039		<p>Dot. ul. Aldony. Jak Państwo sobie wyobrażają parkowanie pojazdów mieszkańców nie dalej niż 150 metrów od swojego miejsca zamieszkania w sytuacji , gdy w bezpośrednim sąsiedztwie mamy trzy ambasady, biuro adwokackie i przedszkole . Miejsc parkingowych jest znikoma ilość, z powodu zakazu parkowania przed ambasadami .Nawet płatne miejsca parkingowe, będą notorycznie zajęte przez ludzi przywożących i odbierających swoje dzieci z przedszkola. Nawet jak jedno z miejsc się zwolni, to natychmiast jest zajmowane przez następny pojazd. W niektórych godzinach na tej małej przecież ulicy, tworzą się zatory. Proponuje zwiększyć dozwoloną w ramach abonamentu odległość do 300 metrów. I tak powinno być na wszystkich ul. mających podobny problem.</p>	<p>Postój w ramach abonamentu rejonowego obejmuje 150 m od miejsca zameldowania oraz dodatkowe 100 m od każdego z wybranych (do 8) parkomatów znajdujących się obszarze o promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Do wyboru jest również abonament obszarowy, obejmujący znaczną część dzielnicy (ok. kilkuset miejsc postojowych).</p>

1040		<p>Jestem przeciw strefie płatnego parkowania. Mieszkam na ul. Międzynarodowej 43 mam stały meldunek i płace podatki. Mam dość ograniczeń, których coraz więcej. Miasto staje się nieprzyjazne do życia, jest źle zarządzane.</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.</p>
1041		<p>Jestem przeciw strefie płatnego parkowania. (uwaga powtórzona 5 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 podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
1042		<p>Przy planach zredukowania ilości miejsc parkingowych drogi abonament nie daje mi żadnej gwarancji, że jako mieszkaniec znajdę jakiegokolwiek miejsce do parkowania. Lepszym rozwiązaniem byłaby budowa parkingu aby mieszkańcy nie mieli problemu z parkowaniem.</p>	<p>Nie jest planowana redukcja liczby miejsc postojowych. 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>
1042		<p>Jestem przeciwko strefie płatnego parkowania</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.</p>

1043		Jestem przeciwko wprowadzenia strefy płatnego parkowania na saskiej kępie	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.
1044		Jestem przeciwny wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na mojej dzielnicy - Saskiej Kępie.	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.
1045		Jestem za Sppn !	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1046		Jestem za strefa płatnego parkowania na Saskiej Kępie	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.

1047		<p>Proponowany przez Państwa system opłat równa nas z mieszkańcami przyjeżdżającymi z innych rejonów Warszawy, co uważamy za działanie na szkodę mieszkańców dzielnicy i całkowicie pozbawiony sensu - jest on dla nas jako wieloletnich mieszkańców tej dzielnicy krzywdzący. Zaproponowane zmiany podniosą jedynie koszt poruszania się po dzielnicy, a nie dają nam żadnej gwarancji ani nawet perspektyw na dostępność miejsc parkingowych. (uwaga powtórzona 36 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 podejmują radni m.st. Warszawy. Mieszkańcy SPPN mają prawo do abonamentu mieszkańca, który pozwala na bezpłatny postój w rejonie miejsca zamieszkania. Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN,</li> <li>-rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok,</li> <li>-jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.</li> </ul>
1048		<p>Drogi w naszej dzielnicy są w tragicznym i opanowanym stanie. Zdm wyciągacie do nas ręce po nasze pieniądze a nie dbacie o nasze podstawowe potrzeby komunikacyjne. Przejeżdżając ciągiem ulic afrykańska, egipska, saska uszkadzam sobie codziennie samochód a dopiero powstała nowa ścieżka dla rowerów na którą pieniądze były, a na naprawę dróg nie ma? Po wprowadzeniu podatku od parkowania podrożeją usługi bo koszt parkowania usługodawcy zostanie doliczony do mojego rachunku. Chcąc podjechać do kolegi w innej strefie wracając z pracy będę musiał zapłacić za parkowanie o ile znajdę wolne miejsce po ich likwidacji jak w innych dzielnicach po wprowadzeniu strefy. Nie godzę się z tym jako mieszkaniec tego miasta gdzie już płacę podatki a parkingi zostały już zbudowane z moich podatków. (uwaga powtórzona 10 razy)</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. Remont ul. Egipskiej i Saskiej jest przewidziany w 2022 r.</p>
1049		<p>Jestem również przeciwna kotrapasom rowerowym, jest dużo ulic jednokierunkowych na których mogą się poruszać jak samochody, jest bezpiecznie nie można ich wyprzedzić, (uwaga powtórzona 2 razy)</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>
1050		<p>Pytacie prawdziwych mieszkańców co chcą co potrzebują a nie fanatyków, aktywistów którzy chcieli mieć drugi Amsterdam, nasza specyfika kraju, życia, pogody jest trochę inna i mając 2, 3 dzieci w różnych szkołach, przedszkola ciężko jest rozwiązać na rowerze, do tego jest potrzebny samochód. (uwaga powtórzona 2 razy)</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.</p>

1051		Pytanie co z parkowaniem pod przedszkolami i szkołami, przychodnią? (uwaga powtórzona 2 razy)	Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego poprawi sytuację rodziców odwożących dzieci do szkoły. Dzięki większej rotacji samochodów zwiększy się liczba wolnych miejsc ułatwiając krótkotrwałe zaparkowanie pojazdu w pobliżu przedszkola, szkoły czy przychodni.
1052		Co z parkowaniem w bramach za to też trzeba uiszczać opłaty czy to już tylko straż miejska będzie ściagać i będziemy mieli od czynienia z plaga stawiania w bramach? (uwaga powtórzona 2 razy)	Pobór opłat w SPPN odbywa się za postój na wyznaczonych miejscach postojowych. Zasady postoju "w bramie" regulują przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym.
1053		saska kępa jest specyficzną starą dzielnicą z dużą ilością małych uliczek i rozwiązanie płatnego parkowania jest tu nieporozumieniem, trzeba szukać innych sposobów na poprawę jakości życia mieszkańców ale nie dodatkowymi opłatami i ograniczeniami (uwaga powtórzona 2 razy)	W uwadze nie przedstawiono żadnej propozycji rozwiązania problemu ograniczonej dostępności miejsc postojowych. SPPN pozwala częściowo rozwiązać ten problem, zwiększając rotację i ograniczając liczbę aut parkujących długotrwale.
1054		Jestem zdecydowanie za WPROWADZENIEM PŁATNEGO PARKOWANIA i uhonorowaniem w pierwszej kolejności praw tutaj mieszkających. Tylko tak można uratować dzielnicę przed nawałnicą tych dla których jest to miejsce jedynie do parkowania.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1055		Mam pytanie do projektu organizacji parkowania na ulicy Irlandzkiej (obszar 1): Dlaczego zaprojektowano zakaz parkowania po stronie nieparzystej, skoro w innych, podobnych miejscach (np. Meksykańska i Królowej Aldony) zaproponowano inne rozwiązanie? Tam (Aldony i Meksykańska) jest: z jednej - wyznaczone miejsca legalne SPPN, z drugiej - zakaz postoju ALE z wyłączeniem mieszkańców. Prosimy, by taki sam wariant był wprowadzony na Irlandzkiej, gdzie po stronie nieparzystej są chodniki pozwalające zostawić 1,5m dla pieszych (kilka lat temu poszerzono je), a na dodatek jest tu przedszkole i kilka firm, więc potrzebne są wszystkie możliwe miejsca postojowe.	Wprowadzono. Po stronie zachodniej zaprojektowano miejsca postojowe wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.
1056		mieszkam na Ateńskiej i wspieram wprowadzenie porządku i płatnego parkingu na Saskiej Kępie ułatwi funkcjonowanie i poruszanie się po mojej pięknej okolicy i dzielnicy	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1057		Propozycja miejsc parkingowych dla osób posiadających kartę parkingową obszar 4: Międzynarodowa róg al S .Augusta. dostęp do parku. Międzynarodowa od Waszyngtona dostęp do parku. Lubelska od al. E. Wedla dostęp do kamionkowskiego i parku. Zamoyskiego w okolicach Poczty Polskiej i bankomatu. Grochowska róg Mińskiej dostęp do sklepu, bankomatu i apteki.	Wprowadzono. W miejscach gdzie zagospodarowanie terenu nie pozwala na wykonanie niebieskiej koperty w wymiarach wymaganych zapisami rozporządzenia, zaprojektowano miejsca zastrzeżone dla pojazdów osób z niepełnosprawnościami zgodnie z prezentowaną koncepcją polegającą na wyznaczeniu miejsca zastrzeżonego z odpowiednim oznakowaniem pionowym informującym o uprawnionym użytkowniku.





1063		W innych krajach stosuje się też ograniczenie czasowe parkowania płatnego lub bezpłatnego (np 1 godz., 2godz) co zwiększa rotację parkujących i zapobiega parkowaniu całodziennemu.	Zasady dla strefy są ujednolicone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego. Ewentualna zmiana zasad, w tym ograniczenie czasu postoju, leży w kompetencjach Rady m.st. Warszawy
1064		Skuteczność zmian zasad parkowania jest jedynie możliwa jeśli się je przeprowadzi dla całego rozważanego obszaru, inaczej problem się spotęguje w strefach nie objętych SPPN.	Zmiany w organizacji ruchu są projektowane dla całego analizowanego obszaru. Decyzję o tym, jakie są granice SPPN, podejmuje Rada m.st. Warszawy.
1065		Wprowadzając SPPN na obszarze Saskiej Kępy, tylko raczej w jakimś stopniu zniechęci do parkowania przesiadkowego. Problem przeniesie się gdzieś indziej. Kompleksowo, pożądane są dedykowane parkingi przy ważniejszych węzłach komunikacyjnych.	Obecnie w skład systemu parkingów (P+R) wchodzi 14 lokalizacji w Warszawie, obiekty ulokowane są przy węzłach komunikacyjnych w peryferyjnych dzielnicach miasta i po zostawieniu na nich pojazdu pozwalają na kontynuację podróży środkami komunikacji miejskiej.
1066		Chciałbym zwrócić uwagę na potrzebę analizy dozwolonych prędkości, szczególnie na ul. bocznych.	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.
1067		Chciałbym zwrócić uwagę na potrzebę polepszenia bezpieczeństwa i dla pieszych i dla rowerzystów przy rozwijającym się ruchu rowerowym.	Uwaga nie dotyczy tematu opracowania, którym była organizacja miejsc postojowych.
1068		Rezygnacja z likwidacji miejsc parkingowych przy ul. Grochowskiej na wysokości numerów od okolicy 332 do 338/340. Kilka lat temu na rogu Grochowskiej i Mińskiej postawiono stację Veeturilo, która sięgała od zjazdu z Grochowskiej w Mińską do obrysu granic budynku 338/340. Wywołało to duży sprzeciw mieszkańców i w efekcie, stację Verutilo okrojono o kilka stanowisk. Likwidacja miejsc na całym pasie naprawę uszczupli pulę miejsca dla mieszkańców budynku 338/340 i okolicznych kamienic. Warto się nad tą kwestia pochylić i ponownie rozważyć propozycję, w której likwidują tam Państwo miejsca parkingowe. Co więcej, w momencie przywrócenia działalności bazarku Rogatka (Grochowska 328) potrzebne tam będą dodatkowe płatne miejsca, bo zwiększy się liczba osób chcących parkować w okolicy z uwagi na zakupy czy realizowane inne aktywności na bazarku. Teraz nie działa, ale trzeba mieć na uwadze, że Dzielnica planuje go uruchomić.	Wprowadzono.

1070	1070	<p>Odpowiednie rozmieszczenie parkomatów dla adresu Grochowska 357 oraz 347-351. Pod tym budynkiem Grochowska 357 funkcjonuje obecnie tzw. dziki parking, którego nie obejmuje strefa, a samochód zliczający miejsca parkingowe i ich wypełnienie zupełnie nie brał pod uwagę tego placyku. Jest to działka w rękach prywatnych (i nie będzie w żaden sposób zabezpieczona przez nieuprawnionym parkowaniem) na której parkuje co najmniej 60 samochodów osób, które nie mają miejsca na parkingu podziemnym. W momencie objęcie strefą obszaru Kamionka, razem z mieszkańcami jesteśmy przekonani, że pracownicy pobliskiej fabryki Wedel oraz znajdującego się po przeciwnej stronie banku i firm usługowych (a niewykluczone, że także pracownicy ZTM, które przenośi się wkrótce tuż za strefę pod adres (Grochowska 316/320) , będą parkowali na tym placyku, zajmując miejsca dotychczas wykorzystywane przez mieszkańców. Dobrze by więc było, aby tak ustawić tzw. parkomaty wirtualne z myślą o mieszkańcach budynku Grochowska 357, aby objęły miejsca parkingowe na ul. Lubelskiej na odcinku od ul. Grochowskiej do Al. Wedla. Jak patrzę na mapę, to optymalnie byłoby na budynku kościoła (Grochowska 365), więc rekomenduję pewne przesunięcie parkomatu nr 176</p>	<p>Lokalizacja parkomatów będzie ustalana w ostatniej fazie prac nad wdrożeniem SPPN. Parkomaty wirtualne będą rozmieszczone w oparciu o siatkę 200x200 m, co nie wyklucza uzupełnienia ich listy o dodatkowe punkty.</p>
1071		<p>parkomat 195 proponowałabym przesunąć na drugą stronę ulicy Grochowskiej, tak aby objął kawałek parkingu przy ul. Mińskiej 4/6 (dołączam mapkę z zaznaczonym miejscem) . Po tej stronie, na której stoi obecnie jest jedynie wąski chodnik (nawet nie spełniający obowiązujących norm co do szerokości) i nie ma absolutnie żadnych miejsc postojowych, druga strona Grochowskiej powinna być więc bardziej słusznym wyborem.</p>	<p>Lokalizacja parkomatów będzie ustalana w ostatniej fazie prac nad wdrożeniem SPPN. Parkomaty wirtualne będą rozmieszczone w oparciu o siatkę 200x200 m, co nie wyklucza uzupełnienia ich listy o dodatkowe punkty.</p>
1072		<p>Brakuje parkomatu, który umożliwiłby mieszkańcom kamienic Grochowska 349-355 legalna zaparkowanie przy ul. Międzynarodowej na odcinku od Grochowskiej do Stanisława Augusta. Parkomaty nr 177 i 196 na środku jeziora kamionkowskiego są zupełnie niepotrzebne i można je przesunąć aby powiększyć strefę parkowania dla mieszkańców budynków, a nie zwierząt parkowych. Podobnie nr 178 oraz 197 i parę innych w środku parku, które są niepotrzebne bo do parku jest zakaz wjazdu :)</p>	<p>Lokalizacja parkomatów będzie ustalana w ostatniej fazie prac nad wdrożeniem SPPN. Parkomaty wirtualne będą rozmieszczone w oparciu o siatkę 200x200 m, co nie wyklucza uzupełnienia ich listy o dodatkowe punkty.</p>

1073		<p>Obawiamy się ograniczenia miejsc parkingowych w wyniku wprowadzania strefy płatnego parkowania. Przedmiotem naszego zainteresowania jest strefa ulicy Międzynarodowej -największego skupiska mieszkańców Saskiej Kępy naszym zdaniem. W obecnej chwili widzimy znaczny niedosyt miejsc parkingowych zmuszający mieszkańców do parkowania w drugim rzędzie. Problem z parkowaniem dotyczy różnych pór dnia ale widoczny jest zwłaszcza w godzinach wieczornych późnych. Jest to istotne bowiem po godzinach opłat czyli po godz. 20.00 w tej okolicy prawie nie można znaleźć miejsca do parkowania a w tym czasie już nie będą obowiązywały opłaty. Jeżeli w tej chwili nie można znaleźć miejsca do parkowania to po 20.00 również ich nie będzie gdy powstanie strefa.</p>	<p>W ramach opracowania została wyznaczona maksymalna liczba legalnych miejsc postojowych. Parkowanie w dwóch rzędach jest wykroczeniem i będzie również wykroczeniem w przypadku wprowadzenia SPPN. 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. Zjawisko to (w mniejszym stopniu) występuje również po godzinach obowiązywania opłat.</p>
1074		<p>Ograniczenie miejsc do parkowania wynikające z wytyczania miejsc zgodnie z przepisami ograniczy liczbę miejsc do parkowania - ergo znacznie pogorszy sytuację mieszkańców co jest przecież sprzeczne z deklarowanym przez Urząd dążeniem do poprawy sytuacji. Region ul. Międzynarodowej odbiega tymi uwarunkowaniami od ich stref Saskiej Kępy.</p>	<p>W projekcie organizacji ruchu wyznaczono wszystkie miejsca zgodnie z przepisami. Nie jest zatem prawdą, że liczba miejsc parkingowych się zmniejszy. Parkowanie nielegalne jest wykroczeniem niezależnie od tego, czy na danym obszarze funkcjonuje SPPN.</p>
1075		<p>Sprzeciw w stosunku do zapowiadanej odmowy możliwości uzyskania abonamentu dla osoby mającej dwa pojazdy. Dziś dwa pojazdy w rodzinie to już prawie norma a mogą być rejestrowane na jedną osobę. Jeżeli ktoś spełnia warunki: jest zameldowany, posiada prawa do pojazdu, a także spełnia zapowiadany warunek płacenia podatków w Warszawie powinien mieć oczywiste prawo do dwóch abonamentów jeżeli posiada dwa samochody, Nikogo z mieszkańców nie będzie przecież stać na opłacanie opłat parkomatowych przez 24 godziny i 360 dni w roku. Czy mieszkańcy mają się pozbywać samochodów, a może urząd będzie odkupywał samochody od takich mieszkańców, Takie ograniczenie praw mieszkańców jest nie do zaakceptowania. Możecie myśleć np. w ostateczności o drugim abonamencie nieco droższym ale nie macie prawa go odmawiać.</p>	<p>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,  jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.  Każdemu mieszkańcowi SPPN wydawany jest tylko jeden abonament, wyłącznie na jeden samochód. Wynika to z Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat.  Uchwała nie wprowadza ograniczenia liczby abonamentów w gospodarstwie domowym ani nie wymaga własności auta (możliwe są również współwłasność lub inny udokumentowany sposób posiadania auta).</p>
1076		<p>Popieram strefę płatnego parkowania.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
1077		<p>Popieram wprowadzenie strefy parkowania na Saskiej.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>

1078	1078	Proszę o dopisanie do projektu kontraruchu rowerowego na całej jezdni technicznej al Waszyngtona	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.
1079	1078	Proszę o dopisanie do projektu znaków poziomych P-27 w obu kierunkach jazdy (zakładając wprowadzenie kontraruchu) lub znak poziomy P-27 w jednym kierunku (w przypadku, gdyby ten kontraruch nie został tam wprowadzony)	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.
1080		Przy skrzyżowaniu z ul. Dąbrowiecką możliwy jest tylko ruch samochodu albo dalej prosto ul. Walecznych albo w lewo do ul. Dąbrowieckiej. Zatem jedyna przestrzeń, która powinna być wolna od samochodów i dawać pełną widoczność na ewentualnych pieszych jest dolna część ul. Walecznych (na planie) przed skrętem w lewo. Nie ma potrzeby ograniczać miejsc parkingowych w innych miejscach ponieważ nie wpływają one bezpośrednio na bezpieczeństwo pieszych.	W przypadku skrzyżowania dwóch dróg jednokierunkowych, w sytuacji gdy nie ma konieczności zapewnienia stosownej odległości widoczności na zatrzymanie przed skrzyżowaniem, zaprojektowano miejsca postojowe możliwie jak najbliżej skrzyżowania.
1081		Przy niniejszym pragnę wyrazić swój stanowczy protest przeciw wprowadzeniu płatnego parkingu przy bazarku na ul. Afrykańskiej.	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.
1082		W budynku przy ul. Afrykańskiej 7A wynajmuję pomieszczenia na działalność Lecznicy pod nazwą Centrum Rehabilitacji „Ateny” .Od pięciu lat posiadamy umowę z NFZ i zajmujemy się rehabilitacją narządów ruchu. Zabiegi dla jednego pacjenta trwają przeważnie od 1 do 2 godzin. Większość naszych pacjentów to osoby w podeszłym wieku przywożone przez swych opiekunów. Duży procent stanowią osoby niepełnosprawne i na wózkach. Personel Lecznicy to piętnaście osób przyjeżdżających samochodami. Wprowadzenie opłat za parking w tym miejscu jest po prostu niedopuszczalne. Protest przesyłam jednocześnie do rzecznika praw pacjenta , a Państwa wzywam do zaniechania pobierania opłat za parking wzdłuż całej ulicy Afrykańskiej przynajmniej przy ul. Afrykańskiej 7A.	SPPN wyznaczany jest w pasie dróg publicznych - budynek Afrykańska 7A posiada plac na tyłach oznakowany jako droga wewnętrzna więc w tym przypadku obowiązkiem właściciela posesji jest zapewnienie miejsc postojowych. Teren ten (za budynkiem) znajduje się poza pasem drogi publicznej i nie zostanie objęty SPPN.

1083		Samorząd Mieszkańców Saska Kępa w przypadku wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie jest za utworzeniem jednej strefy parkowania obszarowego na całej Saskiej Kępie, zamiast trzech jak jest w projekcie przedstawionym przez ZDM.	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.
1084		Stanowczo sprzeciwiam się projektowi zmian w organizacji ruchu samochodowego na terenie ulic w sąsiedztwie Osiedla „Ateńska” należącego do SBM Ateńska, a zwłaszcza ograniczeniu liczby miejsc parkingowych dla mieszkańców Osiedla. W praktyce spowoduje to konieczność zabezpieczenia parkingów znajdujących się na terenach, których właścicielem jest Spółdzielnia, a korzystają z nich mieszkańcy, którzy opłacają podatek od nieruchomości za te działki. Zainstalowane szlabany umożliwiające wjazd na te parkingi i wewnętrzne ulice wyłącznie mieszkańcom Osiedla bardzo utrudnią wjazd na teren Osiedla karetkom pogotowia, Straży Pożarnej, Policji, Kurierom z przesyłkami itp., a więc pogorszy to istotnie warunki życia i bezpieczeństwo mieszkańców Osiedla „Ateńska”. Dodatkowo spowoduje to ograniczenie terenów zielonych na Osiedlu, gdyż zostaną częściowo przeznaczone na parkingi. A zatem negatywne konsekwencje realizacji proponowanych zmian w organizacji ruchu na ww. terenie zdecydowanie przeważają nad ewentualnymi korzyściami.	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. 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. Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie.
1085		jako mieszkaniec Saskiej Kępy jestem głęboko przeciwny wprowadzeniu Strefy Płatnego Parkowania na naszym osiedlu.	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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
1086	1086	czy jest możliwość wyznaczenia miejsca postojowego w zaznaczonej na zielono strefie (skrzyżowanie ulic Berezynskiej i Finlandzkiej)? Obie drogi są jednokierunkowe, z ulicy Berezynskiej można wykonać tylko skręt w lewo, w związku z tym auta zaparkowane w tej strefie nie ograniczają widoczności i nie wpływają na bezpieczeństwo.	Wprowadzono.

1087	<p>Jako mieszkaniec Kamionka postuluję rozszerzenie planowanej strefy na wschód co najmniej do ulicy Chodakowskiej, a może i dalej do Terespolskiej. W obecnym wariacie granicy strefy nie tworzy żaden duży ciąg komunikacyjny czy inne miejsce oddzielające od siebie wyraźnie dwa obszary (tak jak obecnie tory kolejowe na północy miasta oraz na Pradze Północ, na wschodzie śródmieścia Wiśla, a na południu Wawelska). Granica ma przebiegać wzdłuż w teorii planowanej trasy tysiąclecia, która zapewne i tak nie powstanie. W praktyce więc granica będzie pojawiać się „nagle”.</p> <p>Warto zauważyć, że sppn ma być objęta cała Saska Kępa, natomiast w przypadku Kamionka jedynie jego część, czego nie rozumiem. Tutaj trzeba przypomnieć, że wg Miejskiego Systemu Informacyjnego, Kamionek to obszar do al. Waszyngtona, ul. Kinowej, Terespolskiej, Mińskiej i Chodakowskiej. Jest to granica dla sppn logiczniejsza niż obecnie proponowana (ewentualnie bez Kinowej, gdyż objęto by tylko jej fragment), co wyjaśnię niżej.</p> <p>Należy mieć obawę, że przy wdrożeniu strefy w proponowanym przez ZDM kształcie w okolicy soho czy fabryki PZO będziemy obserwować parkingowy chaos. Kierowcy dojeżdżający w te rejony (choćby właśnie do popularnego soho czy do siedziby ZTM), aby uniknąć opłaty, będą wybierali bezpłatne miejsca „tuż za rogiem”. Będziemy więc obserwować pustki na tej części Mińskiej i Grochowskiej, która jest objęta strefą, natomiast natłok aut dalej na wschód. Pokazuje to doświadczenie z innych stref.</p> <p>Oczywiście mam świadomość, że granica gdzieś być musi, ale moim zdaniem powinna być ona bardziej widoczna w terenie i wyraźniejsza.</p> <p>Warto zwrócić uwagę, że obecnie Kamionek mocno się rozbudowuje i to nie tylko w zakresie inwestycji mieszkaniowych. Powstaje wiele lokali usługowych (w PZO czy w soho), co z pewnością spowoduje napływ przyjezdnych. Już teraz inwestor soho zapowiada, że na teren kompleksu nie będzie możliwości wjazdu samochodem, a garaże będą tylko (albo głównie) dla mieszkańców. Problem dzikiego parkowania będzie więc narastał, a rozwiązać to może właśnie SPPN, której głównym celem jest udzielenie parkingów dla mieszkańców i wprowadzenie rotacji. Należy jeszcze zauważyć, że na wschód od projektowanej granicy znajduje się wiele kamienic bez garaży podziemnych, co w połączeniu z rozwojem soho sprawi, że mieszkańcy będą mieli realny problem z zaparkowaniem (a o abonament nie będą mogli się ubiegać, gdyż mieszkają poza strefą).</p> <p>Do tego dochodzi jeszcze uniwersytet SWPS również generujący problem z parkowaniem.</p> <p>Podsumowując, w mojej ocenie SPPN na Kamionku powinna objąć również obszar nowego zagłębienia biurowo-usługowo-akademickiego, tj. teren przy Soho, Fabryce PZO, Grochowskiej 306, SWPS i być może także Mińskiej 65 (duży biurowiec). Czyli sięgać do Terespolskiej.</p>	<p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>
------	--	---

		<p>Tylko to zapewni mieszkańcom w miarę bezproblemowe parkowanie, z czym już obecnie jest nie tak łatwo, a po otwarciu całego Soho i PZO będzie jeszcze gorzej. Reglamentacja parkowania na tym obszarze jest w mojej ocenie konieczna. Poza tym, Kamionek nie zostanie sztucznie podzielony.</p>	
1088		<p>Popieram rozszerzenie strefy płatnego parkowania niestrzeżonego na obszarze Saskiej Kępy. Jestem zdania, że parkowanie tam jest jednym z najbardziej patologicznych w Warszawie i obfituje w przykłady nie tylko niezgodnego z prawem, ale i niebezpiecznego „stawania gdzie popadnie, bo nie ma miejsc, a miasto nie zapewniło”. Zatem więc niech miasto zapewni miejsca płatne tak jak to powinno być zorganizowane w cywilizowanym mieście.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>



1089		Dlaczego w projekcie zaplanowano naprzemiennie wyznaczenie miejsc postojowych równoległych po obu stronach ul. Argentyńskiej? W wyniku realizacji projektu de facto zostanie zlikwidowanych ponad połowa zwyczajowo przyjętych przez mieszkańców miejsc parkingowych. Dotychczasowy porządek parkowania jest honorowany przez mieszkańców i Straż Miejską oraz pozwala na zachowanie warunków bezpieczeństwa w ruchu drogowym.	Nie wprowadzono. Miejsca postojowe zostały wyznaczone na jezdni po stronie południowej. Planowany układ miejsc będzie zapewniał uspokojenie ruchu, wyznaczenie ich maksymalnej ilości oraz uwolnienie chodników od nielegalnego parkowania.
1090		Dlaczego na ul. Argentyńskiej nie rozważono zaprojektowania wyznaczenia miejsc postojowych po jednej stronie ulicy (południowej) zamiast istniejącego chodnika? W realiach ul. Argentyńskiej można wyznaczyć ukośne lub prostopadłe miejsca postojowe co pozwoliłoby na uporządkowanie już dramatycznej sytuacji. W kwestii tej i wytyczenia miejsc postojowych Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej Argentyńska 7 wielokrotnie występował do Burmistrza Dzielnicy Praga - Południe m.st. Warszawa.	Nie wprowadzono, ul. Argentyńska pozostaje dwukierunkowa z wyznaczoną maksymalną ilością miejsc postojowych naprzemiennie. Miejsca postojowe na jezdni uspokoją ruch na tym odcinku, oraz uwolnią chodniki od nielegalnego parkowania.
1091		Dlaczego w projekcie nie rozważono wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Argentyńskiej jako kontynuacji jednokierunkowego ruchu ul. Kanadyjską i ul. Rapperswilską w kierunku ul. Rumuńskiej i ul. Saskiej?	Ul. Rapperwilska w stanie obecnym jest jednokierunkowa i wyznaczono tam możliwość parkowania wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35. Nie ma możliwości wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Argentyńskiej, gdyż dojazd do niej musiałby odbywać się przez ul. Kanadyjską, która nie jest drogą publiczną. Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Argentyńskiej nie zwiększy ilości miejsc postojowych.
1092		Mieszkańcy przez wiele lat protestowali p-ko budowie budynków oznaczonych obecnie jako Argentyńska 5A i Argentyńska 7A wskazując na znaczne pogorszenie dostępności miejsc parkingowych oraz pozbawienie mieszkańców możliwości parkowania w miejscu zamieszkania. Pomimo deklaracji składanych przez polityków różnych opcji oraz postępowań przed sądami administracyjnymi - doprowadzono do budowy dwóch budynków i ograniczenia liczby istniejących wcześniej miejsc postojowych.	Uwaga nie ma związku z wprowadzeniem SPPN. Oba budynki są wyposażone w garaże podziemne zapewniające liczbę miejsc odpowiadającą wskaźnikom parkingowym. Żaden z budynków nie został wybudowany kosztem istniejącego parkingu.
1093	1093	wnoszę o rozważenie utworzenia strefy zamieszkania w obszarze ulic Kanadyjska, Argentyńska, Rapperswilska, Saska z ewentualnym rozszerzeniem do ul. Lotaryńskiej i Al. Stanów Zjednoczonych.	Wprowadzenie strefy zamieszkania jest możliwe tylko w przypadku ulic bez wydzielonej jezdni i chodnika, z jedną przestrzenią pieszo-jezdną. Należy przy tym pamiętać, że w strefie zamieszkania nie jest dopuszczony postój poza wyznaczonymi miejscami postojowymi, co wiąże się często ze znacznym ograniczeniem możliwości postoju dla mieszkańców. W związku z tym w ramach projektu nie przewiduje się wprowadzania stref zamieszkania.

1094	<p>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 całej Saskiej Kępy, jak i dla konkretnych ulic. Zabrakło konkretnych informacji. Nie wiem, ile dokładnie miejsc parkingowych byłoby docelowo wyznaczonych w ramach SPPN na poszczególnych ul. 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. Szczególnie dotyczy to okolic ulicy Szczuczyńskiej (gdzie mieszkam) a więc także Zakopiańskiej, Wąchockiej, Paryskiej czy Genewskiej - ulic gdzie najczęściej parkujemy nasze 2 samochody, niekiedy krążąc po jednokierunkowych ul. w nieskończoność, w poszukiwaniu miejsca parkingowego.</p>	<p>Proces konsultacji był tak zorganizowany, żeby na wszystkie szczegółowe pytania mieszkańcy dostali odpowiedź. Podczas spotkań online, przestrzeń do zadawania pytań była podczas drugiej części, która odbywała się na platformie ZOOM. Podczas spotkań otwartych zawsze dostępni byli projektanci, którzy w oparciu o mapy przedstawiali koncepcje organizacji ruchu, w tym przedstawiali liczbę miejsc postojowych dla każdej z ulic. Podobnie wyglądały dyżury konsultacyjne. Założeniem opracowania jest wyznaczenie maksymalnej możliwej ilości miejsc postojowych. Teza o zmniejszeniu ich liczby o kilkadziesiąt procent jest fałszywa.</p>
1095	<p>Otrzymałem zieloną ulotkę z projektem strefy płatnego parkowania dla Saskiej Kępy. W tekście ulotki w pytaniu kto może otrzymać abonament jest podane, że „abonament mogą otrzymać tylko osoby zameldowane w strefie płatnego parkowania”. Stanowczo protestuję o ograniczeniu dostępności abonamentu T Y L K O dla osób zameldowanych. !!! Jestem właścicielem hipotecznym nieruchomości mieszczącej się na Saskiej Kępie, płacę podatek od nieruchomości, mieszkam w tej nieruchomości wraz z żoną ale nie jesteśmy w niej zameldowani gdyż nie ma w teraz obowiązku meldunkowego, który obowiązywał w PRL. Żądam aby w regulaminie przyznawania abonamentów było uwzględnione prawo właścicieli nieruchomości - mieszkań dla każdej faktycznie mieszkającej osoby.</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>
1096	<p>Rozszerzenie stref płatnego parkowania to jakiś żart. Strefy powinny być zawężane, a nie poszerzane. Głosowałem przez wiele lat la Platformę Obywatelską, na Pana Rafała Trzaskowskiego w wyborach prezydenckich zarówno na prezydenta Warszawy jak i RP. Tymczasem jestem traktowany w Warszawie jak dojna krowa, płacę wysokie podatki, płacę za parkingi w centrum. Natomiast zamiast dobrych rzeczy, dzieją się złe. Planujecie zawężyć ulice, zamykać parkingi. PO to była z nazwy taka wolnościowa partia - niestety szkoda, że tylko z nazwy. Chciałbym zauważyć, że w następnych wyborach zgłoszę na każdego byle nie na kandydata PO - na Biedronia, Korwina czy Jakiego. Byle nie na Was.</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.</p>

1097		Chciałbym też zauważyć, że corocznie płacę podatek dochodowy w wysokości około 1 miliona zł. 1 milion zł co roku, z mojej kieszeni zasila budżet miasta ze względu na sam PIT. Koniec z tym! Z nowym rokiem ZMIENIAM SWOJĄ DEKLARACJĘ podatkową do miasta Białegostoku! Cały wypracowany przez zeszyły rok podatek pójdzie do moich dziadków w Białymstoku. Namówiłem już na to paru znajomych, żonę oraz rodziców i teściów. Zobaczymy czy te strefy Wam się opłacą.	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.
1098		Piszę, by wyrazić poparcie dla płatnego parkowania na Saskiej Kępie i praw do parkowania dla mieszkańców. Proszę o jak największą ilość miejsc parkowania oraz o uwzględnienie w projekcie ulic tzw. „ślepych”.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1099		Popieram plany wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania na Kamionku. Wysyłam też poniżej kilka uwag dotyczących poszczególnych rozwiązań na różnych ul.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1100		Proszę o pozostawienie parkowania równoległego na wysokości Konkatedry przy ulicy Grochowskiej 365. Planowane parkowanie skośne negatywnie wpłynie na bezpieczeństwo w tym miejscu. Przy parkowaniu skośnym widoczność pojazdów cofających przy kościele będzie dużo mniejsza niż przy parkowaniu równoległym, więc najlepiej będzie jeśli parkowanie w istniejącym kształcie zostanie pozostawione. Wprowadzenie parkowania skośnego może powodować wypadki lub kolizje z samochodami zawracającymi przy Grochowskiej na skrzyżowaniu z ulicą Lubelską.	Parkowanie skośne zostało wyznaczone w celu wyznaczenia maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych ogólnodostępnych. Zmiana sposobu postoju oznaczałaby znaczne ograniczenie liczby miejsc.
1101		Proszę o powiększenie strefy na cały Kamionek, aż do ulicy Podskarbińskiej. W tym obszarze znajdują się ważne cele podróży dla mieszkańców Pragi-Południe i Warszawy, na przykład Urząd Dzielnicy czy Uniwersytet SWPS.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
1102		Na tak postawione pytanie: Jaka strefa płatnego parkowania na Saskiej Kępie? Odpowiedz może być tylko jedna, na pewno nie taka jaką proponuje Zarząd Dróg Miejskich. W rejonie gdzie występuje niedobór miejsc parkingowych proponujecie ich drastyczną likwidację??? Przecież to chore, no chyba, że o to właśnie chodzi, to wypadłoby to napisać i powiedzieć wprost.	W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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.

1103		nie dla SPPN	<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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
1104		Chciałam wyrazić niniejszym sprzeciw wobec planów utworzenia SPPN na Saskiej Kępie.	<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.</p>

1105	<p>W programie wyborczym Rafała Trzaskowskiego i Koalicji Obywatelskiej dla Warszawy z 2018 roku czytamy: „ Samochody SA i BĘDĄ ważnym elementem komunikacyjnego krwioobiegu miasta. Warszawa UŁATWI ŻYCIE tym swoim mieszkańcom którzy CHCĄ lub MUSZĄ na co dzień korzystać z aut .” Korzystanie z aut to nie tylko JAZDA ale i PARKOWANIE. Te czynności są nierozłączne, nie można ich rozpatrywać oddzielnie. Każdy samochód kiedyś musi się zatrzymać i zaparkować u celu podróży. Samochód zajmuje miejsce w przestrzeni przez całą dobę bez względu na to czy jedzie czy stoi. To nie jest niczyja prywatna przestrzeń którą ktoś łaskawie udostępnił by za opłatą tylko NASZA WSPÓLNA PRZESTRZEŃ miejska z której każdy mieszkaniec ma prawo korzystać. Jezdnia po której jedziemy to ta sama jezdnia na której parkujemy (nawet jeśli jest na niej wydzielona zatoka czy stajemy częścią auta na chodniku). Tak więc pobieranie opłaty parkingowej od mieszkańców którzy utrzymują infrastrukturę swego miasta ze swoich podatków jest pozbawione logiki i krzywdzące. To podwójne opodatkowanie. Jego wysokość jest horrendalna w stosunku do średnich zarobków w tym kraju. Parkowanie w SPPN kosztuje z grubsza 1000 zł miesięcznie. dla wielu ludzi to mniej więcej 1/3 pieniędzy jakimi dysponują na miesiąc, podobną sumę płaci się dziś za utrzymanie sporego mieszkania. To co proponujecie jako ABONAMENT MIESZKAŃCA to tak naprawdę zniżka, rabat który obowiązuje jedynie w niewielkiej odległości od domu i oznacza, że z tej zniżki możemy skorzystać tylko i wyłącznie wtedy gdy NIE UŻYWAMY SAMOCHODU. Każda podróż samochodem po mieście (oprócz normalnych kosztów benzyny i eksploatacji) skutkuje dodatkową opłatą za postój . Nieliczna grupa osób domagająca się wprowadzenia SPPN zdaje się nie rozumieć że problemem nie jest „obcy” który zajmuje „ich” miejsce pod domem ( na to lekarstwem są sensownie zbudowane i dobrze skomunikowane parkingi P&amp;R ) , nie przyjezdni pracownicy (oni są w naszej dzielnicy i w całym mieście potrzebni), nie mityczna „rotacja” (kto ma rotować w typowo mieszkaniowych osiedlach?) ale to że KORZYSTANIE Z SAMOCHODU W MIEŚCIE ZOSTAŁO OBŁOŻONE DODATKOWĄ OPŁATĄ. i ta opłata dotknie także ich.</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.</p>
1106	<p>Skoro Rada Warszawy zarezerwowała abonament mieszkańca wyłącznie dla osób zameldowanych i płacących podatki w stolicy, nie widzę powodu żeby te osoby płaciły dodatkowo w parkometrach jeśli poruszają się po swoim mieście, a szczególnie swojej dzielnicy. Zostawmy parkometry dla przyjezdnych i gości.</p>	<p>Celem SPPN nie jest zagwarantowanie bezpłatnego i nieograniczonego parkowania dla wszystkich jej mieszkańców na całym jej obszarze. Abonamenty zostały wprowadzone po to, by nie obciążać mieszkańców SPPN kosztami parkowania auta w pobliżu miejsca zamieszkania.</p>

1107	<p>W XXI w SAMOCHÓD NIE JEST JUŻ ŻADNYM PRZYWILEJEM ( był nim w czasach gdy talony przydzielali partyjni towarzysze) ANI LUKSUSEM (zwłaszcza 17-letni passat) A NORMALNYM ŚRODKIEM KOMUNIKACJI. Kierowca nie jest w mieście intruzem . jeśli ktoś decyduje się na kupno samochodu to dlatego że takie właśnie są jego potrzeby. Nie może być tak że w mieście zaspokajane są wyłącznie potrzeby ludzi bogatych i pieniądze są jedynym kryterium dostępności. Nie tak powinno działać demokratyczne państwo. Przymus ekonomiczny zamiast wyboru to nie jest demokracja. Chcemy żyć w mieście w którym każdy przemieszcza się tak jak chce, potrzebuje , jak mu wygodnie, jeden metrem, drugi rowerem , inny samochodem. istnieje wielka rzesza ludzi dla których komunikacja miejska ani rower nigdy nie będą opcją z racji szeroko pojętego stanu zdrowia. i nie mówimy tu o tych którym przysługuje karta N+.bo chodzi nie tylko o fizyczne niepełnosprawności. Ci ludzie nie mogą być wykluczeni komunikacyjnie.</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>
1108	<p>Podczas przeprowadzonych badań terenowych ustalono dokładnie ile samochodów należących do mieszkańców parkuje w naszej dzielnicy . ZDM dobrze zdaje sobie sprawę że obecnie nie wszystkie samochody parkują zgodnie z prawem ( nie mają innego wyjścia!) , a tylko takie „legalne” miejsca będziecie mogli wyznaczyć na potrzeby strefy. W związku z tym NIEPRAWDA jest że dostępność miejsc postojowych po wprowadzeniu strefy będzie taka sama( mówią o tym dobitnie doświadczenia z innych dzielnic gdzie miejsc ubyło drastycznie a ilość wydanych abonamentów przekroczyła dostępność miejsc). Czy możecie powiedzieć to otwarcie w oczy ludziom z bloków przy Międzynarodowej którzy już dziś parkują w dwóch czy trzech rzędach?? Zasłanianie się prawem i przepisami nie spowoduje że mieszkańcy będą mieli gdzie parkować. Co mają wtedy zrobić ? Nasze społeczeństwo nie jest tak mobilne jak w innych miastach Europy, nikt nie wyprowadzi się z mieszkania po rodzicach czy kupionego na 30-letni kredyt tylko dlatego że z dnia na dzień straci możliwość parkowania swego auta. skutkiem wprowadzenia strefy będzie więc tylko jeszcze większy chaos na ul. i podwórkach, wzrośnie frustracja społeczna i nienawiść do władzy. w ten sposób nie stworzymy ani nowoczesnego miasta ani obywatelskiego społeczeństwa.</p>	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. W przypadku jej wprowadzenia będzie ona zatem większa niż obecnie, a nie taka sama. Parkowanie w dwóch rzędach jest wykroczeniem i będzie nim nadal, jeżeli zostanie wprowadzona strefa płatnego parkowania.</p>
1109	<p>Wielką niekonsekwencją prawodawcy jest to że w nowych realizacjach deweloperskich istnieje wymóg zapewnienia miejsc postojowych w garażach podziemnych, natomiast żaden wymóg nie ciąży na zarządach starych spółdzielni mieszkaniowych. Oczywiście bez prawnego wymogu spółdzielnie wolą sprzedać działki deweloperom niż postawić na nich parkingi kubaturowe dla mieszkańców. To się powinno zmienić.</p>	<p>Uwaga została przyjęta. ZDM nie ma wpływu na rozwiązania prawne w skali całego kraju.</p>

1110	<p>Musicie wziąć też pod uwagę rosnącą rolę e-handlu, a co za tym idzie ogromnej ilości pojazdów kurierskich i dostawców( tak stało się w Londynie który wciąż jest najbardziej zakorkowanym miastem Europy pomimo horrendalnie wysokiej opłaty wjazdowej do centrum.). Nie chodzi tu o zakazy i kary, ale o zrozumienie że ci ludzie muszą dotrzeć z towarem do klientów a więc także zatrzymać się na rozładunek i dostawę. W tej chwili na osiedlu Ateńska furgonetki kurierskie mogą podjechać niemal „pod drzwi” . Jeśli powstanie strefy wymusi na spółdzielni pozamykanie wszystkich możliwych miejsc szlabanami, te furgonetki całymi dniami będą zastawiać ulice na światłach awaryjnych. Tak samo dzieje się w przypadku przedszkoli czy żłobków przed którymi w godzinach przyjęcia i odbioru dzieci mnóstwo rodziców zostawia auta na awaryjnych. I jeszcze raz podkreślam: nie przyniosą skutku zakazy i coraz większa penalizacja społeczeństwa. Nie pomoże ignorowanie problemu i stwierdzenie: niech jeżdżą autobusem albo rowerem cargo. Potrzebne są faktyczne realne rozwiązania. Gdyby spółdzielnia była prawnie zobligowana by wybudować parking dla swoich mieszkańców to miejsca postojowe przy ulicy byłyby dostępne dla tych którzy potrzebują ich na przystawiającą chwilę. Bez umożliwienia mieszkańcom parkowania poza ul. mi nie będzie mowy o jakiegokolwiek rotacji. oczywiście jako ZDM nie możecie zmieniać prawa, ale możecie konieczność takiej zmiany zasugerować.</p>	<p>Wprowadzenie SPPN nie uniemożliwia chwilowego postoju na czas rozładunku czy odprowadzenia dzieci. Dzięki SPPN zwiększa się rotacja na miejscach postojowych, w efekcie łatwiej jest znaleźć wolne miejsce w pobliżu celu podróży. Zasady wjazdu i postoju na terenach wewnętrznych ustalają ich zarządcy. Nic nie stoi na przeszkodzie, by wjazd na te tereny był utrzymany dla wymienionych w uwadze grup użytkowników.</p>
1111	<p>Zanim zaczniecie przemieniać nasze miasto na obraz i podobieństwo „Zachodu” , weźcie pod uwagę kontekst społeczny a przede wszystkim dostępną infrastrukturę tamtych miast. Paryż, obszarowo 5x mniejszy niż Warszawa ma 16 linii metra i ok 300 stacji. tam dojazd do pracy metrem jest naturalnym wyborem bo jest po prostu wygodniejszy i trwa krócej. dla Warszawiaka wybór podróży zatłoczonym autobusem z trzema przesiadkami , do tego grzęznącym w korkach takim naturalnym wyborem nie jest. Zmiany w Warszawie są konieczne ale nie mogą zaczynać się od przymusu, narzucania coraz to nowych opłat,, obniżenia jakości i podwyższenia kosztów życia.</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. 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>

1112	<p>Jako inicjatywa Stop Cham Warszawa, której problem z jazdą wzdłuż po chodniku ul. Międzynarodowej jest bardzo bliski, stanowczo sprzeciwiamy się wstępnemu projektowi organizacji ruchu ulicy Międzynarodowej, który miałby zostać wprowadzony w ramach strefy płatnego parkowania niestrzeżonego. Swoje zdanie uzasadniamy faktem braku jakiegokolwiek skutecznego zabezpieczenia chodnika przed nielegalną jazdą po nim. Wprawdzie możemy zauważyć planowane ustawienie znaków B-36, które jednoznacznie zdelegalizuje parkowanie na drugi rząd, na jezdni, będące bezpośrednim powodem dojeżdżania do miejsc legalnych po chodniku, jednak rozwiązanie w postaci tego znaku będzie nieskuteczne, biorąc pod uwagę fakt, że podobna sytuacja drogowa (tj. jednoznacznie nielegalne parkowanie na drugi rząd) występuje w wielu innych miejscach SPPN od lat (np. Ostroroga, Okrzei, Myśliwiecka, Andersa i Konwiktorska) i Straż Miejska m.st. Warszawy również od lat nie jest w stanie uporać się z problemami na tych ul. ch – dlaczego „magicznie” miałyby stać się inaczej na ul. Międzynarodowej? Na Policję niestety również nie można liczyć w tym zakresie – jeśli nie była w stanie przez tyle lat rozwiązać problemu jazdy wzdłuż po chodniku, dlaczego miałyby zająć się niestosowaniem się do znaków B-36? Jazdę wzdłuż po chodniku na ul. Międzynarodowej wielokrotnie nagrywaliśmy a chyba najdobitniejszym naszym materiałem, który przedstawia jak duże zagrożenie panuje na ul. Międzynarodowej, jest materiał zamieszczony w odcinku nr 16 (od 06:28) <a href="https://youtu.be/j7gGxh_LkPM?t=389">https://youtu.be/j7gGxh_LkPM?t=389</a> obejrzany przez 168 tys. naszych widzów, w którym pokazujemy, jak cofający po chodniku kierowca uderza w znak drogowy i przewracając uszkadza go. W związku z powyższym, składamy wniosek o uwzględnienie słupków na ul. Międzynarodowej w projektowanej na potrzeby SPPN organizacji ruchu. Inna opcja, która może okazać się równie skuteczna a jednocześnie tańsza, jest ustawienie wzdłuż wschodniej strony ww. ulicy znaków B-36+T-24. Obserwujemy, że, z racji priorytetu w obsłudze zgłoszeń w Straży Miejskiej, zestaw tych znaków można uznać za skutecznie oddziałujący na kierowców, biorąc pod uwagę fakt sprawnej egzekucji takiego oznakowania. Przesłanka montażu tabliczki T-24 (określona w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach) tj. „Znak z tabliczką T-24 stosuje się w pobliżu obiektów specjalnych (banki, sądy, obiekty MON itp.), a także w miejscach, gdzie ze względu na warunki drogowe pozostawienie samochodu na drodze powoduje znaczne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.” jest w tym miejscu jak najbardziej spełniona, gdyż pozostawienie na ul. Międzynarodowej pojazdu na drugi rząd powoduje (z racji „lokalnego” zwyczaju kierowców) wjazd oraz wyjazd z zatoki parkingowej wzdłuż po</p>	Wprowadzono. Zastosowano słupki blokujące U-12c.
------	--	--



		<p>chodniku, co stwarza dla pieszych olbrzymie zagrożenie, w szczególności biorąc pod uwagę fakt, że takie sytuacje występują na tej ulicy masowo, każdej godziny i każdego dnia.</p>	
--	--	---	--

1113		<p>Jako mieszkaniec Saskiej Kępy stanowczo protestuję przeciwko planom wprowadzenia Płatnej Strefy Parkowania Niestrzeżonego na Saskiej Kępie. Nie, nie, nie dla takich zamiarów.</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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
1114		<p>99% zabudowań wielorodzinnych na Saskiej Kępie to kilkudziesięcioletnie budynki bez podziemnych miejsc parkingowych. Mieszkańcy tych budynków zmuszeni są parkować na ulicy i często szukać wolnego miejsca w obrębie najbliższych ulic, bo miejsc do parkowania jest za mało. Wprowadzenie SSPN niczego nie rozwiąże, tu nie parkują przyjezdni, tylko mieszkańcy. Ilość miejsc parkingowych się nie zwiększy, nie będzie rotacji pojazdów, nie będzie mieszkańcom łatwiej zaparkować.</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. Teza zawarta w uwadze nie jest prawdziwa. Znaczna część zabudowy Saskiej Kępy to budynki jednorodzinne, które mają lub miały możliwość zapewnienia postoju na terenie posesji. Ponadto, mieszkańcom SPPN przysługuje abonament mieszkańca, który uprawnia do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania.</p>

1115		<p>Wprowadzenie SPPN jest zwykłym beczelnym skokiem na kasę mieszkających tu ludzi, w większości w starszym wieku. To nie jest dzielnica młodych ludzi.</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. Mieszkańcy SPPN mają prawo uzyskać abonament mieszkańca, który pozwala na bezpłatny postój w pobliżu miejsca zameldowania. Są dwa rodzaje abonamentów: abonament rejonowy i abonament obszarowy. Abonament rejonowy kosztuje 30 zł rocznie i 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. Abonament obszarowy kosztuje 600 zł rocznie i pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Obszary abonamentowe obejmują ok. 800-1200 miejsc postojowych. Parkować można po obu stronach ulic będących granicami obszarów. Osoba zameldowana na granicy obszaru może wybrać, w którym obszarze będzie obowiązywał abonament.</p>
1116		<p>SPPN nie poprawi, ale wręcz pogorszy standard życia w tej dzielnicy.</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.</p>
1117		<p>Nie dla SSPN na Saskiej Kępie !!!</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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>

1118	1118	Jako zamieszkały przy ul. Drezdeńskiej (Saska 7b) przesyłam opinię nt. projektu oznakowania związanego z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania. Popieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania dla znormalizowania ruchu i uporządkowania parkowania w naszej okolicy. Mieszkańcy z przedmieść traktują nasze podwórka jak P&R. Nielegalnie przekształca się budynki mieszkaniowe na firmy, które zajmują każde miejsce postojowe legalne i nielegalne. Miejscowy Plan Zagospodarowania Terenu określa obszar jako mieszkaniowy. Firma: Eternis - Bolt, Uber, FreeNow & Glovo Partner z Saskiej 9 traktuje nasze podjazdy jako parking, poligon przeglądów i oklejania swojej rozbudowanej floty samochodowej. Dowozenie do przedszkola, żłobków, szkół angielskiego rozjeżdżają naszą okolicę. Ulice są notorycznie nieprzejezdne. Śmieci są nieodbierane ze względu na brak dostępu do kublów. Chodniki i trawniki są zajęte przez piratów. Nie da się dojść do domu po chodniku ani dojechać ulicą.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1119	1118	Ul. Drezdeńska - Należy skorygować brak oznaczenia zakazu zatrzymywania się na Drezdeńskiej. Na końcu ulicy jest odwołanie znaku zakazu, jednak nigdzie nie ma znaku początkowego. Kiedy na naszej ulicy ktoś porzucił samochód blokując kontener remontowy na tygodnie policja i straż miejska była bezradna ze względu na brak zakazu początkowego. Obecnie ul. jest ciągle nieprzejezdna przez taksówkarzy pobliskiej firmy, rodziców odprowadzających dzieci do przedszkola, żłobka. „Przecież nie ma zakazu”	Wprowadzono do projektu zakaz zatrzymywania się B-36 i oraz znak B-35, oznaczają możliwość postoju tylko dla mieszkańców z identyfikatorem B35. Nie można ustawić znaku zakazu ruchu ponieważ jest to droga publiczna ogólnodostępna. Zakres projektu obejmuje wyłącznie zmiany w zakresie organizacji postoju.
1120	1118	Ul. Drezdeńska - W projekcie nie ma oznaczenia płatnego parkowania na ul. Drezdeńskiej. Czy nasze podwórko ma być wyspą do parkowania za darmo?	Wprowadzono, projekt w wersji ostatecznej został doszczegółowiony o oznakowanie poziome i pionowe.
1121	1118	Ul. Drezdeńska - W analogii do kolejnych szeregów Alzacka 6, Alzacka 4 wnoszę, żeby wprowadzić zakaz ruchu nie dla mieszkańców.	Nie wprowadzono, ulica Drezdeńska jest drogą publiczną i nie można zakazać poruszania się po niej użytkownikom ruchu poza mieszkańcami.
1122	1118	Ul. Drezdeńska - Najlepiej jakby Mieszkańcy szeregu Saskiej 9 wjeżdżali bezpośrednio przez bramę z Saskiej. Ruch który generują tamte firmy jest niebezpieczny dla dzieci.	Nie wprowadzono, ulica Drezdeńska jest drogą publiczną i nie można zakazać poruszania się po niej użytkownikom ruchu poza mieszkańcami.
1123	1118	Ul. Drezdeńska - Proszę o oznaczenie Drezdeńskiej jako strefy zabaw dzieci. Jest tu dużo młodych, ze względu na brak placów zabaw jedynym miejscem na spotkania jest ślepa uliczka osiedlowa. Proszę o ostrzeżenie, że tu są dzieci, to jest strefa zamieszkania.	Nie wprowadzono, ulica Drezdeńska jest drogą publiczną i nie spełnia warunków dla oznakowania jej strefą zamieszkania.

1124	1118	Ul. Drezdeńska - Dla bezpieczeństwa zabaw dzieci proszę o wprowadzenie ograniczenia prędkości do 10km/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.
1125	1118	Ul. Drezdeńska - Dla bezpieczeństwa zabaw dzieci proszę o wprowadzenie progów zwalniających	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.
1126	1118	Proszę bardzo uważnie przyjrzeć się sytuacji na Drezdeńskiej, oznakowanie może dużo tu poprawić.	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.
1127		Mam duży zarzut o sposób prowadzenia konsultacji i o brak przedstawienia najważniejszych informacji dla mieszkańców. Podczas konsultacji na prezentacjach nie pokazano tabelarycznego zestawienia miejsc legalnego postoju na każdej ulicy po wprowadzeniu SPPN! Na spotkaniu były przedstawiane wykresy zajętości miejsc oraz rozważono co by było gdyby np. garstka przyjezdnych nie zostawiała auta na noc. W wynikach nie był jednak rozpatrywany spadek liczby tych miejsc po wprowadzeniu SPPN!	Proces konsultacji był tak zorganizowany, żeby na wszystkie szczegółowe pytania mieszkańcy dostali odpowiedź. Podczas spotkań online, przestrzeń do zadawania pytań była podczas drugiej części, która odbywała się na platformie ZOOM. Podczas spotkań otwartych zawsze dostępni byli projektanci, którzy w oparciu o mapy przedstawiali koncepcje organizacji ruchu, w tym przedstawiali liczbę miejsc postojowych dla każdej z ulic. Podobnie wyglądały dyżury konsultacyjne. Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych na każdej z ulic.

1128	<p>Dla podobszaru 2 wskazano: 1458 miejsc i oszacowano 1869 pojazdów mieszkańców. Jednak w tych 1458 za legalne (co potwierdził w trakcie rozmów przy mapkach pan Krzysztof Zakrocki) zostały uznane wszystkie miejsca przy których nie było zakazu. Tak więc przykładowo w pomiarach przyjęto za legalne miejsca skośne przy Waszyngtona (107miejsc) w propozycji parkowanie równoległe co zlikwiduje około połowę z nich, przyjęto za legalne miejsca po obu stronach angorskiej (na odcinku międzynarodowa –Niekłańska zostaną po jednej stronie), uznano za legalne parkowanie po obu stronach Niekłańskiej (na odcinku angorska-Waszyngtona zostaną po jednej stronie) czy po dwóch stronach Adampolskiej (zostanie to skorygowane). Taka sytuacja wystąpi na bardzo wielu ul. ch co ograniczy liczbę tych miejsc. Mieszkańcy nie otrzymali jawnie tej informacji i nie wiedzą jaka liczba miejsc legalnego postoju zostanie do dyspozycji co przy szacowanej liczbie pojazdów mieszkańców na 1869 w podobszarze 2 jest kwestią szalenie istotną.</p>	<p>1869 pojazdów mieszkańców to wartość skumulowana dla całego okresu pomiaru. W żadnym momencie pomiarów nie odnotowano łącznej liczby zaparkowanych pojazdów mieszkańców większej niż 1250. Po wprowadzeniu zmian do dyspozycji mieszkańców pozostanie maksymalna możliwa liczba miejsc postojowych. Nie należy ich mylić z liczbą pojazdów możliwych do zaparkowania na tych miejscach - bo pojazdy mają różną długość i różne odstępy pomiędzy sobą, co oznacza że w praktyce może ich zaparkować więcej niż przepisowo wyliczona liczba miejsc postojowych. Z tego powodu dla mieszkańców najważniejszą informacją nie jest wirtualna pojemność całego obszaru, ale zmiany w organizacji ruchu na konkretnych ulicach, z których korzystają do parkowania.</p>
------	--	---

1129		<p>Po próbach uzyskania informacji ile takich miejsc jest przewidziana otrzymywaliśmy odpowiedzi, że ZMD nie jest w stanie ich określić, bo nie są w stanie przewidzieć długości parkujących samochodów. Wymiary miejsc są określone w stosownym rozporządzeniu w związku z tym takie odpowiedzi traktuję jako kpinę z mieszkańców.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN dla Saskiej Kępy i Kamionka został stworzony w oparciu o przepisy zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, a także w zgodności z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym. Nie ma obecnie możliwości weryfikacji miejsc postojowych jaka będzie wprowadzona na przedmiotowym obszarze, gdyż ostateczny kształt strefy jest zależy od zatwierdzenia Biura Zarządzania Ruchem Drogowym w Warszawie. Faktem jest, że liczba miejsc postojowych o wymiarach wynikających z rozporządzenia nie pokrywa się z liczbą aut, jakie można na tych miejscach zaparkować. Liczba legalnie zaparkowanych aut jest uzależniona od ich długości i odstępów między nimi - w efekcie może być do 30% większa niż wyliczona na podstawie wymiarów wynikających z rozporządzenia. Stąd też podawanie liczby w oparciu o wymiary z rozporządzenia mogłoby wprowadzać w błąd, sugerując że miejsc postojowych będzie mniej niż w rzeczywistości.</p>
------	--	---	---

1130		<p>Mamy ogromne obawy, że przy likwidacji części określonych w trakcie pomiarów za legalne miejsc postojowych mieszkańcy nie będą mieli możliwości pozostawienia auta nawet po zakupie abonamentu obszarowego!</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN dla Saskiej Kępy i Kamionka został stworzony w oparciu o przepisy zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, a także w zgodności z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym. Nie przewidujemy likwidacji miejsc legalnego postoju.</p>
------	--	--	--



1131		<p>W związku z brakiem równoległych działań przez ZDM umożliwiających awaryjne pozostawienie aut przez mieszkańców przy wykorzystaniu np.: P+R stadion (obecnie ograniczone godziny funkcjonowania), miejsc naziemnych przy stadionie w ramach abonamentu obszarowego, sprzeciwiam się wprowadzeniu SPPN.</p>	<p>Parking P+R ma służyć jako parking przesiadkowy, a nie jako parking do długoterminowego postoju dla mieszkańców okolicy. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca na ulicach Saskiej Kępy i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p>
1132		<p>Obawiam się, że liczba miejsc postojowych zostanie ograniczona na tyle, że uniemożliwi to pozostawienie auta mieszkańcom w godzinach nocnych i doprowadzi do pogłębienia istniejącego problemu.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN dla Saskiej Kępy i Kamionka został stworzony w oparciu o przepisy zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, a także w zgodności z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym. Nie przewidujemy likwidacji miejsc legalnego postoju.</p>
1133		<p>Waszyngtona (odcinek Saska-Międzynarodowa). Na odcinku tym obecnie obowiązuje parkowanie skośne. W zamieszczonej propozycji parkowanie miałyby zostać zamienione na równoległe co wiązałoby się z likwidacją bardzo dużej ilości miejsc w obszarze gdzie jest ich znaczący deficyt. W trakcie spotkań otrzymałem informację, że jest to spowodowane brakiem przestrzeni manewrowej (ok. 30cm). W związku z tym proponuję przesunięcie jedynie barierki wygradzającej od północnej strony tak aby nadal było możliwe parkowanie skośne. Zwracam uwagę, że przesunięcie barierki nie obliuguje do przesunięcia krawężnika (auto nie kończy się na kole, a nadwozie jest wysunie). W związku z tym przestrzeń manewrowa ulegnie zwiększeniu bez dodatkowych nakładów na poszerzenie ulicy. W przypadku braku takiej możliwości wnoszę o rozpatrzenie możliwości odstąpienia od tej zasady. Parkowanie skośne w tym miejscu sprawdza się a jego brak doprowadzi do likwidacji znaczącej ilości miejsc.</p>	<p>Wprowadzono. Wyznaczono parkowanie równoległe na chodniku po południowej stronie ulicy i na jezdni po północnej.</p>
1134		<p>Niekańska (odcinek Waszyngtona-Angorska) - wnoszę o zmiany ul. Niekańskiej na tym odcinku na ulicę jednokierunkową i zaprojektowanie miejsc postojowych po 2 stronach jezdni.</p>	<p>Wprowadzono. Wyznaczono parkowanie równoległe na chodniku po południowej stronie ulicy i na jezdni po stronie północnej.</p>

1135		<p>Po pierwsze chciałabym zaznaczyć, że jestem przeciwna (piszę to również w imieniu całej czteroosobowej rodziny) ustalaniu w granicach Saskiej Kępy Strefy Płatnego Parkowania.</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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
1136		<p>Jestem Mieszkanką ulicy Międzynarodowej i chciałabym zgłosić kilka uwag. Jak pokazały przedstawione na spotkaniu w ramach konsultacji społecznych pomiary samochodów parkujących w planowanej strefie, większość samochodów należy do mieszkańców ( średnie dobowe wykorzystanie miejsc postojowych na ul. Międzynarodowej wyniosło ok. 115% poza godzinami funkcjonowania SPPN), w związku z czym problem związany z brakiem miejsc do parkowania na danym obszarze nie zniknie wraz z wprowadzeniem płatnego parkowania. Uważam, że wprowadzenie SPPN nie poprawi sytuacji parkingowej w moim miejscu zamieszkania.</p>	<p>Na ulicy Międzynarodowej w podobszarze 2 "przejezdni" stanowią 14,80% parkujących pojazdów, zaś "usługi" 25,50%. Zmniejszenie udziału przejezdnych i zwiększenie rotacji parkujących pojazdów poprzez wprowadzenie SPPN spowoduje podobny efekt również po godzinach jej funkcjonowania.</p>
1137		<p>Ponadto jeśli wprowadzono by SPPN zmusiłoby to w praktyce mieszkańców do wykupienia abonamentu obszarowego, gdyż w granicach abonamentu rejonowego najprawdopodobniej nie byłoby możliwości zaparkowania - już obecnie w godzinach wieczornych często wynika potrzeba zaparkowania samochodu nawet 3-4 ulice od miejsca zamieszkania.</p>	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych 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.</p>
1138		<p>W razie podjęcia jednak decyzji o wprowadzeniu SPPN wnoszę o ustalenie granic abonamentu obszarowego nie w takich granicach w jakich były przeprowadzane konsultacje (tj. podobszary 1-4). Najlepiej gdyby taki abonament upoważniał do parkowania na całej strefie Saskiej Kępy (jesteśmy jednym wielkim osiedlem). Ewentualnie chociażby połączenie podobszaru 1 i 2 w jeden obszar. W przypadku mojej rodziny często mamy potrzebę podwiezienia starszej osoby np. do przychodni na ul. Berezyńskiej - według podziału jak w konsultacjach nawet w cenie abonamentu obszarowego musiałabym płacić za to dodatkowo, a cena 600 zł, nawet rocznie, nie jest małą kwotą w budżecie rodzinnym.</p>	<p>Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich. Abonament ma gwarantować bezpłatny postój w pobliżu miejsca zamieszkania, a nie możliwość bezpłatnego parkowania podczas załatwiania innych spraw.</p>

1139		Wnoszę jeszcze o zastanowienie się nad powiększeniem abonamentu rejonowego (np. wyznaczanie jego granic za pomocą 10-12 parkomatów zamiast, jak w projekcie, 8 parkomatów).	Decyzję o zmianach zasad strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Wychodząc naprzeciw postulatowi o zwiększeniu zasięgu abonamentu, od listopada 2021 r. wprowadzony został abonament obszarowy, obejmujący znacznie większy obszar niż abonament rejonowy oparty na pobliskich parkomatach. Mieszkaniec ma prawo wyboru który z abonamentów jest dla niego bardziej atrakcyjny.
1140	1140	Chciałbym jeszcze zwrócić uwagę na błąd w jaki wprowadziła stworzona na potrzeby konsultacji prezentacja, według której mieszkańcy byłiby uprawnieni do bezpłatnego parkowania w SPPN (zrzut ekranu w załączeniu).	Mieszkańcy, którzy wykupili abonament mieszkańca, mają prawo do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zameldowania. Wszystkie informacje o cenach, zasadach i zasięgu abonamentów znalazły się na prezentacjach i były przekazywane podczas spotkań.
1141		Podczas konsultacji z przykrością obserwowałam aktywność osób niezwiązanych z Saską Kępą. Uważam, że w procesie decyzyjnym kluczowe powinno być zdanie mieszkańców, a nie poszczególnych grup niezwiązanych z daną częścią miasta a lobbującą za rozwiązaniami które nie są związane z potrzebami mieszkańców.	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.
1142		W ramach konsultacji społecznych dotyczących rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec tychże planów, jako rodowita mieszkanka Warszawy.	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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
1143		Domagam się zakończenia tej farsy i wycofania się z decyzji o zwiększeniu SPPN oraz zajęcie się zmniejszaniem tej strefy w Warszawie.	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.

1144		<p>Po pierwsze przeprowadzone „konsultacje” dla dzielnicy liczącej ponad 40 000 mieszkańców zdołały zgromadzić zaledwie kilkadziesiąt osób, zarówno w wersji zdalnej jak i stacjonarnej. Nie jest to w żadnym wypadku reprezentatywna grupa . Przy tak istotnej sprawie jak potencjalne wprowadzenie strefy , zanim zadaliśmy Państwu pytanie „ jak strefa” należałoby w pierwszej kolejności zarządzić referendum wśród mieszkańców czy strefa w ogóle ma czy nie ma powstać, a także zorganizować spotkanie z Radnymi Warszawy tak by z kolei oni mogli poznać zawczasu zdanie mieszkańców o swoim pomyśle.</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>
1145		<p>Inną sprawą jest merytoryczna wartość konsultacji i wpływ opinii mieszkańców na konkretne projekty. Podczas spotkania z projektantami w Jordanku zwróciłam uwagę że na ul. Saskiej na odcinku Ateńska- Stanów Zjednoczonych projektant nie umieścił na mapie istniejących tam parkingów po stronie osiedla Ateńska ( tych przez które przechodzi ścieżka rowerowa) . Niestety uwaga nie została uwzględniona bo na spotkaniu dotyczącym tego obszaru mapa nie zawierała poprawek, nie były też naniesione na mapy dostępne na Waszej stronie internetowej. Skoro konkretne uwagi mieszkańców co do istniejących parkingów nie zostały uwzględnione to jaki będzie los setek innych miejsc o które po prostu nie miał kto i kiedy zapytać?</p>	<p>Wprowadzono, ostateczna wersja projektu organizacji ruchu uwzględnia parkingi o których mowa.</p>
1146		<p>Podczas „spaceru” z przedsiębiorcami uwidocznił się problem braku możliwości uzyskania abonamentów przez lokalne biznesy. Nie rozumiemy z czego wynika ten opór ZDM, skoro te osoby są lokalnymi podatnikami. To kolosalne obciążenie ( 1000zł miesięcznie za każde auto) z pewnością zostanie przerzucone na nas klientów i spowoduje wzrost cen towarów i usług z których my wszyscy korzystamy na co dzień. Brak zrozumienia tej sprawy z Waszej strony jest oznaką cynizmu i pogardy dla mieszkańców.</p>	<p>Abonament mieszkańca ma chronić mieszkańców przez opłatami w pobliżu miejsca zamieszkania. Objęcie takim uprawnieniem podmiotów komercyjnych nie ma uzasadnienia. Przedsiębiorca ma obowiązek zaspokoić potrzeby parkingowe we własnym zakresie, np. na terenie posesji. SPPN nie oznacza zakazu postoju dla pojazdów obsługujących lokalny biznes. Dla pojazdów wymagających krótkotrwałego postoju (dostawy, klienci) wprowadzenie SPPN jest korzystne, bowiem za niewielką opłatą pozwala znaleźć wolne miejsce znacznie bliżej celu podróży.</p>
1147		<p>Niezrozumiały jest także arbitralny podział dzielnicy na obszary , nie odzwierciedlający zupełnie życiowych potrzeb mieszkańców. Niedopuszczalną sytuacją byłoby gdyby mieszkaniec posiadający abonament obszarowy musiał płacić drugi raz w parkometrze poruszając się po swojej własnej dzielnicy, żeby na przykład mieszkaniec Afrykańskiej zatrzymując się na Francuskiej płacił tak samo jak przyjezdny. Na to absolutnie nie ma zgody, jest to rozwiązanie głęboko niesprawiedliwe.</p>	<p>Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.</p>

1148		Bardzo niejasna i dająca wielkie pole do nadużyć jest w ogóle sprawa wyznaczenia rejonów i obszarów dla konkretnych adresów. Nie potrafili Państwo wyjaśnić wiążąco w jaki sposób będą te rejony i obszary egzekwowane, czy mandat będzie groził za przekroczenie o 1 metr, 10 metrów czy może 50? Przecież algorytm automatycznych urządzeń pomiarowych musi być skalibrowany z konkretną dokładnością i tolerancją. Nie rozumiemy dlaczego ta informacja nie jest dostępna i podejrzewamy że może być to furtką dla nieuzasadnionego karania mieszkańców.	Dokładna lokalizacja adresu zameldowania jest pobierana z bazy adresowej GUS. Od tej lokalizacji obliczany jest promień 150 m, następnie od parkomatów znajdujących się w tym promieniu (maksymalnie 8) jest obliczany promień 100 m. Miejsca postojowe znajdujące się w tych okręgach są objęte abonamentem rejonowym i nie ma możliwości, aby ktokolwiek parkujący na tych miejscach został ukarany opłatą dodatkową. Obszary obowiązywania abonamentu obszarowego są określone w uchwale Rady m.st. Warszawy. Ich granice przebiegają dużymi ulicami a zatem jest jednoznacznie określone które miejsca postojowe są objęte abonamentem. Abonament obejmuje miejsca postojowe po obu stronach ulicy granicznej dla danego obszaru.
1149		Wszystkie te wątpliwości i wiele innych sprawia że jeszcze raz głośno mówię NIE DLA SPPN NA SASKIEJ KĘPIE	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.
1150		W przedstawionych materiałach nie udowodniono, że wśród parkujących znaczący odsetek stanowią pojazdy zarejestrowane poza strefą Saskiej Kępy, co jest głównym argumentem ZDDM za wprowadzeniem SPPN na Saskiej Kępie. Wokół mojej nieruchomości takie rejestracje pojawiają się jedynie sporadycznie, głównie widuję rejestracje lokalne.	Podczas badań parkowania nie uwzględniano miejsca zarejestrowania pojazdów (które nie ma żadnego związku z tym gdzie faktycznie parkują te pojazdy), ale godziny i częstotliwość ich występowania na konkretnych podobszarach. Pojazdy pojawiające się z dużą częstotliwością podczas całego okresu badań w godzinach nocnych to "mieszkańcy", samochody parkujące dużą część dnia to "przejezdni", zaś pojazdy pojawiające się na tym obszarze sporadycznie, to "usługi" czyli m.in. samochody osób przyjeżdżających do fryzjera, restauracji czy skorzystać z poczty.
1151		Jako mieszkaniec ulicy Koreańskiej (która w rzeczywistości jest nieprzejezdna, a na planie zaznaczono jako przejezdna!!!), domagam się przywrócenia „sąsiedzkich” miejsc parkingowych na całej jej długości, do ul. Lotaryńskiej.	Ulica jest objęta strefą B-39, w której postój możliwy jest wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.
1152		Domagam się przywrócenia dwukierunkowości, na ulicy Lotaryńskiej na odcinku od Rumuńskiej do Indyjskiej i z powrotem na scalony odcinek Lotaryńskiej (ten dochodzący do Saskiej).	Nie wprowadzono, wyznaczenie jednego kierunku na jezdni północnej ul. Lotaryńskiej ma na celu zalegalizowanie miejsc postojowych zajmowanych w stanie obecnym przez kierowców do nielegalnego parkowania.

1153		<p>Konsultacje prowadzono w sposób mało informacyjny, sprawiając wrażenie, że parkowanie będzie praktycznie bezpłatne dla mieszkańców – wielu moich sąsiadów po tej informacji było przekonanych, że po wprowadzeniu SPPN będą mogli parkować „bezpłatnie” czy za symboliczną opłatą na terenie całej dzielnicy, a miejsc dla nich (w najbliższej okolicy naszych domów) nie zabraknie. Jednak zaproponowany abonament rejonowy umożliwi parkowanie jedynie w bardzo niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania, a w przypadku abonamentu obszarowego jedynie na określonym, z góry narzuconym wycinku dzielnicy - jako wieloletni mieszkaniec dzielnicy uważam takie zmiany za szkodliwe i nie chcę, aby nakładano na mnie dodatkowe opłaty, które faktycznie byłyby opłatami za samą możliwość poruszania się po dzielnicy.</p> <p>Ponadto konsultacje stacjonarne rozpoczynały się o godzinie 17:00, co uniemożliwiło większości osób pracujących, a zainteresowanych zmianami, uczestnictwo w tych konsultacjach (gdy ktoś pracuje w standardowych godzinach 9-17.00, to doliczając czas powrotu, uczestnictwo było praktycznie niemożliwe).</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>
1154		<p>Jako mieszkańcy ulicy Koreańskiej nie zgadzamy się na zmiany zaproponowane w obecnej formie przez ZDM! (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>W ramach projektu została wyznaczona maksymalna możliwa liczba miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Na ul. Koreańskiej, z uwagi na przekrój tej ulicy wprowadzono możliwość postoju wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35. Z uwagi na brak konkretnego zarzutu co do organizacji postoju trudno odnieść się do przekazanej uwagi.</p>
1155		<p>Jako mieszkaniec Saskiej Kępy dostałem zaproszenie do udziału w konsultacjach społecznych pomysłu wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie i części Kamionka. Przekazuję więc w ramach konsultacji swoją opinię – jestem przeciwny rozszerzaniu strefy płatnego parkowania. Jako wieloletni mieszkaniec osiedla Saska Kępa (w części Kępa Gocławska – ul. Lizbońska), w związku z pojawianiem się informacji o zamiarze wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w tej części Warszawy, wyrażam stanowczy sprzeciw wobec takiego pomysłu.</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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>

1156		<p>Nie jest zgodne z prawdą, że „Mieszkańcy apelują o wprowadzenie strefy płatnego parkowania na kolejnych obszarach, ponieważ dzięki SPPN mogą łatwiej znaleźć miejsce do zaparkowania”, jak zostało to wskazane na stronie internetowej Urzędu Miasta (<a href="https://um.warszawa.pl/-/jaka-strefa-na-pradze-i-mokotowie-zdm-rozpoczyna-konsultacje">https://um.warszawa.pl/-/jaka-strefa-na-pradze-i-mokotowie-zdm-rozpoczyna-konsultacje</a>). Z rozmów prowadzonych z mieszkańcami okolicznych bloków mieszkalnych wynika, że również oni sprzeciwiają się takiemu pomysłowi. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Wśród otrzymanych uwag, spora grupa to również uwagi mieszkańców popierające wprowadzenie SPPN.</p>
1157		<p>W okolicy ulicy Lizbońskiej, Afrykańskiej, Urugwajskiej i najbliższego jej otoczenia nie ma dużej liczby lokali usługowych, galerii handlowych lub budynków użyteczności publicznej, które powodują, że parkingi przy blokach mieszkalnych są zajęte przez osoby przyjezdne. Z parkingów korzystają w znacznej mierze tylko mieszkańcy. Wprowadzenie SPPN nie przyniesie oczekiwanego przez UM Warszawa efektu w postaci zwiększenia dostępności miejsc parkingowych dla mieszkańców. Z tego też względu wprowadzenie SPPN na tym obszarze spowoduje oczywiste niezadowolenie mieszkańców.</p>	<p>Łącznie na podobszarze 3 (na południe od Trasy Łazienkowskiej) zinventaryzowano 1 547 legalnych miejsc postojowych. Podczas badań wykonano na nim 268 751 pomiarów, co umożliwiło wykrycie 17 170 unikalnych tablic rejestracyjnych parkujących pojazdów. 1234 z nich należało do grupy „mieszkańców”. Aż 7218 badanych pojazdów pojawiło się na obszarze tylko jeden raz, to ponad 42% zaobserwowanych pojazdów. Według przeprowadzonych badań najwyższe wartości średniego zapelnienia osiąga ulica Drezdeńska oraz Ateńska. Jest to odpowiednio 137% oraz 136% w dni robocze oraz niewiele niższe wartości w weekendy. Średnia wartość zapelnienia wynosi 74%. Najniższe wyniki można zaobserwować na ulicy Algierskiej oraz Koreańskiej. W podobszarze Saska Kępa 3 mieszkańcy zajmują większość miejsc postojowych, od 35 % w godzinach roboczych do 60% w godzinach porannych oraz wieczornych. Liczba samochodów zakwalifikowanych do kategorii „przejezdni” oraz „usługi” jest zbliżona. W godzinach 10.00 – 15.00 wynosi ok. 20%.</p>

1158	<p>Jako wieloletnia mieszkanka osiedla Saska Kępa (w części Kępa Goćławska – ul. Lizbońska), w związku z pojawianiem się informacji o zamiarze wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w tej części Warszawy, wyrażam stanowczy sprzeciw wobec takiego pomysłu.</p> <p>Nie jest zgodne z prawdą, że „Mieszkańcy apelują o wprowadzenie strefy płatnego parkowania na kolejnych obszarach, ponieważ dzięki SPPN mogą łatwiej znaleźć miejsce do zaparkowania”, jak zostało to wskazane na stronie internetowej Urzędu Miasta (<a href="https://um.warszawa.pl/-/jaka-strefa-na-pradze-i-mokotowie-zdm-rozpoczyna-konsultacje">https://um.warszawa.pl/-/jaka-strefa-na-pradze-i-mokotowie-zdm-rozpoczyna-konsultacje</a>). Z rozmów prowadzonych z mieszkańcami okolicznych bloków mieszkalnych wynika, że również oni sprzeciwiają się takiemu pomysłowi.</p> <p>W okolicy ulicy Lizbońskiej, Afrykańskiej, Urugwajskiej i najbliższego jej otoczenia nie ma dużej liczby lokali usługowych, galerii handlowych lub budynków użyteczności publicznej, które powodują, że parkingi przy blokach mieszkalnych są zajęte przez osoby przyjezdne. Z parkingów korzystają w znacznej mierze tylko mieszkańcy. Wprowadzenie SPPN nie przyniesie oczekiwanego przez UM Warszawa efektu w postaci zwiększenia dostępności miejsc parkingowych dla mieszkańców.</p> <p>Z tego też względu wprowadzenie SPPN na tym obszarze spowoduje oczywiste niezadowolenie mieszkańców. Już obecnie miejsc parkingowych dla mieszkańców osiedla jest niewystarczająco. Biorąc pod uwagę, że każde gospodarstwo domowe ma minimum jeden pojazd (w dobie pandemii Covid-19 w większości nawet dwa, aby móc dojeżdżać bezpiecznie do pracy) stare osiedla są niejako „pokrzywdzone” bo urbaniści w latach 60, 70 i 80 nie przewidzieli, że korzystnie z pojazdów będzie powszechne i nie wybudowano parkingów.</p> <p>Jeśli mieszkańcy zgłaszają problem braku miejsc parkingowych to wynika on z tego, że tych miejsc jest za mało, a nie z tego, że są one zajmowane przez wizytujących dzielnicę gości.</p> <p>Wystarczy prosta obserwacja jakie pojazdy, w jakich godzinach (najczęściej stale) stoją zaparkowane pod blokiem. Otóż są to pojazdy mieszkańców, w tym moich sąsiadów z ul. Lizbońskiej.</p> <p>Wprowadzenie opłaty parkingowej jest dodatkowym, niepotrzebnym i uderzającym po kieszeni - w tych i tak wystarczająco trudnych czasach wysokiej inflacji i drożyzny – mieszkańców Warszawy. Stanowczo sprzeciwiam się wprowadzeniu SPPN!</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców.</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. 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>
------	--	--



1159	<p>Jestem bardzo zaniepokojony planami wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie i zgłaszam swój zdecydowany sprzeciw w tej sprawie. Od kilkunastu lat mieszkam przy ulicy Międzynarodowej i doskonale znam problem tutejszych mieszkańców ze znalezieniem miejsca do zaparkowania. Ten problem nie wynika jednak z tej przyczyny, dla której Państwo chcą tę strefę wprowadzić. Przy ulicy Międzynarodowej są wielkie bloki i kiedy były planowane nikt nie przewidział tylu aut mieszkańców. Państwo chcą ten problem spotęgować likwidując wiele miejsc, które teraz auta zajmują. Zgadzam się, że nie zawsze zgodnie z przepisami, ale co mamy zrobić ze swoimi autami. Proszę mi wierzyć, że bardzo chciałbym mieć wykupione miejsce parkingowe lub garaż. Takie luksusy dla mieszkańców są niedostępne. Wielokrotnie krążę po okolicy kilkanaście minut, żeby znaleźć miejsce. Wieczorem. Nie są to więc auta przyjezdnych a mieszkańców. Mam teraz krążyć kilkadziesiąt minut? Parkować z dala od miejsca zamieszkania? I to wszystko dodatkowo za 600 zł rocznie? Proszę mnie nie rozśmieszać stawką 30 zł, bo gdybym się na nią zdecydował to musiałbym jeździć pół dnia, żeby znaleźć miejsce. To wszystko jest nierealne. Nie mogę pozbyć się auta. Jest mi bardzo potrzebne. Co mam zrobić? Wyprowadzić się? Myślałem, że działania władz miasta i podległym im służb mają zmierzać do poprawy jakości życia mieszkańców płacących podatki w Warszawie...</p>	<p>Według przeprowadzonych badań wartość średniego zapelnienia dla ul. Międzynarodowej to 116% w dni robocze oraz niewiele mniej w weekendy. Średnia wartość zapelnienia dla obszaru wynosi 97%, co jest bardzo wysokim wynikiem i świadczy o dużej zajętości miejsc postojowych na tym obszarze. Dla godzin nocnych i porannych przy prawie 80% łącznej zajętości, 87% zajmują mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, udział mieszkańców spada do niemal 40%, na rzecz osób przyjezdnych i usług, których udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoju nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana.</p>
------	--	---

1160		Informacji o konsultacjach w zasadzie nie było. Nie widziałem żadnej ulotki.	<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 (24 940 sztuk) za pośrednictwem Poczty Polskiej</p> <p>Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</p> <p>Plakaty o konsultacjach na wiadach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</p> <p>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</p> <p>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</p> <p>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</p> <p>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</p>
1161	1161	<p>Jestem mieszkańcem Saskiej Kępy (ul. Ateńska 17) od prawie 20 lat. W związku z reorganizacją ruchu na Saskiej Kępie chciałabym prosić o postawieniu zakazu parkowania na małym kawałku ul. Berneńskiej (zdjęcie tego kawałka zaznaczyłam na skanie mapy sytuacyjnej dołączonej do tego maila. Mój problem polega na tym, że wyjeżdżając z garażu bardzo często nie mogę wyjechać przez zaparkowane po przeciwległej stronie samochody. Jak widać mój garaż jest narożny i w żaden sposób nie mogę zaparkować przed nim.</p>	<p>Nie wprowadzono, duże zapotrzebowanie na miejsca postojowe w okolice ul. Berneńskiej wymusza na nas konieczność wyznaczenia ich we wszystkich możliwych miejscach. Zgodnie z zaproponowaną organizacją ruchu wyjazd z garaży przy budynku Ateńska 17 posiada odpowiednią szerokość drogi manewrowej.</p>

1162	1162	<p>ul. Kryniczna – nr. rys. 45 - Na odcinku numerów 8 – 30 należy zaprojektować parkowanie wyłącznie po parzystej stronie ulicy. Na ul. Krynicznej na odcinku 8 – 30 od lat ustaliło się parkowanie wyłącznie po parzystej stronie ulicy. W projekcie na rysunku 45 organizacja została zmieniona – wprowadzono parkowanie częściowo po stronie parzystej a częściowo po nieparzystej (nr 8 / 7- 9 / 22 – 30). To rozwiązanie jest złe i niefunkcjonalne z kilku powodów: Po pierwsze, uniemożliwia manewrowanie śmieciarek i innych dużych pojazdów. ul. jest wąska i pas zaparkowanych po stronie parzystej aut umożliwia tylko ciasny wjazd samochodu ciężarowego. ul. Kryniczna jest ślepa, duży pojazd nie ma możliwości zawrócenia, zatem śmieciarki wjeżdżają przodem a wyjeżdżają tyłem, co nawet w obecnej funkcjonalności parkowania jest zadaniem trudnym. Manewrowanie między autami parkującymi naprzemiennie po obu stronach ulicy jest wykluczone a potencjalnie spowodowałoby niszczenie i zaparkowanych aut i wyjeżdżających śmieciarek. Po drugie, po stronie parzystej trawniki przyuliczne są nieogrodzone i pokryte trawą, co umożliwia wyjście z zaparkowanego samochodu. Po stronie nieparzystej, przy numerach 7 – 9 zamontowane są barierki ochronne a na trawnikach są szpalery krzewów. Nie ma możliwości otworzenia drzwi i wyjścia z samochodu. Po trzecie, łamie ustalone przyzwyczajenia, coś co dobrze funkcjonowało. W załączeniu przesyłam zdjęcia opisanego odcinka ulicy, po lewej stronie ciąg segmentów numery 7, 7A, 7B, 9, 9A, 9B.</p>	<p>Nie wprowadzono. Na ul. Krynicznej zaprojektowano naprzemiennie parkowanie (raz po jednej raz po drugiej stronie ulic) ze względu na zapewnienie wolnych przestrzeni drogi dla wzajemnego wymijania się pojazdów jadących z przeciwnych kierunków. Miejsca postojowe zostały zaprojektowane w taki sposób by zachowana była przejezdność pojazdów do wywozu śmieci.</p>
1163		<p>ul. Kryniczna – nr. rys. 45 - Na wjeździe w ul. Kryniczną ustawić znak B-33 z ograniczeniem 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>
1164		<p>ul. Kryniczna – nr. rys. 45 - Wyznaczenie jednego miejsca parkingowego dla niepełnosprawnych.</p>	<p>Wprowadzono.</p>
1165		<p>W trakcie konsultacji zaznaczali Państwo uwagi kierowane przez mieszkańców do projektów ulic. Czy rewizje projektów uwzględniające uwagi mieszkańców zostaną zamieszczone w najbliższym czasie na Państwa stronie www?</p>	<p>Wszystkie uwagi zostały przekazane do projektantów, którzy w toku wtórnej analizy nanosili wszystkie możliwe do realizacji uwagi do projektów. Następnie projekty zostaną przekazane do opinii Urzędu Dzielnicy. Ostateczną decyzję zatwierdzającą projekt podejmuje Biuro Zarządzania Ruchu Drogowego.</p>

1166		<p>W związku z propozycjami przedstawionymi na konsultacjach ws. ewentualnego wprowadzenia SPPN na Mokotowie wyrażam swój stanowczy PROTEST wobec tych planów - nie wyrażam zgody ani na opłaty, ani na likwidację kilkudziesięciu procent obecnie legalnych miejsc parkingowych, ani na inne szkodliwe zmiany w infrastrukturze miejskiej.</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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>
------	--	---	---

1167	<p>W materiałach ani w dyskusjach nie przedstawiono pełnych danych co do proponowanych zmian ani skali oddziaływania ew. SPPN na sytuację mieszkańców, jej realnego wpływu tak dla całej dzielnicy, jak dla konkretnych ulic. Zabrakło konkretnych odpowiedzi na pytania. Nie wiem, ile dokładnie miejsc parkingowych byłoby docelowo wyznaczonych w ramach SPPN oraz dostępnych w strefach mieszkańca na poszczególnych ul. w porównaniu ze stanem obecnym. Nie podano lokalizacji parkomatów, a ze względu na strefy tylko dla mieszkańców (oznakowanie B-35 i B-39) bardzo trudno samemu ocenić, na jaką dostępność miejsc mógłby liczyć w danej lokalizacji mieszkańiec, a na jaką osoby przyjezdne, np. rodzina czy klienci. Nawet na podstawie tych niepełnych informacji jest dla mnie oczywiste, że wprowadzenie strefy spowoduje likwidację znacznej części realnie istniejących miejsc parkingowych, ponieważ przepisy dot. wyznaczania miejsc parkingowych w SPPN są zbyt restrykcyjne. Liczba realnie dostępnych miejsc parkingowych zostałaby zmniejszona o kilkadziesiąt procent i nie starczyłoby ich dla samych mieszkańców, czemu się zdecydowanie sprzeciwiam. (uwaga powtórzona 8 razy)</p>	<p>Materiały przygotowane przez wykonawców i przedstawiane na konsultacjach społecznych były czytelne w sposób umożliwiający zapoznanie się z nimi osobom bez szczegółowej wiedzy eksperckiej. Podczas konsultacji prezentowano m.in. syntetyczne opracowanie danych z analiz zachowań parkingowych przeprowadzonych na Saskiej Kępie. Na prezentacjach przedstawiono najważniejsze liczby wynikające z badań, w tym przede wszystkim wykres udziału pojazdów z poszczególnych grup ("mieszkańcy", "przyjezdni", "usługi", "niezidentyfikowani") w ciągu doby. Wykres ten pozwalał najlepiej zrozumieć charakterystykę sytuacji parkingowej danego obszaru, również osobom bez wiedzy eksperckiej. Informacja o liczbie zinwentaryzowanych miejsc postojowych była również zawarta na prezentacjach, zarówno w postaci sumy dla całego obszaru, jak i w rozbięciu na poszczególne ulice. Zwracamy przy tym uwagę na fakt, że zaprezentowanie wszystkich szczegółowych wyników badań podczas spotkań byłoby technicznie niewykonalne ze względu na ograniczenia czasowe. Przyjęto, że prezentacje danych nie powinny trwać dłużej niż 10-15 minut, tak aby odbiorcy mogli przyswoić i zrozumieć prezentowaną treść i mieli odpowiednio dużo czasu na zadanie wszystkich pytań. Mimo tego, podczas niektórych spotkań padały głosy o potrzebie dalszego skrócenia prezentacji, aby wydłużyć czas na zadawanie pytań.</p> <p>Odnosząc się do pytań dotyczących liczby projektowanych miejsc, informujemy że szczegółowe projekty dla każdej z ulic były przedstawiane na konsultacjach społecznych, w tym również dostępne na stronie internetowej, co pozwalało na zapoznanie się z nimi w dogodnym momencie. Każdy mieszkaniec mógł zatem zobaczyć, jakie zmiany są projektowane w konkretnych, interesujących go lokalizacjach. Łączna liczba projektowanych miejsc postojowych, wyliczonych w oparciu o wymiary określone w przepisach, nie jest informacją pozwalającą w jakikolwiek sposób ocenić wpływ projektów organizacji ruchu na warunki parkingowe danego obszaru. Nie ma bowiem z czym jej porównać – obecnie większość miejsc postojowych jest niewyznaczona, co powoduje że przedstawienie „liczby wyznaczonych miejsc postojowych obecnie” nie mówi absolutnie niczego o sytuacji parkingowej obszaru. Porównywanie liczby zinwentaryzowanych miejsc legalnego postojowego z projektowaną liczbą miejsc postojowych jest za to absolutnie błędne. Dla przykładu, odcinek 300 metrów pasa postojowego równoległego oznacza formalnie 50 miejsc postojowych po 6 metrów każde. W praktyce liczba parkujących na tym odcinku aut jest zależna od wymiarów pojazdów i tego, jak duże są między nimi odstępy, ale z reguły pomieści się tam 60-70 aut. Oznakowanie takiego odcinka w ramach wdrożenia SPPN nie oznacza zmniejszenia liczby miejsc z 60-70 do 50, jak można by było błędnie wnioskować porównując inwentaryzację z projektem. Dla mieszkańca bez wiedzy eksperckiej te zawichości mogą być trudne do zrozumienia. Dlatego podczas konsultacji wielokrotnie podkreślaliśmy, że założeniem przygotowanych projektów było dopuszczenie parkowania wszędzie tam, gdzie jest to możliwe i osiągnięcie w ten sposób maksymalnej liczby miejsc legalnego postojowego. W pojedynczych przypadkach oznacza to zwiększenie liczby tych miejsc, np. poprzez wyznaczenie parkowania na jezdni w miejscu gdzie dotychczas nie było to przewidziane.</p> <p>Jednocześnie, należy pamiętać że projekty wyłożone do konsultacji stanowią pierwszą wersję, w której możliwe są liczne zmiany w wyniku uwag zgłoszonych w konsultacjach. W lokalizacjach, gdzie mieszkańcy dostrzegają możliwość zwiększenia liczby miejsc postojowych, projektant analizuje wszystkie takie uwagi i nanosi poprawki do projektów. Następnie trafia one do opinii Urzędu Dzielnicy, a na koniec do zatwierdzenia do Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
------	--	--

1168		<p>Nie przedstawiono kluczowej analizy, ilu „przyjezdnych” przesiada się do komunikacji miejskiej, a ilu przyjeżdża tu do pracy jako pracownicy czy właściciele firm (sklepy, usługi), z których bardzo wiele jest pożytecznych na co dzień dla mieszkańców. Nie zgadzam się na straszenie „obcymi” - część mieszkańców opuszcza dzielnicę w ciągu dnia, a wykorzystanie miejsc przez przyjezdnych jest efektywnym wykorzystaniem przestrzeni. Nie wyrażam również zgody na utrudnienia – opłaty, likwidacja miejsc - dla funkcjonowania lokalnych biznesów i ich klientów. (uwaga powtórzona 5 razy)</p>	<p>Zarząd Dróg Miejskich informuje, że badanie zachowań parkingowych polegało na wykonaniu 42 pomiarów na dobę przez 7 dni w tygodniu dla wszystkich zinwentaryzowanych miejsc postojów na drogach publicznych. W wyniku pomiaru uzyskano dane o dacie i godzinie odnotowania postojów, dokładnym miejscu postojów oraz ciągu znaków stanowiących numer rejestracyjny pojazdu. Następnie przeliczono uzyskane dane w sposób pozwalający na ich przyporządkowanie każdej z unikalnych tablic rejestracyjnych do jednej z czterech grup:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) mieszkańcy – pojazdy odnotowane z odpowiednią częstością w trakcie wieczornych i nocnych okien pomiarowych (w przeliczeniu – co najmniej 3/4 nocy w 4 z 5 dni roboczych);</li> <li>b) przyjezdni – pojazdy zaparkowane co najmniej 8 godzin w ciągu co najmniej 3 z 5 dni roboczych, niebędące mieszkańcami;</li> <li>c) usługi – pozostałe pojazdy parkujące w ciągu dnia roboczego, której niż 8 godzin;</li> <li>d) niezidentyfikowane – pojazdy niezaliczone do żadnej z powyższych grup.</li> </ul> <p>Takie kryteria pozwalają z odpowiednią precyzją oszacować liczebność poszczególnych grup użytkowników i to, w jakim stopniu pojazdy tych grup zajmują miejsca postojowe w rozkładzie dobowym. Z punktu widzenia mieszkańca, nie jest istotne w jakim celu dane auto zostało zaparkowane. Istotne jest jak długo, jak często i o jakiej porze zostało zaparkowane i jak dużo jest takich aut, co wpływa na dostępność miejsc postojowych. Pojazdy osób, które przyjechały na dany obszar do pracy lub pozostawiły pojazd na danym obszarze aby dojechać do pracy w innej dzielnicy zajmują miejsca postojowe przez cały dzień, a duża ich liczba (co potwierdzają pomiary) pozostaje zaparkowana nawet do godz. 20. Duży udział takich pojazdów ogranicza dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców, wracających na dany obszar w godzinach 17-19 (najczęstsze godziny powrotów z pracy, co potwierdzają wyniki pomiarów). W efekcie, znalezienie wolnego miejsca w godzinach powrotów z pracy jest utrudnione.</p> <p>Drugą grupą, dla której uciążliwy jest duży udział aut zaparkowanych długotrwale, są osoby przyjeżdżające na dany obszar w celu krótszej wizyty: skorzystać z usług, załatwić sprawę, zrealizować dostawy, odwiedzić gości. Te osoby nie poniosą wysokiego kosztu parkowania, bo ich postój jest krótszy i nieregularny. Przepięnienie obszaru z powodu aut zaparkowanych długotrwale utrudnia takim osobom znalezienie wolnego miejsca postojowego.</p>
1169		<p>Nie przedstawiono żadnych propozycji rozwiązania kwestii parkingowych, w tym niedoboru miejsc poprzez inwestycje w parkingi czy tworzenie nowych miejsc postojowych, co jest oczekiwaniem moim oraz bardzo licznych znanych mi mieszkańców. Być może nieco poprawiłaby się sytuacja w ciągu dnia, ale dla mieszkańców ma to niewielkie znaczenie, ponieważ wieczorem dysponowaliby znacznie mniejszą liczbą miejsc i z całą pewnością dalece niewystarczającą. Stefa nie ma sensu, jeżeli dany obszar nie jest całkowicie zdominowany przez centrum biznesu, biurowce itp. Jedynym wyjściem jest budowa parkingów. (uwaga powtórzona 2 razy)</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 postojów, 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>

1170		Nie zgadzam się na to, aby na wyniki konsultacji miały wpływ głosy pojedynczych osób, które nie znają specyfiki dzielnicy i najwyraźniej nie są jej mieszkańcami ani pracownikami, a próbowały w trakcie spotkań prowadzić lobbing bez związku z realnymi potrzebami mieszkańców czy z tematem konsultacji. (uwaga powtórzona 2 razy)	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.
1171		Jeśli przyjąć, że ew. SPPN ma się przełożyć na (albo wymuszać) częstsze korzystanie z transportu zbiorowego, czy ZDM albo Państwa podwykonawcy dysponują analizami ilości i pojemności autobusów, tramwajów i metra pod tym kątem, analizy zapotrzebowania na nowe linie komunikacyjne itd.? Jeśli tak, proszę o udostępnienie ich wyników i dostępnych na ten temat danych tak, aby mieszkańcy mieli pełny obraz, czy np. oni sami będą mogli gdziekolwiek dojechać komunikacją być może już przeciążoną i niedoinwestowaną. (uwaga powtórzona 5 razy)	Nie są nam znane żadne dane potwierdzające występowanie zjawiska przeciążenia komunikacji publicznej związanego z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania. Oferta komunikacji publicznej jest stale dostosowywana do popytu, który zmienia się w czasie z różnych przyczyn. Zwiększenie liczby pasażerów o kilkuset w ciągu doby nie stanowi obciążenia mogącego w jakikolwiek sposób zachwiać systemem komunikacji publicznej.
1172		Na jakiej podstawie podzielono dzielnicę na podobszary i czy ZDM złoży do Rady Miasta rekomendację, aby w przypadku rozszerzenia SPPN cała dzielnica była 1 obszarem pod kątem abonamentu obszarowego, a nie kilkoma oddzielnymi? Ewentualne płacenie za parkowanie w parkometrze we własnej dzielnicy, w której i tak ma się za abonament (o płaceniu innych podatków już nie wspominając), po przejechaniu zaledwie kilka ulic dalej, w ogóle nie wchodzi w grę z ich punktu widzenia. Abonament obszarowy musi obejmować całą dzielnicę, a powinien obejmować całą SPPN w całej Warszawie. Czy są takie plany – jeśli tak, to kiedy? Jeśli nie, dlaczego? (uwaga powtórzona 5 razy)	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich. Abonament ma gwarantować bezpłatny postój w pobliżu miejsca zamieszkania, a nie możliwość bezpłatnego parkowania podczas załatwiania innych spraw.
1173		Czym uzasadniają Państwo tworzenie stref mieszkańca za znakami B-35 i B-39 na całych wybranych ul. lub innych dużych obszarach „wyspowych”, zamiast tworzenia ich odcinkowo i przemieszanych ze zwykłymi miejscami płatnymi, skoro to pierwsze podejście wyklucza całkowicie nie tylko dostęp parkingowy rodzin, klientów, ale też np. kurierów? Jak to się ma do dostępności komunikacyjnej i standardów miasta w tym zakresie? (uwaga powtórzona 2 razy)	Znaki B-35 stosowane są wyłącznie w miejscach gdzie nie można wyznaczyć miejsc postojowych zgodnie z wymogami rozporządzenia Ministra infrastruktury w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach, a postój jest możliwy zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Objęcie obszaru strefą B-39 ma na celu ograniczenie liczby znaków B-35 na tym obszarze. Na terenie strefy B-39 wyznaczane są również ogólnodostępne miejsca postojowe.
1174		W przypadku wszystkich ulic jednokierunkowych nie ma konieczności zachowywania 10 m za skrzyżowaniem, przejściem dla pieszych itp., w związku z tym wnioskuję o możliwość parkowania bezpośrednio za pasami bez żadnych odstępów czy separatorów w całej dzielnicy. (uwaga powtórzona 7 razy)	Za przejściem dla pieszych należy zachować odstęp o długości min. 1,5m, w celu ochrony pieszych przekraczających jezdnię przed cofającym pojazdem.

1175		Sprzeciwiam się stanowczo pomysłom dotyczącym np. wprowadzania na ul. 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. (uwaga powtórzona 7 razy)	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. W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju.
1176		Wnoszę o nie instalowanie lub instalowanie jak najmniejszej liczby słupków zabezpieczających, fizycznych ograniczników ruchu, wysepki ze słupkami i innych tego typu przeszkód, gdyż są niebezpieczne, nieergonomiczne i niewygodne dla pieszych, a czasem także dla rowerzystów. (uwaga powtórzona 2 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.
1177		Wnoszę o maksymalizację m.p., w tym poprzez zachowanie prostopadłych i skośnych, względnie wyznaczanie nowych tego typu gdzie tylko się da. (uwaga powtórzona 2 razy)	Wprowadzono. Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na Saskiej Kępie i Kamionku wprowadza maksymalną liczbę miejsc postojowych na przedmiotowym obszarze z uwzględnieniem wymogów prawnych.
1178		W związku z propozycjami przedstawionymi na konsultacjach ws. ewentualnego wprowadzenia SPPN na Mokotowie wyrażam swój stanowczy PROTEST wobec tych planów - nie wyrażam zgody ani na opłaty, ani na likwidację kilkudziesięciu procent obecnie legalnych miejsc parkingowych, ani na inne szkodliwe zmiany w infrastrukturze miejskiej. (uwaga powtórzona 4 razy)	W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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.
1179		Nie przedstawiono żadnych propozycji rozwiązania kwestii parkingowych na Saskiej Kępie, w tym niedoboru miejsc poprzez inwestycje w parkingi czy tworzenie nowych miejsc postojowych, co jest oczekiwaniem moim oraz bardzo licznych znanych mi mieszkańców. Być może nieco poprawiłaby się sytuacja w ciągu dnia, ale dla mieszkańców ma to niewielkie znaczenie, ponieważ wieczorem dysponowaliby znacznie mniejszą liczbą miejsc i z całą pewnością dalece niewystarczającą, zwłaszcza w podobszarze 1 i 2. Stefa nie ma sensu, jeżeli dany obszar nie jest całkowicie zdominowany przez centrum biznesu, biurowce itp. – a to wyklucza całą Saską Kępę i Kamionek. Jedynym wyjściem jest budowa parkingów. (uwaga powtórzona 2 razy)	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.



1180	Ul. Saska – na odc. Wschodnim w kierunku Egipskiej na planach nie uwzględniono kilkudziesięciu istniejących msc. postojowych, w tym przy pralni chemicznej przy wiadukcie nad Trasą Ł. – oraz po drugiej stronie na wys. Saskiej 10 i 8 - potrzebna korekta. (uwaga powtórzona 5 razy)	Wprowadzono, ostateczna wersja projektu organizacji ruchu będzie uwzględniała parkingi o których mowa.
1181	Wnoszę o nie instalowanie lub instalowanie jak najmniejszej liczby słupków zabezpieczających, fizycznych ograniczników ruchu, wysepki ze słupkami i innych tego typu przeszkód, gdyż są niebezpieczne, nieergonomiczne i niewygodne dla pieszych, a czasem także dla rowerzystów. W szczególności wnoszę o nie instalowanie słupków na ul. Meksykańskiej wzdłuż przychodni zdrowia oraz na odc. Paryska-Wandy, a także na wylocie ul. Szczuczyńskiej do Paryskiej. (uwaga powtórzona 3 razy)	Wprowadzono. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
1182	ul. Arabska - wnoszę o takie rozwiązanie, w którym zostanie zachowana ul. dwukierunkowa oraz zdecydowanie sprzeciwiam się propozycjom wprowadzenia kontraruchu czy kontrapasa rowerowego. Konieczna jest korekta obecnych projektów tak aby w okolicy D.P.S. Matysiaków znalazły się ogólnodostępne m.p. dla odwiedzających. Występujące prawie na całej długości ulicy oznakowanie B-39 proponuję zastosować odcinkowo tak, aby w 1-2 miejscach stworzyć trochę miejsc ogólnodostępnych. (uwaga powtórzona 4 razy)	Wprowadzono - na ul. Arabskiej zrezygnowano ze strefy pod oznakowaniem B-39 i zaprojektowano miejsca ogólnodostępne na jezdni i chodniku.
1183	Bardzo ograniczone możliwości parkowania na tańszym abonamencie spowodowałyby, że mieszkańcy byłiby zmuszeni wybierać abonament droższy. Obawiam się, że po domknięciu strefy nastąpiłyby także podwyżki opłat abonamentowych i zwiększanie stawek godzinowych. Dla mieszkańców załatwianie abonamentu to byłaby też dodatkowa biurokracja. (uwaga powtórzona 5 razy)	Decyzję o zmianach w funkcjonowaniu (np. o zmianach stawek godzinowych) strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Sprawy związane z abonamentem mieszkańca można załatwić: - zdalnie przez internet, - stacjonarnie w każdym z Punktów Obsługi Pasażerów ZTM.
1184	Czy to prawda, że w wyniku wprowadzenia SPPN i związanych z nią zasad wyznaczania miejsc parkingowych, w tym zakazów postoju (zamiast zasad ogólnych PoRD), posiadacze jednośladów będą zobowiązani do parkowania na miejscach dla aut, co dodatkowo zmniejszy dostępność parkingów? (uwaga powtórzona 5 razy)	Zasady postoju jednośladów reguluje Prawo o Ruchu Drogowym. Zakazy zatrzymywania się projektowane są w miejscach gdzie postój pojazdów utrudniałby ruch pieszych lub pojazdów.

1185		Ul. Zaułek Żabczyńskich (ul. Walecznych od ulicy Łotewskiej do Wału Miedzeszyńskiego) - deficyt miejsc postojowych jest tu ogromny, w przylegających do Zaułku kamienicach z adresami Wał Miedzeszyński 868, 870, 872 oraz Walecznych 3 mieszka kilkadziesiąt rodzin, które posiadają samochody. Jeśli nie można wyznaczyć tu regularnych m.p., wnoszę o wyznaczenie na tym ślepych odcinku strefy dla mieszkańców.	Wprowadzono.
1186		ślepy koniec ulicy Walecznych przy Wale Miedzeszyńskim - deficyt miejsc postojowych jest tu ogromny, w przylegających kamienicach z adresami Wał Miedzeszyński 868, 870, 872 oraz Walecznych 3 mieszka kilkadziesiąt rodzin, które posiadają samochody. Jeśli nie można wyznaczyć tu regularnych m.p., wnoszę o wyznaczenie na tym ślepych odcinku strefy dla mieszkańców.	Wprowadzono.
1187		Al. Waszyngtona – wnoszę o nie wymuszanie parkowania równoległego zamiast skośnego na odcinku Saska-Międzynarodowa, a na odc. Rondo Waszyngtona – Saska maksymalizację liczby m.p. z wykorzystaniem głównie chodnika. (uwaga powtórzona 5 razy)	Wprowadzono.

1188	<p>Otrzymałam informację o planowanej strefie płatnego parkowania na Saskiej Kępie. Nie zgadzam się na takie rozwiązanie w rejonie ul. Międzynarodowej. W obszarze gdzie mieszkam nie ma zlokalizowanych biur lub galerii handlowych ani obiektów kultury i sztuki. Jest to obszar gdzie mieszkają ludzie w wysokich budynkach i nie można powodować tego aby nikt z rodziny nie mógłby za darmo przyjechać w odwiedzin. Rozumiem obszary ścisłego centrum gdzie znajdują się biura, obiekty handlowo-usługowe oraz kultury i sztuki, stadion ale nie osiedle mieszkaniowe. Jest to ewidentne narażenie ludzi na niepotrzebne koszty parkowania samochodu. Nie będzie to rozwiązanie, które spowoduje większą rotację samochodów i to że będzie ich mniej. Ich będzie tyle samo ponieważ mieszkają tutaj ludzie tylko z taką różnicą, że będą za to musieli bardzo dużo zapłacić a to już nie jest w porządku. To nie pomaga mieszkańcom tylko naraża ich na bardzo duże koszty utrzymania i jeszcze spowoduje, że dużo starszych ludzi którzy tutaj mieszkają będzie jeszcze bardziej osamotnionych ponieważ rodzina będzie ich mniej odwiedzała. Zrobienie płatnego parkingu 3.90zł za godzinę, za trzecią aż 5,50zł to skutecznie spowoduje, że będą mniej odwiedzani. Ponad to wartość nieruchomości spadnie ze względu na koszty utrzymania i odwiedzenia przez rodzinę a tutaj nie ma nowoczesnych apartamentowców tylko jest osiedle z wielkiej płyty z kilkoma nowymi budynkami. Jak Państwo tak bardzo chcecie zrobić strefę płatnego parkowania to proszę ją zrobić tam gdzie są rzeczywiście budynki do których przyjeżdża dużo samochodów i przez to mieszkańcy nie mają gdzie parkować. Zgłaszam mój sprzeciw aby w rejonie ul. Międzynarodowej była strefa płatnego parkowania.</p>	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.</p> <p>SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.</p> <p>Według przeprowadzonych badań wartość średniego zapełnienia dla ul. Międzynarodowej to 116% w dni robocze oraz niewiele mniej w weekendy. Średnia wartość zapełnienia dla obszaru wynosi 97%, co jest bardzo wysokim wynikiem i świadczy o dużej zajętości miejsc postojowych na tym obszarze. Dla godzin nocnych i porannych przy prawie 80% łącznej zajętości, 87% zajmują mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, udział mieszkańców spada do niemal 40%, na rzecz osób przyjezdnych i usług, których udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoju nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana.</p>
1189	<p>Bardzo się cieszę na wprowadzenie SPPN na Saskiej Kępie pomimo sprzeciwu pewnej grupy mieszkańców. Powołują się oni na opinię większości, ale nie wiadomo jak ta „większość” została zebrana. Parkowanie w ciągu dnia na Saskiej Kępie to makabra. Nasza dzielnica stała się parkingiem dla ludzi dojeżdżających do centrum. Mieszkamy na Czeskiej, wąskiej uliczce przez którą nierzadko nie da się przejechać ze względu na zaparkowane samochody. Zdarza się, że przez kilka tygodni nie przyjeżdża śmieciarka, bo nie da rady przejechać. Trudno pomyśleć co to oznacza gdy będzie potrzeba wezwania karetki lub straży pożarnej. W Warszawie, a w szczególności na Saskiej Kępie potrzeba rozwiązań, które zniwelują ten problem i zapewnią porządek. Słyszałem opinię znajomych z Żoliborza, którzy odetchnęli z ulgą po wprowadzeniu SPPN: „wreszcie cywilizacja zamiast rozjeżdżonych trawników”. Jednym słowem - jesteśmy BARDZO na TAK i to jak najszybciej :)</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>

1190	1190	Ul. Czeska - Łotewska-Gruzińska na wysokości Czeskiej 19, wyjazd z garażu jest oznaczony za wąsko. Powinien być rozszerzony jeszcze w stronę ulicy Gruzińskiej aby zapewnić wyjazd z garażu.	Wprowadzono, południowa strona ulicy została zabezpieczona przed parkowaniem poprzez ustawienie znaku B-36.
1191		Jako mieszkanka ulicy Londyńskiej chciałam zaapelować i poprosić o pozostawienie chodnika przy ulicy Londyńskiej, po stronie nieparzystej: od ulicy Walecznych do ul. Holenderskiej - bez zmiany, tj. pozostawienie słupków i nie tworzenie na chodniku miejsc postojowych. Jako mieszkańcy długo prosiliśmy odpowiednich urzędników o zainstalowanie słupków i umożliwienie bezpiecznego korzystania z chodnika. ul. Londyńska na tym odcinku jest już obecnie, kiedy tylko po stronie parzystej są miejsca postojowe, często zablokowana, pojazdy nie mają szansy minąć się na ulicy, kierowcy muszą cofać, żeby przepuścić się, samochody dostawcze, albo śmieciarki często blokują całą uliczkę. Dodanie po drugiej stronie miejsc postojowych jeszcze utrudni ruch. Dla mnie jednak jest ważniejsze to, że teraz kiedy są słupki dzieci mogą bezpiecznie przejść, nie ma kłopotu z przeprowadzeniem wózka. Blisko jest przedszkole i codziennie porusza się tędy wiele dzieci. Większość przechodniów korzysta z chodnika po stronie nieparzystej budynków. Chodnik od strony parzystej jest zastawiony samochodami i proszę uwierzyć nie ma tam swobodnego przejścia. Proszę nie przedkładać interesu kilku kierowców - na odcinku, o którym piszę nie zmieści się więcej niż kilka miejsc postojowych - ponad interes mieszkańców.	Wprowadzono.
1192		Saska Kępa została tak pięknie ostatnio zazieleniona, są nowe nasadzenia, zwężono jezdnie głównych ulic (!) nie może być więc tak, że w innym miejscu ta równowaga: przechodnie i zieleń / miejsca postojowe zostanie przechylona na stronę interesu zmotoryzowanych! Kierowcy są bezwzględni i nie wykazują żadnego zrozumienia wobec przechodniów. Duży problem i tak dla nas stanowią już samochody pacjentów przyjeżdżający do Szpitala na Niekłańskiej - całe dni, w ciągu tygodnia każdy wolny kawałek jest zastawiony. Nie ma miejsca, żeby wyjść z kilkuletnim dzieckiem na rowerek. Niestety nie wszyscy korzystają z przeznaczonych dla pacjentów parkingów wokół szpitala. Zanim zostały zainstalowane słupki byłam też świadkiem prowadzenia naprawy samochodu na chodniku, do późnych godzin nocnych ciągłego uruchamiania silnika, co oczywiście wiązało się z hałasem i spalinami. Saska Kępa jest dobrze skomunikowana komunikacją miejską. Nie ma problemu z dojazdem. Sama poruszam się komunikacją i wiem, że jest ona dogodna. Proszę wziąć pod uwagę zdanie niezmotoryzowanej mieszkanki dzielnicy.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.

1193		<p>Chciałbym poprzez ten e-mail wyrazić swoje zdecydowane poparcie dla wprowadzenie SPPN na Saskiej Kępie. Brałem udział w konsultacjach online oraz tych organizowanych w Prusie i Szkole Łączności. Jako że padały także głosy sprzeciwu, czasem nadmiar emocjonalne, co utrudniało merytoryczną dyskusję, szczególnie na temat podobszaru 3, to chciałem tu zaznaczyć swoje poparcie i proszę o odnotowanie tego.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
1194		<p>Chciałbym zgłosić sprzeciw dotyczący planowanych zmian. Jestem przedsiębiorcą pracującym w biurze w wynajętym lokalu na Saskiej kępie. Do pracy dojeżdżam samochodem. Przed przyjazdem do biura muszę zawieźć własne dzieci do szkół i przedszkola, a po pracy je odebrać. Mam bardzo napięty grafik i zmuszony jestem do korzystania z samochodu. Planowana zmiana, redukuje ilość miejsc postojowych do minimum poprzez nowe wytyczenie - np. na ul. Walecznych, w takich warunkach nie znajdę miejsca postojowego dla siebie, nawet płacąc abonament.</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.</p>
1195		<p>Abonament dla pracowników i właścicieli biur powinien być na poziomie cenowym jak dla mieszkańców. W końcu przebywamy tutaj minimum 8 godzin dziennie generując zyski dla okolicznych usług.</p>	<p>Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie. Wprowadzenie odpłatności za postój, a tym samym zwiększenie rotacji parkujących pojazdów może jedynie pozytywnie przyczynić się do funkcjonowania istniejących na danym terenie biznesów. Parkowanie pojazdów przez podmioty komercyjne powinno być zapewnione we własnym zakresie, np. na terenie posesji.</p>

1196		<p>Jako mieszkaniec budynku przy Ateńskiej 10, który codziennie widzi, jak rano ul. Brukselska zapełnia się samochodami, które wieczorem znikają kompletnie, chciałbym wyrazić swoje poparcie dla powstania strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie. W poprzednich latach mieszkałem na ul. Meksykańskiej 9 (gdzie jestem zameldowany), Francuskiej 28, oraz Brukselskiej 44a i z tej perspektywy obserwowałem zalew tych ulic samochodami, w coraz większej ilości. Pamiętam moment, kiedy wprowadzono SPPN na Powiślu i zaczęła się zatykać ul. Walecznych, na którą wychodziły moje okna (Francuska 28), kiedy nie dało się tą ulicą przejechać, z powodu zaparkowanych po dwóch stronach samochodów. Sytuację poprawiło nieznacznie wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na Walecznych, ale nadal jest bardzo ciasno, a auta niszczą trawniki, stają na rogach ulic ograniczając widoczność, dewastują krawężniki etc. Pamiętam, gdy zaczęto przybywać samochodów na Meksykańskiej, tak że do dzisiaj nie da się tą ulicą o ruchu dwukierunkowym przejechać. Pamiętam, gdy na Brukselskiej, żeby rozładować sytuację wytyczano nowe miejsca parkingowe, co pomogło na jakieś 2 miesiące. Dziś w ciągu dnia ilość samochodów na tej ulicy nie pozwala minąć się z nadjeżdżającym z przeciwka autobusem linii 117. Ta sytuacja musi się zmienić i rozwiązaniem jest jedynie wprowadzenie SPPN! Szczególnie, że wg. Prognoz analityków, do budowanych obecnie podmiejskich osiedli (Warszawa ma ogromny problem z urban sprawl) w ciągu najbliższych 5 lat ma się sprowadzić dodatkowo kolejne 250 tyś. osób, co jest zgodne z trendami globalnymi migracji ludzi do miast. Bez stref płatnych utoniemy pod samochodami.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
1197		<p>Jednocześnie proszę o maksymalizację ilości miejsc parkingowych na Saskiej Kępie, bo wiem, że na niektórych osiedlach sytuacja jest ciężka nawet bez przyjeżdżających samochodów.</p>	<p>Wprowadzono. Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na Saskiej Kępie i Kamionku wprowadza maksymalną liczbę miejsc postojowych na tym obszarze z uwzględnieniem wymogów prawnych.</p>
1198		<p>Proszę o wprowadzenie, zgodnie z planem - stref tylko dla mieszkańców na ul. ślepych, co pomoże wytyczyć miejsca przy jednoczesnym zachowaniu ulic dwukierunkowych.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla potrzeb SPPN na Saskiej Kępie i Kamionku wprowadza strefę postoju dla mieszkańców poprzez ustawienie znaku B-35 z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem B35 wszędzie tam, gdzie istnieje możliwość postoju pojazdów, bez naruszania bezpieczeństwa i komfortu pieszych - na zasadach ogólnych, a gdzie nie można wyznaczyć pełnowymiarowych miejsc postojowych zgodnych z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.</p>

1199		<p>Chciałbym zasugerować, że mniejsza centralizacja budżetu uzyskiwanego z SPPN pomogłaby przekonywać mieszkańców na szczeblu lokalnym. Czyli - w momencie, gdy dokonuje się zwrot z inwestycji w SPPN, pieniądze, które miasto zarabia z konkretnych dzielnic, trafiają do budżetu tychże dzielnic. To przekonałoby, moim zdaniem, wielu oponentów strefy, którzy czują się "łupieni przez ratusz" nie wiadomo dlaczego i na co. Gdyby to połączyć z progresją cen parkowania zależnie od odległości od centrum (w centrum najdrożej, na Gocławiu czy Służewcu trochę taniej etc.) można by objąć SPPN całe miasto i rzeczywiście zmotywować dojeżdżających z np. Sulejówka i Pruszkowa do przesiadki w transport publiczny.</p>	<p>Budżet m.st. Warszawy jest zarządzany centralnie zgodnie z przepisami ustawy o ustroju m.st. Warszawy. Znaczy to, że o przeznaczeniu środków, które wpływają do Miasta, zawsze decyduje Rada m.st. Warszawy.</p>
1200		<p>Należy oprzeć granice wyznaczonej Strefy na barierach architektonicznych np. drogach przyspieszonego ruchu. Dlatego też należy rozważyć rozszerzenie SPPN na Pradze Południe nie tylko w perspektywie kilku lat (docelowo moim zdaniem powinna sięgać do Trasy Siekierkowskiej i Ronda Marsa), ale już teraz. Proponowane granice sprawią, że duża część Kamionka będzie miejscem nie do życia permanentnie rozjeżdżanym przez samochody. Aktualna strefa nie obejmuje licznych budynków skupiających ruch samochodowy na Kamionku. Mowa oczywiście o Urzędzie Dzielnicy, SWPS, Soho Factory, nowej siedzibie ZTM, siedzibie Sinfonia Varsovia itd. Na ten moment zdecydowanie lepszą granicą byłaby ul. Podskarbińska - jednokierunkowa Grenadierów i Międzyborska oraz duży park przy Podskarbińskiej mogą służyć na tymczasową granicę Strefy.</p>	<p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>
1201		<p>Ul. Międzynarodowa. Jeżeli nie będzie możliwości postoju na odcinku ul. Międzynarodowej między Parkiem a Błoniami, a ul. ta stanie się wyłącznie dojazdem do miejsca, gdzie i tak funkcjonuje zakaz ruchu dla aut bez identyfikatora (Park), to należy rozważyć ograniczenie możliwości wjazdu nie na wysokości Parku, ale tuż za wjazdem na teren przepompowni.</p>	<p>Na wskazanym odcinku wyznaczono naprzemienne miejsca postojowe.</p>
1202		<p>ul. Grochowska (odcinek Lubelska - Międzynarodowa) - należy ograniczyć możliwość nielegalnego postoju na terenie zielonym na wysokości Grochowskiej 357 oraz tuż przy paczkomacie za Grochowską 349</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>
1203		<p>ul. Międzynarodowa (Grochowska - Stanisława Augusta) - z uwagi na obecność przychodni sugeruję lokalizację przynajmniej jednej koperty. Należy zabezpieczyć ażylem skręt w ulicę Stanisława Augusta - zazwyczaj jest zastawiany. Należy uniemożliwić jazdę pod prąd Stanisława Augusta. Należy wynieść przejście dla pieszych na wysokości kompleksu przedszkolnego (Stanisława Augusta 79)</p>	<p>Wprowadzono.</p>

1204		Bazar Rogatka - należy zabezpieczyć okoliczne trawniki i sam bazar przed wjazdem i rozjeżdżaniem - proszę sprawdzić jak teraz wygląda chodnik przy paczkomacie...	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.
1205		Grochowska - należy wyznaczyć miejsca postojowe zgodnie z planem zazielenienia ulicy obecnie procedurowanym przez ZZW.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zakres projektu nie ingeruje w istniejącą zielenią. Planowana przebudowa ulicy może być realizowana niezależnie od wdrożenia SPPN.
1206		Mińska - należy wyznaczyć miejsca postojowe zgodnie z planem rewitalizacji ulicy przyjętym przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego.	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.
1207		Najważniejsze: całym sercem za MĄDRĄ strefą płatnego parkowania niestrzeżonego.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1208		Odcinek ul Lipskiej od Al. Waszyngtona do ul. Francuskiej powinien uwzględniać miejsca wyłącznie dla mieszkańców. Ten odcinek jest nagminnie wykorzystywany przez podróżnych z całej Polski podczas wydarzeń na Stadionie Narodowym. Powinna pozostać możliwość parkowania po obydwu stronach Ul. Lipskiej.	Nie wprowadzono. Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej możliwej ilości miejsc postojowych ogólnodostępnych.
1209		popieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania w proponowanym w konsultacjach obszarze.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1210		Strefa płatnego parkowania na Kamionku powinna obejmować większą liczbę ulic aż do ul. Podskarbińskiej, by uniemożliwić parkowanie aut tuż poza strefą i uporządkować obecne parkowanie bez porządku. W tym obszarze znajdują się generatory ruchu jak chociażby szkoła wyższa, do której wielu studentów i pracowników dojeżdża samochodami. Często (np. na ul. Mińskiej) jest ono związane z blokowaniem widoczności przed przejściami dla pieszych czy na skrzyżowaniach.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.



1211		Ul. Skaryszewska (w ramach dojazdu do Dw. Wschodniego) powinna być dwukierunkowa dla ruchu rowerowego.	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.
1212		Projekty organizacji ruchu nie uwzględniają w żaden sposób zapisów planów zagospodarowania przestrzennego, które przewidują drogi rowerowe po obu stronach np. ul. Targowej, Grochowskiej i Zamoyskiego. Obecnie proponowane parkowanie skośne, nie dość że jest mniej bezpieczne od równoległego przy wyjeździe z miejsc postojowych, to jeszcze zawęża przejście chodnikiem dla pieszych. Dodatkowo może w znaczącym stopniu utrudnić i zwiększyć koszty wprowadzenia dróg rowerowych w tym rejonie.	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.
1213		Na ul. Międzynarodowej (odcinek od al. Waszyngtona do Jeziorka Kamionkowskiego) należy uniemożliwić parkowanie.auta parkują na chodniku i po drugiej stronie ulicy mimo znaków zakazu, wielokrotnie dochodzi do sytuacji blokowania wzajemnego osób wjeżdżających i wyjeżdżających z uwagi na auta pozostawione po obu stronach ulicy. Ta jej część powinna stanowić dojazd tylko dla niezbędnych aut (czyli nie pojazdów użytkowników boisk piłkarskich, a jedynie ich zarządcy i lokali z parku oraz służb miejskich), rowerów i pieszych poruszających się ku ul. Grochowskiej oraz zmierzających do parku. Na pozostałym odcinku ul. Międzynarodowej (na południe od al. Waszyngtona) należy konsekwentnie uniemożliwić parkowania w 2 i 3 rzędach na chodniku co tworzy problemy dla pieszych i niszczy chodniki. Na skrzyżowaniu ul. Międzynarodowej z al. Stanów Zjednoczonych należy wprowadzić dodatkowe oznakowania poziome, analogicznie do uwag dot. ul. Urugwajskiej poniżej.	Nie wprowadzono w zakresie uniemożliwienia postoju pojazdów na ul. Międzynarodowej (odc. Waszyngtona - Jeziorko Kamionkowskie). Na tym odcinku ul. Międzynarodowej wyznaczono parkowanie naprzemienne, równoległe na jezdni. Wprowadzono w zakresie wyeliminowania postoju w dwóch/trzech rzędach na ul. Międzynarodowej na odcinku od al. Stanów Zjednoczonych do Waszyngtona. Zaprojektowano w narożnikach skrzyżowań słupki blokujące uniemożliwiające poruszanie się po chodnikach oraz zaprojektowano znak B-36 z tabliczką " Nie dotyczy zatok". Wprowadzono w zakresie zaprojektowania dodatkowego oznakowania poziomego (wyznaczono miejsca postojowe) na ul. Międzynarodowej w pobliżu skrzyżowania z al. Stanów Zjednoczonych (lecz nie bliżej niż 10 m od tego skrzyżowania).
1214		Przy ul. Saskiej należy uniemożliwić parkowanie na wyznaczonych miejscach równoległych w sposób skośny, co utrudnia poruszanie się pieszym po chodniku i rowerzystom na jednokierunkowych pasach rowerowych.	Według tworzonego projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN, sposób postoju zostanie wskazany poprzez stosowne znaki pionowe i poziome. Egzekwowanie poprawności postoju leży w gestii służb mundurowych tj. policji czy straży miejskiej.

1215		<p>Przy ślepych zakończeniu ul. Zwycięzców należy udrożnić wjazdy na drogi rowerowe i dojście do Kanału Wystawowego dla pieszych. Obecnie przejeżdżają i parkują tam (zwłaszcza w sezonie) użytkownicy ogródków działkowych dojeżdżający do samych bram. Na odcinku ul. Zwycięzców między ul. Międzynarodową a Wał Miedzeszyński należy wprowadzić urządzenia bezpieczeństwa ruchu i tak zawęzić miejsca postojowe, by nie dochodziło do blokowania widoczności przed przejściami dla pieszych, skrzyżowaniami i na przystankach autobusowych oraz blokowania przejazdu komunikacji miejskiej.</p>	<p>Wprowadzono.</p>
1216		<p>Przy ul. Paryskiej i Wąchockiej (na wys. wiaduktów al. Stanów Zjednoczonych) przed przejazdami dla rowerów i przejściami dla pieszych należy zabudować przestrzenie wyłączone z ruchu. Obecnie często dochodzi tam do blokowania widoczności wzajemnej przez nielegalnie zaparkowane pojazdy. Przydałoby się tutaj także lepsze oznakowanie poziome, jak w przypadku opisanych poniżej i powyżej skrzyżowań ul. Urugwajskiej i Międzynarodowej z al. Stanów Zjednoczonych.</p>	<p>Na ul. Paryskiej nie przewiduje się w ramach projektu znaczących zmian w organizacji postoju. Jednocześnie trwają prace nad projektem przebudowy ul. Paryskiej, zakładającego poprawę bezpieczeństwa i likwidację powierzchni wyłączonych z ruchu na rzecz zieleni.</p>
1217		<p>Należy także uniemożliwić parkowanie przy ul. Wąchockiej między drogą rowerową a ścianą oporową nasypu wiaduktu. Ubita przez parkujących nielegalnie ziemia jest często zastawiana przez samochody wjeżdżające przez drogę rowerową i chodnik, co zagraża pieszym i rowerzystom.</p>	<p>Wprowadzono.</p>
1218		<p>Przejazd dla rowerów i przejście dla pieszych przy ul. Urugwajskiej powinny być lepiej oznaczone dla zjeżdżających i wjeżdżających w al. Stanów Zjednoczonych. Jest to jedno z niewielu skrzyżowań, na którym nie wymalowano przed pasami i przejazdami kompletu znaków ostrzegawczych. Kierowcy skupiają się w większości jedynie na autach, z którymi mogą wejść w kolizję całkowicie pomijając prostopadły ruch rowerowy i pieszy odbywający się wzdłuż głównego ciągu jakim jest al. Stanów Zjednoczonych i przylegające do niej drogi rowerowe i chodniki. Dochodzi do wielu kolizji, w których z winni kierowców aut ranni są rowerzyści. Problem był już kilka lat temu zgłaszany ZDM w ramach inicjatywy Droga rowerowa w al. Stanów Zjednoczonych bez bubli.</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 oczekiwania Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>

1219		Podobną uwagę można zgłosić do oznakowania przejazdów i przejść przy skrzyżowaniu ul. Wał Miedzeszyński i Afrykańskiej oraz Wersalskiej. Zwłaszcza przy Afrykańskiej widoczność wzajemna jest ograniczona przez nasyp i ekrany dźwiękoszczelne.	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.
1220		Plac manewrowy na ślepych zakończeniu ul. Afrykańskiej powinien być zabezpieczony słupkami. Obecnie na chodnikach odbywa się parkowanie. Blokują one także często wjazd łącznikiem na drogę rowerową wzdłuż al. Stanów Zjednoczonych. Nowy znak zakazujący zatrzymywania może nie być wystarczający. Zwłaszcza, że nie przyjęto tam tabliczki informującej o możliwości odholowania.	Wprowadzono, ślepy odcinek ulicy Afrykańskiej został odpowiednio zabezpieczony oznakowaniem pionowym i poziomym, plac manewrowy na końcu ulicy został oznakowany przez ustawienie znaku zakazu B-36.
1221		W miarę możliwości na wszystkich ul. jednokierunkowych (nowych i już istniejących) należy wprowadzić dwukierunkowy ruch rowerowy. Zwiększy to wykorzystanie rowerów zamiast samochodów w poruszaniu się po osiedlach ujętych w konsultacjach oraz dojeździe do istniejących dróg rowerowych. W szczególności dotyczy to ul. Bajońskiej, Wąchockiej, Rapperswilskiej, Jakubowskiej, Obrońców, Walecznych.	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.
1222		Brak wygrodzeń wzdłuż ul. Wał Miedzeszyński na odc. od mostu Poniatowskiego do Zwycięzców będzie powodował korzystanie z szerokiego chodnika z dopuszczonym ruchem rowerowym do parkowania poza strefą płatną i blokowania przejścia i przejazdu dla rowerzystów. Dotyczy to w szczególności okolic skrzyżowania z łącznicą do mostu Poniatowskiego i z ul. Zwycięzców, gdzie dostawcy lokali usługowych (Wał Miedzeszyński 407) przesuwają obecne betonowe słupki i parkują ograniczając szerokość chodnika i zasłaniając przejście dla pieszych. Problem był wielokrotnie zgłaszany przez aplikację 19115. Przy tym samym skrzyżowaniu należy przez słupki uniemożliwić parkowanie na wys. budynku Zwycięzców 3/5. Mimo znaków zakazu już obecnie parkują tam auta ograniczając przejście chodnikiem i widoczność przed przejściem dla pieszych. Podobnych rozwiązań wymaga zatoka, która obecnie służy za parking przy pawilonie przy plaży Poniatówka. Samochody parkują tam na chodniku, na drodze rowerowej. Należy zmienić ustawienie słupków tak, by nie było tam możliwości zatrzymania.	Wprowadzono - zastosowano słupki U-12c oraz zakaz zatrzymywania się B-36.
1223		Wzdłuż małej al. Waszyngtona (od ronda do Międzynarodowej) należy zastosować słupki, by uniemożliwić parkowanie skośne, które obecnie ogranicza przejście pieszym i utrudnia wyjazd z miejsc na tym ruchliwym, uczęszczanym przez komunikację miejską odcinku ulicy.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.

1224		Praga bardzo się rozwija. Powstają nowe osiedla oraz biura. Warto już teraz kształtować dobre nawyki transportowe, zamiast potem przeciwdziałać problemom nawarstwionym przez lata. Dlatego popieram rozszerzenie SPPN na prawym brzegu Wisły. Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że prowadzi to do uporządkowania organizacji ruchu i powstania nowych miejsc dostępnych tylko dla mieszkańców.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1225		Chciałbym zwrócić uwagę na potrzebę opracowania programu abonamentów dla przedsiębiorców. Ich koszt i zasady mogłyby być oczywiście zupełnie inne niż w przypadku abonamentów dla mieszkańców.	Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie. Wprowadzenie odpłatności za postój, a tym samym zwiększenie rotacji parkujących pojazdów może jedynie pozytywnie przyczynić się do funkcjonowania istniejących na danym terenie biznesów. Parkowanie pojazdów przez podmioty komercyjne powinno być zapewnione we własnym zakresie, np. na terenie posesji.
1226		Przed wszystkim jednak uważam, że granica obszaru SPPN na Pradze powyżej alei Waszyngtona powinna zostać przesunięta bardziej na wschód - co najmniej do linii ulicy Podskarbińskiej. Obecny podział jest wyrysowany źle. Linia ulicy Międzynarodowej nie jest dobrym punktem odniesienia dla obszaru Kamionka. Strefa przebiegać ma tam w dziwny sposób, przez połowę ulicy Mińskiej. To jest obszar bardzo intensywnie zabudowywany. Dopuszczenie strefy w takim kształcie doprowadzi do chaosu, będzie przeciwnie skuteczne. Bardzo proszę o rozważanie wprowadzenia strefy na logiczniejszym obszarze.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
1227		proponowana na Kamionku strefa powinna obejmować obszar całego Kamionka.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
1228		Obecna propozycja nie obejmuje okolic urzędu dzielnicy, sądu i SWPS - miejsc gdzie potrzebna jest rotacja i które przyciągają dużo parkujących samochodów.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
1229		Jeśli niemożliwe byłoby objęcie SPPN całego Kamionka, absolutnie powinna ona sięgać co najmniej do ulicy Terespolskiej (i objąć ją w całości).	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
1230		Strefa powinna też sięgać na Grochów - na początek objąć trójkąt wewnątrz ulic Kinowej, Grochowskiej i Stanów Zjednoczonych.	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.

1231	1231	W imieniu mieszkańców kamienicy przy ul. Zakopiańskiej 32 przesyłam w załączeniu protest odnośnie usytuowania planowanych miejsc parkingowych naprzeciwko wjazdu na naszą posesję.	Wprowadzono, miejsca zostały usunięte sprzed posesji Zakopiańska 32.
1232		Stowarzyszenie Mieszkańców Saskiej Kępy popiera wprowadzenie SPPN na naszym obszarze. Wierzymy, że SPPN przede wszystkim będzie chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. Obserwujemy zmiany za Żoliborzu i widzimy, że zatłoczony dziki parking zmienia się w miejsce do dobrego życia.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1233		Domagamy się, by w nowej organizacji ruchu ZDM wzięt także pod uwagę potrzeby rowerzystów. W związku z tym wnosimy postulat, by wszędzie tam gdzie pozwalają na to warunki techniczne, wprowadzać kontra ruch rowerów czyli dwukierunkowy ruch rowerowy na ul. jednokierunkowych oraz tempo 30, co wiąże się także z poprawą bezpieczeństwa dla pieszych.	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.
1234		Proszę o zwrócenie uwagi na konieczność zabezpieczenia chodników na ul. Czeskiej, ul. Królowej Aldony i ul. Międzynarodowej.	Wprowadzono, poprzez zaprojektowanie miejsc postojowych równoległych na jezdni lub w zatokach, uwalniając przestrzeń chodnika pieszym.
1235		Zabezpieczenie chodników konieczne jest z powodu powszechnego w tym miejscu zastawiania ich przez kierowców.	Wprowadzono, poprzez zaprojektowanie miejsc postojowych równoległych na jezdni lub w zatokach, uwalniając przestrzeń chodnika pieszym.
1236		Na ul. Międzynarodowej należy zabezpieczyć chodnik przed masową jazdą wzdłuż po chodniku (stanowi zagrożenie dla osób korzystających z przedszkola, aptek, przychodni - seniorzy, małe dzieci), natomiast na ul. Królowej Aldony, na odcinku Zwycięzców i Obrońców, po jej zachodniej stronie, należy zabezpieczyć chodnik przed zastawianiem przez kierowców.	Wprowadzono.
1237		Sprawę nie ułatwi ustanowienie w tym miejscu strefy B-35 dla mieszkańców, która jedynie utrzyma na lata zastawianie chodnika na tym odcinku.	Wprowadzono zakaz zatrzymywania się (B-36)

1238		<p>Nie przedstawiono żadnych propozycji rozwiązania kwestii parkingowych na Saskiej Kępie, w tym niedoboru miejsc poprzez inwestycje w parkingi czy tworzenie nowych miejsc postojowych, co jest oczekiwaniem moim oraz bardzo licznych znanych mi sąsiadów i mieszkańców.</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>
1239		<p>Dlaczego po zgłoszeniach wciąż nie wyjaśniona jest kwestia parkingu wzdłuż ulicy Saskiej pomiędzy ul. Drezdeńską a ul. Lizbońską przez którą przebiega ścieżka rowerowa.</p>	<p>Wprowadzono, ostateczna wersja projektu uwzględnia istniejące parkingi.</p>
1240		<p>Osiedle przy ulicy Saskiej (obszar 3) posiada deficytowa ilość miejsc parkingowych dla mieszkańców, a co dopiero dla przyjezdnych.</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. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W podobszarze Saska Kępa 3 mieszkańcy zajmują zdecydowaną większość miejsc postojowych (40-60%), w godzinach nocnych średnia zajętość przekracza 60%. Liczba samochodów zakwalifikowanych do kategorii „przejezdni” oraz „usługi” jest zbliżona. W godzinach 10.00 – 15.00 wynosi ok. 20%</p>
1241		<p>Realnym zagrożeniem jest wzrost obciążeń finansowych dla osób, które załatwiają sprawy w swojej okolicy. Myślę o podwożeniu dzieci czy osób starszych do placówek w sezonie zimowym, do sklepów itp. - płacenie dodatkowo jest dużym kłopotem w takiej sytuacji. Rozwiązaniem są abonamenty dla mieszkańców, ale Saska Kępa ma być podzielona na mini podstrefy. Moja uwaga - proszę usunąć podział na podstrefy i wprowadzić abonament dla mieszkańców, który będzie umożliwiał parkowanie na całej Saskiej Kępie, a nie tylko na jej małym fragmencie.</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. Parkowanie krótkotrwałe, np. pod sklepem na czas zakupów, wiąże się z bardzo niską opłatą. Za to dzięki opłatom jest większa szansa na znalezienie wolnego miejsca postojowego.</p>

1242		<p>Dobrze byłoby wprowadzić np. stanowiska Kiss+Ride w niektórych miejscach, jak przychodnie, szkoły itp. (na Bielanych widziałem takie rozwiązanie)</p>	<p>Postój ograniczony czasowo „Kiss &amp; 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&amp;R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętla 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&amp;R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy.</p> <p>Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych.</p> <p>Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;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 &amp; Ride”.</p>
1243		<p>Jestem matką trójki dzieci, w tym dwóch do 3 roku życia i mieszkanką Saskiej Kępy. Obecnie przejechanie wózkami po Saskiej Kępie jest koszmarem. Podobnie znalezienie miejsca do parkowania pod domem, kiedy trzeba wnieść dzieci, wózki i zakupy. Liczę na to, że po wprowadzeniu sppn nasza codzienność będzie po prostu łatwiejsza.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>

1244	<p>Po zapoznaniu się z propozycją układu miejsc parkingowych na ul. Berezyńskiej wnoszę o poniższą zmianę: na odcinku od ul. Łotewskiej do ul. Estońskiej postuluję przeniesienie miejsc parkingowych na lewą stronę ulicy (czyli de facto pozostawienie parkowania tak jak jest obecnie :zwyczajowo”). Po lewej stronie ul. Berezyńskiej na tym odcinku są tylko 2 bramy wjazdowe na posesje, po stronie prawej - aż 4. Parkowanie po lewej stronie pozwoli wygospodarować dwa dodatkowe miejsca parkingowe.</p>	Wprowadzono.
1245	<p>Na ul. Czeskiej mamy do czynienia od lat ze zjawiskiem masowego zastawiania chodników przez kierowców, co stwarza na ulicy znaczne zagrożenie dla pieszych - są oni zmuszani do poruszania się jezdnią. Często są to matki z dziećmi, osoby niepełnosprawne i seniorzy. Państwa propozycja organizacji ruchu w żaden sposób nie zmienia sytuacji - po stronie południowej drogi nie ma żadnego zabezpieczenia, które wymusiłoby na kierowcach nieparkowanie na chodniku. Kierowcy już teraz nie przestrzegają obowiązku pozostawienia 1,5 m przejścia dla pieszych - dlaczego mieliby nagle po wprowadzeniu tej organizacji ruchu te 1,5 m pozostawiać (co w praktyce oznaczałoby nieparkowanie w ogóle po południowej stronie drogi), jeśli w temacie południowej strony Czeskiej projekt nic nie zmienia? Chciałbym zauważyć, że interwencje Straży Miejskiej, wzywanej regularnie przez 19115 i 986 oraz powiadomionej o problemie na moim spotkaniu z z-cą naczelnika VII OT SM, nie przynoszą efektu w postaci udrożnienia chodnika. Domagam się i proszę, żeby chodnik po stronie południowej został zabezpieczony słupkami, zanim wydarzy się tragedia. Wszystkie inne możliwości przeciwdziałania zastawianiu chodnika zostały wyczerpane. Chciałbym również zwrócić uwagę na fakt, że pod wpływem wniosków mieszkańców, zaniepokojonych problemem zastawiania chodników na Czeskiej, urząd dzielnicy postawił znak B-36 po jednej ze stron ulicy. Na Państwa projekcie nie jest on w żaden sposób uwzględniony. Proszę również o jego pozostawienie po wprowadzeniu zmian w organizacji ruchu w związku z SPPN, gdyż po jego ustawieniu zjawisko parkowania na chodnikach znacząco się zmniejszyło, choć ISTNIEJE nadal, dlatego potrzebne są słupki. W szczególności biorąc pod uwagę fakt, iż wprowadzenie SPPN zachęci kierowców do parkowania w miejscach niedozwolonych, celem uniknięcia opłat. Warto również zauważyć, że obecne parkowanie kierowców na jezdni jednej ze stron Czeskiej, w żaden sposób nie powoduje, że kierowcy po drugiej stronie przestają parkować zastawiając chodnik.</p>	Wprowadzono zakaz zatrzymywania się po południowej stronie.



1246	<p>Kolejny problem z niedrożnością chodnika istnieje na ul. Królowej Aldony, na odcinku między Obrońców a Zwycięzców, po zachodniej stronie drogi. O problemie niepozostawianie 1,5 m przejścia dla pieszych Straż Miejska również jest regularnie informowana oraz została poinformowana na ww. spotkaniu z Panem z-cą naczelnika VII OT SM. Mija już niedługo rok od tego spotkania, wiele zgłoszeń mieszkańców również wpłynęło w tej sprawie, a interwencji SM była niezliczona liczba. I to niestety zdało się na nic, gdyż Królowej Aldony nadal trudno jest przejść, szczególnie jak przemieszcza się nią z wózkiem lub na wózku! Państwa rozwiązania w żaden sposób nie zakładają zmiany w tym temacie, mimo że inne drogi rozwiązania problemu zostały wyczerpane i pozostały już jedynie zmiany w organizacji ruchu, żeby umożliwić pieszym poruszanie się chodnikiem. Sprzeciwiam się ustanowieniu na tym odcinku Królowej Aldony znaku B-35, który nie dotyczy mieszkańców z abonamentami. One jedynie „zabetonują” obecne zastawianie chodnika na ul. Królowej Aldony. Domagam się i proszę o ustawienie w opisanym miejscu słupków, żeby Królowej Aldony wreszcie dało się przejść!</p>	<p>Wprowadzono. Pozostawia się po stronie zachodniej ul. Królowej Aldony znak B-36, po stronie wschodniej projektuje się miejsca postojowe na jezdni.</p>
1247	<p>Chciałbym również zwrócić Państwa uwagę na chyba najpoważniejszy problem - panuje on na ul. Międzynarodowej i polega on na parkowanie „na dwa rzędy” a w efekcie jazdy wzdłuż po chodniku po stronie wschodniej drogi. Państwa projekt w żaden sposób nie zapobiega temu problemowi - jeszcze niedawno ZDM składał mi obietnicę, że docelowo Międzynarodowa ma zostać osłupkowana, żeby takie parkowanie i jazdę wyeliminować - jestem nieprzyjemnie zaskoczony, bo projekt niczego takiego nie zakłada. Jestem w stanie zrozumieć, że osłupkowanie tak długiego odcinka ulicy mogłoby nie być możliwe na raz i w takiej sytuacji, już w przeszłości, proponowałem, jako rozwiązanie tymczasowe, postawienie wzdłuż wschodniej części drogi znaków B-36+T-24, które w sposób skuteczny wyeliminują parkowanie na drugi rząd tj. poza miejscami wyznaczonymi. Są spełnione przesłanki umieszczenia tabliczki T-24, gdyż nawet chwilowe parkowanie pojazdów na drugi rząd powoduje konkretnie w tym miejscu zagrożenie, gdyż powoduje, że kierowcy wyjeżdżają z zatok po chodniku i do nich dojeżdżają po chodniku, co stwarza OLBRYMIE zagrożenie (w okolicy jest przychodnia, placówki oświatowe i wiele innych miejsc powodujących, że tym chodnikiem poruszają się w dużej mierze szczególnie niechronieni piesi). Jak pokazuje praktyka, zestaw znaków B-36+T-24 znacząco rozwiązuje problem z nieprawidłowym parkowaniem, gdyż sam fakt sprawnego holowania (Straż Miejska do tak zgłoszonego parkowania przyjeżdża priorytetowo) jest postrzegany jako spory problem dla nieprawidłowo parkującego kierowcy.</p>	<p>Wprowadzono w zakresie eliminacji postoju w dwóch rzędach po wschodniej stronie ul. Międzynarodowej (ustawiono słupki blokujące przy wyjazdach z dróg wewnętrznych, zaprojektowano znak zakazu zatrzymywania B-36 z tabliczką "Nie dotyczy zatok").</p> <p>Nie wprowadzono w zakresie zastosowania tabliczki T-24 - zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków ich umieszczania na drogach (zał. nr 1, pkt. 3.2.37) "Znak z tabliczką T-24 stosuje się w pobliżu obiektów specjalnych (banki, sądy, obiekty MON itp.), a także w miejscach, gdzie ze względu na warunki drogowe pozostawienie samochodu na drodze powoduje znaczne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego". Egzekwowanie poprawności postoju pojazdów leży w gestii policji i straży miejskiej.</p>

1248		Jestem naprawdę zdziwiony, że po tylu sygnałach ze strony mieszkańców, o jeździe wzdłuż po chodniku ul. Międzynarodowej, nawet po sygnale ze strony Straży Miejskiej (skierowała ona do Państwa w sprawie tej jazdy wzdłuż po chodniku oficjalne pismo, które otrzymałem w DW), po obietnicach osłupkowania, chcą Państwo pozostawić problem bez żadnego rozwiązania.	Wprowadzono.
1249		Chciałbym wyrazić moje poparcie dla samej idei uporządkowania parkowania na Saskiej Kępie i wprowadzania strefy płatnego parkowania niestrzeżonego.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1250		Należy wprowadzić JEDNĄ STREFĘ OBSZAROWĄ dla całej Saskiej Kępy. Wszelkie aktywności: szkoły i przedszkola dla dzieci, miejsca rekreacji, zakupów i usług a często również pracę, mieszkańcy sytuują na całym obszarze Saskiej Kępy. Dlatego nie należy wprowadzać podziału, który nie byłby korzystny i nie rozwiązywałby trudności wynikających z wprowadzenia SPPN. Mieszkańcy i organizacje społeczne Saskiej Kępy szczególnie dbają o zachowanie wspólnoty całego obszaru osiedla, bez dzielenia na strefy, obszary i niechlubne „zatrasy”.	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.
1251		Należy bezwzględnie zadbać o jak największą liczbę miejsc parkingowych dla mieszkańców (B-35).	Projekt organizacji ruchu dla potrzeb SPPN na Saskiej Kępie i Kamionku wprowadza strefę postojową dla mieszkańców poprzez ustawienie znaku B-35 z wyłączeniem mieszkańców z identyfikatorem B35 wszędzie tam, gdzie istnieje możliwość postoju pojazdów, bez naruszania bezpieczeństwa i komfortu pieszych - na zasadach ogólnych, a gdzie nie można wyznaczyć pełnowymiarowych miejsc postojowych zgodnych z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.
1252	1252	Należy przeanalizować i wprowadzać do projektu zastosowanie głazów zamiast słupków (ograniczających wjazdy na chodniki). Na Saskiej Kępie w wielu miejscach głazy blokują wjazdy na chodniki oraz parkowanie w miejscach nie zgodnych z przepisami (ul. Zwycięzców od nr 3-5 do rogu Katowickiej a także wokół skweru przy budynku Zwycięzców 11, ul. Berezyńska 4-6, narożniki ulic Czeskiej i Gruzińskiej oraz Berezyńskiej i Gruzińskiej). Ciąg głazów na ul. Zwycięzców został umieszczony przez ZDM na wniosek stowarzyszenia ŁADna Kępa oraz mieszkańców. System ten jest bardziej skuteczny i estetyczny niż ustawiane rzędy słupków. Jest też związany historycznie z Saską Kępą, gdzie po 1945 roku wykorzystano głazy i kamienie do dekorowania ulic.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.

1253	<p>Ulice w okolicy Ronda Waszyngtona: Finlandzka – rys. 22, Jakubowska – rys. 18, Estońska– rys. 21, Łotewska – rys. 20, Lipska (od Estońskiej do Francuskiej) – rys. 23A, Berezyńska (od Łotewskiej do Francuskiej) – rys. 24A są szczególnie oblegane przez kierowców pozostawiających swoje samochody na dłużej udających się komunikacją miejską z Ronda Waszyngtona np. do Centrum (nie tylko udających się do pracy ale również do sklepów, restauracji itp.). Po wprowadzeniu SPPN ten stan może ulec zmianie, jednak prawdopodobnie nie zostanie wyrugowany w takim stopniu, aby zapewniona została wystarczająca liczba miejsc parkingowych dla mieszkańców. Dlatego na powyższych ul. ch należy bezwzględnie wprowadzić miejsca parkingowe wyznaczone znakiem B-35. Przemawia za tym również: mały zasób garaży i miejsc parkingowych na terenach nieruchomości w tej okolicy; duża ilość budynków wielorodzinnych położonych np. przy ulicy Finlandzkiej (o adresach: Berezyńska 9 i 11, Lipska 6, 10, 7/9, Finlandzka 5, 5A, 8, 12, 12A) oraz biurowiec (Finlandzka 10).</p>	<p>Nie wprowadzono. Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej możliwej ilości miejsc postojowych ogólnodostępnych. Ich dostępność dzięki wprowadzeniu SPPN powinna się znacznie poprawić.</p>
1254	<p>ul. Finlandzka – rys. 22 Korekta i uwagi do projektu ul. Finlandzkiej: Należy włączyć do SPPN zatokę dla skośnie parkujących aut znajdującą się przy biurowcu Finlandzka 10 w pasie drogowym należącym do miasta st. Warszawy (dz. Ew. Nr 83, obręb 3-01-03). Na projekcie ulicy zatoka nie jest ujęta. Należy wprowadzić do projektu: drzewo i trawnik znajdujący się przed budynkiem nr 10 (zaznaczone na załączonym rysunku zielonym kwadratem; nowo posadzone drzewko przed budynkiem nr 12A; wąski pas zieleni po nieparzystej stronie ulicy od nr 5 do 9. Istnienie pasa zieleni przy budynku nr 9 wyklucza usytuowanie w tym miejscu miejsc parkingowych ujętych w projekcie.</p>	<p>Wprowadzono.</p>
1255	<p>ul. Jakubowska – rys. 18. Wprowadzić parkowanie wzdłuż nasypu na całej długości ulicy. Pomimo ruchu dwukierunkowego na odcinku od Wału Miedzeszyńskiego do Łotewskiej, ul. Jakubowska praktycznie nie jest obciążona ruchem, oprócz parkujących pojazdów. Dlatego tworzenie naprzemiennych miejsc parkingowych, które zmniejszają ich zasób, nie jest uzasadnione. Wprowadzić miejsca parkingowe B-35 na początku ulicy Jakubowskiej (przy Wale Miedzeszyńskim).</p>	<p>Nie wprowadzono. Szerokość ulicy nie pozwala na wyznaczenie miejsc postojowych po jednej stronie.</p>
1256	<p>ul. Estońska – rys. 21 Wprowadzić do projektu istniejące zatoki parkingowe przy budynkach nr 6 i nr 8.</p>	<p>Wprowadzono w zakresie wyznaczenia postoju w istniejącej na ul. Estońskiej zatoce.</p>

1257	ul. Lipska – rys. 23A Zlikwidować istniejące słupki (biało-czerwone) pomiędzy budynkami: Lipska 10-20 i Francuska 45 oraz Francuska 47 lub zastąpić estetycznymi czarnymi słupkami umieszczonymi bliżej krawężników. Obecne słupki zostały zamontowane w znacznej odległości od jezdni (ok. 70 cm), co zasadniczo ogranicza szerokość chodników i wpływa negatywnie na bezpieczeństwo pieszych, którzy zmuszeni są wchodzić na jezdnie mijając się np. z wózkiem dziecięcym lub starszą osobą z laską.	Wymiana lub likwidacja słupków nie mieści się w zakresie prac związanych z wprowadzeniem SPPN.
1258	Przeanalizować sytuację przy budynku Francuska 47, gdzie projekt wyklucza parkowanie przy budynku (zatokę). W tym budynku mieszczą się dwa lokale użytkowe (sklep i restauracja), dla których jest to jedyne miejsce do zatrzymania się i rozładowania towarów. Likwidacja miejsca parkingowego zablokuje możliwość wjazdu na ulicę Lipską oraz dalsze ulice w tej okolicy: Finlandzką, Jakubowską, Estońską, Berezyńską i Łotewską.	W rejonie Francuskiej 47 nie zlikwidowano miejsc postojowych.
1259	Korekta projektu: zmienić oznaczenie budynku „Finlandzka 4” (stara numeracja) na „Lipska 10”.	Projekt dotyczy organizacji ruchu. Numeracja budynków jest tylko informacją orientacyjną.
1260	ul. Łotewska – rys. 20 Przywrócić do SPPN miejsca parkingowe na chodniku (szer. 4m) przed budynkami Łotewska 4 i Walecznych 5. Obecne propozycje uniemożliwią dostęp do czterech garaży, o bardzo stromych wjazdach, usytuowanych po przeciwnej stronie ulicy (Łotewska 1). Również wywóz śmieci z okolicznych domów blokowat by ruch uliczny przez zatrzymującą się na środku ulicy śmieciarką.	Wprowadzono. Zaprojektowano po stronie wschodniej miejsca postojowe na chodniku, z pozostawieniem dla pieszych min. 2,0 m chodnika.
1261	Należy przeanalizować gruntownie podobną sytuację na jednokierunkowym odcinku ulicy od Berezyńskiej do Czeskiej i przy budynku Łotewska 10. Wprowadzić tam częściowe parkowanie na chodniku. Skrócić odcinek z zakazem parkowania z 10 m do minimum – również ze względu na liczne garaże po stronie nieparzystej.	Ul. Łotewska na odc. Berezyńska - Jakubowska jest drogą dwukierunkową o szerokości jezdni 5,0 m. Ze względu na konieczność zapewnienia przejezdności w obu kierunkach nie projektuje się miejsc postojowych przy wschodniej krawędzi jezdni. Miejsca do postoju wyznaczone są jedynie w istniejącej zatoce postojowej.
1262	ul. Czeska – rys. 25 Przenieść parkowanie ze strony parzystej na nieparzystą przy budynkach Łotewska 4 i 6. Obecna propozycja uniemożliwi wjazd/wyjazd do garażu na posesji Łotewskiej 6. Skrócić pole z zakazem parkowania z 10m do minimum (ul. jednokierunkowa).	Wprowadzono.

1263		ul. Kryniczna – rys. 45 Zaprojektować parkowanie wyłącznie po parzystej stronie ulicy na odcinku numerów 8 - 30. Zaproponowana w projekcie zmiana zastosowania parkowania naprzemiennego: wprowadzi zamęt w zwyczajowo przyjętym od lat parkowaniu na całej długości parzystej strony ulicy, uniemożliwi manewrowanie śmieciarek i innych dużych pojazdów, po stronie parzystej trawniki przyuliczne są nieogrodzone i pokryte trawą, co umożliwi wyjście z zaparkowanego samochodu. Po stronie nieparzystej, przy numerach 7 – 9 zamontowane są barierki ochronne a na trawnikach są szpalery krzewów. Nie ma możliwości otworzenia drzwi i wyjścia z samochodu.	Nie wprowadzono. Na ul. Krynicznej zaprojektowano naprzemiennie parkowanie (raz po jednej raz po drugiej stronie ulic) ze względu na zapewnienie wolnych przestrzeni drogi dla wzajemnego wymijania się pojazdów jadących z przeciwnych kierunków. Na zakończeniu ul. Krynicznej wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia zawrotki, co jest oparte na wytycznych rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125.
1264		Ustawić znak B-33 na wjeździe w ulicę Kryniczną z ograniczeniem 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.
1265		ul. Nobla – rys. 31B Wprowadzić do projektu i uwzględnić w SPPN wjazd/wyjazd do garaży usytuowanych vis a vis budynku 11. Jest to jedyna droga komunikacyjna do garaży.	Wprowadzono.
1266		ul. Walecznych – rys. 26B Należy tu bezwzględnie pozostawić obecnie funkcjonujący ruch dwukierunkowy. Dwukierunkowy ruch na tym odcinku został wprowadzony z uwzględnieniem istotnych powiązań dla poprawnej komunikacji ulicy Nobla (od ul. Zwycięzców) oraz sąsiednich ulic. Zmiana na ruch kierunkowy dodatkowo obciąży zatłoczoną ulicę Francuską.	Nie wprowadzono ruchu jednokierunkowego na tym odcinku.
1267		ul. Walecznych – rys. 26C Wprowadzić miejsca parkingowe na jezdni od rogu ul. Peszterńskiej do początku zatoki (Walecznych 66).	Wprowadzono.
1268		ul. Zwycięzców – rys. 54A Bezwzględnie przywrócić pas zieleni (oraz dwa drzewa) przy budynkach nr 12 i 14 i usunąć obecne słupki. Pas zieleni i dwa drzewa zostały zlikwidowane w celu usytuowania w tym miejscu przystanku autobusowego. Jednak z uwagi na placówkę dyplomatyczną znajdującą się w budynku nr 12, taka lokalizacja nie była możliwa. Nie przywrócono stanu pierwotnego a jedynie ograniczono słupkami powstały chodnik.	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.

1269	1269	Stanowisko nr. 07/XII/2021 w sprawie SPPN. ul. ARABSKA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nie wprowadzono ruchu jednokierunkowego na ul. Arabskiej gdyż jest duży sprzeciw mieszkańców dla takiego rozwiązania.</li> <li>2. Z uwagi na utrzymanie ruchu dwukierunkowego nie wprowadzono postoju wyłącznie na jezdni.</li> <li>3. Nie wprowadzono zakazu zatrzymywania B-36. Wyznaczono miejsca postojowe na jezdni i chodniku w lokalizacjach zapewniających odpowiednią szerokość chodnika dla pieszych min. 2,00 m.</li> <li>4. Wprowadzono zabezpieczenie przejść dla pieszych słupkami U-12c.</li> <li>5. Zgodnie z przepisami o ruchu drogowym w miejscach gdzie nie ma zakazu parkowania kierowca jest zobowiązany do pozostawienia 1,5 m wolnej przestrzeni chodnika. Za egzekwowanie prawa odpowiedzialne są służby mundurowe.</li> <li>6. Chodnik przy adresie Arabska 5 znajduje się w pasie drogowym.</li> </ol>
1270	1270	Stanowisko nr. 08/XII/2021 w sprawie STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO OBSZARU SASKIEJ KĘPY. ULICE: ARGENTYŃSKA, RAPERWILSKA, ALEJA STANÓW ZJEDNOCZONYCH, KANADYJSKA	<p>Miejsca postojowe w ul. Argentyńskiej zostały wyznaczone z zachowaniem bezpieczeństwa i zasad uspokojenia ruchu, naprzemiennie w sposób umożliwiający mijanie się samochodów. Koniec ul. Argentyńskiej "zawrotka" została oznakowana znakami pionowymi B-36 zabezpieczającymi przed nielegalnym parkowaniem.</p> <p>Wprowadzenie jednego kierunku w ul. Argentyńskiej jest niemożliwe, gdyż ruch musiałby się odbywać przez ul. Kanadyjską która nie jest drogą publiczną. Przebudowa pasa drogowego ul. Argentyńskiej wychodzi poza zakres opracowania SPPN.</p>
1271	1271	Stanowisko nr. 12/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. BERNEŃSKA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wprowadzono w projekcie miejsca postojowe na jezdni ul. Berneńskiej w celu uwolnienia chodników od nielegalnego parkowania.</li> <li>2. Zrezygnowano z oznaczenia B-35 na ul. Berneńskiej. Pozostawiono chodniki o pełnej szerokości zgodnie ze stanem istniejącym.</li> </ol>
1272	1272	Stanowisko nr 02/XII/2021 w sprawie SPPN. OBSZAR STREFY ABONAMENTU OBSZAROWEGO.	<p>Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.</p>
1273	1273	Stanowisko nr 04/XII/2021 w sprawie SPPN . ul. AFRYKAŃSKA.	<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>

1274	1274	Stanowisko nr 05/XII/2021 w sprawie SPPN. ul. ALZACKA. Dodatkowo załączamy załącznik graficzny, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia. Wyznaczyć miejsca postojowe przeznaczone dla pracowników Ambasady Egiptu na szerokości jezdni ul. Alzackiej. Dzisiaj samochody blokują przejście chodnikiem	Wyznaczenie miejsc postojowych wyłącznie dla pracowników ambasady jest możliwe tylko na wniosek ambasady za pośrednictwem Protokołu Dyplomatycznego MSZ.
1275	1275	Stanowisko nr 06/XII/2021 w sprawie SPPN . ul. ANGORSKA. Wnosimy następujące uwagi do planu organizacji ruchu ZDM na ul. Angorskiej	W projekcie pozostawiono wygrodenie U-12a. Zrezygnowano z miejsc postojowych na chodniku po południowej stronie jezdni. Chodnik zabezpieczono słupkami.
1276	1276	Stanowisko nr 09/XII/2021 w sprawie SPPN ul. ATEŃSKA Dodatkowo załączamy załącznik graficzny, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wprowadzono oznakowanie pionowe B-36 dla ul. Ateńskiej przy zjeździe z Wału Miedzeszyńskiego.</li> <li>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.</li> <li>3. 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.</li> <li>4. Na skrzyżowaniu ul. Ateńskiej z ul. Egipską zaprojektowano dodatkowe słupki blokujące.</li> </ol>
1277	1277	Stanowisko nr 10/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. Bajońska. Proszę o skrócenie odcinka dwujezdniowego i zwiększenie ilości miejsc postojowych.	Pas do lewoskrętu w ul. Bajońskiej został skrócony w projekcie, w związku z tym uzyskano dodatkowe miejsce postojowe.
1278	1278	Stanowisko nr 11/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. BEREZYŃSKA. Proszę o analizę możliwości zwiększenia ilości miejsc postojowych poprzez ich lokalizację po obu stronach ulicy przy jednoczesnym spowolnieniu ruchu. Proszę również o lokalizację miejsc postojowych bezpośrednio za skrzyżowaniami w przypadku ulic jednokierunkowych.	<p>Nie wprowadzono w zakresie przerzucenia postoju na stronę północną m.in. ze względu na zapewnienie widoczności przy skrzyżowaniu z ul. Estońską, co wiązałoby się z koniecznością wyeliminowania miejsc postojowych z przestrzeni min. 10 m od skrzyżowania.</p> <p>Nie wprowadza się także miejsc postojowych w obszarze samych skrzyżowań - co jest wytyczną art. 49 Ustawy Prawo o ruchu drogowym. Wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc postojowych po zachodniej stronie skrzyżowania z ul. Gruzińską, z uwzględnieniem warunków widoczności.</p>
1279	1279	Stanowisko nr 13/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. BRUKSELSKA	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zaprojektowano zabezpieczenie słupkami U-12c skrzyżowania ul. Brukselskiej z ul. Łłoczowską.</li> <li>2. Oznakowanie pionowe na ul. Ateńskiej zostało uzupełnione o znak B-36 w miejscu skrzyżowania z ul. Brukselską.</li> </ol>

1280	1280	Stanowisko nr 14/XII/2021 w sprawie SPPN. ULICE: RUMUŃSKA, KOREAŃSKA, GRECKA, BUŁGARSKA (oraz tzw. garażowa odbarczeniówka ul. Lotaryńskiej)	Zaprojektowano dodatkowy znak B-36 na ul. Rumuńskiej za skrzyżowaniem z Koreańską. 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.
1281	1281	Stanowisko nr 15/XII/2021 i 15a/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. Czeska	1) Zachowano znak B-36 (bez tabliczki T-24 ), zaprojektowano słupki na skrzyżowaniu z ul. Łotewską. Nie wprowadza się słupków U-12c wzdłuż chodnika po stronie południowej (zbyt wąski chodnik, dodatkowo słupki ustawiane są wyłącznie w obszarach narożników skrzyżowań czy w obrębie przejść dla pieszych) 2) Wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc postojowych po stronie północnej. Nie wprowadzono w zakresie montażu słupków blokujących. Słupki te stosowane są wyłącznie w obszarach skrzyżowań i przy przejściach dla pieszych.
1282	1282	Stanowisko nr 16/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. DREZDEŃSKA. Dodatkowo załączamy załącznik graficzny, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia	1. Wprowadzono znak B-36 na początku ulicy. 2A. Wyznaczono miejsca postojowe ogólnodostępne. 2B. Nie wprowadzono, ograniczyłoby to dostęp do drogi publicznej. 2C. Nie wprowadzono. 2D. Wprowadzono. 3. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
1283	1283	Stanowisko nr 17/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. EGIPSKA	1, 2. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c. 3. Zabezpieczono słupkami U-12c skrzyżowanie ul. Ateńskiej i Egipskiej.
1284	1284	Stanowisko nr 18/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. Estońska. Proszę o lokalizację miejsc postojowych bezpośrednio za skrzyżowaniami w przypadku ulic jednokierunkowych.	Wprowadzono. Na ul. Estońskiej umożliwiono postój w istniejącej zatoce, za skrzyżowaniem z ul. Lipską.



1285	1285	Stanowisko nr 19/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. Lizbońska. Dodatkowo załączamy załącznik graficzny, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia.	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Na odcinku od ul. Urugwajskiej do ul. Saskiej wyznaczono miejsca postojowe w układzie prostopadłym częściowo na jezdni i chodniku pozostawiając 2,00 m chodnika dla pieszych.</li><li>2.,3. 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.</li><li>4. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</li></ol>
1286	1286	Stanowisko nr 29/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. LOTARYNSKA. Dodatkowo załączamy załącznik graficzny, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia	Projekt organizacji ruchu nie przewiduje parkowania na chodniku na tym odcinku.

1287	1287	<p>Stanowisko nr 32/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. MIĘDZYNARODOWA. Dodatkowo załączamy załącznik graficzny, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uwaga ogólna.</li> <li>• Wprowadzono. W projekcie wzięto pod uwagę potrzeby pieszych, również tych o ograniczonej mobilności oraz pieszych z małymi dziećmi czy z bagażami. Minimalna szerokość chodnika pozostawiona dla pieszych w przypadku wyznaczania miejsc postojowych ogólnodostępnych wynosi 2,0 m, w przypadku wyznaczania miejsc postoju wyłącznie dla mieszkańców – min. 1,5 m.</li> <li>• SŁOWNIK SŁUPKI</li> <li>• KONTRARUCH</li> <li>• ZMIANA PRĘDKOŚCI - BZR</li> <li>• Zabezpieczenie trawników, krzewów i drzew jest zadaniem spoza zakresu opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN i może być realizowane niezależnie od niego.</li> <li>• AUTOBUS MIĘDZYNARODOWA Wytyczenie nowych tras dla kursowania autobusów komunikacji miejskiej jest zadaniem spoza zakresu opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN</li> <li>• Róg skrzyżowania al. Waszyngtona – Międzynarodowa zabezpieczony słupkami – wprowadzono słupki do projektu.</li> <li>• Potrzeba zabezpieczenia chodnika przed parkowaniem. Preferowane parkowanie równoległe – wprowadzono parkowanie równoległe do projektu.</li> <li>• Potrzeba zabezpieczenia chodnika, trawnika między drzewami i drzew. Samochody jeżdżą po chodniku i parkują na nim - Zabezpieczenie trawników, krzewów i drzew jest zadaniem spoza zakresu opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN i może być realizowane niezależnie od niego.</li> <li>• Zniszczony chodnik – wymiana nawierzchni chodnika jest zadaniem poza zakresem opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN i może być realizowane niezależnie od niego.</li> <li>• Rozjeżdżony trawnik – zabezpieczenie trawnika jest zadaniem poza zakresem opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN i może być realizowane niezależnie od niego.</li> </ul> <p>Od Walecznych do Zwycięzców:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potrzeba zapewnienia rowerom łatwego zjazdu na jezdnię - Projektowanie rozwiązań dla ruchu rowerowego znajduje się poza zakresem opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka.</li> <li>• Należy zabezpieczyć okolicę wyjazdów z podwórek przed zastawieniem – wprowadzono do projektu zabezpieczenia w postaci linii poziomej P-21, oznaczającej zakaz ruchu i postoju.</li> <li>• Wskazane jest dopuszczenie na całej długości ulicy Walecznych ruchu rowerowego w obu kierunkach - KONTRARUCH</li> </ul> <p>Od Angorskiej do Walecznych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Należy uniemożliwić samochodom jazdę po chodnikach i parkowanie na nich – w celu eliminacji postoju na chodniku oraz poruszania się pojazdów po chodniku, wprowadzono słupki U-12c, zakaz zatrzymywania B-36 z tabliczką „nie dotyczy zatok”.</li> <li>• Obecnie zdarza się parkowanie nawet w czterech rzędach: na ulicy, w zatoce parkingowej, na chodniku bliżej jezdni, na chodniku bliżej budynków – wprowadzono w projekcie organizacji ruchu elementy eliminujące postój w kilku rzędach (słupki U-12c, zakaz postoju B-36 z wyłączeniem zatok, wyznaczenie parkowania jedynie w zatokach, lub równoległe na jezdni – vis a vis miejsc w zatokach)</li> <li>• Należy zabezpieczyć okolicę wyjazdów z podwórek przed zastawieniem – wprowadzono do projektu zabezpieczenia w postaci linii poziomej P-21, oznaczającej zakaz ruchu i postoju.</li> </ul>
------	------	---	--

			<p>Od Walecznych do Zwycięzców:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Należy uniemożliwić samochodom jazdę po chodnikach i parkowanie na nich – w celu eliminacji postoju na chodniku oraz poruszania się pojazdów po chodniku, wprowadzono słupki U-12c, zakaz zatrzymywania B-36 z tabliczką „Nie dotyczy zatok”.</li> <li>• Konieczność zabezpieczenia wjazdów z podwórek przed parkowaniem – wprowadzono do projektu zabezpieczenia w postaci linii poziomej P-21, oznaczającej zakaz ruchu i postoju.</li> </ul> <p>Skrzyżowanie Międzynarodowej i Zwycięzców:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potrzeba zabezpieczenia chodnika przed wjeżdżaniem i parkowaniem – w celu eliminacji postoju na chodniku oraz poruszania się pojazdów po chodniku, wprowadzono słupki U-12c, zakaz zatrzymywania B-36 z tabliczką „Nie dotyczy zatok”.</li> <li>• Potrzeba zabezpieczenia skrzyżowania (jezdni i chodnika) – słupki lub „wyspy” – w celu eliminacji postoju na chodniku oraz poruszania się pojazdów po chodniku, wprowadzono słupki U-12c, zakaz zatrzymywania B-36 z tabliczką "Nie dotyczy zatok”.</li> <li>• Potrzeba uporządkowania parkowania „Na chwile” (obok są apteka, szkoła”) - wskazany odcinek wyłączony jest obecnie z ruchu pojazdów z wyłączeniem autobusów komunikacji miejskiej.</li> <li>• Potrzeba zabezpieczenia chodnika przed wjeżdżaniem przy wjeździe do szkoły - w celu eliminacji postoju na chodniku oraz poruszania się pojazdów po chodniku, wprowadzono słupki U-12c.</li> </ul> <p>Między Zwycięzców i Brazylijską</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Potrzeba zabezpieczenia przystanku przed parkowaniem samochodów w jego obrębie (jeśli to możliwe, przystanek można nieco skrócić) – wprowadzono w zakresie zabezpieczenia przystanku przed parkowaniem pojazdów: zaprojektowano zakaz zatrzymywania się. Nie wprowadzono w zakresie przebudowy przystanku – jest to zadanie spoza zakresu opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN.</li> <li>• Potrzeba zabezpieczenia skrzyżowania (jezdni i chodnika) – słupki lub „wyspy” - w celu eliminacji postoju na chodniku oraz poruszania się pojazdów po chodniku, wprowadzono słupki U-12c, zakaz zatrzymywania B-36 z tabliczką „Nie dotyczy zatok”.</li> <li>• Przy parkowaniu skośnym potrzebne będą ograniczniki wjazdu – samochody wjeżdżają i będą wjeżdżać za głęboko, niektórzy piesi potrzebują więcej miejsc niż 30 – nie wprowadzono. Egzekwowanie poprawności postoju leży w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej.</li> <li>• Potrzeba zabezpieczenia chodnika i zieleni - nie wprowadzono we wskazanym miejscu. Egzekwowanie poprawności postoju leży w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej. Zabezpieczenie zieleni przed parkowaniem jest działaniem spoza zakresu opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb SPPN.</li> </ul> <p>Między Brazylijską i Stanów Zjednoczonych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jeśli to się da zgodnie z prawem, sugeruję zachowanie miejsc postojowych w tym miejscu – nie wprowadzono. We wskazanym miejscu konieczne jest wyeliminowanie postoju. Zgodnie z wytycznymi art. 49 ust. 1 postój w odległości mniejszej niż 10 od skrzyżowania jest zabroniony, w związku z tym nie projektowano miejsc postojowych bliżej niż 10m od skrzyżowania.</li> <li>• W tej części ulicy chodnik jest szeroki, auta nie wjeżdżają głęboko. Jedyna potrzeba to zabezpieczenie przed przejście i ustawianiem się w drugi rzędzie - nie wprowadzono we wskazanym miejscu. Egzekwowanie poprawności postoju leży w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej.</li> <li>• W tym miejscu chodnik jest wąski, więc przy parkowaniu prostopadłym potrzebne będą urządzenia bezpieczeństwa ruchu ograniczającej wjazd na chodnik - nie wprowadzono we wskazanym miejscu. Egzekwowanie poprawności postoju leży w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej.</li> </ul>
--	--	--	---

			<ul style="list-style-type: none"><li>• Przy projektowaniu zieleni należy uwzględnić stację Veturilo i dojazd do niej – nie wprowadzono. Wskazany zielony obszar oznacza zakres istniejącej w terenie stacji Veturilo. Wprowadzone w projekcie organizacji ruchu kolory i znaki są wyjaśnione w stosownej legendzie.</li><li>• Uszkodzone płotki zabezpieczające zieleni – nie wprowadzono zmian. Wymiana zniszczonych elementów osłaniających zieleni może być wykonana niezależnie od zmian w organizacji postoju.</li><li>• Przy parkowaniu skośnym potrzebne będą urządzenia bezpieczeństwa ruchu ograniczające wjazd na chodnik - nie wprowadzono we wskazanym miejscu. Egzekwowanie poprawności postoju leży w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej.</li><li>• Tutaj słupki wydają się zbędne, samochody tu nie parkują – nie wprowadzono eliminacji słupków z projektu. Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN zakłada ochronę niechronionych uczestników ruchu drogowego w obszarach szczególnie narażonych na zagrożenie – tj. w miejscach narożników skrzyżowań, w obrębie przejść dla pieszych czy przy wyjazd z dróg wewnętrznych.</li><li>• Potrzebne zabezpieczenie zieleni (obecny płotek jest uszkodzony) – wymiana zniszczonych elementów osłaniających zieleni może być wykonana niezależnie od zmian w organizacji postoju.</li></ul>
--	--	--	--

			<p>Od Angorskiej do Walecznych:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Należy uniemożliwić samochodom jazdę po chodnikach i parkowanie na nich – w celu eliminacji postoju na chodniku oraz poruszania się pojazdów po chodniku, wprowadzono słupki U-12c, zakaz zatrzymywania B-36 z tabliczką „nie dotyczy zatok”.</li><li>• Obecnie zdarza się parkowanie nawet w czterech rzędach: na ulicy, w zatoce parkingowej, na chodniku bliżej jezdni, na chodniku bliżej budynków – wprowadzono w projekcie organizacji ruchu elementy eliminujące postój w kilku rzędach (słupki U-12c, zakaz postoju B-36 z wyłączeniem zatok, wyznaczenie parkowania jedynie w zatokach, lub równoległe na jezdni – vis a vis miejsc w zatokach)</li><li>• Należy zabezpieczyć okolice wyjazdów z podwórek przed zastawieniem – wprowadzono do projektu zabezpieczenia w postaci linii poziomej P-21, oznaczającej zakaz ruchu i postoju.</li></ul> <p>Od Walecznych do Zwycięzców:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Należy uniemożliwić samochodom jazdę po chodnikach i parkowanie na nich – w celu eliminacji postoju na chodniku oraz poruszania się pojazdów po chodniku, wprowadzono słupki U-12c, zakaz zatrzymywania B-36 z tabliczką „Nie dotyczy zatok”.</li><li>• Konieczność zabezpieczenia wjazdów z podwórek przed parkowaniem – wprowadzono do projektu zabezpieczenia w postaci linii poziomej P-21, oznaczającej zakaz ruchu i postoju.</li></ul> <p>Skrzyżowanie Międzynarodowej i Zwycięzców:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Potrzeba zabezpieczenia chodnika przed wjeżdżaniem i parkowaniem – w celu eliminacji postoju na chodniku oraz poruszania się pojazdów po chodniku, wprowadzono słupki U-12c, zakaz zatrzymywania B-36 z tabliczką „Nie dotyczy zatok”.</li><li>• Potrzeba zabezpieczenia skrzyżowania (jezdni i chodnika) – słupki lub „wyspy” – w celu eliminacji postoju na chodniku oraz poruszania się pojazdów po chodniku, wprowadzono słupki U-12c, zakaz zatrzymywania B-36 z tabliczką "Nie dotyczy zatok”.</li><li>• Potrzeba uporządkowania parkowania „Na chwile” (obok są apteka, szkoła) - wskazany odcinek wyłączony jest obecnie z ruchu pojazdów z wyłączeniem autobusów komunikacji miejskiej.</li><li>• Potrzeba zabezpieczenia chodnika przed wjeżdżaniem przy wjeździe do szkoły - w celu eliminacji postoju na chodniku oraz poruszania się pojazdów po chodniku, wprowadzono słupki U-12c.</li></ul> <p>Między Zwycięzców i Brazylijską</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Potrzeba zabezpieczenia przystanku przed parkowaniem samochodów w jego obrębie (jeśli to możliwe, przystanek można nieco skrócić) – wprowadzono w zakresie zabezpieczenia przystanku przed parkowaniem pojazdów: zaprojektowano zakaz zatrzymywania się. Nie wprowadzono w zakresie przebudowy przystanku – jest to zadanie spoza zakresu opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN.</li><li>• Potrzeba zabezpieczenia skrzyżowania (jezdni i chodnika) – słupki lub „wyspy” - w celu eliminacji postoju na chodniku oraz poruszania się pojazdów po chodniku, wprowadzono słupki U-12c, zakaz zatrzymywania B-36 z tabliczką „Nie dotyczy zatok”.</li><li>• Przy parkowaniu skośnym potrzebne będą ograniczniki wjazdu – samochody wjeżdżają i będą wjeżdżać za głęboko, niektórzy piesi potrzebują więcej miejsc niż 30 – nie wprowadzono. Egzekwowanie poprawności postoju leży w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej.</li><li>• Potrzeba zabezpieczenia chodnika i zieleni - nie wprowadzono we wskazanym miejscu. Egzekwowanie poprawności postoju leży w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej. Zabezpieczanie zieleni przed parkowaniem jest działaniem spoza zakresu opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb SPPN.</li></ul>
--	--	--	---

			<p>Między Brazylijską i Stanów Zjednoczonych:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jeśli to się da zgodnie z prawem, sugeruję zachowanie miejsc postojowych w tym miejscu – nie wprowadzono. We wskazanym miejscu konieczne jest wyeliminowanie postoju. Zgodnie z wytycznymi art. 49 ust. 1 postój w odległości mniejszej niż 10 od skrzyżowania jest zabroniony, w związku z tym nie projektowano miejsc postojowych bliżej niż 10m od skrzyżowania.</li> <li>• W tej części ulicy chodnik jest szeroki, auta nie wjeżdżają głęboko. Jedyna potrzeba to zabezpieczenie przed przejście i ustawianiem się w drugi rzędzie - nie wprowadzono we wskazanym miejscu. Egzekwowanie poprawności postoju leży w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej.</li> <li>• W tym miejscu chodnik jest wąski, więc przy parkowaniu prostopadłym potrzebne będą urządzenia bezpieczeństwa ruchu ograniczającej wjazd na chodnik - nie wprowadzono we wskazanym miejscu. Egzekwowanie poprawności postoju leży w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej.</li> <li>• Przy projektowaniu zieleni należy uwzględnić stację Veturilo i dojazd do niej – nie wprowadzono. Wskazany zielony obszar oznacza zakres istniejącej w terenie stacji Veturilo. Wprowadzone w projekcie organizacji ruchu kolory i znaki są wyjaśnione w stosownej legendzie.</li> <li>• Uszkodzone płotki zabezpieczające zieleni – nie wprowadzono zmian. Wymiana zniszczonych elementów osłaniających zieleni może być wykonana niezależnie od zmian w organizacji postoju.</li> <li>• Przy parkowaniu skośnym potrzebne będą urządzenia bezpieczeństwa ruchu ograniczające wjazd na chodnik - nie wprowadzono we wskazanym miejscu. Egzekwowanie poprawności postoju leży w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej.</li> <li>• Tutaj słupki wydają się zbędne, samochody tu nie parkują – nie wprowadzono eliminacji słupków z projektu. Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN zakłada ochronę niechronionych uczestników ruchu drogowego w obszarach szczególnie narażonych na zagrożenie – tj. w miejscach narożników skrzyżowań, w obrębie przejść dla pieszych czy przy wyjazd z dróg wewnętrznych.</li> <li>• Potrzebne zabezpieczenie zieleni (obecny płotek jest uszkodzony) – wymiana zniszczonych elementów osłaniających zieleni może być wykonana niezależnie od zmian w organizacji postoju.</li> </ul>
1288	1288	Stanowisko nr 32/XII/2021 w sprawie SPPN - ULICE FINLANDZKA, LIPSKA. W załącznikach opis ogólny oraz szczegółowy wniosek z analizą graficzną - dwa załączniki	Wprowadzono miejsca postojowe za skrzyżowaniami w przypadku połączenia dróg jednokierunkowych, gdzie nie ma konieczności zachowania warunków widoczności. Pozostawiono możliwość przejścia w ciągu pieszym.

1289	1289	Stanowisko nr 37/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. RZYMSKA	Nie wprowadzono naprzemiennych wyznaczonych miejsc postojowych, gdyż poprzez dużą liczbę zjazdów na posesję liczba miejsc postojowych byłaby znikoma.
1290	1290	Stanowisko nr 38B/XII/2021 w sprawie SPPN - ul. SASKA. Dodatkowo załączamy załącznik graficzny, który jest integralną częścią naszego zgłoszenia	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.
1291	1291	Stanowisko nr 39b/XII/2021 w sprawie SPPN. -ul. Walecznych	Wprowadzono miejsca postojowe za skrzyżowaniami w przypadku połączenia dróg jednokierunkowych, gdzie nie ma konieczności zachowania warunków widoczności. Nie wprowadza się miejsc postojowych w obszarach tarczy skrzyżowania. Nie wprowadza się jednego kierunku ruchu na ul. Walecznych na odc. od Saskiej do Irlandzkiej, znacząco utrudni to obsługę komunikacyjną obszaru ulic jednokierunkowych znajdujących się na południe od ul. Walecznych. Wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc postojowych po obu stronach ulicy, z wykorzystaniem opaski drogowej.
1292	1292	Stanowisko nr 43 /XII/2021 w sprawie SPPN - ul. WERSALSKA	1. i 2. Zgodnie z postulatami mieszkańców zaprojektowano parkowanie na jezdni po stronie domu kultury 3. Usunięto znak B-35.
1293	1293	Stanowisko nr 47/XII/2021 w sprawie SPPN Dotyczy: ROWEROWY KONTRARUCH. W załącznikach przesyłamy ogólne stanowisko Stowarzyszenia w sprawie SPPN oraz szczegółowy wniosek dotyczący kontraruchu rowerowego na Saskiej Kępie	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.
1294	1294	W ramach konsultacji dotyczącej SPPN na Saskiej Kępie wnoszę o korektę planu dotyczącego ul. Lotaryńskiej. Korekta dotyczy fragmentu pomiędzy ul. Indyjską a Koreańską. W tej chwili plan ZDM nie zakłada tam żadnych miejsc parkingowych wyznaczonych w ramach strefa, ani także w ramach strefy dla mieszkańców (b-35). Tymczasem notorycznie parkują tam samochody, a przy obecnej organizacji ruchu parkowanie odbywa się kosztem chodnika, którym trudno jest przejść. Przy nowej, jednokierunkowej organizacji ruchu, jaką proponuje ZDM, wnoszę o utworzenie pasa postojowego wzdłuż chodnika. To rozwiązanie pozwoli dodać kilka miejsc parkingowych w ramach strefy oraz uwolnić chodnik dla pieszych, którzy w tej rejonie i tak są skazania na szczątkową infrastrukturę. Pozostając przy rozwiązaniu proponowanym aktualnie przez ZDM mamy tu miejsce ""darmowe"" poza strefą. W załącznikach wskazane miejsce na planie ZDM oraz zdjęcia ilustrujące obecną sytuację.	Wprowadzono - wyznaczono miejsca postojowe na ul. Lotaryńskiej, po stronie północnej, pomiędzy ul. Indyjską a ul. Koreańską.

1295		W ramach konsultacji SPPN jako mieszkanka ulicy Finlandzkiej na Saskiej Kępie zgłaszam ważne dla nas uwagi dotyczące najbliższej okolicy mojego miejsca zamieszkania. Załączam je jako plik pdf.	Wprowadzono w obrębie skrzyżowania ul. Lipskiej z ul. Finlandzką powierzchnie wyłączone z ruchu, w celu wyeliminowania postojów w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania. Tam gdzie to możliwe zastosowano prefabrykaty.
1296		W związku z planowanym wprowadzeniem SPPN na Saskiej Kępie chcę wyrazić swoje poparcie dla tego projektu. Jako mieszkaniec jednego z bloków przy ul. Międzynarodowej wielokrotnie doświadczałem frustracji związanej z poszukiwaniem miejsca do zaparkowania, bywało że i ponadgodzinnym. Jestem przekonany, że SPPN może pomóc rozładować tę sytuację.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1297		Dodatkowe miejsca parkingowe mogłyby zostać wygospodarowane np. przez wprowadzenie na części ulic ruchu jednokierunkowego — z jednoczesnym umożliwieniem kontraruchu rowerowego, co z kolei, poprawiając infrastrukturę rowerową, może przyczynić się do promowania roweru jako alternatywy dla samochodu a w konsekwencji dalszej redukcji popytu na miejsca parkingowe.	Wprowadzono ruch jednokierunkowy tam, gdzie pozwala to na zwiększenie liczby miejsc postojowych bez znacznego utrudnienia obsługi komunikacyjnej. 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.
1298		Dostrzegam pilną potrzebę przeciwdziałania negatywnym skutkom anarchii parkowania dla szczególnie pieszych ale i wszystkich mieszkańców, poprzez m. in. zabezpieczenie chodników i zieleni barierkami ograniczającymi wjazd i reorganizację parkowania w miejscach, gdzie rutynowo dochodzi np. do parkowania 2 rzędów samochodów.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
1299		Jako mieszkanka ulicy Międzynarodowej chciałabym wyrazić poparcie dla wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Nasza dzielnica bardzo potrzebuje uporządkowania tematu parkowania.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1300		Uwzględnienie przy projektowaniu organizacji ruchu perspektywy pieszych, w tym osób o szczególnych potrzebach (osoby o kulach, na wózku, z wózkiem) oraz dzieci. Wszystkie te osoby muszą mieć możliwość swobodnego i bezpiecznego poruszania się chodnikami Saskiej Kępy.	Wprowadzono. Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na Saskiej Kępie i Kamionka wprowadza rozwiązania uwzględniające bezpieczeństwo i komfort pieszych. W projekcie organizacji ruchu dla potrzeb SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka wzięto pod uwagę potrzeby pieszych, również tych o ograniczonej mobilności oraz pieszych z małymi dziećmi czy z bagażami. Minimalna szerokość chodnika pozostawiona dla pieszych w przypadku wyznaczania miejsc postojowych ogólnodostępnych wynosi 2,0 m, w przypadku wyznaczania miejsc postojowych wyłącznie dla mieszkańców – min. 1,5 m.



1301		Fizyczne zabezpieczenie przejść dla pieszych przed parkowaniem samochodów w bezpośrednim sąsiedztwie. Zwłaszcza dzieci są spoza samochodów słabo widoczne (a przy ul. Międzynarodowej mieści się przecież szkoła podstawowa).	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
1302		Fizyczne zabezpieczenie skrzyżowań przed parkowaniem samochodów w ich obrębie (zmniejszającym widoczność).	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
1303		Fizyczne zabezpieczenie zieleni (trawników, drzew, krzewów).	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Zabezpieczenie zieleni są możliwe niezależnie od wdrożenia SPPN.
1304		W przypadku parkowania częściowo na chodniku, fizyczne uniemożliwienie samochodom wjeżdżania zbyt głęboko.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
1305		Przy wytyczaniu ruchu jednokierunkowego dla samochodów, dopuszczenie ruchu dwukierunkowego rowerów. Dzięki temu sytuacja rowerzystów nie pogorszy się po wprowadzeniu strefy, nie pojawi się dla nich konieczność nakładania drogi.	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.
1306		Wnoszę o poszerzenie podobzaru 4, który moim zdaniem powinien obejmować m.in. urząd dzielnicy, sąd, SWPS. Większa rotacja parkujących w tym rejonie będzie korzystna dla każdego, kto przyjedzie w te okolice załatwić swoje sprawy.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.

1307	<p>Jestem przedsiębiorcą z Saskiej Kępy. Od ponad 15 lat prowadzę tu biuro. Saską Kępę wybrałam między innymi ze względu na darmowe parkowanie i w miarę centralne położenie na mapie Warszawy. Nie wszyscy moi pracownicy mają możliwość dojazdu komunikacją miejską. Wprowadzenie płatnego parkowania w dobie kryzysu będzie się prawdopodobnie wiązało z podwyżkami płac, czego nie zakładałam i na co nie mam przewidzianych środków. Sama dojeżdżam z Wilanowa i dojazd komunikacją miejską wraz ze spacerami między przystankami zajmuje mi ponad godzinę i to poza godzinami szczytu. Z osiedla na którym mieszkam mam 10 minut do przystanku, z przystanku na rondzie Waszyngtona mam 15 minut pieszo do biura. Do tego dochodzą min. 2 przesiadki. Przy takiej komunikacji miejskiej jaką mamy w mieście, jak również przy cenach biletów, gdy jadą w dwie osoby taniej jest dojechać samochodem, 20 minut kontra 70 to dość duża różnica. Jestem absolutnie przeciwna i nie widzę powodu po 15 latach zmiany lokalizacji biura z powodu kosztów parkowania. Zgłaszam sprzeciw, chyba że przewidzicie abonamenty dla pracowników i właścicieli biur na poziomie cenowym takim jak dla mieszkańców. Rozumiem, że może to powodować nadużycia, ale jest to uczciwe rozwiązanie. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie.</p> <p>Wprowadzenie odpłatności za postój, a tym samym zwiększenie rotacji parkujących pojazdów może jedynie pozytywnie przyczynić się do funkcjonowania istniejących na danym terenie biznesów. Parkowanie pojazdów przez podmioty komercyjne powinno być zapewnione we własnym zakresie, np. na terenie posesji.</p>
1308	<p>Skoro dzielnica wydaje pozwolenia na zmianę sposobu użytkowania lokali na prywatne szkoły i przedszkola, nie wyobrażam sobie jak te szkoły sobie teraz poradzą. Problemem ulicy Walecznych nie jest za duża liczba biur tylko za duża szkoła (liceum Francuskie) i przedszkole publiczne. Ta ul. jest pusta jak w szkole są ferie – to widać ponieważ kalendarz ferii w szkole francuskiej nie zawsze pokrywa się z feriami w Warszawie. W najbliższej okolicy jest jeszcze jedna szkoła prywatna – Trampolina, żłobek, przedszkole i publiczne liceum. Gdyby dzielnica respektowała zapisy MPZP / warunków zabudowy i nie wydawała zgody na lokalizację niepublicznych placówek oświaty (z powodu braku miejsc postojowych) tego problemu by nie było. Zapraszam Państwa każdego dnia powszedniego o 16-tej na ulicę Walecznych 4/6. Nie widzę więc powodu płacenia za parking skoro brak miejsc postojowych jest wynikiem wieloletnich błędów dzielnicy a nie jej mieszkańców i pracowników. Ciekawa też jestem jak zapatrują się na to właściciele mieszkań żyjący z ich wynajmowania jak stracą najemców. Jestem przeciwna i proszę o uwzględnienie mojej opinii. (uwaga powtórzona 2 razy)</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. W związku z powyższym, wprowadzenie SPPN na terenie Saskiej Kępy spowoduje, że pracownicy szkół i przedszkoli częściej będą przesiadali się do komunikacji zbiorowej nie zajmując miejsc parkingowych. Skróci się również czas kiedy będą one zajęte przez rodziców dowożących dzieci do placówek.</p> <p>Mieszkańcy SPPN mają prawo do abonamentu mieszkańca, który daje możliwość bezpłatnego postoju. Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN,</li> <li>-rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok,</li> <li>-jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.</li> </ul> <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>

1309		<p>Legendy dołączone do mapki propozycji SPPN na Pradze-Południe są mało komunikatywne i jako takie mogą być niezrozumiałe dla części mieszkańców. Co np. oznacza określenie „żółta linia przystankowa (malowana)”? Dotychczas żółtymi liniami malowanymi oznaczane były przystanki komunikacji miejskiej.</p>	<p>"Żółta linia przystankowa (malowana)" oznacza przystanek komunikacji miejskiej, na którym malowaną żółtą linią wyznaczono strefę postoju na pojazd komunikacji miejskiej.</p>
1310		<p>Piszę do Państwa w imieniu mieszkańców bloku przy Wandy 4a i 8a w związku z planowanym wprowadzeniem płatnej strefy parkowania na Saskiej Kępie. Zgodnie z Państwa planami (z przyczyn, jak Państwo twierdzą, formalnych), ul. przy której mieszkam (Wandy 4a) ma być tą strefą nieobjęta. Nie muszę chyba tłumaczyć, dlaczego to rozwiązanie, delikatnie mówiąc, nie jest korzystne dla mieszkańców obu bloków, które stoją przy ulicy Wandy z literką „a”. Biorąc pod uwagę znajdujące się przy tej ulicy liceum, którego uczniowie i nauczyciele parkują samochody pod naszymi blokami i fakt, że tylko na naszej ulicy na całym osiedlu będzie można bezpłatnie zaparkować, podjechanie pod własny dom stanie się niemożliwe, gdyż już teraz graniczy z cudem. Gorąco popieram płatne strefy parkowania z przyczyn ekologicznych, ekonomicznych i innych, ale wyłączenie 1 ulicy ze strefy płatnego parkowania w samym jej środku, w pobliżu dwóch szkół (Liceum im. Mickiewicza i SP nr 143) i węzła komunikacyjnego, jakim jest przystanek SASKA, doprowadzi do katastrofy. Częściowym rozwiązaniem może być wprowadzenie zakazu wjazdu na tę ulicę dla samochodów nieposiadających identyfikatora SK. Bardzo proszę w imieniu wszystkich mieszkańców naszej ulicy o niewyłączenie jej ze strefy płatnego parkowania, lub w inny sposób uniemożliwienie parkowania osobom, które będą chciały opłaty uniknąć.</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>
1311		<p>Po zapoznaniu się z propozycją utworzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego na Saskiej Kępie chciałam zgłosić swoją akceptację do tego projektu. Na pewno poprawi to sytuację rotacji parkujących w tym rejonie i bezpieczeństwo. Teraz „fantazja” parkujących na chodnikach i podwórkach przekracza granice przyzwoitości. Liczę na udane konsultację i przychyłność wódatarzy dzielnicy.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>

1312	1312	<p>W nawiązaniu do toczących się konsultacji społecznych dotyczących zmiany usytuowania miejsc parkingowych na ul. Lotaryńskiej, zwracam się w imieniu mieszkańców o nie zmienianie usytuowania ich czyli pozostawienie po tej stronie ulicy przy której obecnie się znajdują. Problem ten zgłosiliśmy podczas spotkania online. Załączam pismo, w którym zwróciliśmy Państwu uwagę na zagrożenie naszego bezpieczeństwa, jeśli miejsca parkingowe zostaną przeniesione na drugą stronę ulicy jak zaproponowano w projekcie. Dołączam również 3 zdjęcia ulicy od strony na którą zaproponowano w projekcie przeniesienie miejsc parkingowych, mam nadzieję, że widać na nich w jakim stanie technicznym (brak chodnika, nierówny krawężnik, korzenie drzew) jest ta strona ulicy Lotaryńskiej. Zwracam się w imieniu wszystkich mieszkańców z uprzejmą prośbą o wzięcie pod uwagę naszej prośby i pozostawienie miejsc parkingowych po stronie na której są obecnie usytuowane. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Wprowadzono - na ul. Lotaryńskiej zaprojektowano miejsca postojowe po stronie południowej (odc. Berneńska - Rzymska).</p>
1313		<p>W ramach ogłoszonych konsultacji dotyczących planów wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie i udostępnionych plików z mapami poszczególnych ulic uprzejmie proszę o wyjaśnienie, jak należy rozumieć fragmenty zaznaczone czerwoną przerywaną linią, opisaną w legendzie jako „oznakowanie poziome projektowane”? Czy są to wyznaczone nowe płatne miejsca parkingowe?</p>	<p>Czerwoną przerywaną linią oznaczono na projekcie przebieg linii jakie mają zostać namalowane w terenie (na jezdni bądź chodniku), w ramach wytyczania przestrzeni dla postoju pojazdów. Wszystkie miejsc postojowe wprowadzane w ramach SPPN objęte są obowiązkiem opłaty, czy to poprzez opłatę abonamentową czy też w formie opłaty tradycyjnej w parkomacie lub przy użyciu urządzeń mobilnych.</p>
1314		<p>O ile zmniejszy się ilość dostępnych miejsc parkingowych na Saskiej Kępie wskutek wprowadzenia SPPN?</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc legalnego postoju.</p>
1315		<p>W jaki sposób zmniejszenie ilości dostępnych miejsc parkingowych o ok. 40% (według informacji dla Ochoty czy Żoliborza) „poprawi sytuację parkingową mieszkańców”, zgodnie z zapisami Państwa ulotki informacyjnej?</p>	<p>Nie przewiduje się zmniejszenia liczby miejsc postojowych o 40%. Jest to informacja nieprawdziwa.</p>
1316		<p>Proszę o podanie konkretnych przykładów, kto z mieszkańców Saskiej Kępy i kiedy zwracał się do Państwa z inicjatywą wprowadzenia SPPN? Na stronie internetowej <a href="https://um.warszawa.pl/-/jaka-strefa-na-pradze-i-mokotowie-zdm-rozpoczyna-konsultacje">https://um.warszawa.pl/-/jaka-strefa-na-pradze-i-mokotowie-zdm-rozpoczyna-konsultacje</a> jest napisane, że „mieszkańcy apelują o wprowadzenie strefy płatnego parkowania na kolejnych obszarach”. Jak to stwierdzenie ma się do oficjalnie zgłoszonego sprzeciwu Samorządu Mieszkańców Saskiej Kępy w tej sprawie?</p>	<p>ZDM nie prowadzi rejestru wniosków pozwalającego na podanie dokładnej liczby wniosków dotyczących wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie. Decyzję o wprowadzeniu SPPN podejmuje Rada m.st. Warszawy.</p>

1317		W ulotce informacyjnej zachęcają Państwo do wzięcia udziału w konsultacjach stwierdzając „przyjdź, Twój głos się liczy”. Dlaczego zatem protest Samorządu Mieszkańców został zignorowany, a konsultacje są prowadzone z założeniem, że wprowadzenie SSPN jest już przesądzone, a mieszkańcy nie mają możliwości zgłoszenia sprzeciwu?	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.
1318		W ślad za rozmową telefoniczną przesyłam istotne spostrzeżenie dotyczące projektowanej strefy płatnego parkowania. Zgodnie z rysunkiem nr 48 (Wachocka-Zakopianska-Stanow-Zjednoczonych-aleja-ark.-48.pdf (zdm.waw.pl) Miejsca płatnego parkowania mogą lub blokują wjazd na posesje przy ul. Wąchockiej nr. 16 i 14. Proszę uwzględnić stan faktyczny przy ostatecznym wyznaczeniu.	Wprowadzono. Na przedmiotowym odcinku ul. Wąchockiej zaprojektowano postój wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.
1319		W związku konsultacjami nt. strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie, chciałabym zwrócić się do Państwa z prośbą o pozostawienie słupków na chodniku po stronie nieparzystej ul. Londyńskiej. W dniu dzisiejszym samochody parkujące po stronie parzystej ul Londyńskiej zajmują znaczną część jezdni i przejeżdżające samochody ledwo się mieszczą. Bardzo często ul. ta się blokuje a możliwość parkowania po dwóch stronach ulicy całkowicie uniemożliwi przejazd samochodów.	Wprowadzono.
1320		Proszę o rozważenie możliwości przeorganizowania odcinka ulicy Londyńskiej od ul. Walecznych do ul. Holenderskiej w ulicę jednokierunkowej.	Nie wprowadzono. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Londyńskiej znacząco utrudni obsługę komunikacyjną obszaru, w tym dwukierunkowego odcinka ul. Londyńskiej (od Holenderskiej do zawrotki) czy ul. Holenderskiej i ul. Niekłańskiej.
1321		W związku z konsultacjami nt. strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie chciałbym zwrócić uwagę na problem z ulicą Londyńską. Na odcinku od ul. Walecznych do ul. Holenderskiej po stronie nieparzystej są słupki, uniemożliwiające parkowanie na chodniku, a po stronie parzystej są miejsca parkingowe. I tak musi pozostać! Już teraz samochody parkujące zajmują znaczną część jezdni i przejeżdżające samochody ledwo się mieszczą. O wyminięciu się dwóch pojazdów (ul. jest dwukierunkowa) albo o przejeździe większego pojazdu np. służb miejskich często nie ma co marzyć. To jedna z dwóch głównych dróg odjazdowych do szpitala dziecięcego i często karetki mają utrudniony przejazd. Jeśli parkowanie będzie po obu stronach - będzie jeszcze gorzej. Nie ma co marzyć, że kierowcy nie będą zajmować części jezdni, a jeśli parkowałyby równolegle wyłącznie na chodniku - wówczas ten chodnik zajęliby niemal na całej szerokości. Przejazd np. wózkiem stałby się niemożliwy.	Wprowadzono.

1322		Mieszkańcy ul. Londyńskiej proszą o pozostawienie słupków po stronie nieparzystej, dodatkowo warto rozważyć uczynienie z tego odcinka ulicy jednokierunkowej. Wtedy jazda w kierunku południowym odbywałaby się ul. Londyńską do Holenderskiej, a w kierunku północnym - równoległą ulicą Peszteńską.	Wprowadzono w zakresie pozostawienia słupków blokujących po stronie zachodniej (odcinek Holenderska - Walecznych). Nie wprowadzono w zakresie zaprojektowania jednego kierunku. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Londyńskiej z punktu widzenia zespołu projektowego znacząco utrudni obsługę komunikacyjną obszaru, w tym dwukierunkowego odcinka ul. Londyńskiej (od Holenderskiej do zawrotki) czy ul. Holenderskiej i ul. Niekańskiej.
1323	1323	Będąc właścicielem i mieszkańcem segmentu Berneńska 18e , po analizie projektu urządzenia strefy w sąsiedztwie mojej nieruchomości zauważyłem że uliczka wewnętrzna,(zaznaczona na załączonym rysunku) zlokalizowana została poza strefą, czy oznacza to że każdy będzie mógł wjechać w taką uliczkę wewnętrzną aby uniknąć płacenia, a jednocześnie żadne służby nie będą miały prawa interweniować, nawet jeśli zostanie zablokowany wyjazd z garażu, gdyż droga wewnętrzna nie jest drogą publiczną? Wiem że dopiero dodanie do tabliczki „droga wewnętrzna” tabliczki „strefa ruchu” umożliwiła interwencję służb. (uwaga powtórzona 2 razy)	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.
1324		UL.KRYNICZNA Przy wyjeździe na ulicę ustawić znak ograniczający prędkość poruszania się samochodów do 30 km/godz. Parkowanie możliwe tylko po stronie PARZYSTEJ. Śmieciarki mają ograniczone możliwości manewru, nie mogą poruszać się tyłem meandrem.	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. Na ul. Krynicznej zaprojektowano naprzemienne parkowanie (raz po jednej raz po drugiej stronie ulicy) ze względu na zapewnienie wolnych przestrzeni drogi dla wzajemnego wymijania się pojazdów jadących w przeciwnych kierunków. Miejsca postojowe zostały zaprojektowane w taki sposób by zachowana była przejeźność pojazdów do wywozu śmieci.
1325		Na przyszłość proponuję na wszystkich „ślepych” uliczkach, wprowadzenie STREFY ZABUDOWANEJ i przystosowanie do tego nawierzchni ulicy.	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.
1326		Uprzejmie informuję, że planowane wprowadzenie zakazu postoju po stronie nieparzystej ulicy Irlandzkiej, jest niezasadne. Teraz dozwolone jest tam parkowanie po 2 stronach (parzysta – na jezdni, nieparzysta – częściowo na chodniku) i nie ma żadnego uzasadnienia aby to zmieniać. Chodnik po stronie nieparzystej jest wystarczająco szeroki by dopuścić parkowanie częściowo na chodniku (chodniki były poszerzane przy ostatnim remoncie ulicy) – zostaje 1,5 metra dla pieszych, a śmieciarki i wszelkie inne pojazdy bez problemu mieszczą się między 2 rzędami aut. Tak to funkcjonuje od kilku lat i nie ma żadnego problemu. Proszę o skorygowanie planu dla ulicy Irlandzkiej i utrzymanie parkowania po obu stronach ulicy.	Wprowadzono. Po stronie zachodniej zaprojektowano miejsca postojowe wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.

1327		Ul. Nobla naprzeciw nr 11 pominięty został na projekcie wjazd do garaży drogą, która stanowi jednocześnie dojazd dla straży pożarnej do przepompowni gazu.	Wprowadzono.
1328		Ul. Walecznych na odcinku Nobla-Saska musi pozostać dwukierunkowa ze strefą dla mieszkańców (B-35) po stronie północnej. Ten odcinek Walecznych jest bardzo ważnym odjazdem w kierunku wschodnim od instytucji publicznych – wojewódzkiej stacji krwiodawstwa, kościoła oraz ogrodu jordanowskiego. Stanowi także jedyny przejazd przedłużający ul. Obrońców przez Nobla w kierunku Saskiej. Brak wyjazdu z Nobla w kierunku Saskiej spowoduje na Walecznych korki przy Francuskiej.	Wprowadzono.
1329		Ul. Finlandzka pomiędzy Lipską a Jakubowską – po prawej stronie na wysokości nr 10 są zatoki, gdzie obecnie możliwe jest parkowanie ukośne. Przez zmianę na parkowanie równoległe utracone zostaje kilka miejsc parkingowych. Parkowane ukośne powinno zostać zachowane.	Nie wprowadzono. Szerokość ulicy nie pozwala na wyznaczenie miejsc postojowych skośnych, tak by zachować minimalne wymiary stanowisk postojowych (min. 4,8m) i jezdni manewrowej (min. 3,5m) według załącznika nr 2, tab. 5.1 - rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu i warunków ich umieszczania na drogach.
1330		Ul. Finlandzka, miejsca parkingowe wyznaczone naprzeciwko wyjazdu z drogi osiedlowej między 12, a 12A uniemożliwią wyjazd śmieciarek i innych dużych pojazdów z tejże drogi. Miejsca parkingowe należy usytuować na wysokości nr 12.	Wprowadzono.
1331		Ul. Estońska między na wysokości nr 6 i 8 są zatoki o parkowaniu ukośnym. Należy zachować taki układ parkowania.	Wprowadzono w zakresie wyznaczenia postoju w istniejącej na ul. Estońskiej zatoce.
1332		Ul. Łotewska, na wysokości kamienicy przy ul. Walecznych 5 – miejsca postojowe wyrzucono z chodnika o szerokości 4,5 metra na jezdnię, wg mnie należy pozostawić miejsca na chodniku, a po przeciwnej stronie, na wysokości posesji Walecznych 3 wyznaczyć miejsca na jezdni lub krótką strefę dla mieszkańców (B-35);	Wprowadzono.
1333		Na wysokości posesji Łotewska 4 – miejsca postojowe wyrzucono z chodnika o szerokości 4 m na jezdnię - vis a vis znajdują się cztery garaże (Łotewska 1) ze stromym wjazdem, z których wyjazd wiąże się z manewrowaniem prawie do krawędzi chodnika pod Łotewską 4, należy zatem koniecznie pozostawić miejsca postojowe pod Łotewską 4 na chodniku; równoległe do garaży zatrzymuje się prawie codziennie śmieciarka, która obsługuje znajdujące się tu domy, nie blokując tym samym ruchu na ulicy, w tym samym miejscu zatrzymują się także „na chwilę” kurierzy, czemu użytkownicy garaży nie są przeciwni;	Wprowadzono.

1334	Na wysokości posesji nr 6, za Czeską, należy skrócić pole z zakazem parkowania z 10m do minimum (ul. jednokierunkowa, za skrzyżowaniem), a parkowanie winno się urządzić „pół na pół”, czyli częściowo na chodniku o szerokości ponad 3 metry – naprzeciwko są również wjazdy do garaży i na posesje;	Wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc postojowych tuż za skrzyżowaniem z uwzględnieniem ruchu pieszego przez skrzyżowanie. Nie wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc postojowych częściowo na jezdni częściowo na chodniku. Projektowane miejsca równoległe na jezdni zapewniają przejezdność przy wyjazdach z posesji, a jednocześnie całkowicie oddają chodnik pieszym (szerokość istniejącego chodnika 2m).
1335	Przez posesję nr 8, za Berezynską, należy skrócić pole z zakazem parkowania z 10m do minimum (ul. jednokierunkowa, za skrzyżowaniem) i tam postawić znak B-35.	Wprowadzono.
1336	Odcinek od Łotewskiej do końca ulicy – wprowadzić parkowanie jedynie po stronie północnej, parkowanie naprzemiennie będzie bardzo utrudniało ruch dużym wozom, w tym śmieciarkom, ul. ma charakter bardzo lokalny, wobec czego argument o uspokojeniu ruchu w tym miejscu jest nieuzasadniony;	Nie wprowadzono. Naprzemienny postój wprowadzono w celu zapewnienia przejezdności pojazdów w obu kierunkach - ulica Jakubowska jest drogą dwukierunkową. Zaproponowane rozwiązania dają możliwość ewentualnego oczekiwania na przejazd, w sytuacji gdy z naprzeciwka nadjeżdża inny pojazd.
1337	Końcówka ulicy Jakubowskiej – do tej pory jest traktowana jako bardzo istotny parking dla osób pracujących w okolicznych biurach – jeśli nie da się tam wyznaczyć miejsc postojowych, to proponuję wprowadzić tu strefę dla mieszkańców (B-35).	Wprowadzono naprzemienny postój pojazdów - raz po jednej raz po drugiej strony ulicy, w celu zapewnienia miejsc postojowych oraz przestrzeni dla mijania się pojazdów jadących w przeciwnych kierunkach.
1338	Saska Kępa powinna zostać połączona w jeden teren parkowania obszarowego. SK jest w ogromnej części jednym organizmem społecznym jako osiedle wielopokoleniowe.	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.
1339	Prośba o uwzględnienie w organizacji ruchu wybranych w 2015 r. i w 2020 r. projektów do budżetu partycypacyjnego i obywatelskiego: Rowerem po Koperniku i Saskiej Kępie (627) <a href="https://bo.um.warszawa.pl/projekt/8099">https://bo.um.warszawa.pl/projekt/8099</a> : dopuszczenie ruchu pod prąd na Niekłańskiej, Szczuczyńskiej, Meksykańskiej, Wandy, Dąbrowieckiej, Katowickiej, Poselskiej, Królowej Aldony, Styki, Nobla, Obrońców, Łotewskiej, Berezynskiej, Czeskiej, Lipskiej, Estońskiej, Finlandzkiej i Jakubowskiej	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.



1340		Prośba o uwzględnienie w organizacji ruchu wybranych w 2015 r. i w 2020 r. projektów do budżetu partycypacyjnego i obywatelskiego: Rowerowa Praga Południe - dopuszczenie ruchu dwukierunkowego dla rowerów na ul. Grochowa Południowego i 4 ul. Saskiej Kępy (966) <a href="https://bo.um.warszawa.pl/projekt/17217">https://bo.um.warszawa.pl/projekt/17217</a> dopuszczenie kontraruchu na Jakubowskiej, Czeskiej, Walecznych (na całej długości) i Finlandzkiej	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.
1341		W związku z planowanym wprowadzeniem ulic jednokierunkowych, zwracam się o wprowadzenie na nich kontraruchu rowerowego, w szczególności na ulicy Skaryszewskiej, Lubelskiej czy też na tych na których w wyniku konsultacji zarządca drogi może zdecydować się na wprowadzenie (np. potencjalnie na Joselewicza). Argumentuje to tym, że w związku z podwyższeniem kwot mandatów i niezrealizowaniem Programu Rozwoju Ruchu Rowerowego do 2020 r. (droga rowerowa na Grochowskiej), rowerzyści będą zmuszeni do jazdy ul. mi o uspokojonym ruchu.	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.
1342		Rozważyć poszerzenie strefy do ulicy Wiatracznej. Bowiem rozszerzenie do Podskarbińskiej spowoduje, że cały ruch przesiadkowy skoncentruje się na bardzo wąskich ul. z zabudową pierzejową Grochowa. W rejonie tym jest sporo punktów usługowych i przede wszystkich 3 centra handlowe i bazar przy rondzie Wiatraczna, a do tego dochodzi policealna szkoła Mydłowskiej na ul. Kaleńskie. Już teraz to teren parkowania darmowego. W związku z tym, że i tak trzeba dokonsultować obszar Kamionka, to zakończyć to na Wiatracznej.	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.
1343		Przed budynkiem Targowa 12, 14 i 16 i na rogu ze Skaryszewską (Targowa 10) wprowadzić zakaz parkowania ze słupkami albo parkowanie równoległe z osłupkowaniem. Tu jest przejście dla pieszych, początek buspasa, co bardzo utrudni parkowanie i może powodować niebezpieczne sytuacje. Nie narysowano co jest planowane.	Wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc postojowych równoległych. Nie wprowadzono słupków blokujących wzdłuż wyznaczanych miejsc postojowych. Sposób postoju został wskazany poprzez stosowne znaki pionowe i poziome. Egzekwowanie poprawności postoju znajduje się w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej.
1344		Przed budynkiem Grochowska 332, 334 i 336 jeśli będzie wprowadzane parkowanie to równoległe z osłupkowaniem. Obecnie nie zaproponowano tam parkowania. Nie narysowano co jest planowane.	Wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc postojowych skośnych. Projektowane skośne miejsca postojowe pozwalają na maksymalizację liczby miejsc postojowych, przy zachowaniu odpowiedniej szerokości chodnika.
1345		Przed budynkiem kościoła Grochowska 365 zmienić na parkowanie równoległe. Pozostały obszar wystupkować, aby nie można było parkować nielegalnie. Obecnie parafia grekokatolicka się już stąd przeniósła i nie zjeżdżają się ludzie za całej prawobrzeżnej Warszawy.	Nie wprowadzono. Projektowane skośne miejsca postojowe pozwalają na maksymalizację liczby miejsc postojowych, przy zachowaniu odpowiedniej szerokości chodnika.

1346		Skoordynować z projektem Zielonej Grochowskiej. To kuriozum, że dwie miejskie instytucje proponują w konsultacjach sprzeczne plany.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Zakres projektu nie ingeruje w istniejącą zieleń. Planowana przebudowa ulicy może być realizowana niezależnie od wdrożenia SPPN.
1347		Na Zamoyskiego od budynku Teatru (Zamoyskiego 20) do rogatki (Zamoyskiego 36) wprowadzić parkowanie równoległe na pasie manewrowym. Tu nie ma ani jednego budynku mieszkalnego, są już same usługowe. Takie rozwiązanie będzie kompatybilne z wybranym projektem do budżetu obywatelskiego na 2022 r.	Projekt z budżetu obywatelskiego jest realizowany w ramach osobnego opracowania i zakłada parkowanie równoległe na tym odcinku ul. Zamoyskiego.
1348		Na Zamoyskiego pomiędzy ulicą Sokolą a Targową (w rejonie bazaru Zamoyskiego 18) wprowadzić osłupkowanie poządne zieleni i przenieść parkowanie na prawy pas ruchu (równoległe), tak aby obecne miejsca parkingowe można było wykorzystać na drogę dla rowerów. Projektanci w całości pominęli ten rejon. Nie wiadomo, czy są miejsca parkingowe czy nie.	Wprowadzono w zakresie wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych na ul. Zamoyskiego (odc. Sokola - Targowa). 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.
1349		W rejonie budynku Targowa 3 i 5 jeśli wprowadzać parkowanie to równoległe. Projektanci w całości pominęli ten rejon. Nie wiadomo, czy są miejsca parkingowe czy nie.	Wprowadzono.
1350		Ośłupkować chodnik na Grochowskiej od Międzynarodowej do Targowej 351. Wprowadzenie paczkomatu na teren działki prywatnej spowodowało, że wąski chodnik staje się parkingiem.	Nie wprowadzono. Słupki blokujące typu U-12c lokalizowane są w obrębie narożników skrzyżowań i przejść dla pieszych. Postój w obrębie chodników został wyeliminowany poprzez przeniesienie parkowania całkowicie na jezdnię. Egzekwowanie poprawności postoju znajduje się w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej.
1351		Ośłupkować chodnik po stronie południowej ulicy Joselewicza od Bliskiej do szkoły (przed nowym budynkiem).	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.
1352		Zabezpieczyć przed nielegalnym parkowaniem w ulicy Międzynarodowej w Parku Skaryszewskim. Można na przykład zamontować prefabrykowany azyl drogowy o 0,5-metrowej szerokości ze słupkami od strony chodnika albo wprowadzić opuszczane słupki do wjazdu na tę ulicę. Azyl ze słupkami jest najszybszym rozwiązaniem, bo skoro obecnie zastawiona ul. nikomu nie przeszkadza i samochody mogą się mijać, to oznacza to, że będzie jeszcze łatwiej po wprowadzeniu prefabrykowanego azylu ze słupkami.	Nie wprowadzono. W wyniku uwag mieszkańców na tym odcinku ul. Międzynarodowej zaprojektowano naprzemienne parkowanie pojazdów, tak by udzielić chodnik dla pieszych i jednocześnie pozostawić możliwość jazdy pojazdów w obu kierunkach (wzajemne mijanie się aut).
1353		Na Waszyngtona wprowadzić słupki – zmiana parkowania ze skośnego na równoległe bez osłupkowania jest fikcją.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.

1354		Po remoncie ulicy Paryska 9 i 7 ma połączony podjazd do posesji. Nie dość, że poprowadzony jest po łuku to jeszcze wyjeżdża się przez zatoczkę autobusową. ( brak wyjścia z furtki) (uwaga powtórzona 2 razy)	Uwaga nie dotyczy organizacji postoju.
1355		Na wielu wąskich uliczkach nie można wprowadzać zmian które nakażą parkowanie samochodów przy krawędzi chodnika ,ponieważ doprowadzi to do braku możliwości odbioru odpadów z posesji.	Nie wprowadzono. Równoległy postój pojazdów przy krawędzi jezdni wprowadzono w taki sposób, by pozostawić min. 3,0 m szerokości drogi manewrowej, co jest zgodne z wytycznymi załącznika nr 2, tabl. 5.1 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.
1356		Saska Kępa jest już dobrze skomunikowana poprowadzonymi drogami rowerowymi Wzdłuż Saskiej i Egipskiej. Wału Miedzeszyńskiego i Alei Stanów Zjednoczonych. Dlatego nie uważam by była potrzeba ich dalszego prowadzenia. Tym bardziej że przy prędkościach i ruchu na pozostałych ul. spokojnie można jechać jezdnią.	Projekt organizacji ruchu dla potrzeb wprowadzenia SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka nie przewiduje nowych dróg dla rowerów.
1357		Uważam, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania na terenie Saskiej Kępy nie poprawi znacząco, a wręcz utrudni życie mieszkańcom dzielnicy. Już teraz zgłaszanie na straż miejską niepoprawnie zaparkowanych nie przynosi skutku, jak się to ma do strefy. Większość samochodów w dzielnicy, szczególnie w części od Paryskiej w stronę Gocławia to samochody mieszkańców. Jak wprowadzenie tu płatnego parkowania ma udzielić wewnętrzne parkingi przy blokach? Takie rozumowanie- można zrobić całe miasto płatną strefą, ale to nie zwiększa ani miejsc parkingowych ani nie zachęca do korzystania z komunikacji miejskiej. Widać to w dzielnicach tą strefą objętych ( np. Śródmieście, Górny Mokotów, Praga, Ochota)	Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz parkowania, dla obszaru Saskiej Kępy, dla godzin nocnych i porannych przy prawie 80% łącznej zajętości, 87% pojazdów to mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, udział ten spada do niemal 40%, na rzecz osób przyjezdnych i usług, których udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoju nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana, w szczególności, że taki stan – dominacja grup „niemieszkańców” trwa również w godzinach „po pracy”, kiedy mieszkańcy wracają do swoich domów i szukają wolnego miejsca. Rolą SPPN jest właśnie ograniczenie długotrwałego postoju użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni – przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu.

1358	1358	<p>Dotyczy: zatoki przy ul. Rapperswilskiej 5. podobszar konsultacji - 3, arkusz projektowy – 65. Opis: Nasz budynek posiada 6 lokali, z czego większość użytkuje 2 auta na lokal. Mamy przed budynkiem 4 miejsca postojowe, które zostały przez nas zaadoptowane ( utwardzenie i położenie kostki brukowej), oraz są obecnie przez nas sprzątane (liście, żołądź) oraz odśnieżanie zimą ( sól, piasek). Na naszej posesji dokładnie nad miejscami postojowymi rosną 3 bardzo stare dęby, które są regularnie podcinane, lecz mimo to z racji swoich lat, zdarza się że jakaś uschnięta gałąź spadnie na miejsce postojowe. W załączeniu zdjęcie. Ponadto miejsca postojowe są bombardowane tysiącami żołądź, które spadając z wysokości kilkunastu metrów rąbią wgniecenia w dachach i maskach samochodów parkujących na miejscach postojowych. Aktualnie mamy tabliczkę tylko dla mieszkańców. Ci mieszkańcy, którzy mają starsze samochody (auta mają mnóstwo wgnieceń, więc kolejne nie zrobią różnicy)- parkują na własne ryzyko. Ci z nowymi samochodami, raczej nie decydują się na stałe parkowanie w okresie sierpień -listopad. W związku z powyższym, zwracamy się o zmianę klasyfikacji strefy płatnego parkowania na strefę tylko dla mieszkańców, by uniknąć potencjalnych problemów w postaci sądowych roszczeń odszkodowawczych dla Państwa, jak i dla nas współwłaścicieli posesji przy ul. Rapperswilskiej 5. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Wprowadzono. Miejsca postojowe w zatoce zostały przeznaczone wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.</p>
1359		<p>W obecnym stanie prawnym nie jest możliwe wyznaczenie dostatecznej ilości miejsc parkingowych. Zabezpieczenie infrastruktury, które będzie się wiązało z wprowadzeniem SPPN, spowoduje, że liczba realnie wykorzystywanych miejsc parkingowych ulegnie zmniejszeniu, co odbije się przede wszystkim na mieszkańcach, którzy wracają wieczorem do domu. W związku z tym, że projektu nie da się pod tym względem merytorycznie poprawić, wnoszę całkowity sprzeciw.</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>

1360		<p>Wnoszę o analizę możliwości budowy nowych parkingów oraz proszę o rekomendowanie w finalnym raporcie odrzucenia projektu SPPN na tym obszarze.</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>
1361		<p>W imieniu Mieszkańców Saskiej Kępy protestuję przeciw pomysłowi wprowadzeni tu strefy płatnego parkowania.</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.</p>
1362		<p>Mieszkamy tu, prowadzimy biznesy i nie życzymy sobie ograniczenia liczby miejsc parkingowych w naszej dzielnicy. Od lat trwa systematyczne utrudnianie nam życia przez zmiany w organizacji ruchu. Strefa płatnego parkowania oznacza utrudnienie wielu z działających tu małych sklepów punktów usługowych czy firm. Oznacza spadek liczby klientów. Dla mieszkańców oznacza uniemożliwienie zaparkowania - np. w rejonie Międzynarodowej, Walecznych, Niekłańskiej. Strefie płatnego parkowania mówimy NIE</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.</p>

1363		<p>W ramach konsultacji społecznych dotyczących rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec tych planów. Opłaty parkingowe w strefie płatnego parkowania niestrzeżonego są obciążeniem finansowym dla mieszkańców Saskiej Kępy, w żaden sposób nie poprawiający sytuacji możliwości parkowania w miejscu zamieszkania. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania wiąże się z likwidacją znacznej liczby miejsc parkingowych, co pogłębia problem deficytu miejsc do parkowania, a dodatkowo każdy mieszkaniec będzie musiał za to zapłacić, nie mając gwarancji możliwości parkowania. Po zapoznaniu się z przeprowadzonymi przez ZDM analizami i udziale w konsultacjach online, stwierdzam, że rozszerzenie SPPN na Saskiej Kępie nie przyniesie żadnych korzyści mieszkańcom, a wręcz utrudni ich życie. Nie zgadzam się na podejście władz stolicy, prowadzących politykę dyskryminacji osób zmotoryzowanych, szkodliwą dla mobilności.</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.</p>
1364		<p>W ramach konsultacji społecznych dotyczących rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec tychże planów.</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.</p>
1365		<p>NIE DLA PODATKU PARKINGOWEGO!</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.</p>
1366		<p>Jako mieszkaniec ulicy Walecznych nie zgadzam się na zmiany zaproponowane w obecnej formie przez ZDM!</p>	<p>W ramach projektu została wyznaczona maksymalna możliwa liczba miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Z uwagi na brak konkretnego zarzutu co do organizacji postoju trudno odnieść się do przekazanej uwagi.</p>

1367		Zaproponowane zmiany podniosą jedynie koszt poruszania się po dzielnicy, a nie dają nam żadnej gwarancji ani nawet perspektyw na dostępność miejsc parkingowych.	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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
1368		Jako mieszkańcy ulicy Paryskiej nie zgadzamy się na zmiany zaproponowane w obecnej formie przez ZDM! Prosimy o przedstawienie propozycji, która w sposób nieinwazyjny i bez nakładania dodatkowych opłat wpłynęłaby na zwiększenie liczby miejsc postojowych na terenie dzielnicy. Wprowadzenie sppn na zasadach zaproponowanych przez ZDM jest nie do zaakceptowania! Ponadto obawiamy się, że Saską Kępę spotka podobny los, jak mieszkańców np. dzielnicy Ochota, gdzie w wielu miejscach zmieniono parkowanie ze skośnego na równoległe, ograniczając tym samym miejsca parkingowe, a legalne do tej pory miejsca zostały zasłupkowane, co rażąco przeciwstawia się zapewnieniom ze strony ZDM o nie likwidowaniu miejsc postojowych. (uwaga powtórzona 4 razy)	Na ul. Paryskiej nie wprowadzono zmian w zakresie organizacji postoju. Na wspomnianej ulicy postój jest uporządkowany i nie wymaga wprowadzania zmian. Projekt organizacji ruchu nie przewiduje likwidacji legalnych miejsc postojowych.
1369		Jako mieszkaniec ulicy Międzynarodowej nie zgadzam się na zmiany zaproponowane w obecnej formie przez ZDM!	W ramach projektu została wyznaczona maksymalna możliwa liczba miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Z uwagi na brak konkretnego zarzutu co do organizacji postoju trudno odnieść się do przekazanej uwagi.
1370		Nie zgadzam się również z forsowaną na konsultacjach tezą o „obcych” przyjeżdżających do nas i pozostawiających auta po to, by poruszać się dalej komunikacją do centrum. Jako wieloletni mieszkaniec obserwuję, co się dzieje w mojej okolicy, znam auta parkujące i nie widzę takiego zachowania kierowców - parkujące auta w zdecydowanej większości samochody sąsiadów i mieszkańców okolicznych bloków, których znam z widzenia. (uwaga powtórzona 36 razy)	Analiza danych pokazała, że 17,94% parkujących pojazdów w dni robocze na Saskiej Kępie należy do osób przejezdnych, czyli m.in. pracowników oraz osób przesiadających się w komunikację miejską. Samochody osób wynajmujących mieszkania zostały zaliczone do mieszkańców, jeżeli były powtarzalnie obserwowane podczas pomiarów nocnych. Osoby pojawiające się na tym obszarze sporadycznie, czyli goście mieszkańców okolicy są zaliczane do "usług". „Usługi” to grupa do której należą m.in. samochody osób przyjeżdżających do fryzjera, restauracji czy skorzystać z poczty. Stanowią oni średnio w dzień roboczy 22,28%.
1371		Jako mieszkaniec okolicy ulicy Saskiej nie zgadzam się na zmiany zaproponowane w obecnej formie przez ZDM!	Na ul. Saskiej nie wprowadzono zmian w zakresie organizacji postoju. Na wspomnianej ulicy postój jest uporządkowany i nie wymaga wprowadzania zmian.

1372		<p>Proszę o przedstawienie propozycji, która w sposób nie inwazyjny i bez nakładania dodatkowych opłat wpłynęłaby na zwiększenie liczby miejsc postojowych na terenie dzielnicy (a nie zmniejszenie). Wprowadzenie sppn na zasadach zaproponowanych przez ZDM jest nie do zaakceptowania!</p> <p>Ponadto obawiam się, że Saską Kępę spotka podobny los, jak mieszkańców np. Śródmieścia, Powiśla, Ochoty gdzie w wielu miejscach zmieniono parkowanie ze skośnego na równoległe, ograniczając tym samym miejsca parkingowe, a duża część legalnych do tej pory miejsc została zasłupkowana, co rażąco przeciwstawia się zapewnieniom ze strony ZDM o nie likwidowaniu miejsc postojowych.</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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>
1373		<p>Posługiwano się hasłami wprowadzającymi mieszkańców Saskiej Kępy w błąd, mam tu na myśli to, że parkowanie będzie praktycznie bezpłatne dla mieszkańców – wielu moich sąsiadów po tej informacji było przekonanych, że po wprowadzeniu sppn będą mogli parkować „bezpłatnie” czy za symboliczną opłatą na terenie całej dzielnicy, a miejsc dla nich nie zabraknie.</p>	<p>Są dwa rodzaje abonamentów mieszkańca: abonament rejonowy (30 zł rocznie) i abonament obszarowy (600 zł rocznie). Abonament uprawnia do bezpłatnego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. Wszystkie zasady dotyczące abonamentów były prezentowane szczegółowo na konsultacjach, a mieszkańcy nie byli wprowadzani w błąd.</p>
1374	1374	<p>W związku z planami wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie i projektami organizacji ruchu dla tego rejonu, proszę o zabezpieczenie ul. Zwycięzców w pobliżu ul. Międzynarodowej w okolicach posesji Międzynarodowa 58) przed parkowaniem w kilku rzędach. Obecnie kierujący w tym rejonie parkują zarówno na wyznaczonych miejscach postojowych, jak też za nimi (od strony chodnika). W związku z powyższym wjazd i wyjazd odbywa się wzdłuż chodników, co stanowi zagrożenie dla pieszych oraz wiąże się z systematycznym niszczeniem infrastruktury.</p>	<p>Wprowadzono.</p>
1375	1375	<p>W związku z planami wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie i projektami organizacji ruchu dla tego rejonu, proszę o zabezpieczenie wschodniej (parzystej) strony ul. Międzynarodowej przed parkowaniem w kilku rzędach. Obecnie kierujący w tym rejonie parkują zarówno na wyznaczonych miejscach postojowych, jak też przed nimi (od strony jezdni) i/lub na chodniku za wyznaczonymi miejscami. W związku z powyższym wjazd i wyjazd odbywa się często wzdłuż chodników, co stanowi zagrożenie dla pieszych oraz wiąże się z systematycznym niszczeniem infrastruktury.</p>	<p>Wprowadzono.</p>



1376	<p>W związku z planami wprowadzenia SPPN w rejonie Saskiej Kępy proszę o uwzględnienie w organizacji ruchu zabezpieczenia chodników po zachodniej stronie ul. Królowej Aldony (między ul. Zwycięzców a Obrońców) przed nielegalnym parkowaniem. Obecnie chodniki te pozostają zazwyczaj częściowo lub całkowicie niedrożne przez zastawienie ich pojazdami. W związku z powyższym uważam także za szkodliwy pomysł ustanowienia tam ograniczeń do parkowania tylko dla mieszkańców za pomocą znaków B-35. Takie rozwiązanie skutkować będzie utrzymaniem tej patologicznej praktyki jako dopuszczalnej ""zwyczajowo"".</p>	<p>Wprowadzono.</p>
1377	<p>W związku z planami wprowadzenia SPPN w rejonie Saskiej Kępy proszę o uwzględnienie w organizacji ruchu zabezpieczenia przed nielegalnym parkowaniem chodników na ul. Czeskiej (po obu stronach ulicy). Obecnie chodniki te są zazwyczaj całkowicie niedrożne przez zastawienie ich pojazdami, a piesi zmuszeni są do przemieszczania się jezdnią.</p>	<p>Nie wprowadzono. Słupki blokujące typu U-12c lokalizowane są w obrębie narożników skrzyżowań i przejść dla pieszych. Postój w obrębie chodników został wyeliminowany poprzez przeniesienie parkowania całkowicie na jezdnie. Egzekwowanie poprawności postoju jest w gestii służb mundurowych tj. policji i straży miejskiej.</p>

1378	<p>W związku z planami wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Saskiej Kępie i w części Kamionka zwracam się o to, by przy okazji wyznaczania miejsc postojowych i wprowadzania nowej organizacji ruchu poprawić bezpieczeństwo na przejściu dla pieszych przez jednokierunkowy łącznik Al. Waszyngtona z Al. Zieleniecką, przy głównym wejściu do Parku Skaryszewskiego od strony Ronda Waszyngtona. Łącznik ten pełni dwie funkcje: umożliwia kierowcom jadącym z Waszyngtona w Zieleniecką ominięcie świateł przy Rondzie Waszyngtona, a zarazem umożliwia postój przy samym wejściu do Parku Skaryszewskiego. Przejście dla pieszych w tym miejscu: jako prowadzące do głównego wejścia do Parku Skaryszewskiego, cechuje się dużym, a w weekendy bardzo dużym natężeniem ruchu pieszego; jest bardzo uczęszczane przez osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i/lub wymagające szczególnej troski: seniorów, osoby prowadzące wózki dziecięce, rodziny z małymi dziećmi – dla każdej z wymienionych grup Park Skaryszewski stanowi ważną przestrzeń odpoczynku i rekreacji. Bezpieczeństwo na opisywanym przejściu jest pogorszone przez: notoryczne parkowanie pojazdów w odległości mniejszej niż 10 metrów przed przejściem i związane z tym zmniejszenie widoczności; niebezpieczną prędkość rozwijaną na tym krótkim odcinku drogi przez kierowców, dla których jest ona łącznikiem między dwoma „dużymi” ul. mi. Rozwiązania, o które się zwracam, to: uniemożliwienie parkowania niezgodnego z PoRD przez instalację obiektów fizycznie uniemożliwiających takie parkowanie – przykręcanych do jezdni elementów prefabrykowanych lub donic z zielenią; uniemożliwienie przekraczania bezpiecznej prędkości przez wyniesienie przejścia dla pieszych. W załącznikach zamieszczam fragment projektu organizacji ruchu w SPPN ze wskazaniem miejsca, którego dotyczy moja prośba, oraz 10 zdjęć lotniczych z lat 2011–2021. Na wszystkich zdjęciach lotniczych wykonanych w tym okresie na zlecenie m.st. Warszawy i udostępnionych w miejskim systemie mapowym widoczny jest opisany problem: każde z tych zdjęć dokumentuje w tym miejscu nielegalne i niebezpieczne parkowanie w odległości znacznie mniejszej niż 10 metrów przed przejściem dla pieszych. Jedynym wyjątkiem jest rok 2020, kiedy zdjęcia wykonane zostały w okresie lockdownu i całkowitego zamknięcia Parku Skaryszewskiego. (uwaga powtórzona 3 razy)</p>	Zaprojektowano słupki U-12c przed przejściem dla pieszych
------	---	---

1379		<p>Jak będzie wyglądało parkowanie przy szkołach i przedszkolach, rodzice rano będą stali w kolejkach po bileciki z parkometru? Czy może będą wyznaczane miejsca żeby móc parkować na 10 min (tak jest np. Kołobrzegu) (uwaga powtórzona 2 razy)</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. Opłatę za postój pojazdu należy wnieść niezwłocznie po zaparkowaniu pojazdu.</p> <p>Opłata minimalna za postój wynosi 0,50 zł, co jest równoważne 10 minutom postoju. Nie ma możliwości opłacenia krótszego czasu postoju.</p> <p>Opłaty za postój można wносить:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- za pomocą systemu płatności mobilnych - nie będzie konieczności stania w kolejce do parkometru;</li> <li>- w parkomacie.</li> </ul>
1380		<p>Obecnie wieczorem, kiedy są auta samych mieszkańców jest problem z znalezieniem miejsca, to co będzie się działo jak będzie ich dużo mniej. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>SPPN nie likwiduje legalnych miejsc postoju. Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz parkowania, dla obszaru Saskiej Kępy, dla godzin nocnych i porannych za prawie 80% łącznej zajętości, w 87% odpowiadają mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, to udział ten spada do niemal 40% - na rzecz osób przyjezdnych i usług - których z kolei udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoju nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana, w szczególności, że taki stan – dominacja grup „niemieszkańców” trwa również w godzinach „po pracy”, kiedy mieszkańcy wracają do swoich domów i szukają wolnego miejsca. Rolą SPPN jest właśnie ograniczenie długotrwałego postoju użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni – przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu.</p>
1381		<p>Pamiętam jak kiedyś na ul. Irlandzkiej zrobiliście kontrapas dla rowerzystów i cała strona ulicy została wykluczona z parkowania, to dla mieszkańców tej ulicy jak i okolicznych był horror ze znalezieniem miejsca wieczorem, jak wszyscy mieszkańcy wrócili po pracy do domów, teraz chcecie zabrać dużo więcej miejsc niż wtedy to chciałabym dostać informacje gdzie będziemy mieli parkować, jak nie znajdziemy miejsca w wybranych 3 parkometrach. Państwo powinni pomagać i ułatwiać mieszkańcom życie, a nie utrudniać. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Na ul. Irlandzkiej nie ma wyznaczonego kontrapasa rowerowego. W ramach projektu zostały wyznaczone miejsca postojowe przy zachodniej krawędzi jezdni, natomiast przy wschodniej ustawiono oznakowanie B-35 uprawniające do postoju wyłącznie mieszkańców z identyfikatorem B35, na zasadach zgodnych z Prawem o Ruchu Drogowym.</p>

1382		<p>Konsultacje powinny być przeprowadzane w weekend żeby prawdziwi mieszkańcy mogli wziąć w nich udział. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>
1383		<p>Na mapie przedstawiającej ul. Saską od Ateńskiej do Stanów Zjednoczonych nie wrysowano w ogóle parkingów które w tej chwili istnieją po stronie osiedla (te przez które przechodzi ścieżka rowerowa. Kiedy na konsultacjach obszaru jeszcze raz obejrzałam tę mapę w dalszym ciągu nie była poprawiona. I dwa pytania w związku z tym: czy w ogóle będzie poprawiona czy też parkingi po prostu znikną. I drugie bardziej ogólne: ile było takich miejsc błędnie wrysowanych o które nikt nie zapytał? Czy zostaną przerobione według projektu który nie miał szans być skonfrontowany z faktycznymi warunkami w terenie i zaopiniowany przez mieszkańców?</p>	<p>Wprowadzono, poprawiona wersja projektu uwzględni parkingi o których mowa.</p>
1384		<p>W związku z propozycjami przedstawionymi przez Zarząd Dróg Miejskich na konsultacjach ws. ewentualnego wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie wyrażam swój stanowczy SPRZECIW wobec takim planom – nie wyrażam zgody ani na likwidację miejsc parkingowych, ani na nowe opłaty. Jest to projekt ABSOLUTNIE SPRZECZNY Z INTERESEM MIESZKAŃCÓW I SZKODLIWY SPOŁECZNIE. (uwaga powtórzona 3 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>

1385		W związku z propozycjami przedstawionymi przez Zarząd Dróg Miejskich na konsultacjach ws. ewentualnego wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie wyrażam swój stanowczy SPRZECIW wobec takim planom – nie wyrażam zgody ani na likwidację miejsc parkingowych, ani na nowe opłaty. (uwaga powtórzona 3 razy)	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.
1386		W jakim celu postawione będzie 8 słupków na wyjeździe na drogę wewnętrzną przy bloku Al.St.Zjednoczonych 26/26a? w tym miejscu wjeżdżają samochody ciężarowe z dostawami do sklepów, oraz śmieciarki. postawienie słupków znacznie utrudni lub wręcz uniemożliwi wjazd ciężarówkom.	Wprowadzono, słupki blokujące zostały cofnięte w celu zwiększenia szerokości przejazdu. Słupki blokujące w tym miejscu są projektowane dla poprawienia widoczności na wyjeździe z drogi wewnętrznej.
1387		W jakim celu likwidowane jest skośne parkowanie i zamiana na równoległe pod technikum łączności, dodatkowo jest robiona zatoczka na samym końcu ulicy przy okazji likwidując 8 miejsc parkingowych. ludzie sobie radzą z wyjazdem, więc nie ma potrzeby robienia tam zatoki zawrotnkowej.	Nie wprowadzono. Projekt organizacji ruchu przewiduje zakończenie ślepego odcinka ul. Afrykańskiej od strony Al. Stanów Zjednoczonych placem do zawracania. Wprowadzanie parkowania w układzie równoległym od strony technikum łączności ma na celu pozostawienie odpowiedniej szerokości chodnika dla pieszych.
1388		W jaki sposób uwzględniono potencjalne skutki utrudnienia ruchu samochodowego, które obecne są w innych częściach miasta - np. upadek gastronomii i drobnej przedsiębiorczości, jak ma to miejsce na Śródmieściu.	Przedstawiona w uwadze teza nie znajduje żadnego poparcia w faktach. Wręcz przeciwnie, obszar SPPN jest obszarem o relatywnie największej atrakcyjności ekonomicznej w Warszawie. Ze względu na zagęszczenie funkcji, obszar ten nie może być obsługiwany wyłącznie ruchem samochodowym. SPPN ma na celu nadanie priorytetu innym środkom transportu i ograniczenie napływu samochodów do centralnych części miasta.
1389		Proszę o ZMIANĘ organizacji parkowania na ulicy Irlandzkiej (obszar 1) z jednostronnego zakazu + SPPN, NA: strefę dla mieszkańców (po stronie nieparzystej) + SPPN (strona parzysta). Jest wystarczająco dużo miejsca na chodniku po stronie nieparzystej (był poszerzany), by utrzymać funkcjonujące/legalne parkowanie częściowo na chodniku.	Wprowadzono. Po stronie zachodniej zaprojektowano miejsca postojowe wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.

1390		<p>W związku z przeprowadzonymi konsultacjami przez ZDM w sprawie wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie chcę zgłosić sprzeciw w jej wprowadzeniu. Podczas konsultacji podano wyniki przeprowadzonej analizy z której wynika że obecnie brakuje (legalnych) miejsc parkingowych dla mieszkańców. Wprowadzenie strefy jeszcze znacznie zmniejszy ich ilość.</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju.</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. 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>Na podstawie przeprowadzonych badań, dla godzin nocnych i porannych za prawie 80% łącznej zajętości, w 87% odpowiadają mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, to udział ten spada do niemal 40% - na rzecz osób przyjezdnych i usług - których z kolei udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoju nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana, w szczególności, że taki stan – dominacja grup „niemieszkańców” trwa również w godzinach „po pracy”, kiedy mieszkańcy wracają do swoich domów i szukają wolnego miejsca. Rolą SPPN jest właśnie ograniczenie długotrwałego postoju użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni – przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu.</p>
1391		<p>Proponowany abonament dla mieszkańców w obrębie 150 m od miejsca zamieszkania jest fikcją, co wymusi wykupienie abonamentu strefowego będącym swoistym podatkiem na mieszkańców.</p>	<p>Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze.</p>

1392		<p>Konsultacje były przeprowadzone w godzinach uniemożliwiających uczestnictwo zainteresowanych mieszkańców (godziny konsultacji, reżim sanitarny, brak informacji o konsultacjach).</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>
1393		<p>Wprowadzenie SPPN na zasadach zaproponowanych przez ZDM jest nie do zaakceptowania. Mam nadzieję że ZDM złoży rekomendację do Rady Miasta o wycofaniu się z wprowadzania SPPN na Saskiej Kępie w obecnym kształcie.</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.</p>

1394	<p>Dotyczy: planowanej strefy płatnego parkowania niestrzeżonego obszaru Saskiej Kępy, podobszaru 3, w szczególności ulicy Argentyńskiej, Rumuńskiej, Rapperswilskiej i Indyjskiej. W załączeniu przesyłam stanowisko niżej wymienionych wspólnot mieszkaniowych: Wspólnota Mieszkaniowa Argentyńska 5, Ul. Argentyńska 5, 03-952 Warszawa; Wspólnota Mieszkaniowa Argentyńska 5A, Ul. Argentyńska 5A, 03-952 Warszawa; Wspólnota Mieszkaniowa Nieruchomości Argentyńska 7, Ul. Argentyńska 7, 03-952 Warszawa; Wspólnota Mieszkaniowa Argentyńska 7A, Ul. Argentyńska 7A, 03-952 Warszawa; Wspólnota Mieszkaniowa Nieruchomości przy ulicy Argentyńskiej 9, Ul. Argentyńska 9, 03-952 Warszawa; Wspólnota Mieszkaniowa K2, Ul. Kanadyjska 2, 03-957 Warszawa; Wspólnota Mieszkaniowa K4, Ul. Kanadyjska 4, 03-957 Warszawa; Wspólnota Mieszkaniowa K6, Ul. Kanadyjska 6, 03-957 Warszawa. W związku z planowanym wprowadzeniem przez Miasto Stołeczne Warszawa strefy płatnego parkowania niestrzeżonego obszaru Saskiej Kępy informujemy, że wszystkie wyżej wymienione Wspólnoty stanowczo sprzeciwiają się wprowadzeniu strefy płatnego parkowania niestrzeżonego obszaru Saskiej Kępy, podobszaru 3, w szczególności w obrębie ulic Argentyńskiej, Rumuńskiej, Rapperswilskiej i Indyjskiej.</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.</p>
1395	<p>Konsultacje przeprowadzono w sposób powierzchowny, nieszczegółowy, uniemożliwiający mieszkańcom zapoznanie się z dokładnymi zmianami oraz ich konsekwencjami - moi sąsiedzi, z racji bardzo ograniczonej przez Państwa komunikacji nie mogli i się z nimi zapoznać!</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 listopada do 19 grudnia 2021 roku. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w procesie. Ze względu na sytuację epidemiczną, w celu rozproszenia osób chcących wziąć udział w konsultacjach, zorganizowanych zostało aż jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą. Spotkania online odbywały się w godzinach wieczornych od 17 do 19. Często przedłużały się aż do godz. 20. Dzięki temu osoby aktywne zawodowo mogły w nich uczestniczyć. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>



1396		<p>Jako wieloletni mieszkaniec obserwuję, co się dzieje w mojej okolicy, znam auta parkujące i nie widzimy z sąsiadami takiego zachowania kierowców - parkujące auta w zdecydowanej większości samochody sąsiadów i mieszkańców okolicznych bloków, których znam z widzenia. Mieszkańcy dzielnicy zostali bardzo słabo poinformowani o terminach konsultacji.</p>	<p>SPPN nie likwiduje legalnych miejsc postoj. Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz parkowania, dla obszaru Saskiej Kępy, dla godzin nocnych i porannych za prawie 80% łącznej zajętości, w 87% odpowiadają mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, to udział ten spada do niemal 40% - na rzecz osób przyjezdnych i usług - których z kolei udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoj. nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana, w szczególności, że taki stan – dominacja grup „niemieszkańców” trwa również w godzinach „po pracy”, kiedy mieszkańcy wracają do swoich domów i szukają wolnego miejsca. Rolą SPPN jest właśnie ograniczenie długotrwałego postoj. użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni – przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu.</p>
1397		<p>Przy braku możliwości uczestnictwa osób tym zainteresowanych nie można mówić o tym, że konsultacje w ogóle się odbyły.</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>

1398		<p>Przedstawiona propozycja powoduje ze Saska Kępe spotka podobny los, jak mieszkańców np. dzielnicy Ochota, gdzie w wielu miejscach zmieniono parkowanie ze skośnego ub prostopadłego na równoległe, ograniczając tym samym miejsca parkingowe, a legalne do tej pory miejsca zostały zasłupkowane, co rażąco przeciwstawia się zapewnieniom ze strony ZDM o nie likwidowaniu miejsc postojowych!!!! Nie zgadzam się z tym i stanowczo protestuje OPINIUJĄC PAŃSTWA PROPOZYCJE NEGATYWNIE!!</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju.</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>
1399		<p>Ponadto jeżeli Państwo jednak przeforsują wprowadzenie SPO wnosząc o zwiększenie liczby konsultacji i zaproponowania bardziej dostępnych godzin spotkań stacjonarnych.</p>	<p>Konsultacje społeczne realizowane na Saskiej Kępie w związku z wprowadzeniem na tym obszarze SPPN były prowadzone bardzo szeroko.</p> <p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p>
1400		<p>Proszę STANOWCZO o zapewnienie w organizacji ruchu dwukierunkowego na ulicy Lotaryńskiej pomiędzy ul. mi Indyjską a Rumuńska, ruch dwukierunkowy obowiązuje dziś i BEZPIECZNIE FUNKCJONJE, w organizacji ruchu ze względu na nie zmienioną szerokość jezdni ul Lotaryńskiej - ten układ powinien pozostać bez zmian!!!!</p>	<p>Nie wprowadzono, ruch jednokierunkowy na jezdni północnej ul. Lotaryńskiej ma na celu zalegalizowanie sposobu parkowania jaki istnieje w stanie obecnym.</p>

1401		Przedstawiona przez Państwa propozycja organizacji ruchu jest dla mnie nie do zaakceptowania i jest sprzeczna z moim interesem jako mieszkańca!!	W ramach projektu została wyznaczona maksymalna możliwa liczba miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Z uwagi na brak konkretnego zarzutu co do organizacji postoju trudno odnieść się do przekazanej uwagi.
1402		Jestem kategorycznie przeciwny wprowadzeniu strefy na terenie saskiej Kępy ,pogłębi ona problem ze znalezieniem miejsca dla obecnych mieszkańców , biorąc jako wzór miasta innych państw we wprowadzaniu strefy proszę najpierw zapewnić mieszkańcom parkingi podziemne jak to jest w tych miastach a dopiero wtedy wprowadzać strefę ,na naszej ulicy legalnych miejsc ( Bajońska będzie dostępnych dla mieszkańców 10 miejsc według projektu ZDMu ,co prawda wyliczyliście ich więcej ale część z nich to miejsca wspólnoty Bajońska 13 znajdujące się na ich prywatnym terenie , i miejsca Bajońska 15 zarezerwowane dla ambasady Brazylii ,proszę rzetelne wyliczenia robić ,przeliczyć ilu mieszkańców jest na tej ulicy i ile jest tu zarejestrowanych pojazdów ,dodatkowo niedługo ma ruszyć budowa apartamentowca na Bajońskaiej 7 na kolejnych 16 mieszkań , gdzie będzie parkować obsługa , kurierzy itp. , na tej ulicy już parkują mieszkańcy Paryskiej 3 którzy zostali pozbawieni miejsc parkingowych w trakcie przebudowy ulicy Paryskiej , a są to domy przedwojenne ,do tego domu nawet karetka nie ma dojazdu ,kategoryczne NIE dla Strefy.	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.
1403		Jestem mieszkańcem saskiej kępy wyrażam swoją negatywną opinię na temat stworzenia strefy płatnego parkowania w rejonie saskiej kępy (NIE)	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.

1404		<p>My, zmotoryzowani mieszkańcy Saskiej Kępy, mamy być objęci „Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na Saskiej Kępie”?!? Jest to bardzo nietrafiony pomysł, a cała ta koncepcja zmian organizacji ruchu i parkowania, i tak mocno zapełnionej Saskiej Kępy, zwiększy kłopoty z tym związane oraz stworzy bałagan i cały galimatias dla nas wszystkich, a przede wszystkim dla nas, mieszkańców tej dzielnicy. A do tego wszystkiego, do pobieranych wysokich podatków, będziemy dodatkowo płacić za parkowanie samochodów pod swoimi domami. W związku z tym nie wyrażamy zgody tworzenie strefy płatnego parkowania na terenie Saskiej Kępy. (uwaga powtórzona dwukrotnie)</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. Mieszkańcy SPPN są uprawnieni do abonamentu mieszkańca, który pozwala na bezpłatny postój w rejonie miejsca zameldowania. Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN,</li> <li>-rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok,</li> <li>-jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.</li> </ul>
1405		<p>Jako wieloletnia mieszkanka dzielnicy uważam takie zmiany za szkodliwe. Nie chcę, aby nakładano na mnie dodatkowe opłaty, które faktycznie byłyby opłatami za samą możliwość poruszania się po dzielnicy. Nie jestem w wieku kiedy mogę jeździć rowerem, komunikacja miejska w dobie pandemii jest dla mnie zagrożeniem, a też nie jest na SK wystarczająca.</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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.</p>
1406		<p>Prosimy o przedstawienie propozycji, które w sposób nieinwazyjny i bez nakładania dodatkowych opłat wpłynęłyby na zwiększenie liczby miejsc postojowych na terenie dzielnicy np. zbudowanie parkingów miejskich pod kładką przy Al. Stanów Zjednoczonych i pod ślimakiem zjazdowym przy Moście Poniatowskiego. Ponad to na SK jest wiele miejsc, które bez szkody, z powodzeniem można przeznaczyć na parkingi. Mamy też na uwadze to, że dzielnica nasza do tej pory tętniąca życiem zacznie zamierać, ponieważ lokale gastronomiczne nadwyrężone pandemią, jeśli Miasto pozbawi je tych ostatnich klientów tu przyjeżdżających, zostaną zamknięte. (uwaga powtórzona 3 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>

1407		Przesyłam uwagi dla bloku PESZTEŃSKA 3 do przedstawionego projektu sspn: 1. możliwość parkowania po obu stronach ulicy Peszteńskiej 3 a dokładnie pozostawienie możliwości parkowania wzdłuż tej ulicy na kawałku chodnika (tak jak obecnie to się dzieje), które nie koliduje z parkującymi samochodami w wyznaczonych zatokach parkingowych po przeciwnej stronie ulicy. 2. postawienie znaku B-35 dla ulicy Peszteńskiej 3 ze względu na ilość samochodów pozostawionych na krótszy lub dłuższy czas podczas wizyty w szpitalu	Nie wprowadzono. Na ul. Peszteńskiej pozostawia się obecny sposób parkowania pojazdów, stosując jedynie znaki informujące D-18 z napisem "Płatne", wskazujące, że postój na wyznaczonych miejscach objęty będzie opłatą. Zwracamy przy tym uwagę, że obecna organizacja ruchu nie pozwala na postój, w sposób utrudniający wjazd lub wyjazd do/z wytyczonego znakami miejsca postojowego. Przy parkowaniu skośnym konieczne jest bowiem zachowanie jezdni manewrowej o szerokości min. 3,5 m. Nie wprowadzono także na całej ul. Peszteńskiej postoju wyłącznie dla mieszkańców, gdyż miejsca takie stosowane są na ulicach, gdzie geometria nie pozwala na pełnowymiarowe wytyczenie miejsc postojowych zgodnych z przepisami prawa, a możliwy jest postój na zasadach ogólnych, zgodnie z Prawem o ruchu drogowym. Ulica Peszteńska, jest drogą pozwalającą na wytyczenie pełnowymiarowych miejsc postojowych, czy to w zatokach, czy to równoległe do jezdni.
1408		Postuluję ruch dwukierunkowy dla ul. Niekańskiej od ul. Holenderskiej do ul. Zwycięzców	Nie wprowadzono. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu pozwala na wytyczenie większej liczby miejsc postojowych.
1409		Postuluję ruch dwukierunkowy na ul. Holenderskiej	Nie wprowadzono. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu pozwala na wytyczenie większej liczby miejsc postojowych.
1410		Postuluję prowadzenie jednej strefy dla całej Saskiej Kępy - jeden teren parkowania obszarowego. Saska Kępa jest w ogromnej części jednym organizmem społecznym jako osiedle wielopokoleniowe. Mieszkam na Waszyngtona za Niekańską, mama mieszka na Afrykańskiej, a dzieci na Rondzie Waszyngtona. Jestem emerytką i mając jeden samochód w rodzinie nie stać mnie na płacenie w każdej strefie.	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalane uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.
1411		Postuluję na odcinku ul. Niekańskiej pomiędzy małą Waszyngtona a Angorską wprowadzenie parkowania po obu stronach ulicy. Ewentualne wprowadzenie na tym odcinku ulicy jednokierunkowej z wjazdem od małej Waszyngtona, dalej prosto Niekańską i w prawo Angorską do Saskiej.	Wprowadzono.
1412		Postuluję NIEDOPUSZCZENIE do zmiany kierunku Saska - Angorska. Obecny stan powinien być zachowany.	Wprowadzono. W projekcie pozostawiono stan obecny.
1413		Odcinek ul. Wersalskiej od Ronda Wolframa do Wału Miedzeszyńskiego, szerokość ulicy 9 m, jeździ autobus. Według uzyskanej informacji od projektanta podczas konsultacji, nie ma przeszkód do wprowadzenia kilku miejsc parkingowych po przeciwnej stronie niż dom kultury PROM. Należy powyższe uwzględnić.	W związku z dużą ilością uwag mieszkańców, że chodnik od strony domu kultury Prom jest notorycznie zastawiany przez parkujące pojazdy, zaprojektowano miejsca postojowe w układzie równoległym na jezdni po stronie domu kultury. Szerokość jezdni nie pozwala na wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych po zachodniej stronie ulicy.

1414		<p>SPRZECIWIAM SIĘ wprowadzeniu SPPN na Kamionku. Brak było rzetelnej informacji dla mieszkańców o próbie wprowadzenia SPPN na Kamionku. Nieliczni dostali fałszywe informacje o „SPPN na Saskiej Kępie”. Nieliczni dostali mylące ulotki o „SPPN na Saskiej Kępie” i drobnym drukiem dopisanym Kamionkiem. Brak było plakatów i ulotek w miejscach publicznych !!! Stąd też takie małe zainteresowanie konsultacjami.</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 (24 940 sztuk) za pośrednictwem Poczty Polskiej</p> <p>Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</p> <p>Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</p> <p>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</p> <p>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</p> <p>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</p> <p>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</p>
1415		<p>SPRZECIWIAM SIĘ wprowadzeniu SPPN na Kamionku, ponieważ proponujecie Państwo drastyczną likwidację legalnych miejsc postojowych we fragmencie Kamionka objętych propozycją.</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju. 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>
1416		<p>Międzynarodowa przy Parku Skaryszewskim - nie zgadzam się na likwidację miejsc parkingowych umożliwiającym starszym , schorowanym, często na wózku inwalidzkim, lub z chodzikiem wygodny podjazd blisko Parku. W tygodniu takich osób jest bardzo wiele. W weekendy zaś z tych miejsc korzystają w znacznym stopniu opiekunowie małych dzieci. Z wózkami, rowerkami i innym sprzętem.</p>	<p>Wprowadzono naprzemienne miejsca postojowe raz po jednej raz po drugiej stronie ulicy, w celu zapewnienia miejsc postojowych i przestrzeni dla wzajemnego mijania się pojazdów jadących z przeciwnych kierunków.</p>

1417		Międzynarodowa przy Grochowskiej nie zgadzam się na likwidację miejsc parkingowych wzdłuż przychodni HIGIENA, z których korzystają chorzy ludzie.	Wprowadzono. Zapewniono miejsca postojowe po zachodniej stronie ulicy.
1418		Grochowska parzysta, od 328 do 340 !!! nie zgadzam się na likwidację miejsc parkingowych- Dyskont, apteka i wiele punktów handlowo usługowych, które odwiedzają również osoby mniej sprawne fizycznie, a korzystające z podjechania samochodem. W pozostałych częściach Kamionka na wielu ul. ch proponuje się parkowanie równoległe zamiast skośnego, co ograniczy ilość samochodów co najmniej o połowę !	Wprowadzono. Zaprojektowano miejsca postojowe skośne na chodniku.
1419		Po wprowadzeniu Strefy pozostanie maksimum 40 % obecnych legalnych miejsc postojowych.	Na potrzebny badań łącznie na terenie Saskiej Kępy zinventaryzowano 6014 legalnych miejsc postojowych. Są to miejsca występowania rzeczywistego, legalnego postoju samochodów w okresie badań. Przygotowane projekty zawierają zaprojektowaną maksymalną, dopuszczalną przepisami, liczbę miejsc postojowych. Przykładowo na fragmencie zatoki postojowej o wymiarach 10x2,5 metra w badaniach uwzględniono 2 miejsca równoległego postoju, ponieważ parkowały tam 2 samochody. Projektując miejsca postojowe należy uwzględnić obowiązujące przepisy, gdzie miejsce równoległe musi mieć 6 metrów długości. Oznacza to, że taka zatoka na projekcie stanowi 1 miejsce postojowe, mimo że nadal mogą w niej parkować 2 auta.
1420		To, że konsultacje nie obejmują kwestii czy wprowadzić SPP na Saskiej Kępie czy nie, to oczywista oczywistość, obserwując politykę mobilności Zarządu Dewastacji Miasta. Ale jednak napiszę dlaczego uważam wprowadzenie SPP na Saskiej Kępie za bezsensowną. Najpierw likwidujecie gdzie tylko można miejsca parkingowe np. przy ostatniej modernizacji Saskiej ubyto kilkanaście miejsc parkingowych. Potem zauważacie że miejsc parkingowych brakuje. Jako lek na ten problem proponujecie jeszcze większe ograniczenie miejsc parkingowych wprowadzając nowe organizacje ruchu przy organizacji SPP. Za tą dobroczynność z waszej strony będziecie pobierać od mieszkańców Saskiej Kępy posiadających samochody abonamentową opłatę za możliwość parkowania w pobliżu własnego domu, a na przykład odwiedzających nas zmotoryzowanych gości obciążycie opłatą jednorazową. Interesujące czy w czasie badań zauważyliście że miejsc parkingowych nie brakuje w godzinach pracy tylko zaczyna ich brakować od godziny 17-18 co podważa waszą tezę że na brak miejsc parkingowych wpływają przyjezdni parkujący. Reasumując zapłacimy za prawo „darmowego” parkowania na zmniejszonej liczbie miejsc parkingowych bez pewności znalezienia miejsca. Zapewne ten „przywilej” obejmie jeden samochód w gospodarstwie domowym. Jestem pod wrażeniem waszej pomysłowości	SPPN nie likwiduje legalnych miejsc postoju. Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz parkowania, dla obszaru Saskiej Kępy, dla godzin nocnych i porannych za prawie 80% łącznej zajętości, w 87% odpowiadają mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, to udział ten spada do niemal 40% - na rzecz osób przyjezdnych i usług - których z kolei udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoju nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana, w szczególności, że taki stan – dominacja grup „niemieszkańców” trwa również w godzinach „po pracy”, kiedy mieszkańcy wracają do swoich domów i szukają wolnego miejsca. Rolą SPPN jest właśnie ograniczenie długotrwałego postoju użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni – przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu. Projekt przedstawiony do konsultacji został przygotowany z założeniem wyznaczenia maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych. Nie przewiduje się likwidacji żadnych legalnych miejsc postojowych.

1421		Zgłaszam mój sprzeciw wobec wprowadzania strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie	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.
1422		Uważam, że płatne parkowaniem na Saskiej Kępie to nieporozumienie. Strefa płatnego parkowania będzie pusta, a sąsiednie ulice będą od 5 rano zastawione. Wychodzę do pracy o godzinie 5 rano i widzę tych co szukają wolnego miejsca. Parkometry nie rozwiążą sprawy nowo powstających w domkach jednorodzinnych firm i przyjeżdżających samochodami pracowników i interesantów.	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. Granice obszaru opracowania zostały ustalone tak, aby stanowiły naturalną granicę. W związku z tym zjawisko "uciekania" przed opłatami na sąsiednie obszary nie powinno być uciążliwe.
1423		Jestem przeciwna Strefie Płatnego Parkowania na terenie Saskiej Kępy szczególnie w obrębie ulicy Afrykańskiej gdzie prowadzę działalność gospodarczą i gdzie w ciągu dnia parkuje samochód, realizuje dostawy towaru oraz realizuje dostawy do klientów. Nie wyobrażam sobie codziennie płacić za cały dzień postoju mojego auta w strefie płatnej. Dodam że jestem mieszkańcem Saskiej Kępy (al Waszyngtona), tu całe życie płacę podatki, robię zakupy i korzystam z lokalnych punktów usługowych.	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. Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie. Wprowadzenie SPPN pozwoli lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie odpłatności za postój, a tym samym zwiększenie rotacji parkujących pojazdów może jedynie pozytywnie przyczynić się do funkcjonowania istniejących na danym terenie biznesów.
1424		Przesyłam swój sprzeciw w sprawie wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie.	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.



1425		Na mapkach nie widzę nic na temat parkometrów na ul. Augusta? Czy to moje niedopatrzenie, ale brak tu strefy będzie tragiczny. Wszyscy zamiast na ul. Grochowskiej będą parkować na tej ulicy.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
1426		W trakcie spotkania na YouTube, pani Agnieszka Gołoś z Wegarten prosiła by zgłaszać zapotrzebowanie na miejsca dla osób z niepełnosprawnościami. Według planów przez Państwa przedstawionych w całym ciągu ulicy Katowickiej nie występuje żadne takie miejsce, nawet niepełnowymiarowe! W imieniu swoim i okolicznych mieszkańców, wśród których jest kilka osób z kartami parkingowymi dla osób z niepełnosprawnościami, proszę o rozważenie wyznaczenia takich miejsc (nawet niepełnowymiarowych jak na zademonstrowanym przykładzie na ulicy Poselskiej) w ciągu ulicy Katowickiej. Tylko w budynkach Katowicka 8, 8A, 8B, są co najmniej 3 osoby uprawnione do korzystania z takich miejsc. Wyznaczenie kopert w tym regionie bardzo ułatwiłoby wspomnianym osobom korzystanie z nowych rozwiązań drogowych.	Wprowadzono.
1427		Jestem zdecydowanie przeciwny wprowadzeniu SPPN na Saskiej Kępie.	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.
1428		Jako mieszkańcy ulicy Brazylijskiej nie zgadzamy się na zmiany zaproponowane w obecnej formie przez ZDM! (uwaga powtórzona 2 razy)	W ramach projektu została wyznaczona maksymalna możliwa liczba miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Z uwagi na brak konkretnego zarzutu co do organizacji postoju trudno odnieść się do przekazanej uwagi.
1429		Jestem za rozwiązaniem przedstawionym w planie SPPN.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1430		Bardzo podoba mi się projekt wprowadzenia SPP na Saskiej Kępie. Myślę, że znacznie poprawi on sytuację na uliczkach mojego osiedla.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.

1431		Chciałbym jednak dopytać o ul. Meksykańską. Czy jest tam możliwość dozwolenia kontraruchu rowerowego na odcinku od Paryskiej do Wandy?	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.
1432		Czy jest możliwość wyznaczenia kontrapasa/kontraruchu na ul. Wandy na odcinku od Zwycięzców do Meksykańskiej? Zapewnienie możliwości przejazdu na tych dwóch ul. (Wandy i Kubańskiej) zapewniłoby większy komfort jazdy rowerem. Ulice są szerokie i jest na nich ograniczenie prędkości do 30km/h.	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.
1433		Czy na ulicy Kubańskiej można wyznaczyć kontraruch rowerowy? Zapewnienie możliwości przejazdu na tych dwóch ul. (Wandy i Kubańskiej) zapewniłoby większy komfort jazdy rowerem. Ulice są szerokie i jest na nich ograniczenie prędkości do 30km/h.	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.
1434		Na ul. Meksykańskiej na chodnikach są też „miejsca możliwego parkowania zgodnie z przepisami na których nie ma możliwości wyznaczenia miejsc parkingowych”. Co z tymi miejscami? Na planie nie widać, żeby miały pojawić się tam słupki, a obecnie te miejsca są tak zastawione autami że pieszym zostaje ledwie pół metra chodnika.	Wprowadzono. Zaprojektowano zakaz zatrzymywania.
1435		Interesuje mnie sytuacja mieszkańców którzy samochód wynajmują w najmach krótko i długoterminowych. Karta abonamentowa zawiera numer rejestracyjny pojazdu. W takiej sytuacji osoby które wynajmują samochód tylko na weekend są karani za to, że nie posiadają samochodu przez cały tydzień. To bardzo kłóci się z próbą poprawienia sytuacji parkingowej mieszkańców.	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, jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony W związku z powyższym aby otrzymać abonament mieszkańca nie trzeba być właścicielem pojazdu. Można go otrzymać na podstawie innego dokumentu świadczącego o tym, że jest się jego użytkownikiem np. powierzenia, umowy z pracodawcą lub leasingowej. Celem abonamentu jest umożliwienie bezpłatnego postoju dla posiadanego auta, tak aby nie narażać mieszkańców posiadających auto na stale wysokie koszty. Sytuacja używania auta przez kilka dni nie wpisuje się w cel abonamentu mieszkańca.

1436		<p>Jestem mieszkańcem budynku przy ulicy Londyńskiej 5 gdzie według proponowanych planów mają powstać nowe miejsca parkingowe- po stronie budynku pod jego wejściem, gdzie obecnie nie ma miejsc parkingowych. Jestem stanowczo przeciwny powstaniu nowych miejsc pod budynkiem i argumentuje to tym, że nasza nieruchomość znajduje się w pobliżu Szpitala i już teraz cierpimy z powodu kierowców, którzy stoją od strony ulicy Holenderskiej przy włączonych silnikach (w lecie chłodzą/ w zimie grzeją samochody) i emitują spaliny wprost pod nasze okna (kiedy wzywamy straż miejską zazwyczaj przyjeżdża po kilku godzinach więc to nie rozwiązuje problemu) kiedy czekają na członków rodziny odwiedzających szpital. Jako członek rady wspólnoty Londyńska 5 zwracam się z prośbą o zmianę planów proponowanych planów a tym samym zachowanie obecnej formy chodnika dla pieszych od strony budynku przy Londyńskiej 5.</p>	<p>Wprowadzono. W projekcie pozostawiono słupki i zakaz zatrzymywania się.</p>
1437		<p>Jako mieszkaniec Warszawy od pokoleń, również jako podatnik płacący podatki w Warszawie SPRZECIWIAM się wprowadzeniu SPPN na Saskiej Kępie ( i Kamionku), a także innych dzielnicach mieszkaniowych. Z naszych podatków była od lat budowana cała infrastruktura miejska, a żądanie teraz od nas dodatkowych opłat to HARACZ. Wszyscy mieszkańcy Warszawy powinni móc swobodnie ( bez dodatkowych kosztów) przemieszczać się po terenie NASZEJ GMINY, czyli Warszawy.</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>
1438		<p>SPRZECIWIAM się wprowadzeniu SPPN na Kamionku , dla zmylenia przezwanym „ IV strefą Saskiej Kępy”, ponieważ w dziwny sposób Kamionek został podzielony na pół. Bez żadnego sensu, kreską na mapie, niczym nie uzasadniono tego ( na konsultacjach) podzielono Kamionek ! Żeby było śmieszniej ( ale chyba stfurcom tego „ projektu”) kamienicę Mińska 15 również podzielono na pół. Nikt na tych pseudokonsultacjach nie potrafił mi odpowiedzieć, które lokale będą w strefie, a które poza.</p>	<p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>
1439		<p>SPRZECIWIAM się wprowadzeniu SPPN na Kamionku, ponieważ W materiałach informacyjnych, ale też wcześniejszych zapowiedziach proponujecie „ SPPN na Saskiej Kępie” Kamionek zaś, nieracjonalnie został potraktowany jako IV strefa Saskiej Kępy !!! To są dwa osobne, niezależne OSIEDLA, więc tytularne przezywanie Kamionka Saską Kępą jest nie na miejscu i świadczy o nieznajomości materii warszawskiej. Historycznie i społecznie więcej nas z Saską Kępą dzieli niż łączy. Wcześniejsze zapowiedzi istotnie , mówiły o wprowadzeniu SPPN na Saskiej Kępie. Kamionek (cały) a także Grochów miały być objęte Strefą w latach późniejszych.</p>	<p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>

1440	Wnoszę o bezzwłoczne uzupełnienie przedstawionych projektów organizacji ruchu na Saskiej Kępie o podanie konkretnej liczby miejsc postojowych przewidzianych na każdym odcinku ulicy (od skrzyżowania do skrzyżowania). Bez informacji o projektowanej liczbie miejsc mieszkańcy nie są w stanie ocenić, czy wystarczy dla nich miejsc postojowych czy nie. I konsultacje stają się bezcelowe.	Wszystkie projekty organizacji ruchu zostały udostępnione w internecie i były dostępne do wglądu na spotkaniach. Na projektach były naniesione wszystkie możliwe do wyznaczenia miejsca postojowe. Każdy z uczestników mógł zapoznać się z propozycjami dla swojej okolicy i zgłosić do nich uwagi.
------	--	---

1441	1441	<p>Wnoszę o ograniczenie znaku B-36 znajdującego się na skrzyżowaniu ulic Ateńskiej i Brukselskiej, poprzez umieszczenie tabliczki „DOTYCZY TYLKO ULICY”. Obecne oznakowanie uniemożliwia zatrzymanie się na podjeździe przed posesją pod adresem Ateńska 31, celem otworzenia bramy. Szkic w załączeniu.</p>	<p>Nie wprowadzono. Zgodnie z Ustawą Prawo o ruchu drogowym Art. 49 ust. 2 pkt.1) - Zabrania się postoju w miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy garażu, parkingu lub wnęki postojowej. W związku z powyższym nie jest zabroniony postój w celu otwarcia lub zamknięcia bramy.</p>
------	------	---	---

1442		Wyrażając poparcie dla planów wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie i Kamionku, zwracam się o równoczesne wprowadzenie kontraruchu rowerowego na wszystkich ul. jednokierunkowych w obszarze planowanej SPPN. Szczegółowe uzasadnienie mojego wniosku zawiera załącznik.	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.
1443		Wyrażam swój sprzeciw wobec proponowanych zmian w organizacji ruchu na Saskiej Kępie. Zbyt gęsta sieć ścieżek rowerowych spowoduje niebezpieczeństwo zwłaszcza dla ludzi starszych i kolizji z rozpędzonymi rowerzystami, a także ograniczy ilość miejsc parkingowych dla mieszkańców naszego Osiedla. Proponowane zmiany zainstalowania szlabanów na terenach osiedlowych, być może zmniejszą ilość parkujących tu samochodów spoza Warszawy, ale utrudnią lub wręcz uniemożliwią wjazd na teren Osiedla karetkom Pogotowia, Kurierom, Policji, samochodom dostawczym, służbom oczyszczania miasta, czy też gościom Wszelkiego rodzaju tego typu zmiany powinny być poddane szerszym konsultacjom społecznym.	W ramach projektu zaprojektowano zmiany w organizacji ruchu dotyczące postojów pojazdów samochodowych. Projekt nie dotyczył oraz nie przedstawiał wyznaczania dróg rowerowych. W projekcie nie były projektowane szlabany przy wjazdach na osiedla - decyzja o montażu takich urządzeń należy do zarządcy osiedla.
1444		Wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec planów rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Jeżeli plany dotyczące tych stref wejdą w życie, mimo iż nigdy na nich nie głosowałem - posłucham się Panów z Konfederacji i przeniosę rozliczanie swojego Pitu do Kielc.	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 postojów, 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.
1445		Wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec planów Zarządu Dróg Miejskich co do wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie oraz przyległych częściach Pragi Południe.	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 postojów, 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.

1446		<p>Proponowane przez ZDM rozwiązania nie poprawią „potrzeb parkingowych lokalnej społeczności”. Przeciwnie, potrzeba wyznaczenia miejsc parkingowych zgodnie z przyjętymi przez ZDM założeniami doprowadzi do znacznej redukcji przestrzeni, na których będzie można zaparkować samochody, co jasno wynika z przedstawionych przez ZDM danych i stoi w sprzeczności z pokrętnymi wyjaśnieniami tego urzędu. Po wprowadzeniu proponowanych zmian liczba samochodów, które będzie można zgodnie z przepisami zaparkować na omawianym obszarze drastycznie spadnie, co w żaden sposób nie poprawi sytuacji osób ten obszar zamieszkujących. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>W ramach przygotowanego opracowania, nie likwiduje się żadnych legalnych miejsc – czy przestrzeni – do postoju.</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>
1447		<p>Jednocześnie Saska Kępa nie leży w centrum miasta i nie występuje tu na dużą skalę problem zajmujących miejsca parkingowe „obcych”, którymi tak straszy ZDM. Sugestie, że ludzie spoza Warszawy traktują Saską Kępę jako obszar „park and ride” nie zostały przez ZDM w niczym poparte i są niezgodne z logiką. Dla takich osób wygodniejszym rozwiązaniem jest albo zostawienie swoich samochodów wcześniej i przesiadka do komunikacji miejskiej, albo kontynuacja podróży samochodem do centrum miasta. Osoby niezamieszkujące Saskiej Kępy i parkujące na jej terenie samochody to głównie ludzie pracujący na Saskiej Kępie oraz klienci i współpracownicy tutejszych firm, którzy przecież również do „lokalnej społeczności” należą, bądź też przynoszą jej korzyść. Odpowiedzią ZDM na poruszenie tej kwestii podczas konsultacji było aroganckie stwierdzenie, żeby nie martwić się „środowiskami biznesowymi”, bo wolny rynek rozwiąże ten problem. To prawda. Rozwiąże w ten sposób, że zwiększenie kosztów spowoduje zwiększenie cen i/lub spadek czynszów, a efekty tego odczują mieszkańcy. No ale cóż, zawsze można robić zakupy w Promenadzie. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Na podstawie przeprowadzonych badań i analiz parkowania, dla obszaru Saskiej Kępy, dla godzin nocnych i porannych przy prawie 80% łącznej zajętości, 87% pojazdów to mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, udział ten spada do niemal 40%, na rzecz osób przyjezdnych i usług, których udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoju nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana, w szczególności, że taki stan – dominacja grup „niemieszkańców” trwa również w godzinach „po pracy”, kiedy mieszkańcy wracają do swoich domów i szukają wolnego miejsca. Rolą SPPN jest właśnie ograniczenie długotrwałego postoju użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni – przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu.</p>
1448		<p>Wszystkie te niedogodności zostaną spotęgowane przez przyjęty przez ZDM system, w którym mieszkaniec będzie miał bardzo ograniczony obszar, na którym będzie obowiązywał jego abonament (nawet jeśli dopłaci do wersji „premium”), co w połączeniu z niewystarczającą liczbą dostępnych miejsc doprowadzi do sytuacji w których skorzystanie z abonamentu mieszkańca będzie często niemożliwe. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Są dwa rodzaje abonamentów: abonament rejonowy i abonament obszarowy. Abonament rejonowy kosztuje 30 zł rocznie, 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. Abonament obszarowy, kosztuje 600 zł rocznie (z możliwością zapłacenia w dwóch ratach) pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np. Rakowiec, Żoliborz Oficerski. Mapa podziału strefy na obszary dostępna jest na stronie <a href="http://zdm.waw.pl">zdm.waw.pl</a>. Obszary abonamentowe obejmują ok. 800-1200 miejsc postojowych. Parkować można po obu stronach ulic będących granicami obszarów. Osoba zameldowana na granicy obszaru może wybrać, w którym obszarze będzie obowiązywał abonament.</p>

1449		Absurdalne jest też włączenie do proponowanej strefy otaczających Saską Kępę osiedli mieszkaniowych, aż po granice Goławia. Saska Kępa żąda dostępu do morza? (uwaga powtórzona 2 razy)	Granice analizowanego obszaru wyznaczono w oparciu o naturalne granice terenowe. Dlatego analiza objęła również osiedla przylegające bezpośrednio do historycznej Saskiej Kępy. Ostateczną decyzję o granicach SPPN podejmie Rada m.st. Warszawy.
1450		Odmiennej sprawą jest sam sposób wywiązania się z ZDM z obowiązku przeprowadzenia konsultacji społecznych. Konsultacji CZY wprowadzić strefę płatnego parkowania nie przeprowadzono. Mieszkańcom oznajmiono że jej wprowadzenie jest jedyną opcją, a my możemy co najwyżej zasugerować drobne poprawki co do tego jak zostanie to przeprowadzone. Jest to jawna kpina z samej idei konsultacji. (uwaga powtórzona 2 razy)	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.
1451		Podsumowując, zarówno sam pomysł wprowadzenia na omawianym obszarze strefy płatnego parkowania, jak i zaproponowane szczegółowe rozwiązania, oceniam jako wybitnie niekorzystne dla mieszkańców.	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.
1452		Wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec planów Zarządu Dróg Miejskich co do wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Saskiej Kępie oraz przyległych częściach Pragi Południe.	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.
1453	1453	Wyrażam zdecydowane poparcie dla planów wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie. Obecna sytuacja dzikiego parkowania na każdym skrawku przestrzeni dostępnej dla samochodu, w tym na chodnikach, skrzyżowaniach, przystankach autobusowych (codziennie na ul. Francuskiej), przejściach dla pieszych, na zieleni, a ściślej: w miejscach, które były trawnikami, dopóki nie zmienią się w dziki parking (północna strona ul. Jakubowskiej) domaga się zmian. We wprowadzeniu SPPN widzę szansę na przynajmniej częściowe ucywilizowanie tego parkingowego barbarzyństwa.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1454	1453	Zwracam się o to, by przy wprowadzaniu SPPN poprawić bezpieczeństwo pieszych w miejscach, w których jest to potrzebne.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.



1455	1453	<p>Proszę, by przy okazji zmiany organizacji ruchu związanej z wytyczaniem miejsc postojowych zastosować na skrzyżowaniu ulic Lipskiej i Finlandzkiej środki zapobiegające notorycznemu ograniczaniu widoczności przez samochody zaparkowane w odległości mniejszej niż 10 metrów od skrzyżowania. ul. Finlandzka cechuje się dużym ruchem pieszym, ponieważ prowadzi do/od przystanków na Rondzie Waszyngtona przez schody zlokalizowane w ciągu chodnika po wschodniej stronie Finlandzkiej i na wschodnim końcu ul. Jakubowskiej. Piesi poruszający się tą właśnie wschodnią stroną Finlandzkiej są zmuszeni do niebezpiecznego przejścia przez ul. Lipską w miejscu, gdzie samochody zaparkowane tuż przy skrzyżowaniu, niekiedy wręcz blokujące przejście, całkowicie ograniczają widoczność – zarówno z perspektywy pieszego, zwłaszcza dziecka, które nie widzi nadjeżdżającego samochodu, jak i z perspektywy kierowcy, który nie widzi wchodzącego na jezdnię pieszego, zasłoniętego przez nieprawidłowo zaparkowany samochód. Ten sam problem braku widoczności dotyczy też pieszych poruszających się południową stroną ul. Lipskiej. Doraźnym rozwiązaniem tego problemu jest fizyczne ograniczenie możliwości parkowania w odległości mniejszej niż 10 m. od skrzyżowania za pomocą przykręcanych do jezdni elementów prefabrykowanych. Rozwiązaniem docelowym – przebudowa jezdni i wprowadzenie zieleni na powierzchniach wyłączonych z ruchu.</p>	<p>Wprowadzono w obrębie skrzyżowania ul. Lipskiej z ul. Finlandzką powierzchnie wyłączone z ruchu, w celu wyeliminowania postojów w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania. Tam gdzie to możliwe zastosowano prefabrykaty.</p>
------	------	---	--

1456	1453	<p>Udostępniony przez ZDM projekt organizacji ruchu przewiduje przeniesienie parkowania przy ul. Lipskiej ze strony północnej, gdzie samochody są parkowane obecnie, na stronę południową, gdzie obecnie obowiązuje zakaz zatrzymywania się. W kontekście opisanego przeze mnie problemu nic to nie zmienia poza tym, że w przypadku wdrożenia tego projektu problem z widocznością będzie dotyczył pieszych wchodzących na skrzyżowanie od strony południowej, nie jak dziś – od strony północnej. W załącznikach w pliku pdf zamieszczam dokumentację fotograficzną. Zdjęcia z datami dziennymi w podpisach zostały wykonane z poziomu ulicy w okresie jednego tygodnia, od 19 do 26 maja br. Daje to miarę notoryczności problemu. Pozostałe zdjęcia to zrzuty z ortofotomapy udostępnianej przez Urząd m.st. Warszawy. Również na zdjęciach lotniczych wykonanych w różnych latach problem z brakiem bezpieczeństwa na tym skrzyżowaniu jest doskonale widoczny. Ostatni załącznik zawiera fragment udostępnionego przez ZDM projektu organizacji ruchu. Miejsce, którego dotyczy mój wniosek, zaznaczone jest kolorem różowym. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Wprowadzono w obrębie skrzyżowania ul. Lipskiej z ul. Finlandzką powierzchnie wyłączone z ruchu, w celu wyeliminowania postojów w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania. Tam gdzie to możliwe zastosowano prefabrykaty.</p>
------	------	---	--

1457	1457	<p>dot: SPPN i parkingu zatoki przed budynkiem i zmianę klasyfikacji strefy z płatnego parkowania na strefę B35. Podobszar konsultacji - 3. Arkusz projektowy – 65. W związku z planem stworzenia strefy płatnego parkowania w części dzielnicy Praga Południe zaprojektowano strefę płatnego parkowania również w zatoce parkingowej przed domem wielorodzinnym Rapperswilska 5. Prosimy o zmianę w projekcie w zakresie wyłączenia w/w parkingu ( 4 miejsca postojowe) ze strefy płatnego parkowania i zmianę jego statusu w strefę parkowania tylko dla mieszkańców w/w budynku z oznaczeniem B35. Wystąpienie nasze poddyktowane jest następującymi czynnikami: parking w zatoce przed budynkiem Rapperswilska 5 został wybudowany w całości na koszt i staraniem mieszkańców tego budynku od utwardzenia gruntu do zakupu i położenia kostki betonowej. Wszystkie miejsca parkingowe przed przedmiotowym domem utrzymywane są kosztem i staraniem tylko i wyłącznie mieszkańców - sprzątanie, odśnieżanie, oświetlenie i ewentualne naprawy. Na terenie posesji Rapperswilska 5 znajduje się starodrzew: 3 ponad 150- letnie dęby- z którego na teren parkingu i na parkujące samochody, pomimo regularnej specjalistycznej pielęgnacji, okazjonalnie spadają gałęzie i corocznie jesienią tony żołądźki które "bombardują" stojące pojazdy ( wszystkie nasze samochody mają mikro- wgniecenia na maskach i dachach). Mieszkańcy, znając realia tego miejsca, parkują samochody wyłącznie na własne ryzyko. Rozumiemy, że od momentu wprowadzenia strefy płatnego parkowania na tym parkingu pełną odpowiedzialność za szkody pojazdów powstałe NIE z winy kierowców czy innych uczestników ruchu drogowego powinien ponosić zarządca parkingu czyli Urząd Dzielnicy Praga Południe. Rozumiemy również, że koszty utrzymania tego parkingu spoczną tylko i wyłącznie na zarządcy parkingu czyli na w/w Urzędzie. Miejsca postojowe w strefie płatnego parkowanie będą ogólnie dostępne w dni powszednie po godzinie 20 oraz w soboty i niedziele. Z naszego doświadczenia wynika, że w tym czasie ( po godzinie 20 i w weekendy) my jako mieszkańcy będziemy mieć zdecydowanie ograniczone jak nie uniemożliwione parkowanie na przedmiotowym parkingu przed naszym budynkiem (RAPERSWILSKA 5). Dotychczas „goście” parkowali samochody na w/w miejscach ( gdy były wolne) sporadycznie, uznając obecny status tego miejsca tzn. parking dostępny tylko dla mieszkańców budynku. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania na w/w parkingu da „gościom” pełne prawo parkowania bez przerwy od piątku po godzinie 20 do poniedziałku rano uniemożliwiając tym samym parkowanie mieszkańcom. Jednocześnie informujemy, że w budynku Rapperswilska 5 jest 6 mieszkań. Właściciele mieszkań dysponują obecnie 6 samochodami i o tyle identyfikatorów będą ubiegać mieszkańcy zgodnie z prawem bezpłatnego parkowania pojazdów w SPPN należnemu każdemu zameldowanemu</p>	<p>Wprowadzono, przed budynkiem Rapperwilska 5 miejsca postojowe w zatoce zostały pozostawione wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.</p>
------	------	---	---

		<p>mieszkańcowi tej strefy. Przedstawiając powyższe prosimy o przychylnie rozpatrzenie naszej prośby dotyczącej wyłączenia przedmiotowego zatoki parkingu ze strefy płatnego parkowania i zmianę jego statusu w strefę objętą znakiem B35 umożliwiając parkowanie w w/w strefie wyłącznie mieszkańcom, analogicznie do strefy utworzonej po drugiej stronie tej samej ulicy.</p>	
--	--	--	--

1458		Zgłaszam swój sprzeciw w sprawie płatnego parkowania w rejonie ulic kanadyjska, argentyńska, rapperswilska i rumuńska. My mieszkańcy ulicy kanadyjskiej i tak nie mamy miejsc do parkowa na naszej ulicy ponieważ większość miejsc zajmują mieszkańcy alei Stanów Zjednoczonych i argentyńskiej. Dziś udało mi się zaparkować w miarę blisko bo na brukselskiej ale zdarza się że muszę parkować nawet przy afrykańskiej.	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.
1459		Proszę również o podanie kontaktu do kogoś z kim mógłbym się skontaktować w sprawie remontu naszej ulicy kanadyjskiej i ewentualnego jej zamknięcia dla innych parkujących z poza naszej ulicy.	zachęcamy do kontaktu z Urzędem m.st. Warszawy za pośrednictwem Miejskiego Centrum Kontakt 19115.
1460		Zgłaszam swój sprzeciw, odnośnie utworzenia stref płatnego parkowania w rejonie ulic Argentyńskiej, Rumuńskiej, Kanadyjskiej, Rapperswilskiej.	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.
1461		Zwężenie ul. Brukselskiej do 5.5 m gdzie szerokość autobusu z lusterkami wynosi 303 cm sprawi że 2 autobusy nie będą mogły się minąć. (uwaga powtórzona 2 razy)	Wprowadzono, wyznaczone miejsca postojowe w układzie równoległym zawężające szerokość jezdni zostały usunięte z ostatecznej wersji projektu.
1462		Żadnej strefy płatnego parkowanie ma Pradze nie chcemy - głos dwóch osób: mój i mojej żony.	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. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.

1463	1463	Przesyłam uwagi do ul. Londyńskiej.	<p>ad 1. nie wprowadzono - liczna grupa mieszkańców wnioskowała o wyeliminowanie postojów pojazdów po wschodniej stronie ul. Londyńskiej (odc. Walecznych - Holenderska)</p> <p>ad 2. Na projekcie wrysowano aktualny przebieg zjazdu na teren szpitala (nieaktualny podkład mapowy). Zaprojektowano zmniejszenie liczby słupków za zjazdem, patrząc w kierunku zawrotki.</p> <p>ad 3. Projekt zakłada postój po wschodniej stronie ul. Londyńskiej równolegle na chodniku, tj. tak by zachowana była przejezdność ul. Londyńskiej w obu kierunkach oraz chodnik dla pieszych o szerokości min. 1,5 m, by zachować przepisy art. 47 ust.1 Ustawy Prawo o ruchu drogowym</p>
1464	1464	Przesyłam sugestie do Walecznych.	Wprowadzono.
1465	1465	<p>Jako mieszkanka Kamionka bardzo się cieszę i pozytywnie oceniam plany wdrożenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w naszej dzielnicy, ale wnioskuję o przeniesienie granicy planowanej strefy z ulicy Międzynarodowej na ulicę Terespolską. Przy ulicy Grochowskiej na odcinku od ul. Gocławskiej do ul. Podskarbińskiej (i na okolicznych osiedlowych ul. ch) już teraz są bardzo duże problemy z parkowaniem, a wraz z powstaniem SPPN kończącej się w osi ul. Międzynarodowej, trudności z parkowaniem samochodów mieszkańców Kamionka - wyłączonych ze SPPN - drastycznie by się zwiększyły. Jest to związane z funkcjonowaniem licznych urzędów i innych instytucji na wspomnianym wyżej obszarze — w tym szczególności: Urzędu Dzielnicy Praga-Południe (Grochowska 274), znajdującego się na rogu Grochowskiej i Terespolskiej, • sąsiedniej Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych (Grochowska 278), kampusu Uniwersytetu SWPS pomiędzy ul. mi Gocławską i Chodakowską siedzibą Sądów Rejonowych dla Pragi-Północ oraz dla Pragi-Południe (Terespolska 15A). Dodatkowo już jesienią 2021 roku na ul. Grochowską 316/320 zostanie przeniesiona siedziba Zarządu Transportu Miejskiego, co spowoduje dodatkowy wzrost ilości samochodów -pracowników i petentów. Należy również zauważyć, że SPPN jest poszerzana raz na wiele lat a w ciągu najbliższych lat przy ul. Grochowskiej 272 zostanie otwarta siedziba Sinfonii Varsovia. W związku z powyższym w imieniu własnym, rodziny oraz sąsiadów domagam się by na Kamionku SPPN sięgała co najmniej do ul. Terespolskiej włącznie (tj. z obydwu stron).</p>	<p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>

1466	1466	<p>Po zapoznaniu się z proponowanymi zmianami w organizacji ruchu na ul. Lotaryńskiej na odcinku -ul Berneńska i ul Rzymska, zwracamy się z uprzejmą prośbą o pozostawienie możliwości parkowania samochodów przy chodniku przy naszych posesjach i nie przenoszenie miejsc parkingowych na drugą stronę jezdni. W roku 2014 taka zmiana była proponowana przez Biuro Drogownictwa i Komunikacji i po konsultacjach, projekt został wycofany. W załączeniu pismo UD-VI-WIR-7226-34-1-15-AKS z dnia 10 lutego 2015 roku. Chciałabym jasno podkreślić, że przeniesienie miejsc parkingowych na drugą stronę ulicy wiąże się z narażeniem użytkowników ruchu drogowego na większe niebezpieczeństwo, ponieważ: 1. Kierowca wysiadając z samochodu może wejść pod nadjeżdżający pojazd, który będzie miał za swoimi plecami, zakładając, że ul Lotaryńska będzie ul. jednokierunkową na odcinku od ul Berneńskiej do ul Rzymskiej. 2. Aby pasażer wsiadł do samochodu lub z niego wysiadł, kierowca musi zatrzymać się w dużej odległości od sąsiadującego z ulicą terenu zagospodarowanego starymi drzewami, jednocześnie blokując przejazd nadjeżdżającego pojazdu. Drzewa rosnące na skraju działki są zaniedbane, w okresie letnim, asfalt zanieczyszczony jest spadającymi jabłkami, a po silnych wiatrach na ulicy leżą połamane gałęzie. Pragnę dodać, że pasażer ma utrudniony dostęp do wejścia do samochodu (brak chodnika, nierówny teren z korzeniami), jeśli pojazd będzie zaparkowany przy samym skraju ulicy. 3. Dla małych dzieci, osób starszych i osoby niepełnosprawnej zamieszkałych w segmentach pokonanie dodatkowego dystansu po jezdni, aby wsiąść do samochodu stwarza dodatkowe niebezpieczeństwo, jeśli nie ma narysowanego przejścia dla pieszych. Dlatego możliwość wsiadania lub wysiadania do/z samochodu bezpośrednio z chodnika, od strony kierowcy niweluje problem zagrożenia potrąceniem przez samochód lub wtargnięciem pod nadjeżdżający pojazd. Z miejsc parkingowych korzystają również dzieci z przedszkola, które mieści się w jednym z segmentów. 4. W związku z kradzieżami samochodów jakie miały miejsce pod naszymi domami, kilka osób zainstalowało monitoring na swoich posesjach, w sytuacji przeniesienia parkingów na drugą stronę ulicy niestety kamery już nie obejmą pola widzenia, przez co znów będziemy czuli się mniej bezpieczni.</p>	Wprowadzono.
------	------	---	--------------

1467		uwagi dla odcinka ul. Angorskiej od rogu z ul. Międzynarodową do adresu ul. Angorska 14 (włącznie): 1. Zarówno obecnie jak i w zaprezentowanej przez Państwa propozycji są nieprawidłowo wyznaczone tam 2 koperty dla osób niepełnosprawnych, ponieważ znajdują się na chodniku z dala od krawędzi jezdni. W związku z tym wnioskuję o prawidłowe wyznaczenie kopert dla osób niepełnosprawnych, a więc w taki sposób żeby parkowanie na nich nie odbywało się z dala od krawędzi jezdni. Jeżeli nie będzie to możliwe w tym miejscu z uwagi na niewielką szerokość ulicy Angorskiej to proponuję rozważyć ich przeniesienie na o wiele szerszą ulicę Międzynarodową nieopodal rogu z ulicą Angorską. Nie zmieni to dostępności tych miejsc a pozwoli umiejscowić je w taki sposób, żeby nie było to na chodniku z dala od krawędzi jezdni;	Nie wprowadzono, wskazane koperty znajdują się poza pasem drogowym ul. Angorskiej.
1468		uwagi dla odcinka ul. Angorskiej od rogu z ul. Międzynarodową do adresu ul. Angorska 14 (włącznie) 2. Zarówno obecnie jak i w zaprezentowanej przez Państwa propozycji brak jest znaków pionowych określających sposób parkowania pod adresem ul. Angorska 14, gdy jednocześnie obecne są znaki poziome sugerujące parkowanie równoległe na jezdni. W związku z tym wnioskuję o jednoznaczne, tzn. za pomocą znaków pionowych i poziomych wyznaczenie tam miejsc parkingowych równoległe na jezdni;	Wprowadzono.
1469		uwagi dla odcinka ul. Angorskiej od rogu z ul. Międzynarodową do adresu ul. Angorska 14 (włącznie) 3. Zarówno obecnie jak i w zaprezentowanej przez Państwa propozycji brak jest słupków oddzielających chodnik od jezdni na tym odcinku, w efekcie obecnie jest tam nagminne parkowanie na chodniku z dala od krawędzi jezdni jak również jednocześnie nie pozostawianie pieszym nawet minimalnej szerokości 1,5 m wolnego 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.
1470	1470	w każdej metropolii są płatne miejsca parkowania a nawet całe części miasta bez ruchu kołowego. Czas więc na Warszawę.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1471	1470	Jestem mieszkanką Saskiej Kępy i nigdy nie było mi dane głosować w wyborach Samorządu Saskiej Kępy ???? Więc ogromna prośba nie reprezentować mnie w swoich wypowiedziach.	Konsultacje społeczne nie są plebiscytem, ani tym bardziej referendum. W konsultacjach każdy wypowiada się w swoim imieniu.



1472	1470	Kilka lat temu zwróciłam się do Państwa o pomoc w uporządkowaniu ruchu kołowego na odcinku ulicy Łotewskiej między Jakubowską a Berezyńską. Chodziło o paliki na chodniku ograniczające możliwość parkowania. ul. jest na tym odcinku 2- kierunkowa z popakowanymi na dziko samochodami po obu stronach. Często bez możliwości przejazdu dla samochodów o gabarytach np. karetki pogotowia. Do dziś nikt się tematem nie zajął a nawet nie zadzwonił, że się nie zajmie .	Zachęcamy do kontaktu z Urzędem m.st. Warszawy za pośrednictwem Miejskiego Centrum Kontakt 19115.
1473	1470	Nie wiem jak Pan X wyliczył, że ubędzie 40% miejsc parkingowych na Saskiej Kępie. Chyba miał na myśli to, że Saska Kępa stała się parkingiem typu Parkuj i Jedz dla miejscowości położonych pod Warszawą. Parkowanie na trawnikach, pasach , chodnikach, wjazdach na posesje itd. chyba też zostało uwzględnione w tych 40% ????? Aż żal patrzeć na poniszczone chodniki, trawniki czy barierki. W weekendy nie ma problemu z parkowaniem. Tym bardziej, że wielu mieszkańców Saskiej Kępy ma dodatkowo własne miejsca parkingowe na posesjach. Wiec podstawowe pytanie do Pana X - kogo reprezentuje w swoich wypowiedziach : mieszkańców Saskiej Kępy czy osoby , które parkują na Saskiej Kępie ale tu nie mieszkają???	Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej liczby legalnych miejsc postojowych. Stwierdzenie o likwidacji 40% miejsc nie jest prawdziwe.
1474	1470	Jestem za natychmiastowym wprowadzeniem płatnego parkowania na Saskiej Kępie. Dodatkowo powinny pojawić się skuteczne ograniczenia prędkości. Czy musimy dalej iść tą drogą, że najpierw tragedia a dopiero po niej decyzje jak np. na ulicy Sokratesa w Warszawie ?	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.
1475		Liczenie , że identyfikatory SK pomogą w ograniczeniu parkowania ? Hm, może w szwajcarskich miastach by zadziałały, ale w Warszawie ani Saskiej Kępie nie działają i nie będą działać.	Identyfikator SK nie jest dokumentem uprawniającym do parkowania w SPPN. Po wprowadzeniu strefy konieczne będzie uzyskanie abonamentu mieszkańca. 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, - jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.

1476	1476	Przy ulicy Jana Styki 17/19 w Warszawie funkcjonuje niepubliczny żłobek/przedszkole. Chodnik na wysokości tego budynku jest bardzo wąski co powoduje zagrożenie dla przechodniów oraz dzieci i rodziców z wózkami, przyprowadzanych do placówki i odbierających z placówki. Koniecznym jest postawienie na wysokości budynku żłobka/przedszkola barierek odgradzających wejście do placówki od drogi publicznej, poszerzenie chodnika poprzez likwidację miejsca parkingowego po drugiej stronie ulicy oraz umiejscowienie miejsc parkingowych w taki sposób aby zaparkowane pojazdy nie zastaniały w tym miejscu widoczności pojazdom przejeżdżającym.	Nie wprowadzono. Na ul. Styki, wzdłuż zachodniej krawędzi drogi zaprojektowano zakaz zatrzymywania, co ma wyeliminować postój pojazdów także po stronie placówki świetlanej. Nie projektuje się przy niniejszym obiekcie barier wygradzających, gdyż nie pozwala na to obecna szerokość chodnika. Projekt organizacji ruchu swoim zakresem nie obejmuje przebudowy drogi.
1477	1476	Przy ulicy Królowej Aldony 23/25 w Warszawie funkcjonuje niepubliczna szkoła podstawowa. Chodnik na wysokości tego budynku jest bardzo wąski co powoduje zagrożenie dla przechodniów oraz dzieci, rodziców z wózkami, przyprowadzanych do placówki oraz odbierających z placówki. Koniecznym jest postawienie na wysokości budynku Bobka/przedszkola barierek odgradzających wejście do placówki od drogi publicznej oraz umiejscowienie miejsc parkingowych w taki sposób aby zaparkowane pojazdy nie zastaniały w tym miejscu widoczności pojazdom przejeżdżającym.	Nie wprowadzono. Na ul. Królowej Aldony w pobliżu wskazanej placówki edukacyjnej zaprojektowano postój pojazdów na jezdni równoległe do jej krawędzi, bez możliwości postoju na chodniku. Nie projektuje się przy obiekcie barier wygradzających, gdyż nie pozwala na to obecna szerokość chodnika.
1478	1476	Przy ulicy Królowej Aldony 23/25 w Warszawie funkcjonuje niepubliczna szkoła podstawowa. Przejeżdżające w tym miejscu pojazdy poruszają się często z dużą prędkością. Tym samym konieczne jest posadowienie „spowalniaczy” na jezdni, które przymuszają kierowców do zachowania ostrożności.	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.
1479	1476	W rejonie ulicy Jana Styki 17/19 w Warszawie konieczne jest usytuowanie miejsca parkingowego dla niepełnosprawnych.	Wprowadzono.
1480	1476	W rejonie ulicy Królowej Aldony 23/25 konieczne jest usytuowanie miejsca parkingowego dla niepełnosprawnych (istniejące miejsce parkingowe dla niepełnosprawnych usytuowane jest tylko po jednej stronie ulicy).	Wprowadzono.
1481		Stowarzyszenie Mieszkańców Saskiej Kępy popiera wprowadzenie SPPN na naszym obszarze. Wierzymy, że SPPN przede wszystkim będzie chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. Obserwujemy zmiany za Żoliborzu i widzimy, że zatłoczony i dziki parking zmienia się w miejsce do dobrego życia. (uwaga powtórzona 42 razy)	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.

1482		Domagamy się równocześnie o zwrócenie szczególnej uwagi na pieszych w ramach nowej organizacji ruchu. Zaznaczamy, że organizacja ruchu dotyczy także pieszych, wnosimy więc ogólny postulat, by nowa organizacja ruchu przy okazji SPPN brała pod uwagę bezpieczeństwo i komfort pieszych. (uwaga powtórzona 43 razy)	Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na Saskiej Kępie i Kamionka wprowadza rozwiązania uwzględniające bezpieczeństwo i komfort pieszych. W projekcie organizacji ruchu dla potrzeb SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka wzięto pod uwagę potrzeby pieszych, również tych o ograniczonej mobilności oraz pieszych z małymi dziećmi czy z bagażami. Minimalna szerokość chodnika pozostawiona dla pieszych w przypadku wyznaczania miejsc postojowych ogólnodostępnych wynosi 2,0 m, w przypadku wyznaczania miejsc postoju wyłącznie dla mieszkańców – min. 1,5 m.
1483		Dodatkowo domagamy się, by w nowej organizacji ruchu ZDM wziął także pod uwagę potrzeby rowerzystów. W związku z tym wnosimy postulat, by wszędzie tam gdzie pozwalają na to warunki techniczne, wprowadzać kontr ruch rowerów czyli dwukierunkowy ruch rowerowy na ul. jednokierunkowych oraz tempo 30, co wiąże się także z poprawę bezpieczeństwa dla pieszych. (uwaga powtórzona 42 razy)	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym kontrruch rowerowy) zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
1484		Na podstawie art. 63 Konstytucji RP oraz art. 2 Ustawy z dn. 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. Ustaw 2014 poz. 1195 z późn. zmian.) wnoszę o pilne podjęcie wszelkich niezbędnych działań mających na celu uwzględnienie postulatów mieszkańców Saskiej Kępy zawartych w/w stanowisku. (uwaga powtórzona 42 razy)	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.
1485	1485	Stanowisko nr 15/XII/2021 w sprawie SPPN - . ul. Dąbrowiecka. Proszę o weryfikację szerokości ulicy Dąbrowieckiej w terenie, na odcinku Walecznych Obrońców i lokalizację dodatkowych miejsc postojowych w przypadku potwierdzenia jej większej szerokości.	Wprowadzono miejsca postojowe ogólnodostępne (w przestrzeni ulicy o szerokości pozwalającej na wyznaczenie pasa postojowego o szerokości 5 m, przy jednoczesnym pozostawieniu 3 m szerokości jezdni manewrowej).
1486	1486	W imieniu mieszkańców Saskiej Kępy przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 19/XII/2021 w sprawie STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO OBSZARU SASKIEJ KĘPY UWAGI DO ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH ULICA Finlandzka	Wprowadzono miejsca postojowe za skrzyżowaniami w przypadku połączenia dróg jednokierunkowych, gdzie nie ma konieczności zachowania warunków widoczności.
1487	1487	W imieniu mieszkańców Saskiej Kępy przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 27/XII/2021 w sprawie STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO OBSZARU SASKIEJ KĘPY UWAGI DO ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH ULICA Lipska	Wprowadzono miejsca postojowe za skrzyżowaniami w przypadku połączenia dróg jednokierunkowych, gdzie nie ma konieczności zachowania warunków widoczności.

1488	1488	Stanowisko nr 27/XII/2021 w sprawie SPPN ul. Walecznych. Proszę o lokalizację miejsc postojowych bezpośrednio za skrzyżowaniami w przypadku ulic jednokierunkowych. Dodatkowo proszę o weryfikację szerokości ulicy Walecznych w terenie, na odcinku Francuska-Saska i lokalizację dodatkowych miejsc postojowych w przypadku potwierdzenia jej większej szerokości.	Wprowadzono miejsca postojowe za skrzyżowaniami w przypadku połączenia dróg jednokierunkowych, gdzie nie ma konieczności zachowania warunków widoczności. Nie wprowadza się miejsc postojowych w obszarach tarczy skrzyżowania. Nie wprowadza się jednego kierunku ruchu na ul. Walecznych na odc. od Saskiej do Irlandzkiej, znacząco utrudni to obsługę komunikacyjną obszaru ulic jednokierunkowych znajdujących się na południe od ul. Walecznych. Wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc postojowych po obu stronach ulicy, z wykorzystaniem opaski drogowej.
1489	1489	Duże zastrzeżenia budzi wschodnia granica strefy śladem planowanej ulicy Tysiąclecia. Przebiega środkiem niezagospodarowanego jeszcze w sposób docelowy placu Starówki Kamionka, w ciągach ulic Mińskiej i Kamionkowskiej. Nie jest ona wsparta żadną granicą architektoniczną widoczną w przestrzeni.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
1490	1489	Jeszcze większe zastrzeżenia budzi fakt, że badania parkowania, na których opiera się projekt, przeprowadzono na przełomie września i października 2021 roku. W rejonach ulic Bliskiej i Kamionkowskiej wyniki nie są miarodajne ponieważ trwają tam inwestycje budowlane, a we wspomnianym okresie nowy odcinek ulicy Kamionkowskiej nie był otwarty dla ruchu. Jezdnię przegradzały barierki. Okoliczne budynki nie są jeszcze w pełni zasiedlone a ich lokale usługowe nie są zagospodarowane jeszcze usługami. Podobnie wygląda sytuacja na większości obszaru Kamionka, który w chwili obecnej jest jednym wielkim placem budowy i pozostanie nim przez następnych parę lat. Niedokończona jest sieć ulic, prowadzone są dopiero inwestycje drogowe jak trwająca obecnie budowa ronda na ulicy Żupniczej na skrzyżowaniu z Chodakowską.	Projekt nie opiera się na badaniach zachowań parkingowych, a na przepisach dotyczących projektowania znaków i sygnałów drogowych. Założeniem projektu było wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc legalnego postoju. Wyniki badań zachowań parkingowych mają na celu przedstawienie, kto, kiedy i po co parkuje na danym obszarze. Trwająca pandemia (szczególnie po 1,5 roku od jej ogłoszenia) ani roboty budowlane nie wpływają na wyniki przeprowadzonych badań w sposób mogący zniekształcić płynące z nich wnioski.
1491	1489	Zamiast rozważać poszerzenie strefy o cały obszar Kamionka postulujemy całkowitą rezygnację z wprowadzenia strefy SPPN na Kamionku jesienią 2022 roku, jako przedsięwzięcia przedwczesnego i w żaden sposób nie opartego wiedzą na temat docelowej liczby pojazdów, liczby mieszkańców, rozmieszczenia usług i celów podróży.	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. Wyniki przeprowadzonych badań już obecnie wskazują na potrzebę wprowadzenia SPPN. Sygnalizowane w uwadze zwiększenie liczby aut tylko potwierdzi taką potrzebę. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.

1492	1489	(dot. mapy nr 6) przy ul. Zamoyskiego – na wysokości numeru 47 i 47a niezbędne jest wyznaczenie miejsca dla osób z niepełnosprawnością; w budynku tym mieści się placówka Poczty Polskiej. - na odcinku od skrzyżowania z Mińską i budynku do przejścia dla pieszych na wysokości Grochowskiej 328 wnioskujemy o pozostawienie największej zgodnej z przepisami liczby miejsc postojowych. Przy ulicy Grochowskiej 338/340 mieści się popularny dyskont, przy Grochowskiej 334 (dot. mapy nr 6) apteka. Wylot ulicy Bliskiej jest jedynie ciągiem pieszym, i ciągiem pieszym pozostanie. Budynek Grochowskiej 338/340 ma 10 pięter i niewielki teren, na którym nie mieszczą się pojazdy mieszkańców, zwłaszcza, że zajmują go tiry z dostawami do dyskontu (2 dostawy na dobę). Przy ulicy Mińskiej miejsca do parkowania skośnego zamieniono na miejsca do parkowania równoległego.	Wprowadzono.
1493	1489	(dot. mapy nr 6) Międzynarodowa przy skrzyżowaniu z Grochowską – usytuowana pod numerem Grochowska 339 przychodnia NFZ (dla dorosłych i dzieci, a także poradnia rehabilitacyjna) wymaga nie zakazu zatrzymywania się i postoju, ale wytyczenia miejsc równoległych po obu stronach ulicy, w tym miejsca dla osób z niepełnosprawnością. Teren wewnętrzny przychodni oferuje tylko kilkanaście miejsc postojowych, głównie dla personelu.	Nie wprowadzono. Szerokość ulicy nie pozwala na wyznaczenie miejsc postojowych po obu stronach.
1494	1494	Na ul. Łotewskiej są duże kłopoty miejscami do parkowania. Tymczasem przy budynku nr 17 mają być zlikwidowane 2 miejsce w zatoce parkingowej, które normlanie są stale zajęte. Zlikwidowanie tych miejsc skomplikuje sytuację parkowania w tym rejonie.	Nie wprowadzono. Dla zapewnienia bezpieczeństwa na przejściu dla pieszych należy zachować odpowiednią odległość od miejsc postojowych (min. 10 m).
1495	1495	W imieniu mieszkańców Saskiej Kępy przesyłamy w załączeniu stanowisko nr 32/XII/2021 w sprawie STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO OBSZARU SASKIEJ KĘPY UWAGI DO ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH ULICE FINLANDZKA, LIPSKA	Parkowanie w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania jest zabronione. Egzekwowanie zakazu jest zadaniem służ mundurowych.
1496	1496	Zwracam się o to, by przy wprowadzaniu SPPN poprawić bezpieczeństwo pieszych w miejscach, w których jest to potrzebne.	Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.

1497	1496	<p>Proszę, by przy okazji zmiany organizacji ruchu związanej z wytyczaniem miejsc postojowych zastosować na skrzyżowaniu ulic Lipskiej i Finlandzkiej środki zapobiegające notorycznemu ograniczaniu widoczności przez samochody zaparkowane w odległości mniejszej niż 10 metrów od skrzyżowania. Ulica Finlandzka cechuje się dużym ruchem pieszym, ponieważ prowadzi do/od przystanków na Rondzie Waszyngtona przez schody zlokalizowane w ciągu chodnika po wschodniej stronie Finlandzkiej i na wschodnim końcu ul. Jakubowskiej. Piesi poruszający się tą właśnie wschodnią stroną Finlandzkiej są zmuszeni do niebezpiecznego przejścia przez ul. Lipską w miejscu, gdzie samochody zaparkowane tuż przy skrzyżowaniu, niekiedy wręcz blokujące przejście, całkowicie ograniczają widoczność – zarówno z perspektywy pieszego, zwłaszcza dziecka, które nie widzi nadjeżdżającego samochodu, jak i z perspektywy kierowcy, który nie widzi wchodzącego na jezdnię pieszego, zasłoniętego przez nieprawidłowo zaparkowany samochód. Ten sam problem braku widoczności dotyczy też pieszych poruszających się południową stroną ul. Lipskiej. Doraźnym rozwiązaniem tego problemu jest fizyczne ograniczenie możliwości parkowania w odległości mniejszej niż 10 m. od skrzyżowania za pomocą przykręcanych do jezdni elementów prefabrykowanych. Rozwiązaniem docelowym – przebudowa jezdni i wprowadzenie zieleni na powierzchniach wyłączonych z ruchu. Udostępniony przez ZDM projekt organizacji ruchu przewiduje przeniesienie parkowania przy ul. Lipskiej ze strony północnej, gdzie samochody są parkowane obecnie, na stronę południową, gdzie obecnie obowiązuje zakaz zatrzymywania się. W kontekście opisanego przeze mnie problemu nic to nie zmienia poza tym, że w przypadku wdrożenia tego projektu problem z widocznością będzie dotyczył pieszych wchodzących na skrzyżowanie od strony południowej, nie jak dziś – od strony północnej. W załącznikach zamieszczam dokumentację fotograficzną. Zdjęcia z datami dziennymi w tytułach zostały wykonane z poziomu ulicy w okresie jednego tygodnia, od 19 do 26 maja br. Daje to miarę notoryczności problemu. Pozostałe pliki to zrzuty z ortofotomapy udostępnianej przez Urząd m.st. Warszawy. Również na zdjęciach lotniczych wykonanych w różnych latach problem z brakiem bezpieczeństwa na tym skrzyżowaniu jest doskonale widoczny. Ostatni załącznik zawiera fragment udostępnionego przez ZDM projektu organizacji ruchu. Miejsce, którego dotyczy mój wniosek, zaznaczone jest kolorem różowym.</p>	<p>Wprowadzono w obrębie skrzyżowania ul. Lipskiej z ul. Finlandzką elementy prefabrykowane, w sposób nieutrudniający przejście pieszym przez skrzyżowanie, a jednocześnie eliminujące postój w odległości mniejszej niż 10m od skrzyżowania.</p>
------	------	---	---

1498		<p>Wyrażam zdecydowane poparcie dla planów wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie. Obecna sytuacja dzikiego parkowania na każdym skrawku przestrzeni dostępnej dla samochodu, w tym na chodnikach, skrzyżowaniach, przystankach autobusowych (codziennosc na ul. Francuskiej), przejściach dla pieszych, na zieleni, a ściślej: w miejscach, które były trawnikami, dopóki nie zmienią się w dziki parking (północna strona ul. Jakubowskiej) domaga się zmian. We wprowadzeniu SPPN widzę szansę na przynajmniej częściowe ucywilizowanie tego parkingowego barbarzyństwa. Równocześnie zwracam się o to, by przy wprowadzaniu SPPN poprawić bezpieczeństwo pieszych w miejscach, w których jest to potrzebne.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p> <p>Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na Saskiej Kępie i Kamionka wprowadza rozwiązania uwzględniające bezpieczeństwo i komfort pieszych.</p> <p>W projekcie organizacji ruchu dla potrzeb SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka wzięto pod uwagę potrzeby pieszych, również tych o ograniczonej mobilności oraz pieszych z małymi dziećmi czy z bagażami. Minimalna szerokość chodnika pozostawiona dla pieszych w przypadku wyznaczania miejsc postojowych ogólnodostępnych wynosi 2,0 m, w przypadku wyznaczania miejsc postojowych wyłącznie dla mieszkańców – min. 1,5 m.</p>
1499		<p>Proszę, by przy okazji zmiany organizacji ruchu związanej z wytyczaniem miejsc postojowych zastosować na skrzyżowaniu ulic Lipskiej i Finlandzkiej środki zapobiegające notorycznemu ograniczaniu widoczności przez samochody zaparkowane w odległości mniejszej niż 10 metrów od skrzyżowania. Ulica Finlandzka cechuje się dużym ruchem pieszym, ponieważ prowadzi do/od przystanków na Rondzie Waszyngtona przez schody zlokalizowane w ciągu chodnika po wschodniej stronie Finlandzkiej i na wschodnim końcu ul. Jakubowskiej. Piesi poruszający się tą właśnie wschodnią stroną Finlandzkiej są zmuszeni do niebezpiecznego przejścia przez ul. Lipską w miejscu, gdzie samochody zaparkowane tuż przy skrzyżowaniu, niekiedy wręcz blokujące przejście, całkowicie ograniczają widoczność – zarówno z perspektywy pieszego, zwłaszcza dziecka, które nie widzi nadjeżdżającego samochodu, jak i z perspektywy kierowcy, który nie widzi wchodzącego na jezdnię pieszego, zasłoniętego przez nieprawidłowo zaparkowany samochód.</p>	<p>Wprowadzono. Zaprojektowano w narożnikach skrzyżowań słupki blokujące typu U-12c, oraz w obrębie jezdni wyspę wyłączoną z ruchu poprzez malowanie P-21a.</p>
1500		<p>Problem braku widoczności dotyczy też pieszych poruszających się południową stroną ul. Lipskiej. Doraźnym rozwiązaniem tego problemu jest fizyczne ograniczenie możliwości parkowania w odległości mniejszej niż 10 m. od skrzyżowania za pomocą przykręcanych do jezdni elementów prefabrykowanych. Rozwiązaniem docelowym – przebudowa jezdni i wprowadzenie zieleni na powierzchniach wyłączonych z ruchu.</p>	<p>Nie wprowadzono. W projekcie zaprojektowano powierzchnię wyłączoną z ruchu, w tym także wyłączoną z postojów. Egzekwowanie poprawności postojów leży w gestii służb miejskich i policji.</p>

1501	1501	<p>W związku z przedstawieniem propozycji planu wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie pragnę przedstawić swoje uwagi do tego projektu. Swoje spostrzeżenia oparłem o plan ulicy Estońskiej udostępniony w formie plików pdf oraz wyników przedstawionych w raporcie „Smart Factor” z 2021 zawierającym raport na temat parkowania na Saskiej Kępie. Zauważyłem, że warstwa projektu przedstawiająca stan aktualny zawiera rażące błędy. Brak na nim wyrysowanych istniejących zatok parkingowych znajdujących się przed budynkami o adresach Estońska 4 oraz 8. Wprowadza to w błąd przy ocenie zmiany liczby miejsc do parkowania przed i po zmianie. Jeśli reszta planów przygotowanych dla Saskiej Kępy jest wykonana równie błędnie może to spowodować wiele nieporozumień, błędów w ocenie sytuacji i dodatkowych kosztów przebudowy przy wprowadzaniu SPPN. Wskazuje to na konieczność ponownej analizy całego obszaru by wyeliminować takie błędy.</p>	<p>Wprowadzono w zakresie wyznaczenia postoju w istniejącej na ul. Estońskiej zatoce.</p>
1502	1501	<p>Aktualnie istniejące zatoki do parkowania na ulicy Estońskiej, wytyczone kilka dekad temu oraz miejsca zajmowanie przez mieszkańców przy krawężniku i na chodniku spełniają swoje zadanie. Zgodnie z raportem „Smart Factor” z 2021 aktualnie na Estońskiej parkują 23 samochody mieszkańców. Pomiar długości proponowanych miejsc do parkowania widoczny na rysunku powyżej, wykonany na przedstawionym projekcie wskazuje, że pozostawiono miejsce dla zaledwie 13 samochodów (dla normy 5 m na jedno miejsce do parkowania). W takim układzie dla 43% mieszkańców zabraknie miejsc do parkowania. Efektem tych zmian będzie najprawdopodobniej likwidacja ogrodów i zieleni przydomowej, z których znana jest Saska Kępa na rzecz stworzenia na posesjach miejsc do parkowania. Była by to duża strata dla charakteru dzielnicy, ale mieszkańcy zostaną do tego zmuszeni.</p>	<p>Wprowadzono w zakresie wyznaczenia postoju w istniejącej na ul. Estońskiej zatoce.</p>
1503	1501	<p>Propozycji wytyczenia nowych miejsc do parkowania z całkowicie niezrozumiałych powodów wykluczyła możliwość parkowania na odcinku ponad 15 metrów przed budynkiem Estońska 6, gdzie obecnie znajduje się zatoka na 3 samochody. Jakże jest uzasadnienie dla takiego zakazu?</p>	<p>Wprowadzono w zakresie wyznaczenia postoju w istniejącej na ul. Estońskiej zatoce.</p>



1504	1501	Likwidacja zatok na Estońskiej i przeniesienie wszystkich miejsc do parkowania na ulicę spowoduje dodatkowo dramatyczne zwężenie pasa ruchu, według projektu będzie to poniżej 3 metrów, co może znacznie utrudnić przejazd śmieciarki, wozu strażackiego czy innych dużych pojazdów. Forsowanie zmian nie poprawiających niczego a prowadzących jedynie do utrudnień ruchu, dodatkowych kosztów przebudowy jest nieracjonalna w sytuacji gdy wytyczone miejsca do parkowania istnieją. Apeluję o zrezygnowanie z planowanej likwidacji istniejących zatok do parkowania na ulicy Estońskiej.	Wprowadzono w zakresie wyznaczenia postoju w istniejącej na ul. Estońskiej zatoce.
1505	1501	Tak zwany obszar 1 Saskiej Kępy przylegający do ulicy Francuskiej to najstarsza część Saskiej Kępy, charakteryzujący się gęstą niską zabudową oraz wąskimi uliczkami. Bliżej mu do statusu terenu zabytkowego, czy osiedlowej strefy ruchu niż typowym miejskim ulicom. Układ ulic i wiele istniejących budynków powstała jeszcze przed wojną. Bez trudu można odnaleźć współczesne budynki na mapach i zdjęciach lotniczych sprzed wojny. Ulice te powstawały w innej rzeczywistości, nikt nie zakładał wtedy konieczności tworzenia garaży czy miejsc do parkowania na posesjach. Przez dekady miejsca do parkowania znajdowały się na ulicy w bezpośrednim otoczeniu domów. Wymuszenie wprowadzenia współczesnych norm miejsc do parkowania w takim otoczeniu to nieporozumienie.	Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego ma nie tylko wesprzeć mieszkańców i odpowiedzieć na ich potrzeby parkingowe. Jej celem jest również uporządkowanie parkowania i tym samym przywrócić lokalny charakter ulic, i podkreślić ich zabytkowy charakter. SPPN nie wymusza wprowadzenia współczesnych norm miejsc postojowych na terenie posesji. Pozwala jednak zmniejszyć liczbę aut parkujących na ulicach, poprawiając dostępność miejsc dla mieszkańców.
1506	1501	Mieszkańcy Saskiej Kępy przywykli do traktowania swojej dzielnicy jako całości. Otwarcie Stadionu Narodowego, związane z nim utrudnienia i czasowe zamknięcia dodatkowo wpłynęły na poczucie jedności pod znakiem identyfikatorów SK. Apeluję o połączenie obszarów 1-3 w jeden.	Granice obszarów obowiązywania abonamentu obszarowego są ustalone uchwałą Rady m.st. Warszawy. Proponowany jest podział tożsamy z podziałem na obszary przyjętym podczas konsultacji społecznych. Ich granice są oparte o analizę demograficzno-transportową (wg kryteriów liczby mieszkańców, homogeniczności zabudowy, dostępności do szkół, przedszkoli, ośrodków zdrowia, kościołów i komunikacji publicznej), aby każdy z podobszarów charakteryzował się podobnymi warunkami. Rozmiar obszarów powinien być porównywalny do obszarów w istniejącej SPPN, aby zachować sprawiedliwe zasady dla wszystkich.

1507	1501	<p>Jestem przeciwny wprowadzeniu SPPN na Saskiej Kępie. Ograniczona liczba osób uczestniczących w konsultacjach wskazuje, że wiedza o planowanych zmianach nie dotarła do większości mieszkańców Saskiej Kępy i nie zdają sobie sprawy ze zmian jakie ich czekają. Materiały przedstawione podczas konsultacji były niepełne co uniemożliwiło zainteresowanym prawidłową ocenę projektu. Nie przedstawiono szczegółowych raportów o ilości obecnych i planowanych miejsc do parkowania. Spotkałem się z sygnałami od mieszkańców, że choć mają dostęp do map to nie umieją na ich podstawie określić ile miejsc będzie wytyczonych po zmianie. Wiele osób może odnieść wrażenie, że wprowadzenie SPPN nie wpłynie na możliwość zaparkowania w miejscu, które zajmują od lat. Nie podano mi lokalizacji parkomatów, a ze względu na liczne strefy tylko dla mieszkańców (oznakowanie B-35 i B-39). Nie przedstawiono żadnych propozycji rozwiązania kwestii parkingowych na Saskiej Kępie, w tym niedoboru miejsc poprzez inwestycje w parkingi.</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 listopada do 19 grudnia 2021 roku. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w procesie. Ze względu na sytuację epidemiczną, w celu rozproszenia osób chcących wziąć udział w konsultacjach, zorganizowanych zostało aż jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą. Spotkania online odbywały się w godzinach wieczornych od 17 do 19. Często przedłużały się aż do godz. 20. Dzięki temu osoby aktywne zawodowo mogły w nich uczestniczyć. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia. Odnosząc się do pytań dotyczących liczby projektowanych miejsc, szczegółowe projekty dla każdej z ulic były przedstawione na konsultacjach społecznych i na stronie internetowej, co pozwalało na zapoznanie się z nimi w dogodnym momencie. Każdy mieszkaniec mógł zatem zobaczyć, jakie zmiany są projektowane w konkretnych, interesujących go lokalizacjach. Łączna liczba projektowanych miejsc postojowych, wyliczonych w oparciu o wymiary określone w przepisach, nie jest informacją pozwalającą w jakikolwiek sposób ocenić wpływ projektów organizacji ruchu na warunki parkingowe danego obszaru. Nie ma bowiem z czym jej porównać – obecnie większość miejsc postojowych jest niewyznaczona, co powoduje że przedstawienie „liczby wyznaczonych miejsc postojowych obecnie” nie mówi absolutnie niczego o sytuacji parkingowej obszaru. Porównywanie liczby zinwentaryzowanych miejsc legalnego postoju z projektowaną liczbą miejsc postojowych jest za to absolutnie błędne. Dla przykładu, odcinek 300 metrów pasa postojowego równoległego oznacza formalnie 50 miejsc postojowych po 6 metrów każde. W praktyce liczba parkujących na tym odcinku aut jest zależna od wymiarów pojazdów i tego, jak duże są między nimi odstępy, ale z reguły pomieści się tam 60-70 aut. Oznakowanie takiego odcinka w ramach wdrożenia SPPN nie oznacza zmniejszenia liczby miejsc z 60-70 do 50, jak można by było błędnie wnioskować porównując inwentaryzację z projektem. Dla mieszkańca bez wiedzy eksperckiej te zawiłości mogą być trudne do zrozumienia. Dlatego podczas konsultacji wielokrotnie podkreślaliśmy, że założeniem przygotowanych projektów było dopuszczenie parkowania wszędzie tam, gdzie jest to możliwe i osiągnięcie w ten sposób maksymalnej liczby miejsc legalnego postoju. W pojedynczych przypadkach oznacza to zwiększenie liczby tych miejsc, np. poprzez wyznaczenie parkowania na jezdni w miejscu gdzie dotychczas nie było to przewidziane. Jednocześnie, należy pamiętać że projekty wyłożone do konsultacji stanowią pierwszą wersję, w której możliwe są liczne zmiany w wyniku uwag zgłoszonych w konsultacjach. W lokalizacjach, gdzie mieszkańcy dostrzegają możliwość zwiększenia liczby miejsc postojowych, projektant analizuje wszystkie takie uwagi i nanosi poprawki do projektów. Następnie trafiają one do opinii Urzędu Dzielnicy, a na koniec do zatwierdzenia do Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. 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</p>
------	------	---	--

			<p>wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju.</p>
--	--	--	--

1508	1501	Nie zgadzam się na to, aby na wyniki konsultacji miały wpływ głosy osób, które nie są mieszkańcami Saskiej Kępy ani tam nie pracują czy prowadzą biznes, jednak takie osoby próbowały w trakcie konsultacji prowadzić lobbying nie licząc się z realnymi potrzebami mieszkańców Saskiej Kępy.	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.
1509	1501	Sprzeciwiam się propozycjom dotyczącym wprowadzania jazdy pod prąd na rowerach czy tym bardziej tworzenia nowych DDR kosztem pasów ruchu, miejsc do parkowania, trawników czy chodników. Ruch na małych uliczkach Saskiej Kępy jest spokojny i nie wymaga wytyczania specjalnych pasów ruchu dla rowerów. Gęsta siatka uliczek, sprawia że kontrapas dla rowerów są niepotrzebne gdyż przejechanie na kilka metrów na sąsiednią uliczkę nie wydłuża znacznie drogi by uzasadnić ich wprowadzenie. Dalsze dążenie do zwężania pasów ruchu dodatkowo zmniejsza komfort jazdy na rowerze gdyż wprowadza w poczucie zawalidrogi, której nie można wyminąć. Wyrażam to jako osoba poruszająca się po Warszawie głównie na rowerze.	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.
1510	1501	Uważam, że identyfikator SK, obejmującym całą Saską Kępę jest wystarczającym sposobem regulacji miejsc do parkowania oraz możliwości wjazdu na Saską Kępę podczas imprez na Stadionie Narodowym. Uważam, że jedynie Samorząd Saskiej Kępy wybrany przez mieszkańców jest uprawniony do decydowania o tym jakie obowiązują zasady parkowania na terenie Saskiej Kępy w szczególności tak drastyczne jak wprowadzenie opłat czy zmiana obowiązujących od dziesięcioleci wytyczonych lub zwyczajowych miejsc do parkowania.	Na obecnym etapie nie planuje się wykorzystania identyfikatorów SK na potrzeby organizacji Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Identyfikatory te funkcjonują obecnie tylko w sytuacjach wyjątkowych. Wprowadzenie ich do stosowania na co dzień rodzi obawę o skuteczność egzekucji takiego rozwiązania. Wymagałoby to bowiem regularnych patroli Straży Miejskiej lub Policji na wszystkich ulicach Saskiej Kępy. Brak egzekucji oznaczałoby w praktyce, że identyfikator nie przyniósłby żadnych korzyści mieszkańcom. W przedstawionych do konsultacji społecznych rozwiązaniach z zakresu organizacji postoju, „strefy mieszkańców” zostały wyznaczone jako rozwiązanie fakultatywne – uzupełniające w stosunku do rozwiązań podstawowych, jakim są miejsca postojowe w ramach SPPN, wyznaczone odpowiednimi znakami: pionowym D-18 „parking” i poziomymi P-18 „stanowisko postojowe”, P-19 „linia wyznaczająca pas postojowy”. Mieszkańcy chcący skorzystać bezpłatnie z miejsc postojowych mogą wykupić abonament mieszkańca SPPN. Abonament będzie połączony z identyfikatorem B35, który uprawnia do korzystania ze "strefy mieszkańca" tam, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych.
1511	1501	O ile Park Skaryszewski zawsze był integralną częścią Saskiej Kępy dołączenie do tej kategorii obszaru Kamionka jest całkowicie niezrozumiałe. Obszar powinien zaczynać się do linii jeziora Skaryszewskiego być ,rozpatrywany wraz z rejonem ulicy Grochowskiej.	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
1512		ul. Adampolska: Ustawienie znaku B-36 z tabliczką T-24 po parzystej stronie ul. Adampolskiej zaraz przy wjeździe z ulicy Saskiej wraz z urządzeniami bezpieczeństwa drogowego typu U- 12c w celu wyeliminowania praktyki nielegalnego parkowania blokującego całkowicie chodnik tj. ruch pieszych.	Na ulicy Adampolskiej nie zaprojektowano ogólnodostępnych miejsc postojowych. Dopuszczono jedynie postój mieszkańców z identyfikatorem B35, pod warunkiem przestrzegania przepisów ruchu drogowego (w tym pozostawienia min. 1,5 m chodnika dla pieszych).

1513		<p>ul. Adampolska: Kategorycznie sprzeciwiamy się proponowanym znakom B-35 ponieważ:</p> <p>a. Znaki B-35 są nie do wyegzekwowania przez służby, tj. sankcjonuje to patologiczne - niezgodne z przepisami – notoryczne nielegalne parkowanie i blokowanie wąskiego chodnika ul. Adampolskiej (patrz zdjęcia nr 2 i 3 poniżej)</p> <p>b. Zgodnie z raportem końcowym „Droga na szóstkę: Ocena bezpieczeństwa ruchu drogowego wokół wybranych szkół podstawowych - Raport końcowy Szkoła podstawowa nr 373” (str. 21): „Zaleca się skuteczne wyeliminowanie parkowania po obu stronach ulicy Adampolskiej”</p> <p>c. Mieszkańcy ulicy Adampolskiej posiadają miejsca w garażach i/lub na terenach parkingów wspólnot mieszkaniowych (patrz zdjęcie nr 1 w załączniku) a parkowanie na chodniku realizowane jest w 90% przez przyjezdnych przesiadających się na tramwaj na przystanku Berezyńska.</p>	<p>Na ulicy Adampolskiej nie zaprojektowano ogólnodostępnych miejsc postojowych. Dopuszczono jedynie postój mieszkańców z identyfikatorem B35, pod warunkiem przestrzegania przepisów ruchu drogowego (w tym pozostawienia min. 1,5 m chodnika dla pieszych).</p> <p>Rozwiązanie wynikające z audytu BRD (przebudowa ulicy na jednoprzestrzenną, bez wydzielonych chodników i jezdni oraz infrastrukturalne wyeliminowanie postoju na całej długości) wykracza poza zakres opracowania, które obejmuje wyłącznie zmiany w oznakowaniu. Wprowadzenie ograniczenia w postoju wyłącznie do mieszkańców pozwoli poprawić bezpieczeństwo na tej ulicy.</p>
1514	1514	<p>ul. Adampolska: Informujemy, że w sytuacji, w której projektant z firmy Wegarten – znanej z nielegalnego i niebezpiecznego parkowania na przystankach autobusowych – (lub jakiegokolwiek innej firmy pracującej na zlecenie ZDM) zaproponuje na ulicy Adampolskiej rozwiązanie sprzeczne z audytem bezpieczeństwa ZDM, które zakłada „wyeliminowanie parkowania po obu stronach ulicy Adampolskiej” podejmiemy wszelkie możliwe kroki prawne by nie dopuścić do wprowadzenia takiego rozwiązania zagrażającemu życiu i zdrowiu dzieci udających się do pobliskiej rejonowej Szkoły Podstawowej nr. 373.</p>	<p>Na ulicy Adampolskiej nie zaprojektowano ogólnodostępnych miejsc postojowych. Dopuszczono jedynie postój mieszkańców z identyfikatorem B35, pod warunkiem przestrzegania przepisów ruchu drogowego (w tym pozostawienia min. 1,5 m chodnika dla pieszych).</p> <p>Rozwiązanie wynikające z audytu BRD (przebudowa ulicy na jednoprzestrzenną, bez wydzielonych chodników i jezdni oraz infrastrukturalne wyeliminowanie postoju na całej długości) wykracza poza zakres opracowania, które obejmuje wyłącznie zmiany w oznakowaniu. Wprowadzenie ograniczenia w postoju wyłącznie do mieszkańców pozwoli poprawić bezpieczeństwo na tej ulicy.</p>
1515	1514	<p>Jestem mieszkanką Saskiej Kępy i jak najbardziej popieram wprowadzenie SPPN na naszym osiedlu oraz na kawałku Kamionka. Jednakże uważam, że przedstawione projekty zawierają sporo błędów i niedociągnięć.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.</p>
1516	1514	<p>Popieram wprowadzenie kontra ruchu rowerowego na nowych/jednokierunkowych uliczkach SK.</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>
1517	1514	<p>Zwycięzców 24, strona południowa, usunąć ostatnie miejsce postojowe od wschodu, bo między krawędzią samochodu a murem budynku zostaje tylko 1,12 m,</p>	<p>Nie wprowadzono. Zgodnie z pomiarem wykonanym zarówno na mapie jak i w terenie, odległość od wyznaczonego końcowego miejsca postojowego do lica budynku wynosi 1,90 m.</p>

1518	1514	Należy uwzględnić istniejące obecnie miejsca postojowe u wylotu Zwycięzców na Wał Miedzeszyński. Po obu stronach ulicy. Na Waszych projektach nie widać tych miejsc, a obecnie legalnie parkują. To powiększy pulę dostępnych miejsc parkingowych. (obecnie są wyznaczone miejsca do parkowania istniejące przy Zwycięzców 3/5 (4-5 aut) to samo dotyczy zatoki do parkowania przy Zwycięzców 2 – dlaczego te miejsca nie zostały uwzględnione w płatnych miejsca SPPN, te miejsca są w liniach rozgraniczenia drogi)	Wprowadzono.
1519	1514	Zwycięzców na wschód od Saskiej do Międzynarodowej – zamiana strony do parkowania równoległego (z obecnie północnej na południową) spowoduje zmniejszenie ilości dostępnych miejsc o szerokość 3 wyjazdów z parkingów oraz obszary P-21 przy każdym z wyjazdów; obecnie samochody parkują wzdłuż prawie całego odcinka. Uprzejmie proszę zostawić obecne parkowanie po stronie północnej; z południową stroną, że tylko po nocy, zostawione do parkowania przez tylko mieszkańców.	Wprowadzono.
1520	1514	Arabska – obecnie jest parkowanie równoległe na chodnikach, pozostaje 1,2 – 1,4 chodnika, owszem, za mało, ale projekt likwiduje wszystkie miejsca dla przyjezdnych. A do DSP „u Matysiaków” w cieplejszych miesiącach przyjeżdżają rodziny seniorów tego DSP. W tych ciepłych miesiącach jest to około 5 aut na godzinę. Sadzę, że tym odwiedzającym należą się miejsca postojowe, często przyjeżdżają z darami, z wałówką. Proszę o rozpatrzenie, jak zgodnie z SPPN, ci odwiedzający mają zaparkować swoje samochody.	Wprowadzono - w ul. Arabskiej zrezygnowano ze strefy dostępnej wyłącznie dla mieszkańców pod oznakowaniem B-39 i wyznaczono miejsca ogólnodostępne na jezdni i chodniku.
1521	1514	Wybrzeże Szczecińskie 1, knajpka OSIR. Miejsca do parkowania na wprost bramy nr 5 Narodowego. Jest dawno wybudowana zatoka, na której powstanie kilka miejsc SPPN. Proszę spojrzeć na łuk słupków istniejących. Tam problemem są samochody parkujące na chodniku po wschodniej stronie słupków, między słupkami a drogą rowerową. Wyznaczenie miejsc postojowych płatnych w sposób wskazany na projekcie spowoduje większe parkowanie na chodniku. Można wykorzystać wprowadzenie SPPN do ucywilizowania tamtejszej sytuacji. Proponuję wyprostować linię słupków wzdłuż chodnika. Foto poglądowe jak tam parkują są na mapie miejskiej, warstwa historia, rok 2015	Nie wprowadzono. Po stronie wschodniej Wybrzeża Szczecińskiego, na wskazanym odcinku (z wyłączeniem zatoczki postojowej) funkcjonuje obecnie zakaz zatrzymywania z tabliczką informującą o odholowaniu. Zmiana istniejących zasad ruchu, w tym lokalizacji elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego w postaci słupków U-12c, nie związanych z funkcjonowaniem SPPN, znajduje się poza zakresem opracowania.
1522	1514	Wybrzeże Szczecińskie. W odległości 110 m od przyczółka mostu Świętokrzyskiego, w pasie drogowym, znajduje się rozległy parking z płyt monowiskich, betonu i z ekokratki. 45 miejsc postojowych!!! Dlaczego tam nie są wyznaczone miejsca płatne?	Uwzględniono parking w projekcie SPPN.

1523	1514	Saska/Egipska, bardziej Saska. W Waszym projekcie nie są uwzględnione parkingi na Saskiej, u wylotu Drezdeńskiej oraz pod Żabką?/Biedronką?. One są w pasie drogowym!! Jak tam będzie rozwiązane parkowanie po wprowadzeniu SPPN?	Wprowadzono, ostateczna wersja projektu organizacji ruchu uwzględni parkingi o których mowa.
1524		Ulica Łotewska powinna być jednokierunkowa w dwóch różnych kierunkach: a. Na odcinku Jakubowska – Berezyńska w kierunku południowym (w stronę Berezyńskiej). b. Na odcinku Walecznych – Berezyńska w kierunku północnym (w stronę Berezyńskiej) Dzięki takiej organizacji ruchu będzie możliwość wytyczenia pasa postojowego P-19 na jezdni na całej długości ulicy.	Nie wprowadzono. Zmiana kierunków ruchu i wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Łotewskiej na odcinku Jakubowska - Berezyńska nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych a znacząco utrudni komunikację wewnątrz siatki ulic: Łotewska, Jakubowska, Estońska, Berezyńska, Finlandzka.
1525		Zgodnie z rozdziałem 7 „Ustalenia szczegółowe w zakresie komunikacji” MPZP obszaru Saskiej Kępy ul. Łotewska jest ulicą dojazdową o uspokojonym ruchu (30 km/h) – drogą gminną klasy D – o szerokości jezdni 5,5-6 m (kiedyś była dwukierunkowa na całej długości). Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, w terenie zabudowanym szerokość pasa ruchu dla drogi klasy D wynosi 2,5 m, w związku z czym nie ma problemu by na całej długości ulicy Łotewskiej wyznaczyć na jezdni pas postojowy P-19 oraz uwolnić chodnik od nielegalnego parkowania (patrz zdjęcia w załączniku).	Nie wprowadzono. Na ul. Łotewskiej miejsca postojowe wyznaczono z zachowaniem wolnej przestrzeni dla pieszych (min. 2 m) i zapewnieniem wymiarów wskazanych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Wskazujemy przy tym, że projektując miejsca postojowe równoległe na jezdni, niezbędne jest zachowanie min. 3,0 m szerokości jezdni manewrowej (zgodnie z ww. rozporządzeniem).
1526		Należy uwzględnić założenia projektu z budżetu obywatelskiego 2021 pt. „Bezpieczne i zielone ulice Pragi Południe II”, który został wybrany w głosowaniu przez mieszkańców Saskiej Kępy (ponad 2,5 tysiąca głosów!) – projekt ul. Łotewskiej w załączeniu. W szczególności przestrzenie wyłączone z ruchu – P-21 – powinny być zastąpione zielenią!	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 przypadku projektów realizowanych w ramach budżetu obywatelskiego przez Urząd Dzielnicy, możliwa jest koordynacja prac projektowych na etapie uzgodnień projektu ZDM dotyczącego SPPN.
1527	1527	Na planie dostępnym na Państwa stronie dopatrzyłem się znaku D-3 przy ul. Skaryszewskiej w stronę Dworca Wschodniego. Rozumiem, że analogicznie do kierunku Targowa, powinna być na planie zielona strzałka informująca o planowanej drodze jednokierunkowej?	Wprowadzono.
1528	1527	Lubelska 20/20A i okolica: Czy oprócz wdrożenia ruchu jednokierunkowego i uporządkowania kwestii parkowania, rozważają państwo rozrysowanie dróg rowerowych w tej okolicy?	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.

1529	1527	Lubelska 20/20A i okolica: Po środku planu jest informacja o istniejącym znaku pionowym przed wjazdem na parking/podwórko za budynkiem 20/20A - w ostatnim czasie znak zniknął, podobno na wniosek policji. Tym samym nasza nieruchomość, w przypadku wprowadzenia SPP stanie się legalnym postojem dla wszystkich, którzy nie będą chcieli płacić za parkowanie i tym samym niemożliwym będzie zachowania przestrzeni dla mieszkańców bloku. Czy Państwo jesteście w stanie nas wesprzeć jakkolwiek w działaniach prowadzących do np. postawienia szlabanu? Choćby poprzez wydanie opinii, która zmotywowała by zarządcę nieruchomości (skomplikowana sprawa) do zamontowania takowego bez odpierania bezpodstawnie argumentów mieszkańców.	Wprowadzanie oznakowania dotyczącego terenów wewnętrznych oraz elementów fizycznie ograniczających dostęp do takich terenów, znajduje się poza zakresem opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania strefy SPPN Saskiej Kępy. Zabezpieczenie terenów dróg wewnętrznych należy do właścicieli tych dróg.
1530	1527	Lubelska 20/20A i okolica: Na planie widzę rozrysowane miejsca przy skrzyżowaniach wyłączone z ruchu/możliwości postoju. Obecnie stawianie w tych miejscach jest nagminne i auta skutecznie ograniczają widoczność przy wyjeździe z drogi wewnętrznej, lub też ograniczają możliwość minięcia się aut przy zjeździe w "wewnętrzną" ulicę Lubelską. Czy jest możliwość zastosowania już teraz jakichś środków zabezpieczających przed takim procederem, np. poprzez wyspy lub słupki?	Wprowadzono. Przy wyjeździe z drogi wewnętrznej zastosowano powierzchnie wyłączone z ruchu dla poprawienia widoczności na włączeniu w drogę publiczną.
1531	1527	W miejscu skrzyżowania ul. Lubelskiej i Joselewicza mamy dwa przejścia dla pieszych, poprzez które wielu kierowców wjeżdża na chodnik i tam też parkuje (krótko lub długoterminowo) swoje pojazdy. Czy jest możliwość (również wcześniej niż przed wprowadzeniem SPP) zablokowania takiej możliwości poprzez postawienie słupków na przejściach, tak jak ma to miejsce po przeciwnej stronie "wewnętrznej" ulicy Lubelskiej, idąc od Dworca w stronę Wedla?	Zaprojektowano montaż słupków w obszarze przejść dla pieszych i narożników skrzyżowania.
1532		Poza tym nie mam uwag, koncepcja jest słuszna, zarówno z samą SPP, jak i wyznaczeniem dróg jednokierunkowych. Obie te zmiany powinny wpłynąć pozytywnie na estetykę i częstotliwość parkowania w okolicy, jak i na bezpieczeństwo w ruchu na ulicy Skaryszewskiej.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.



1533		<p>Postulowano się hasłami wprowadzającymi mieszkańców Saskiej Kępy w błąd, mam tu na myśli to, że parkowanie będzie praktycznie bezpłatne dla mieszkańców – wielu moich sąsiadów po tej informacji było przekonanych, że po wprowadzeniu sppn będą mogli parkować „bezpłatnie” czy za symboliczną opłatą na terenie całej dzielnicy, a miejsc dla nich nie zabraknie. Zaproponowany abonament rejonowy umożliwi parkowanie w bardzo niewielkiej odległości od miejsca zamieszkania, a w przypadku abonamentu obszarowego jest to jedynie jakiś wycinek dzielnicy z góry narzucony - jako wieloletni mieszkaniec dzielnicy uważam takie zmiany za szkodliwe i nie chcę, aby nakładano na mnie dodatkowe opłaty, które faktycznie byłyby opłatami za samą możliwość poruszania się po dzielnicy. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>Mieszkańcy SPPN są uprawnieni do abonamentu mieszkańca, który pozwala na bezpłatny postój w pobliżu miejsca zameldowania. Są dwa rodzaje abonamentów mieszkańca: abonament rejonowy (30 zł rocznie) i abonament obszarowy (600 zł rocznie). Wszystkie zasady dotyczące abonamentów były prezentowane szczegółowo na konsultacjach, a mieszkańcy nie byli wprowadzani w błąd.</p>
1534		<p>Po wprowadzeniu podatku od parkowania podrozęją usługi bo koszt parkowania usługodawcy zostanie doliczony do mojego rachunku. Chcąc podjechać do kolegi w innej strefie wracając z pracy będę musiał zapłacić za parkowanie o ile znajdę wolne miejsce po ich likwidacji jak w innych dzielnicach po wprowadzeniu strefy. Nie godzę się z tym jako mieszkaniec tego miasta gdzie już płacę podatki a parkingi zostały już zbudowane z moich podatków. (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 sprawę na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
1535		<p>Jako mieszkańcy ulicy Afrykańskiej nie zgadzamy się na zmiany zaproponowane w obecnej formie przez ZDM! (uwaga powtórzona 11 razy)</p>	<p>W ramach projektu została wyznaczona maksymalna możliwa liczba miejsc postojowych zgodnych z przepisami. Z uwagi na brak konkretnego zarzutu co do organizacji postoju trudno odnieść się do przekazanej uwagi.</p>
1536	1536	<p>W związku z organizacją tzw. konsultacji społecznych w ramach wprowadzenia strefy płatnego parkowania na obszarze Saskiej Kępy i Kamionka zwracamy się o informację, czy decyzja o objęciu kolejnej dzielnicy strefą płatnego parkowania została poprzedzona jakimkolwiek badaniem wśród mieszkańców na temat tego, czy mieszkańcy chcą/potrzebują takiej strefy, jakie są ich potrzeby/preferencje w zakresie transportu po Warszawie, jaki jest udział w parkowaniu przez samochody mieszkańców, a w jakim — osób z innych dzielnic/miast, czy i jakiej skali jest rotacja miejsc itp. Czy decyzje w sprawie obciążenia mieszkańców Warszawy dodatkową opłatą są wynikiem badań i analiz, czy wyrazem opinii "po uważaniu".</p>	<p>Decyzję o rozszerzeniu strefy płatnego parkowania podejmie Rada m.st. Warszawy, ale to dzięki konsultacjom społecznym i głosom mieszkańców projekty, które poddane zostaną głosowaniu, mogą odpowiadać potrzebom lokalnych społeczności i uwzględniać specyfikę miejsca, gdzie być może zostaną wprowadzone. Na podstawie badań zajętości miejsc postojowych dla całego obszaru Saskiej Kępy, dla godzin nocnych i porannych za prawie 80% łącznej zajętości, w 87% odpowiadają mieszkańcy. Jednak gdy zaczynają się „robocze” godziny w ciągu dnia, to udział ten spada do niemal 40% - na rzecz osób przyjezdnych i usług, których udział jest na tyle dominujący, że mamy do czynienia z okresowym przepełnieniem obszaru – co oznacza przypadki postoju nielegalnego. Jest to sytuacja niepożądana, w szczególności, że taki stan – dominacja grup „niemieszkańców” trwa również w godzinach „po pracy”, kiedy mieszkańcy wracają do swoich domów i szukają wolnego miejsca. Rolą SPPN jest właśnie ograniczenie długotrwałego postoju użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni – przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu.</p>

1537	1536	Jeśli decyzja nie została jeszcze podjęta, prosimy o informację, dlaczego tzw. konsultacje społeczne odbywają się pod hasłem "jaka strefa płatnego parkowania", a nie "czy wprowadzić strefę płatnego parkowania". Pytanie "jaka strefa" sugeruje, że kwestia jest już przesądzona.	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.
1538	1538	Reprezentując mieszkańców Saskiej Kępy chcemy wyrazić nasze zdecydowane poparcie dla wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) na terenie całej Saskiej Kępy.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1539	1538	W związku z ogłoszonymi konsultacjami społecznymi, chcemy podkreślić, że zdaniem zdecydowanej większości mieszkańców Saskiej Kępy wprowadzenie SPPN poprawi sytuację parkingową oraz pieszych naszego osiedla.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1540	1538	Saska Kępa została zaprojektowana w latach 20 i 30 XX w. jako miasto-ogród i w bardzo dużej części podlega dziś ochronie konserwatorskiej (wpis nr 942-A z 2 kwietnia 1979 r. w rejestrze zabytków)	Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego ma nie tylko wesprzeć mieszkańców i odpowiedzieć na ich potrzeby parkingowe. Jej celem jest również uporządkowanie parkowania i tym samym przywrócenie lokalnego i zabytkowego charakteru ulic.
1541	1538	Parkowanie pojazdów mechanicznych powinno się odbywać wyłącznie na jezdni. Wąskie chodniki na Saskiej Kępie nie zostały zaprojektowane do parkowania na nich, w bardzo wielu miejscach przejście pieszym utrudniają nielegalnie zaparkowane pojazdy, częstokroć o DMC > 2,5 tony, co wpływa na degradację chodników i zieleni przyulicznej.	Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na terenie Saskiej Kępy i Kamionka wprowadza rozwiązania zabezpieczające przejścia dla pieszych i narożniki skrzyżowań przed nieprawidłowym postojem oraz zapewni przestrzeń chodników dla pieszych.
1542	1538	Stanowczo sprzeciwiamy się powstawaniu stref B-35 i B-39 Parkowanie powinno się odbywać wyłącznie w miejscach do tego wyznaczonych zgodnie z Prawem o Ruchu Drogowym (PoRD). Sprzeciwiamy się usankcjonowaniu tak zwanego parkowania „zwyczajowego” niezgodnego z PoRD. Dodatkowo, wyznaczanie tego typu obszarów jest nie do wyegzekwowania, ponieważ służby (Straż Miejska oraz Policja) nie będą w stanie tych naruszeń na bieżąco penalizować.	Strefy zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców zostały wprowadzone na ulicach, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych oznakowanych znakami pionowymi i poziomymi (zgodnie z wytycznymi rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz warunków ich umieszczania na drogach), zaś jest możliwość postoju na zasadach ogólnych, z zachowaniem przepisów prawa o ruchu drogowym.
1543	1538	Miejsca dla gości i dostawców - Saska Kępa jest bardzo atrakcyjną częścią Warszawy, która przyciąga wiele osób spoza niej. O ile całodzienne parkowanie typu Park & Ride powinno być drastycznie ograniczone, o tyle możliwość parkowania dla odwiedzających - naszych gości - oraz dostawców do licznych punktów handlowo-usługowych powinno być ułatwione. Domagamy się, by tak samo jak w kwestii kopert dla OzN, w ramach wprowadzania SPPN na Saskiej Kępie zostały wprowadzone koperty dla dostawców.	W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.

1544		Od wielu lat staramy się o sygnalizację na przejściu przez Paryską, wzdłuż Alei Stanów Zjednoczonych. Jest to bardzo ważne dla wszystkich uczestników ruchu. Bardzo proszę o uwzględnienie tego wymogu w SPPN.	Niezależnie od projektu dotyczącego SPPN przygotowywany jest projekt dotyczący ul. Paryskiej, który obejmuje przebudowę ulicy pod kątem poprawy bezpieczeństwa i powiększenia przestrzeni zielonych. Poprawa bezpieczeństwa użytkowników drogi polegała będzie głównie na drobnych korektach geometrii ulicy (przede wszystkim w zakresie wysp azyli przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerzystów) i jej oznakowania. W szczególności dotyczy to przejścia dla pieszych w okolicy Dwujęzycznej Społecznej Szkoły Podstawowej nr 5 im. Zawiszy Czarnego, gdzie jadący zbyt szybko kierowcy zagrażają dzieciom próbującym przekroczyć jezdnię. Analizujemy także dodatkowe oznakowanie ostrzegawcze dla jadących jezdnią i drogą dla rowerów w rejonie wiaduktu al. Stanów Zjednoczonych. Ponadto przewidujemy uniemożliwienie nielegalnego parkowania w miejscach, w których postój pojazdów zmniejsza widoczność, a także naraża pieszych i innych kierujących pojazdami na niebezpieczeństwo (przede wszystkim w obrębie przejść dla pieszych i zjazdów na posesję), a niejednokrotnie powoduje nawet niemożność przejechania przez autobusy.
1545	1545	Wniosek o zdefiniowanie miejsc postojowych wzdłuż Alei Stanów Zjednoczonych 16/18/20 jako SPPN wyłącznie dla mieszkańców ww. nieruchomości	Wprowadzono.
1546		czym dokładnie są miejsca możliwego parkowania zgodnego z przepisami, w których nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych? W przypadku ul. Królowej Aldony tam jest większość takich miejsc, czy to oznacza, że można będzie tam parkować? Czy parkowanie w takich miejscach również będzie płatne?	Strefy zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców zostały wprowadzone na ulicach, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych oznakowanych znakami pionowymi i poziomymi (zgodnie z wytycznymi rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz warunków ich umieszczania na drogach), zaś jest możliwość postoju na zasadach ogólnych, z zachowaniem przepisów prawa o ruchu drogowym. Mieszkańcy chcący skorzystać bezpłatnie z miejsc postojowych mogą wykupić abonament mieszkańca SPPN. Abonament będzie połączony z identyfikatorem B35, który uprawnia do korzystania z miejsc tylko dla mieszkańców tam, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych.
1547		ul. Irlandzka ma zaplanowany jednostronny zakaz parkowania (po stronie nieparzystej) kiedy teraz parkowanie jest tam dopuszczone (częściowo na chodniku) i zostaje ponad 1,5 m miejsca na chodniku, który był poszerzany kilka lat temu?	Wprowadzono. Po stronie zachodniej zaprojektowano miejsca postojowe wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.
1548		Czy nie można wziąć do obliczeń ilości niezbędnych miejsc do parkowania samochodów mieszkańców listę samochodów zarejestrowanych w danym budynku? (pod warunkiem osobnego potwierdzenia)	Podczas badań parkowania nie uwzględniano miejsca zarejestrowania pojazdów (które nie ma związku z tym gdzie faktycznie parkuje dane auto), 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.

1549		jaka jest obecna liczba legalnych miejsc do parkowania, jaka jest planowana po wprowadzeniu SPPN liczba miejsc do parkowania dla obszaru 1?	Łącznie na podobszarze zinventaryzowano 2379 legalnych miejsc postojowych. Liczba miejsc postojowych po wprowadzeniu strefy nie jest znana, gdyż obecnie trwa proces weryfikacji projektu pod względem uwag mieszkańców. Dodatkowo ostateczny kształt projektu jest zależny od organu zarządzającego ruchem drogowym w Warszawie tj. Biura Zarządzania Ruchem Drogowym m.st. Warszawy.
1550		jaka jest realna obecna liczba samochodów mieszkańców wynikająca z pomiarów dla obszaru 1 ?	Przeprowadzone badania wykazały 2231 pojazdy zakwalifikowane do kategorii "mieszkańcy" na podobszarze 1. Największa liczba samochodów zarejestrowana w podobszarze 1 wynosiła 1498 wszystkich tablic rejestracyjnych. Według danych największa liczba samochodów parkujących jednocześnie mieszkańców w podobszarze 1 wynosiła 1334 unikalnych tablic rejestracyjnych.
1551		czy obszary skrzyżowań będą poza oznaczeniem pionowym, zabezpieczone także fizycznie przed parkowaniem? Na Saskiej Kępie plagą są samochody blokujące w ten sposób widoczność	Wprowadzono. W narożnikach skrzyżowań zaprojektowano słupki blokujące U-12c.
1552		bardzo proszę o informację dlaczego projektanci nie skorzystali z możliwości projektowania miejsc postojowych na ulicach jednokierunkowych w odległości mniejszej niż 10 m - obszar 1	Miejsca postojowe są projektowane w minimalnej odległości od skrzyżowania.
1553		Przeanalizowałem parkowanie na ul. Walecznych pomiędzy Saską i Łotewską. Dodatkowo, nie został wykorzystany potencjał do parkowania po oby stronach Walecznych pomiędzy Saską i Francuską.	Wprowadzono. Zaprojektowano miejsca postojowe po obu stronach ulicy (z wyłączeniem odcinka dwukierunkowego).
1554		Na ul. Łotewskiej - wnioskuję o zabezpieczenie chodnika przed parkowaniem na nim na odcinku pomiędzy nr 9A a 15. W tej chwili chodnik jest notorycznie blokowany	Nie wprowadzono. Słupki blokujące ustawiane są narożnikach skrzyżowań i/lub w obrębie przejść dla pieszych. W celu zabezpieczenia chodnika po wschodniej stronie ul. Łotewskiej, zaprojektowano zakaz zatrzymywania się B-36.
1555		Na początku ul. Wandy nie ma wyznaczonych żadnych miejsc a jest tam bardzo szeroko, czy to pomyłka?	Nie. Na zakończeniu ul. Wandy wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia wymiarów zawrotki, co jest oparte na przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125. W ciągu ul. Wandy zaprojektowano maksymalną liczbę miejsc postojowych, w sposób zapewniający przejazd lub mijanie się pojazdów w obu kierunkach.

1556		Jaka jest zasada lokalizacji miejsc parkingowych dla mieszkańców oznaczonych na projektach fioletowymi kropkami i nazwanymi: MIEJSCA MOŻLIWEGO PARKOWANIA ZGODNEGO Z PRZEPISAMI,....?	Strefy zakazu postoju z wyłączeniem mieszkańców zostały wprowadzone na ulicach, gdzie nie było możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych oznakowanych znakami pionowymi i poziomymi (zgodnie z wytycznymi rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz warunków ich umieszczania na drogach), zaś jest możliwość postoju na zasadach ogólnych, z zachowaniem przepisów prawa o ruchu drogowym.
1557		Co ze ślepym odcinkiem Dąbrowieckiej? na planie wygląda jakby zlikwidowano tam niemal wszystkie miejsca parkingowe, nawet w ZATOCZCE przy ul. Dąbrowieckiej 8	Wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc postojowych w zatoczce przy posesji Dąbrowieckiej 8. Nie wprowadzono w zakresie wyznaczenia miejsc na końcu ulicy. Na zakończeniu ul. Dąbrowieckiej wyeliminowano postój pojazdów w celu zapewnienia wymiarów zawrotki, co jest oparte na wytycznych rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie szczegółowych warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, par. 125.
1558		Szczuczyńska - wnoszę o dodatkowe fizyczne zablokowanie przejazdu p-21 przy skrzyżowaniu z Paryską. W tej chwili auta są parkowane wzdłuż p-21 tuż przed PdP, co ogranicza widoczność w obrębie PdP	Wprowadzono.
1559		Ul. Genewska - wnoszę o zabezpieczenie chodnika po stronie parzystej od Wersalskiej do nr 4. Ten chodnik jest notorycznie nieprzepisowo zastawiany samochodami	Wprowadzono, na ul. Wersalskiej zostały wyznaczone miejsca postojowe w układzie równoległym na jezdni.
1560		Czyli mieszkańcy Pragi Południe, rozliczający podatki tutaj, którzy posiadają kartę mieszkańca, nie są przez Państwa traktowani jako mieszkańcy ze względu na brak zameldowania?	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.
1561		czy jezdnie techniczna al Waszyngtona, o szer. 3.9m można zmniejszyć, żeby parking NIE wchodził na chodnik?	Parkowanie na chodniku zostało wyznaczone w celu wyznaczenia maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych ogólnodostępnych. Przeniesienie go w całości na jezdnię oznacza znaczne ograniczenie liczby miejsc.
1562		Kanadyjska - chodnik ok 1m po obu stronach ulica ok 3m. Czyli parkujący równolegle nie będą już mogli tego robić czy też zostanie tak jak jest bez wyznaczania miejsc?	Nie wprowadzono, ul. Kanadyjska nie jest drogą publiczną i znajduje się poza zakresem opracowania. Zasady organizacji ruchu i postoju ustala zarządca terenu.
1563		Dlaczego przyjęto założenie, że na chodniku muszą pozostać 2 metry dla pieszych, skoro przepisy mówią 1,5 m?	Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (załącznik 2 pkt. 5.2.4) przy wyznaczaniu miejsc postojowych za pomocą oznakowania poziomego konieczne jest zachowanie 2,0 m szerokości chodnika.

1564		Czy będzie zaproponowane jakieś rozwiązanie dla rejonu przy szpitalu-Londyńska i Holenderska samochody parkują nielegalnie na trawnikach i pod garażami gdzie degradują zieleni albo emitują spaliny	Dla ul. Holenderskiej i Londyńskiej, zaprojektowano postój wyłącznie na jezdni lub chodniku. Egzekwowanie przez kierowców poprawności postoju leży w gestii służb mundurowych tj. policji czy straży miejskiej.
1565		Pytanie do organizacji ruchu - ul. Międzynarodowa na wysokości SP168 - dlaczego parkowanie równoległe na chodniku - a nie na ulicy?	Wprowadzono parkowanie równoległe na jezdni przy SP168.
1566		Ogólna uwaga dotycząca ul. Międzynarodowej. Zgłaszam wniosek o zabezpieczenie chodników. W tej chwili po wschodniej stronie ulicy Międzynarodowej regularnie jeżdżą samochody po chodnikach	Wprowadzono.
1567		ul. Międzynarodowa na wysokości nr 34 i 32 - dlaczego wyznacza się miejsca na chodniku, a nie powstanie zatoka postojowa jak na pozostałym odcinku Międzynarodowej (po stronie parzystej)?	Miejsca postojowe na chodniku zostały wyznaczone z zachowaniem wolnej przestrzeni dla pieszych (min. 2 m) i zapewnieniem wymiarów wskazanych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Likwidowany jest za to postój sprzeczny z zakazem postoju na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10m od skrzyżowania, wynikającym z art. 49 ustawy Prawo o ruchu drogowym.
1568		ul Zwycięzców - dlaczego brak wyznaczonych miejsc do parkowania na wysokości numeru 59?	Wprowadzono.
1569		Czy uporządkowane zostanie też parkowanie na parkingach przy Chicago's pizza (Międzynarodowa/Al. Waszyngtona) i na Walecznych przy kanałku?	Wskazany teren nie jest drogą publiczną. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
1570		pytanie o sposób zabezpieczenia interesów parkingowych mieszkańców, którzy parkują na terenach nieobjętych Państwa jurysdykcją przy garażach przy ul. Walecznych 74A, Zwycięzców i inne	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.
1571		Skoro ze względu na zapewnienie jezdni manewrowej miejsca są nielegalne to jak zapelnienie Waszyngtona w trakcie pomiarów mogło wyjść 78% - przecież miejsc skośnych jest znacznie więcej niż równoległych - obszar 2	Podczas przeprowadzania badań wykonano fotorejestrację, na podstawie której na al. Waszyngtona zainwentaryzowano samochody stojące ukośnie. Zajętość miejsc postojowych dla tej ulicy liczona była zatem dla rzeczywistego sposobu parkowania w okresie wykonywania pomiarów, czyli skośnie.

1572		ul. Arabska prawie cała ze znakami B-39. Jest tam Dom Opieki Społ. "Matysiaków" - brak możliwości parkowania w okolicy przez odwiedzających. Jaki pomysł na to?	Wprowadzono - w ul. Arabskiej zrezygnowano ze strefy dostępnej wyłącznie dla mieszkańców pod oznakowaniem B-39 i wyznaczono miejsca ogólnodostępne na jezdni i chodniku.
1573		Czy ul. Kanadyjska mimo bycia drogą niepubliczną będzie jakoś włączona do strefy? Wyłączenie będzie bardzo niekorzystne dla mieszkańców okolicy (np. ul. Argentyńskiej).	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.
1574		Czy rozważano wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej długości ul. Argentyńskiej tak aby stworzyć więcej legalnych miejsc parkingowych (w tym miejsc tylko dla mieszkańców)? Cd	Nie wprowadzono. Nie ma możliwości wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Argentyńskiej, gdyż dojazd do niej musiałby odbywać się przez ul. Kanadyjską która nie jest drogą publiczną. Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Argentyńskiej nie zwiększy ilości miejsc postojowych. Wprowadzono maksymalną ilość miejsc wyznaczonych na jezdni w układzie na "mijankę".
1575		Warunkiem uzyskania abonamentu jest meldunek, to czy to znaczy, że parkując pod mieszkaniem, w którym nie jestem zameldowana, mimo że jestem jego właścicielem, muszę ponosić zwykłą, godzinową opłatę	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.
1576		czy każda zameldowana na SK osoba może wykupić abonament? Czy mieszkaniac SK który nie ma własnego auta może taki abonament wykupić?	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, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
1577		Na kiedy wyznaczono termin posiedzenia Rady m.st. Warszawy w sprawie wprowadzenia SPPN na Saskiej Kępie? Jeżeli nie wyznaczono terminu , to wnoszę o zawiadomienie mieszkańców o tym terminie.	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania części Saskiej Kępy oraz Kamionka. Harmonogram posiedzeń Rady m.st. Warszawy jest dostępny w Biuletynie Informacji Publicznej. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej we wrześniu 2022 r.
1578		Na mapce ul. Arabskiej są znaki zakazu postoju B39 z dodatkową nieczytelną tabliczką informacyjną. Jaki będzie tekst tabliczki? Nie dotyczy mieszkańców?	Treść tabliczek pod znakiem B-39 będzie stanowiła: "Nie dotyczy pojazdów z identyfikatorem - (odpowiedni numer identyfikatora B35)". W praktyce oznacza to pojazdy mieszkańców posiadających abonament mieszkańca SPPN, który jest jedynym dokumentem uprawniającym do posiadania identyfikatora B35.

1579		czy możliwe jest urządzenie stref d-40 ulicach Bułgarskiej, Greckiej i Rumuńskiej? Czy Grecka i Bułgarska jest przewidziana jednokierunkowa, na planie jest dwu-kierunkowa z możliwością parkowania	Ulica Grecka i Bułgarska nie mają przejazdu tj. są ulicami "ślepyimi", a więc nie ma możliwości zmiany ich na jednokierunkowe. Wprowadzenie strefy zamieszkania jest możliwe tylko w przypadku ulic bez wydzielonej jezdni i chodnika, z jedną przestrzenią pieszo-jezdną. Należy przy tym pamiętać, że w strefie zamieszkania nie jest dopuszczony postój poza wyznaczonymi miejscami postojowymi, co wiąże się często ze znacznym ograniczeniem możliwości postoju dla mieszkańców. W związku z tym w ramach projektu nie przewiduje się wprowadzania stref zamieszkania.
1580		Moje pytanie jest następujące: między Rondem Waszyngtona a Parkiem jest uliczka łącząca al. Waszyngtona z Zieleniecką. Wyznaczono tam dwie niebieskie koperty. Czy będą tam też inne miejsca postojowe	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe.
1581		proszę o wyjaśnienie kwestii ucięcia strefy na środku Kamionka. Cały Kamionek wg zapowiedzi prezydenta miał być w SPPN do 2023 roku. Czy tak się stanie?	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.
1582		Wnoszę o wprowadzenie zakazu ruchu na ulicy Międzynarodowej od Waszyngtona do wjazdu do Parku. Zakaz ten nie dotyczyłby rowerów oraz dojazdu do Drukarza. To powinna być ulica parkowa dla pieszych	Nie wprowadzono. Na wskazanym odcinku wyznaczono naprzemienne parkowanie.
1583		czy auta do e-kontroli będą mogły zweryfikować kto posiada identyfikator B-35 XYZ i ewentualnie nie wystawić mandat? jak państwo uszczelnia to przed kierowcami nie posiadającym identyfikatorów?	Postój niezgodny z oznakowaniem jest wykroczeniem i podlega kontroli służb mundurowych. ZDM nie ma możliwości kontrolowania prawidłowości parkowania.
1584		Wnioskuje o objęcie SPPN obszarów poza pasem drogi strefą (przypadek przy "bazarku" Rogatka). W przyszłości ma tam powstać dzielnicowe Centrum Aktywności Lokalnej, więc presja parkingowa będzie duża.	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.
1585		Poproszę o Grochowską 339a - w tej chwili nie da się wpisać, a jest to granica strefy - gdzie będą mieli parkować mieszkańcy tego budynku?	Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.



1586		<p>My, mieszkańcy Kamionka, przedsiębiorcy świadczący usługi na Kamionku i ich klienci sprzeciwiamy się wprowadzeniu SPPN na Kamionku fałszywie nazwanemu przez ZDM „SPPN na Saskiej Kępie”</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.</p>
1587		<p>1. Brak było rzetelnej informacji o chęci wprowadzenia SPPN na Kamionku. Wcześniej zapowiedzi mówiły o wprowadzeniu SPPN m.in. na Saskiej Kępie, ale Kamionek miał być objęty Strefą w późniejszych latach!</p>	<p>Zapowiedź objęcia Kamionka analizami dotyczącymi rozszerzenia SPPN została przedstawiona publicznie w 2019 r. przez Prezydenta m.st. Warszawy.</p> <p>Akcja informacyjna o konsultacjach 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"> <li>Dystrybucja ulotek za pośrednictwem Poczty Polskiej.</li> <li>Dystrybucja kilkuset ulotek (24 940 sztuk) w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</li> <li>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</li> <li>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</li> <li>Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</li> <li>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</li> <li>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</li> <li>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</li> <li>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</li> <li>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</li> <li>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</li> </ul>
1588		<p>2. Nieracjonalnie przedzielono Kamionek „kreską na mapie” Geograficznie, historycznie i kulturowo jesteśmy związani z Grochowem, Skaryszewem, a nie z Saską Kępą. Kamienicę Mińska 15 podzielono na pół!!!</p>	<p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>

1589		3. Likwidacji ulega znaczna część miejsc postojowych: na Międzynarodowej przy Parku Skaryszewskim, przy Higienie, na Grochowskiej do Mińskiej (parzysta strona).	We wskazanych lokalizacjach wyznaczono maksymalną możliwą ilość miejsc postojowych ogólnodostępnych.
1590		4. Zamienia się parkowanie skośne na równoległe, co drastycznie zmniejsza ilość miejsc postojowych (o około połowę).	Wyznaczono maksymalną możliwą ilość miejsc postojowych ogólnodostępnych. Zmiana sposobu parkowania wynika w głównie z konieczności zachowania drogi manewrowej dla pojazdów wyjeżdżających z miejsc postojowych.
1591		5. Całkowity brak informacji o konsultacjach dla mieszkańców ze strony odpowiedzialnych urzędów (ZDM , Urząd Miasta i Dzielnicy).	<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 (24 940 sztuk) za pośrednictwem Poczty Polskiej</p> <p>Dystrybucja kilkuset ulotek w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Dystrybucja kilkudziesięciu plakatów w instytucjach publicznych położonych na konsultowanych obszarach za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej.</p> <p>Plakaty o konsultacjach na wiatkach przystankowych (w sumie 84 plakaty)</p> <p>Informacja o konsultacjach na ogłoszeniach parafialnych. Ulotki i plakaty dostępne na terenie części kościołów.</p> <p>Pismo do Burmistrza Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych, zapraszające do wsparcia w ich promocji.</p> <p>Pismo do Przewodniczącego Rady Dzielnicy informujące o konsultacjach społecznych z prośbą o rozesłanie jej do wszystkich radnych dzielnicowych oraz wsparcie w ich promocji.</p> <p>Informacja o konsultacjach na platformie konsultacje.um.warszawa.pl, informacja na profilu konsultacji społecznych na platformie Facebook.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie zdm.waw.pl oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich na platformie Facebook i Twitter.</p> <p>Informacja o konsultacjach na stronie www Urzędu Dzielnicy oraz na profilach w mediach społecznościowych.</p>
1592		6. Brak jakichkolwiek rozwiązań dla przedsiębiorców świadczących usługi na terenie i dla mieszkańców Kamionka.	<p>Celem SPPN jest zabezpieczenie potrzeb parkingowych mieszkańców oraz zwiększenie dostępności miejsc krótkotrwałego postoju dla klientów przedsiębiorców działających na danym terenie.</p> <p>Wprowadzenie odpłatności za postój, a tym samym zwiększenie rotacji parkujących pojazdów może jedynie pozytywnie przyczynić się do funkcjonowania istniejących na danym terenie biznesów. Parkowanie pojazdów przez podmioty komercyjne powinno być zapewnione we własnym zakresie, np. na terenie posesji.</p>

1593		7. Sprzeczny z polskim prawem ( PoRD z 1997r.) „obowiązek" pozostawienia 2,5 m chodnika przy strefie, wobec legalnego 1,5 m.	Projektowanie miejsc postojowych odbywa się w oparciu o przepisy 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. Zgodnie z tym rozporządzeniem wyznaczając miejsca postojowe na chodniku linią P-18 należy zadbać aby "szerokość chodnika pozostawionego dla ruchu pieszych wynosiła co najmniej 2,0 m. Wyjątkowo dopuszcza się pozostawienie chodnika o szerokości 1,5 m."
1594		Wobec powyższego oczekujemy od Państwa Radnych decyzji o wprowadzeniu SPPH na Kamionku poprzedzonej rzetelną kampanią informacyjną, wraz z otwartymi konsultacjami dla poinformowanych mieszkańców a przede wszystkim po zasięgnięciu informacji od mieszkańców Kamionka na ile są oni w ogóle zainteresowani wprowadzaniem SPPN i czy uważają to rozwiązanie za korzystne dla swojej okolicy	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 10 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 jedenaście różnych wydarzeń. Cztery spotkania odbyły się w formie online – dając możliwość zapoznania się z wynikami badań i proponowanymi zmianami bez wychodzenia z domu. Dla każdego z czterech obszarów zorganizowane było również spotkanie w formie stacjonarnej na terenie obszaru, którego dotyczą.</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. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Podobna procedura funkcjonowała podczas dwóch dyżurów konsultacyjnych. Żeby zadbać o osoby, dla których udział w wieczornych spotkaniach jest trudny, dyżury zostały zorganizowane w ciągu dnia.</p> <p>Na wniosek uczestników konsultacji ZDM przeprowadzi dodatkowe analizy dla obszaru Kamionka, sięgającego do ul. Terespolskiej. Analizy i projekty dla tego obszaru zostaną zaprezentowane mieszkańcom. ZDM przedłoży Radzie m.st. Warszawy rekomendację ewentualnego objęcia tego obszaru SPPN.</p>

1595	<p>Na odcinku od ul. Walecznych do ul. Holenderskiej po stronie nieparzystej są słupki, uniemożliwiające parkowanie na chodniku, a po stronie parzystej są miejsca parkingowe. I tak powinno pozostać!</p> <p>Już teraz samochody parkujące zajmują znaczną część jezdni i w konsekwencji przejeżdżające samochody ledwo się mieszczą. O wyminięciu się dwóch pojazdów (ulica jest dwukierunkowa) albo o przejeździe większego pojazdu np. służb miejskich, śmieciarki albo karetki pogotowia często nie ma co marzyć. Taka sytuacja wymusza cofanie samochodów co generuje ryzyko obtarć i stłuczek.</p> <p>To jedna z dwóch głównych dróg dojazdowych do szpitala dziecięcego i często karetki mają uniemożliwiony przejazd. Niemal codziennie dochodzi do sporów, kłótni między kierowcami próbujących przejechać przez tę dwukierunkową ulicę. Bardzo często dochodzi też do stłuczek i obtarć samochodów.</p>	Uwzględniono
1596	<p>Jeszcze gorsza sytuacja jest na odcinku ul. Londyńskiej od ul. Holenderskiej w stronę południową w kierunku ul. Zwycięzców. Tam samochody parkują po obu stronach ul. Londyńskiej, i dojazd do parkingu szpitala jest bardzo utrudniony a mijanie samochodów jeszcze trudniejsze.</p> <p>Udostępnienie parkowania po obu stronach ul. Londyńskiej jest bardzo złym pomysłem. Na tak wąskiej i newralgicznej ulicy jak ul. Londyńska -- parkowanie powinno być możliwe wyłącznie po jednej stronie ulicy a po drugiej stronie powinien pozostać chodnik całkowicie wolny od pojazdów, zabezpieczony słupkami (jak ma to miejsce na odcinku od ul. Walecznych do ul. Holenderskiej po stronie nieparzystej) i przez to bezpieczny dla pieszych, matek z wózkami, rowerkami i małymi dziećmi.</p>	Chodnik po stronie parzystej ul. Londyńskiej (numery 6-12) ma szerokość 3.8 m, przy czym ze względu na rosnące drzewa szerokość ta praktycznie nigdzie nie jest w całości dostępna dla pieszych. Tym samym dopuszczenie warunkowego (tj. z pozostawieniem minimum 1,5 m swobodnego przejścia) postoju wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35 nie pogorszy sytuacji pieszych. Jednocześnie kierowca parkujący za znakiem B-35 jest zobowiązany do zachowania przejeźdności pozostałej części ulicy - mierzonej od linii wyznaczającej pas postojowy po stronie nieparzystej.

1597	<p>Uważam że na ul. Londyńskiej należy zabezpieczyć możliwość parkowania wyłącznie po jednej stronie tej ulicy to jest na odcinku od ul. Walecznych do ul. Holenderskiej pozostawić po stronie parzystej.</p> <p>Zaś na odcinku od ul. Holenderskiej w stronę południową w kierunku ul. Zwycięzców -- wyznaczyć parkowanie po stronie szpitala bo tam jest szerszy chodnik, którego ciągłość nie jest dzielona drzewami, a pod oknami kamienic po parzystej stronie ul. Londyńskiej postawić słupki co też poprawi komfort życia mieszkańców tych kamienic.</p> <p>Mieszkańcy ul. Londyńskiej proszą o pozostawienie słupków po stronie nieparzystej na odcinku od ul. Walecznych do ul. Holenderskiej, i postawienie słupków po stronie parzystej na odcinku od ul. Holenderskiej w stronę południową w kierunku ul. Zwycięzców.</p> <p>Dodatkowo warto rozważyć utworzenie z tej ulicy -- ulicy jednokierunkowej.</p> <p>Wtedy jazda w kierunku południowym na odcinku od ul. Walecznych do ul. Holenderskiej odbywałaby się ul. Londyńską do ul. Holenderskiej, a w kierunku północnym - równoległą ulicą Peszteńską.</p>	<p>Zaprojektowano miejsca postojowe po parzystej stronie na odc. Walecznych - Holenderska. Projekt nie przewiduje likwidacji słupków.</p> <p>Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Holenderskiej (odc. Peszteńska - Londyńska) oraz Londyńskiej (odc. Holenderska - Walecznych) znacznie utrudniłoby dojazd do ulicy Peszteńskiej, która również jest jednokierunkowa, oraz wyjazd ze ślepego odcinka ulicy Londyńskiej.</p>
------	--	---