

CORAZ
LEPSZA

WARSZAWA

KONSULTACJE SPOŁECZNE

ZAŁĄCZNIK NR 1 DO RAPORTU Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

JAKA STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA NA KAMIONKU?

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

LP	Nr zał.	Treść	Odpowiedź
1		<p>Piszę, ponieważ chciałbym zdecydowanie poprzeć pomysł rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Kamionku. Mieszkam przy ul. Kamionkowskiej 9. Z okien mam widok na ul. Głuchą a konkretnie jej wylot na ul. Mińską.</p> <p>Cała ul. Głucha jest zapchana samochodami. Obecnie kierowcy parkują wszędzie. Doszło do tego, że nie dość, że Głucha przestała w praktyce być ulicą dwukierunkową to czasem nie jest w ogóle przejezdna dla większych samochodów - w szczególności śmieciarki nie są w stanie przez nią przejechać. Wczoraj byłem świadkiem jak pracownik śmieciarki szedł przed śmieciarką i składał lusterka w samochodach, żeby śmieciarka mogła chociaż kawałek podjechać pod śmietnik.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p>

	<p>Przez samochody stojące na chodniku coraz częściej piesi traktują Głuchą jak deptak idąc jej środkiem (bo chodnikiem nie ma jak).</p> <p>Największy tłok "parkingowy" jest do g. 17-18. Potem sytuacja się poprawia co wg mnie świadczy o tym, że to głównie pracownicy okolicznych biur i osoby załatwiające swoje sprawy w siedzibie ZTM.</p> <p>Mam nadzieję, że strefa płatnego parkowania tu powstanie i przyczyni się do ucywilizowania tego rejonu.</p>	
2	<p>Przeglądając projekt dotyczący zaprowadzenia porządku parkowania na Kamionku uważam jest bardzo dobrym pomysłem.</p> <p>Jednakże ja oraz inni mieszkańcy Kamionkowskiej 1/Mińskiej 12 byśmy prosili aby zwrócić szczególna uwagę na bruk przy naszej Kamionkowskiej przy skwerze „Rogatka”. Jesteśmy oburzeni ponieważ tej drogi nie można ruszyć iż jest to bruk pamiętający jeszcze 2WŚ. Jednakże osoby spoza Pragi południe zrobiły sobie tam parking utrudniając tym samym wyjazd mieszkańcom Kamionkowskiej 1,3 oraz mieszkańca z nowo wybudowanego osiedla którzy również tamtędy przejeżdżają. Samochody często zagradzają wyjazd tym samym powodując większe ryzyko wypadku. Nie raz była wzywana tam straż miejska jednakże bez żadnego skutku. Z powagi na naszą piękną historie i to co z niej zostało oraz komfort mieszkańców Kamionkowskiej 1,3 i Mińskiej 12 prosimy aby zwrócić szczególna uwagę na drogę brukowa, która jest obok nas. Oraz na to jak ludzie sobie zrobili tam nielegalny parking.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <p>Uwzględniono uwagę - projekt SPPN przewiduje uporządkowanie postoju w obrębie Skweru „Rogatka”, z zachowaniem historycznej nawierzchni brukowej ul. Kamionkowskiej w stanie niezmiennym.</p>
3	<p>Chciałbym powiedzieć, że popieram wprowadzenie SPP na Kamionku, myślę że rozwiąże problemy parkingowe lokalnej społeczności.</p> <p>Mam parę drobnych uwag:</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 1. Parkowanie skośne przy ul. Kamionkowskiej 32 - czy tam na pewno zostanie 1,5m chodnika? 2. Wlot ul. Międzynarodowej do ul. Grochowskiej - zdaje się, że można przenieść parkowanie z chodnika na jezdnię. 3. Chodnik przed ul. Grochowską 323 i okolice - nie są tam zaplanowane słupki, już teraz kierowcy dojeżdżają za blisko budynku nie zostawiając miejsca pieszym. 4. Proszę o usunięcie parkingu na ul. Chodakowskiej, po drugiej stronie od Chodakowskiej 26 (na lewo i prawo od wyjazdu ze stacji Orlen). Szkoda likwidować pas zieleni tylko żeby zrobić dojście do kilku miejsc parkingowych. 5. ul Grochowska 329/317B - gdyby zrezygnować z jednego miejsca parkingowego (obok koperty, między drzewami) to uzyskujemy spory kawałek zieleni. 6. Skrzyżowanie Terespolska x Kamionkowska - w miejscu zastupkowanych miejsc parkingowych blisko skrzyżowania, zamiast słupków można zaprojektować zieleni. 	<p>płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Projekt zakłada pozostawienie istniejącej szerokości chodnika przy Kamionkowskiej 32, postój wyznacza się w istniejącej zatoce. Geometria zatoki wskazuje zaś na równoległy sposób parkowania. 2. Nie uwzględniono uwagi – nie ma możliwości przeniesienia postoju z chodnika na jezdnię ze względu na zbyt wąską jezdnię. Ma ona obecnie 5,7 m szerokości. Po przeniesieniu postoju na jezdnię jej przekrój zmniejszy się do 3,7 m, co jest wartością niedopuszczalną dla dwóch kierunków ruchu, (na tak krótkim odcinku ulicy, w pobliżu skrzyżowania i przy występującym silnym natężeniu ruchu). 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. 4,5,6 - 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.
--	---	--

4	4	<p>Mieszkam na ul. Groszowickiej 15, tj. w okolicy Urzędu, Sądu i SWPS. Ludzie codziennie (mniej więcej w godzinach pracy, 9-17) parkują w tych stronach bezkarnie na zakazach, rozjeżdżają trawniki, stwarzają niebezpieczeństwo w ruchu. Chciałbym prosić aby po wprowadzeniu SPP miejsca na jezdni, które nie są przeznaczone do parkowania (np. za zakazami) były opatrzone jakimiś ograniczeniami ruchu. Szczególnie chodzi mi o końcowy odcinek Groszowickiej przy skrzyżowaniu z Chodakowską. W załączeniu zdjęcia ilustrujące problem. Trawnik jest tam notorycznie rozjeżdżany, stojące auta powodują, że na skrzyżowaniu z Chodakowską jest po prostu niebezpiecznie.</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. Egzekwowanie poprawności dostosowania się kierowców do znaków drogowych pozostawia się w gestii służ porządkowych tj. policji i straży miejskiej.</p>
5		<ol style="list-style-type: none"> 1. W prezentacjach w 1 cz. spotkania nie pojawia się ul. Mińska od ul. Głuchej w kierunku do ul. Bliskiej. 2. Samochodu parkują na chodniku (było zdjęcie na prezentacji) zastawiają często wjazd do garażu Mińska 12. 3. Nie pojawia się też ul. Kamionkowska od ul.Gocławskiej do Bazaru i dalej do skrzyżowania z ul. Bliską. <p>Samochody parkują na całej ul. Kamionkowskiej po obu stronach, chodnik zdemolowany, nawierzchnia kostka brukowa uszkodzona i wiele dziur z wodą lub błotem.</p> <p>Samochody parkują na przejściu dla pieszych od strony ul. Kamionkowskiej i wejściu na Bazarek.</p> <p>Teren między Kamionkowską 1-3 oraz Mińska jest zrujnowany przez ciągle przejazdy samochodów nie tylko osobowych. Ulice te są „parkingiem dla pracujących w pobliskich miejscach.</p> <p>Miejsca do parkowania dla mieszkańców domów przy tych ulicach są wolne po god.20.00 oraz w niedziele.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. W materiałach na konsultacje znajdowały się wszystkie projekty, w tym rysunki dotyczące ul. Mińskiej od ul. Głuchej do ul. Bliskiej. 2. Wjazd do garażu zostanie oznakowany linią P-7a oraz P-21, co umożliwi interwencje służbom mundurowym. 3. W materiałach na konsultacje znajdowały się wszystkie projekty, w tym rysunki dotyczące ul. Kamionkowskiej. <p>Uwaga została uwzględniona w zakresie uporządkowania postoju w ciągu ul. Kamionkowskiej (odcinek wykonany z kostki brukowej). W celu zapewnienia przejezdności ulicy oraz ochrony zabytkowej nawierzchni, postój w pobliżu skrzyżowania ul. Kamionkowskiej / Mińskiej zostanie wyeliminowany poprzez znaki zakazu. Egzekwowanie poprawności dostosowania się kierowców do znaków drogowych pozostawia się w gestii służ porządkowych tj. policji i straży miejskiej.</p>

		<p>Wielokrotnie zastawiony jest wjazd do garażu Kamionkowska 1.</p> <p>4. Jak będzie rozwiązane parkowanie dla klientów restauracji iw powstającej Food Halle?</p>	<p>4. Projekt organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na terenie Kamionka wprowadza miejsca postojowe ogólnodostępne (w tym dla klientów lokali usług i handlu) oraz miejsca postoju wyłącznie dla mieszkańców posiadających stosowny identyfikator. Potrzeby parkingowe dla nowych obiektów powinny być zaspokajane na terenie posesji.</p>
6	6	<p>W związku z ogłoszonymi konsultacjami zgłaszam swoje uwagi do projektu płatnego parkowania przy Terespolskiej. Jestem za tym pomysłem, ale jednocześnie apeluję o uporządkowanie terenu przy okazji stworzenia strefy. Przy wjeździe na osiedle Terespolska 2/4 w ciągu dnia bez przerwy na zakazie stoją samochody, co znacznie utrudnia bezpieczny wyjazd z bramy. Znak zakazu parkowania, raptem jeden, jest ustawiony dużo wcześniej przez zatokami, jest zawieszony za wysoko i przez to mało widoczny dla kierowców aut osobowych. W rejonie wyjazdu z bramy można na przykład stworzyć małe wysepki, które uniemożliwią parkowanie poza zatokami. Jak sytuacja wygląda w praktyce, widać na załączonym obrazku czyli dwóch zdjęciach, które załączam do maila.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <p>Projekt organizacji ruchu dla funkcjonowania SPPN na terenie Kamionka przewiduje montaż wyspowych elementów prefabrykowanych wyłącznie w obszarach zwiększonego ryzyka bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. w obszarach skrzyżowań i/lub przejść dla pieszych. Egzekwowanie poprawności dostosowania się kierowców do znaków drogowych pozostawia się w gestii służb porządkowych tj. policji i straży miejskiej.</p>

7	7	<p>Mam drobną uwagę dotyczącą wyznaczonych w projekcie SPP miejsc do parkowania na ul. Groszowickiej. Jako mieszkaniec budynku przy Groszowickiej 15 wiem, że przy wyjeździe z garażu, po lewej stronie do stojącej latarni jest tyle miejsca że spokojnie stanie tam 1 auto, ale jak stają 2, tył drugiego często wystaje na wyjazd z garażu. Nawet jeśli na żyletki dwa małe auta tam się zmieszczą, dalej wyjazd z garażu jest utrudniony, bo z lewej strony nic nie widać, zasłonięty jest widok na auta jadące Groszowicką ze strony Chodakowskiej. Stwarza to niebezpieczeństwo kolizji. Proponowałbym ograniczenie wyznaczonego miejsca od wschodu, tak aby zapewnić lepszą widoczność dla wyjeżdżających z garażu budynku Groszowicka 15 aut. Dalej zmieści się tam jedno auto, a ryzyko zaparkowania nieodpowiednio przez drugi samochód będzie mniejsze. Załączam fragment projektu z zaznaczonym miejscem, o którym mowa.</p>	<p>Uwzględniono – skrócono obszar dozwolonego postoju w obrębie wyjazdu z posesji przy ul. Groszowickiej 15.</p>
8	8	<p>W związku z planowanym SPPN na Kamionku, bardzo proszę o uwzględnienie w planach, podwórka przy kamienicy Mińska 13, a mianowicie o ustanowienie znaku B-35 z wyłączeniem mieszkańców i lokalu użytkowego Mińska 13. Bez takiego ustanowienia stworzy się przyzwolenie dziki parking. W tym momencie, jeszcze przed wprowadzeniem strefy SPPN dochodzi do znaczących naruszeń i utrudnień w funkcjonowaniu dla mieszkańców. W załączeniu przesyłam kilka zdjęć, które w minimalnym stopniu zobrazują skalę problemu - notorycznie rozjeżdżane pasy zieleni, parkowanie na chodniku uniemożliwiający ciąg pieszy dla mieszkańców kamienicy, blokowanie zaparkowanych aut i wyjazdu. W każdym wypadku są to samochody przyjezdne, pozostawiane na kilka godzin a nawet na cały dzień (głównie</p>	<p>Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>

	<p>samochody dostawcze firm z okolicznych budów).</p> <p>Takie nasilenie ruchu w ostatnim czasie spowodowało również powstawanie sporych dziur (zapadnięcie się nawierzchni) w chodniku przy wjeździe na podwórko, co stanowi znaczące uniedogodnienie dla pieszych - mieszkańcy kamienicy samodzielnie łatają powstałe ostatnio dziury z własnych środków aby poprawić bezpieczeństwo.</p> <p>Nawierzchnia podwórka również nie jest przystosowana do zwiększonej ilości aut - pod ciężarem ziemia zapada się tworząc olbrzymie dziury.</p>	
9	<p>Przyjrzałam się projektowi na odcinku ul. Stanisława Augusta od Międzynarodowej do Terespolskiej i chociażby w mojej najbliższej okolicy widzę rzeczy niedorzeczne.</p> <p>Ul. Terespolska - na krótkim odcinku od ulicy St. Augusta do Grochowskiej. Zaplanowano miejsca parkingowe i zwężenie tej ulicy tuż przy ul. Stanisława Augusta. Ten krótki odcinek Terespolskiej bardzo często się korkuje, zwłaszcza w czasie porannego szczytu. Po oddaniu do użytku oprostowywanej przez mieszkańców inwestycji Dom Development na Błoniach Kamionkowskich, dojdzie jeszcze około 100 samochodów. Korek na tej ulicy niemal pewny, a jej zwężanie tylko pogorszy sprawę. Czasem zdarza mi się parkować przy tej ulicy (przy sklepie z częściami metalowymi, nie przy garażach), gdy nie znajdę żadnego miejsca na podwórku przy mojej kamienicy, przy ul. Stanisława Augusta i Kinowej, ale zawsze następnego ranka kończy się to problemami z wyjechaniem i włączeniem się do ruchu ze względu na zakorkowanie tej ulicy.</p>	<p>Nie uwzględniono. Miejsca postojowe wyznaczone na jezdni przy ul. Terespolskiej za skrzyżowaniem z ul. Stanisława Augusta nie wpłyną negatywnie na przepustowość niniejszego skrzyżowania. Miejsca zostały wyznaczone na drodze jednokierunkowej, na jezdni o szerokości 5,0m, gdzie nie ma możliwości wyznaczenia dwóch pasów ruchu. Wprowadzenie postojów na jezdni uspokoi i uporządkuje ruch.</p>

	<p>Tylko osoba, która nigdy nie jechała ulica Terespolską rano do pracy mogła narysować miejsca postojowe w taki sposób, aby zwięzić tę często zakorkowaną uliczkę do jednego pasa.</p> <p>Proszę przyjrzeć się tej propozycji jeszcze raz i to zmienić, bo to świadczy o rysowaniu miejsc bez związku z rzeczywistością.</p>	
10	<p>Co do zasady, parkowanie odbywać się powinno wyłącznie na jezdni. Chodniki powinny być wolne dla pieszych, w szczególności dając możliwość przejścia osobom z niepełnosprawnością i rodzicom z dziećmi. Szerokość chodnika minimum 180 cm. Miejsca parkingowe powinny być w systemie rotacyjnym: konieczność przeparkowania samochodu co 2-3 godziny, nie dotyczy parkowania dla mieszkańców Kamionka. Prawo do abonamentu tylko dla jednego samochodu na rodzinę.</p> <p>Jak najwięcej ulic jednokierunkowych, wielkości St. Augusta czy Kamionkowskiej (wiem, że obie są już takie w części), z progami zwalniającymi i ograniczeniem prędkości do 30 km na godzinę i kontraruchem dla rowerów.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyznaczanie ulic jednokierunkowych w celu maksymalizacji liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych oraz uporządkowania ruchu. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym progi zwalniające) zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p> <p>Regulamin SPPN nie przewiduje ograniczenia maksymalnego czasu postoju do 2-3 godzin. Taka zmiana nie powinna być wprowadzana punktowo - takie zasady powinny być spójne w skali całej strefy.</p>

11	<p>Lokalizacja miejsc postojowych dla niepełnosprawnych ruchowo.</p> <ul style="list-style-type: none"> - rejon przychodni Grochowska 339 obowiązkowo miejsce dla niepełnosprawnych. - w pobliżu budynku Grochowska 339a bezpośrednio przy kładce nad Kanałkiem Wystawowym, na terenie ślepej jezdni objętej zakazem zatrzymywania i postojem. Lokalizacja ta ułatwi dostęp do parku dla niepełnosprawnych. Proszę o pisemne uzasadnienie braku możliwości usytuowania w tych rejonach miejsc parkingowych dla niepełnosprawnych ruchowo. 	<p>Uwzględniono. Zaznaczamy przy tym, że miejsce dla osób niepełnosprawnych na odcinku ul. Międzynarodowej (dojazd do parku) zostało wyznaczone w bezpiecznym miejscu, tj. na chodniku – po zachodniej stronie ulicy - tak by jego lokalizacja nie stanowiła zagrożenia ruchu drogowego zarówno dla osób korzystających z niniejszego miejsca postojowego jak i dla pozostałych uczestników ruchu drogowego.</p>
12	<p>Jestem za rozszerzeniem strefy. Moje uwagi.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Samochód do automatycznej kontroli strefy powinien odnotowywać nielegalnie parkujące samochody (przejścia dla pieszych, trawniki, parki, chodniki) i przekazywać je do SM. STRAŻ MIEJSKA to systemowe przyzwolenie na patoparkowanie! Koniec z tym. Skoro sami nie potrafią to niech chociaż dostaną gotowe dane! 2. Zwężenie Grochowskiej i Mińskiej! Zero samochodów na chodnikach! Chodniki osłupkować, a samochody niech zostaną tam gdzie ich miejsce - na jezdni. 3. Każde miejsce w strefie, gdzie w badaniach wykazano parkowanie na chodniku lub zieleni - osłupkować! 4. Proszę o rozszerzenie SPP o ulicę Kinową i dalej na wschód. Mieszkam przy Kinowej i to co dzieje się w okolicy woła o pomstę do nieba. Samochody parkują na chodnikach, w zabytkowym parku, trawnikach i skrzyżowaniach. Chciałbym powiedzieć, że tylko schody ich powstrzymują przed parkowaniem, ale niestety nie. Dostawcze wjeżdżają nawet na schody. Zgłaszałem już potrzebę słupków na skrzyżowaniu Waszyngtona 	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uwaga została odnotowana. Dotyczy ona kwestii niezwiązanych z projektami i rozszerzeniem SPPN na Kamionku. 2. Zawężono jezdnię ul. Mińskiej poprzez przerzucenie postojem na jezdnię. Zrezygnowano z pasa włączenia na ul. Grochowskiej i wyznaczono skośne miejsca postojowe częściowo na jezdni. Na jezdni południowej parkowanie będzie wyznaczone częściowo na jezdni, na bardzo szerokich pasach ruchu. 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. 4. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym

	<p>i Kinowej. Zgłaszam ja jeszcze raz. Proszę wyznaczyć legalne miejsca, a resztę odgrodzić!</p> <p>5. Myślę, że można by wyznaczyć prawy pas do parkowania na Waszyngtona, żeby rodzice "sportowców" z drukarza przestali rozjeżdżać SUVami parki Kamionkowski i Skaryszewski oraz wąska Międzynarodową. Parki odgrodzić od samochodów barierami betonowymi. Słupki i pnie drzew nie powstrzymują przed parkowaniem w parku!</p>	<p>jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>5. Na ul. Waszyngtona nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych na jezdni ze względu na obecność torów tramwajowych i braku dojścia do chodnika. Opracowanie nie przewiduje stosowania barier betonowych. Słupki U-12c są wystarczającym rozwiązaniem</p>
--	---	---

13	<p>Jaka strefa płatnego parkowania na Kamionku?</p> <p>Po pierwsze: większa. Rozumiem, że nie da się wprowadzić płatnego parkowania od razu w całym mieście (szkoda), bo rządowe rozporządzenie uzależnia możliwość pobierania opłat od wyznaczenia miejsc postojowych. Rozumiem, że nie da się zmienić organizacji ruchu i wyznaczyć miejsc postojowych jednocześnie w całej dzielnicy. Szkoda. Liczę na niezwłoczne podjęcie działań w celu wprowadzenia SPPN także na kolejnych przyległych do Kamionka i nowej SPPN obszarach Grochowa. Szczególnie mi zależy na okolicach ronda Wiatraczna. Tam jest najtrudniej normalnie po ulicach przejść, a czasem także zaparkować samochód.</p> <p>Po drugie: lepsza. Nie ma tego w celach ustawowych, ale ważnym powodem do naciskania na miasto w sprawie poszerzenia SPPN jest potrzeba porządkowania parkowania tak, aby stało się ono mniej uciążliwe także dla tych mieszkanki i mieszkańców, którzy nie korzystają z samochodów. Niestety, systematycznych działań dla poprawy sytuacji na chodnikach oraz ścieżkach rowerowych brak. Potrzeba kierunkowych decyzji Rady Miasta i przeznaczenia znaczących środków na kompleksowe zmiany organizacji ruchu. Dlatego nalegam na wpisanie do założeń do projektowania dodatkowego celu, jakim będzie maksymalizacja - w ramach obowiązujących przepisów - przestrzeni dostępnej dla wszystkich. Przede wszystkim chodzi mi o dążenie do uwalniania od stojących samochodów chodników na całej ich pierwotnie wybudowanej szerokości i długości. Chodniki powinny być uwalniane od parkowania nie tylko wszędzie tam, gdzie da się to zrobić bez zmiany łącznej liczby miejsc postojowych na danym odcinku ulicy, ale także tam, gdzie zmniejszenie liczby możliwych do zaparkowania samochodów pozwoli zwiększyć</p>	<p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>Opracowanie zakłada uwolnienie chodników od parkowania w miejscach gdzie jest to możliwe. W miejscach gdzie nie było takiej możliwości, udało się zachować 2 m ciągu pieszego, wyznaczono miejsca postojowe na chodniku.</p>
----	---	--

		<p>komfort chodzenia, stania, siedzenia oraz innych priorytetowych dla miasta aktywności na miejskich ulicach. Jest to szczególnie potrzebne w miejscach zwiększonego ruchu pieszych, intensywnego handlu i działalności usługowej oraz w rejonach wykorzystywanych rekreacyjnie. Chodzi i o rejony, gdzie te potrzeby występują już teraz, i o takie, które mają taki potencjał, prognozy ruchu lub plany ich zagospodarowywania.</p>	
--	--	--	--

13	<p>W SPPN, gdzie będzie - bo ma być - zwiększona rotacja pojazdów na miejscach postojowych, spodziewać się można także zwiększonego ruchu - i samochodowego (co oczywiste), i pieszego (każdy kierowca po wyjściu z samochodu jest pieszym). Dlatego bardzo ważne dla bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu będzie uspokojenie ruchu samochodowego. Przy wprowadzaniu zmian organizacji ruchu związanych z parkowaniem, podstawowym środkiem uspokojenia ruchu powinno być odpowiednie lokalizowanie nowych miejsc postojowych. Należy przede wszystkim ograniczać możliwość przyspieszania pojazdów poprzez wymuszanie odginania toru ich jazdy oraz zniechęcać do utrzymywania zawyżonych prędkości poprzez zwężanie pasów ruchu. Zmiany organizacji ruchu polegające na porządkowaniu parkowania, poza ułatwianiem parkowania pojazdów oraz chodzenia po ulicach pieszo mogą mieć także wpływ na inne grupy użytkowników dróg. Bardzo ważne jest, by nie pogarszać sytuacji szczególnie rowerzystów i rowerzystek, ponieważ są to osoby najmniej chronione fizycznie i prawnie, najbardziej narażone na utratę zdrowia lub życia w razie wypadku z winy kogoś innego. Dlatego na odcinkach ulic, gdzie zmiana warunków ruchu na jezdniach może stanowić utrudnienie dla bezpiecznego przemieszczania się rowerów jednocześnie z innymi pojazdami (szczególnie chodzi o ograniczenie możliwości wyprzedzania rowerów z zachowaniem przepisowego odstępu) należy równocześnie z wyznaczeniem miejsc postojowych wprowadzić ograniczenie prędkości wszystkich pojazdów do 30 km/h. Chodzi tu o uniknięcie błędu, jaki popełniono na ul. Ludnej, gdzie zrezygnowano z wyznaczania pasów dla rowerów (co można uznać za decyzję kontrowersyjną, ale zrównoważoną korzyściami dla pieszych)</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>
----	--	--

	<p>ale nie zmniejszono przy tym dopuszczalnej prędkości (co należy uznać za decyzję niekorzystną dla wszystkich uczestników ruchu, w tym dla kierowców samochodów - poprzez stworzenie sytuacji potencjalnie frustrującej niemożliwością utrzymywania dozwolonej prędkości przy zwiększonym ruchu rowerowym).</p> <p>Biorąc pod uwagę brak możliwości zmiany granic SPPN w ramach aktualnie prowadzonych konsultacji, poniżej zgłaszam uwagi dotyczące przedstawionych projektów.</p>	
13	<p>1. Długość linii podwójnej ciągłej powinna wynosić co najmniej 20 m. Takie linie wyznacza się ze względów bezpieczeństwa, w mieście najczęściej przed i za skrzyżowaniami, przejściami dla pieszych itp. Potrzeba wygodnego zaparkowania pojazdu nie może być traktowana jako wyższa w stosunku do potrzeby zapewnienia bezpieczeństwa ruchu. To oznacza, że miejsca postojowe, z których mogą korzystać kierujący pojazdami jadący z obu kierunków lub miejsca, skorzystanie z których wymaga wyjechania na pas ruchu do ruchu w kierunku przeciwnym niż pas, przy którym dane miejsce się znajdują, nie mogą być lokalizowane bliżej niż 20 m od skrzyżowań lub przejść dla pieszych. Stanowi to słuszne, zasadne i potrzebne rozszerzenie ustawowego, dziesięciometrowego zakaz zatrzymywania pojazdów w rejonie skrzyżowań i przejść dla pieszych. Szczególnie niebezpieczne jest lokalizowanie w odległości</p>	<p>1. Uwzględniono – vis a vis posesji Żupnicza 4 pozostawiono linię P-4 w istniejącej długości przy przejściu dla pieszych. Zgodnie z art. 35 ustawy Prawo o ruchu drogowym wyeliminowano postój pojazdów z odległości min. 10 m od przejścia dla pieszych.</p>

	<p>mniejszej niż 20 m od skrzyżowań lub przejść dla pieszych miejsc postojowych do parkowania prostopadłego lub skośnego. Skorzystanie z takich miejsc wymaga zatrzymania pojazdu na pasie ruchu. W momencie takiego zatrzymania, które - szczególnie po wycofaniu z miejsca zaparkowania - może nastąpić w odległości jeszcze mniejszej od skrzyżowania lub przejścia dla pieszych niż odległość samego opuszczanego stanowiska postojowego od tego od skrzyżowania lub przejścia dla pieszych, stojący "tylko przez chwilę" pojazd załania to od skrzyżowanie lub przejście dla pieszych kierującym pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwka.</p> <p>Linie P-4 do wydłużenia i miejsca postojowe do likwidacji lub przeorganizowania w związku z tym:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Żupnicza vis-à-vis nr 4 (zmiana na równoległe, dodatkowo w SOR należy uwzględnić słupki między zatoką a chodnikiem). 	
13	<p>2. Minimalna szerokość pasa postojowego wyznaczonego linią P-19 wynosi 2,0 m. Jednak jest to minimum a nie wartość obligatoryjna do stosowania. Szerokość stanowiska postojowego ograniczonego linią P-18 i przeznaczonego do parkowania równoległe do krawędzi jezdni wynosi 2,5 m. W niektórych miejscach należy zwiększyć do 2,5 m także szerokość pasów postojowych na jezdniach, przede wszystkim w celu zawężenia przylegających do nich pasów ruchu.</p> <p>Pasy postojowe do poszerzenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kamionkowska na całym odcinku jednokierunkowym, - Chodakowska w rejonie posesji nr 37. <p>3. Minimalna szerokość pasa postojowego wyznaczonego linią P-19 wynosi 2,0 m. Dotyczy to także pasów postojowych wyznaczanych</p>	<p>2. W przypadku tych ulic, parkowanie o szerokości 2,5 mogłoby spowodować duże utrudnienia w ruchu poprzez bardzo wąską jezdnię, lub konieczność wyznaczenia ich tylko po jednej stronie.</p> <p>3. Na ul. Mińskiej oraz Chodakowskiej, w miejscach gdzie na parkowanie poświęcono 2,5m, chodnik jest wystarczająco szeroki, aby nie przeszkadzało to pieszym</p>

	<p>częściowo na jezdni a częściowo na chodniku. Nigdzie i nigdy ma potrzeby zajmowania na chodnikach więcej przekroju, niż to wynika z wymagań prawa w przypadku wyznaczania miejsc postojowych.</p> <p>Pasy postojowe do zwężenia:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mińska 56 - Chodakowska 33, - Chodakowska pod posesjami nr 24 i 26. 	
13	<p>4. Dopuszczenie postoju "tylko dla mieszkańców / na zasadach ogólnych" ma służyć nieograniczeniu liczby dostępnych miejsc do zaparkowania dla mieszkańców na odcinkach ulic, na których nie da się wyznaczyć miejsc postojowych z zachowaniem wymogów prawa. Nie wolno jednak ustanawiać takiego oznakowania na odcinkach, gdzie nie da się parkować samochodów osobowych z zachowaniem wymogów prawa! Nie wolno też pozostawiać tylko jednej grupie - kierowcom samochodów - swobody decydowania, którą część drogi zająć w miejscach, gdzie nie da się parkować samochodów bez ograniczenia przepustowości jezdni lub chodnika. Jeżeli zarządca drogi ma zamiar dopuścić postój w całości lub w przeważającej części na jezdni, z wymuszonym w ten sposób ograniczeniem możliwości wymijania się pojazdów, to chodnik na takim odcinku musi być zabezpieczony przed zastawianiem.</p> <p>Strefy B-35 do skasowania:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Głucha na południowym wlocie skrzyżowania z Mińską (prawdopodobnie - brak opisu tabliczki w SOR, brak na planie linii pokazanej w legendzie projektu), 	<p>4. Nie uwzględniono likwidacji znaków B-35. W projekcie przewidziano maksymalną ilość miejsc legalnego postoju ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb mieszkańców. Tabliczki pod znakami B-35 będą określały którzy mieszkańcy będą mogli parkować na danym odcinku.</p> <p>Oznakowanie poziome porządkuje parkowanie, a kierowca jest zobligowany do przestrzegania przepisów o ruchu drogowym. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p>

	<p>Chodniki do zabezpieczenia słupkami:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wawerska przy Mińskiej 56 (do końca chodnika). - Drewnicka (słupki na jezdni, z linią krawężdriową namalowaną metr od krawędzi chodnika; alternatywnie: formalna "likwidacja" tego chodnika, wyznaczenie miejsc postojowych i utworzenie strefy zamieszkania na ślepych końcu ulicy), <p>Odcinki, gdzie zwolnienie od zakazu postoju nie może dotyczyć chodnika (dopisek "Nie dotyczy postoju w całości na jezdni ..." na tabliczce T-0):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wawerska od Mińskiej 52 (do końca ulicy) - Chodakowska od posesji nr 10 do Mińskiej, - Owsiana (cała zachodnia strona). 	
13	<p>5. Na Żupniczej od nr 9 do Chodakowskiej jezdni projektowana jest jako prawie dziewięciometrowa, zwężona o 4 metry, lecz nadal za szeroka i niebezpieczna. Jest to jednocześnie ważne połączenie dla ruchu rowerowego, z Grochowa na Dworzec Wschodni i z powrotem. Postuluję ograniczenie prędkości na jezdni do 30 km/h i zastosowanie uspokojenia ruchu poprzez wyznaczenie parkowania skośnego tylko po jednej stronie ulicy na każdym odcinku, naprzemiennie po stronie północnej i po stronie południowej. Cała jezdni ma 12,9 m szerokości. Na parkowanie pod kątem 60 stopni potrzeba 5,0 m. Szerokość manewrowa przylegającego pasa ruchu to minimum 4,0 m. Na drugi pas nawet przy zastosowaniu linii P-4 pozostaje więc prawie 4 m, co pozwala na utworzenie normalnej szerokości drugiego pasa ruchu z pozostawieniem zapasu na niezbędne jego wyłukowania. Miejsc powstanie nieco mniej, ale nie ma tu akurat największych potrzeb. Najważniejsze, że na ulicy będzie bezpieczniej.</p>	<p>5. Nie uwzględniono. Wyznaczenie miejsc postojowych skośnych spowoduje powstanie dużych powierzchni wyłączonych z ruchu, które to mogą stanowić potencjale miejsce dla niepożądanego, nielegalnego postoju – wobec powyższego pozostawia się na ul. Żupniczej, od posesji nr 9 do ul. Chodakowskiej miejsca postojowe równoległe na jezdni. Wyznaczenie takiego sposobu postoju nie wpływa negatywnie na dotychczasową organizację ruchu, uzupełnia ją i także wpływa na uspokojenie ruchu.</p> <p>Zakres opracowania dotyczy wyłącznie wyznaczania miejsc postojowych. Docelowo ul. Żupnicza będzie prawdopodobnie przebudowywana przez inwestorów prywatnych.</p>

13	<p>6. Minimalna szerokość jezdni manewrowej dla parkowania prostopadłego wynosi 5,0 m. Na Terespolskiej naprzeciwko urzędu dzielnicy, przy istniejącej zatoce postojowej o głębokości powyżej 4,5 m - wystarczającej do parkowania prostopadłego - szerokość pasa ruchu do linii P-4 jest znacznie mniejsza od 5,0 m. Zatoka nie ma oznakowania żadną z tabliczek T-30, ale jej kształt nie pozostawia wątpliwości co do oczekiwanego sposobu ustawiania pojazdów. Brak tabliczki T-30 pozwala tu parkować także pojazdy inne niż osobowe, czyli także ciężarówki i duże pojazdy dostawcze, powyżej 2,5 t! To jeden z niewielu takich parkingów w projektowanej strefie. Wjazd i wyjazd z parkingu wiąże się aktualnie i będzie się wiązał w przyszłości z najeżdżaniem na linię podwójną ciągłą, czyli z łamaniem prawa. Należy usunąć nieprawidłowość poprzez skrócenie pasa do skrzyżowania. Jednocześnie popieram poprawnie zaprojektowaną zmianę parkowania prostopadłego w równoległe na chodniku po zachodniej stronie Terespolskiej, na tym samym odcinku ulicy.</p>	<p>6. Uwzględniono. W celu umożliwienia wykonania poprawnego manewru wyjazdu z prostopadłego miejsca postojowego na ul. Terespolskiej - zastosowano linię przerywaną P-3b, zamiast dotychczasowej linii P-4. Zabieg ten pozwoli na zapewnienie dogodnej długości pasa do skrzyżowania w lewo na jezdnię ul. Grochowskiej.</p>
13	<p>7. Niebagatelnym wyzwaniem projektowym jest odcinek Terespolskiej od Groszowickiej do ronda na skrzyżowaniu ze Stanisławowską. Jezdnia ma tu 9 metrów szerokości. Po obu stronach są zatoki do parkowania prostopadłego. W godzinach szczytu równie trudno zaparkować, jak przejechać. Nie przewidziano jednak żadnego uspokojenia ruchu, które by działało także w okresach mniejszego natężenia ruchu. Na tak szerokiej jezdni za łatwo się rozpędzić. Wprowadzenie SPPN w tak ważnym miejscu, na jednym z kluczowych odcinków, którego obciążenie najprawdopodobniej przyczyniło się do presji na poszerzenie SPPN o ten rejon miasta, powinno się wiązać z dalej idącymi przekształceniami.</p>	<p>7. Nie uwzględniono uwagi – zmiana istniejących lokalizacji przystanków autobusowych jest poza zakresem opracowania. Ponadto, istnieje ryzyko, że przesunięcie przystanku w pobliże wylotu z ronda, może negatywnie wpłynąć na jego przepustowość. Egzekwowanie poprawności postoju pojazdów w wyznaczonych do tego miejscach pozostawia się policji i straży miejskiej.</p>

	<p>Najbliżej jak to się da do ronda należy dosunąć przystanek autobusowy w zespole TERESPOLSKA. Usunąć całkowicie parkowanie za samym rondem. Obecnie jest ono zorganizowane całkowicie patologicznie. Próbę wprowadzenia rozwiązania kompromisowego, polegającego na zmianie na parkowanie skośne przy krawędzi chodnika, należy uznać za niewystarczającą. Piesi chodzący wzdłuż ulicy będą musieli okrążyć parkujące samochody. Bez słupków, które by ograniczały głębokość parkowania będzie to okrążanie coraz dalsze i dalsze. Lepszym rozwiązaniem będzie wyznaczenie pasa do parkowania równoległego za przeniesionym przystankiem, orientacyjnie na wysokości posesji nr 17 i kontynuowanie go - z przerwami na zjazdy - aż do początku zatoki przy sądach. Rozwiązanie to będzie się wiązało ze zmianą kształtu powierzchni wyłączanej z ruchu na południowym wlocie ronda na niesymetryczny, z dłuższym odcinkiem zwężenia pasa do jazdy na północ.</p>	
13	<p>8. Projekt dla ulicy Mińskiej jest dla mnie najbardziej rozczarowujący ze wszystkich przedstawionych do konsultacji. Nie widzę w tej korespondencji miejsca na szczegółowe uwagi. Chodzi o ulicę, która miała być zaślepiona, odcinkowo zmieniona w reprezentacyjną strefę zamieszkania! W projekcie SOR jest ponad siedmiometrowa jezdnia - przy minimum założonym na 5,0 m - parkowanie nadal częściowo a chodnikach - nie zdecydowano się uwolnić od samochodów ani jednej (!), północnej ani południowej strony - a odcinkowo przewidziano nawet parkowanie prostopadłe, wyznaczone w sposób wymuszający na pieszych chodzenie zygzakiem między samochodami a budynkami. Projekt należy w całości ponownie przemyśleć, nadać odpowiedni priorytet dla poruszania się po tej ulicy pieszo i od początku zaprojektować organizację</p>	<p>8. Uwaga została uwzględniona. Na ul. Mińskiej wyznaczono miejsca postojowe równoległe na jezdni, tam gdzie to tylko było możliwe, uwalniając dla pieszych całą szerokość chodnika. W miejscach występowania szerokich chodników, w celu maksymalizacji miejsc postojowych (przy jednoczesnym zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i przepisów prawa) pozostawiono postój pół na pół, tj. częściowo na jezdni częściowo na chodniku – w tym postój prostopadły. Zapewniono przy tym wolną przestrzeń chodnika dla pieszych tj. min. 2,0 m. Wprowadzenie zmian w organizacji ruchu nie jest powiązane z</p>

	<p>ruchu. W rejonie nowej zabudowy, miejsca do parkowania samochodów w przestrzeni publicznej powinny tu pełnić funkcję jedynie uzupełniającą w stosunku do parkingów, które nowi mieszkańcy powinni mieć w 100% zapewnione na swoich posesjach.</p>	<p>planowaną docelowo przebudową tej ulicy i zmianą jej charakteru.</p>
13	<p>9. Na Kamionkowskiej nie należy projektować pozostawienia po zmianie organizacji ruchu więcej niż jednego pasa ruchu na wlocie podporządkowanym bez sygnalizacji świetlnej. Poza tym jezdnia tej ulicy powinna mieć na całej długości równy, ograniczony standard - maks. 6,0 m szerokości na odcinku dwukierunkowym, maks. 4,0 m na odcinku jednokierunkowym (z ew. punktowymi zwężeniami do 5,0/3,0). Dla osiągnięcia tego celu należy miejsca postojowe wyznaczone częściowo na jezdni i częściowo na chodniku powysuwać bardziej na jezdnię (chodniki nie muszą mieć szerokości minimalnej, bo to żadnych korzyści nie daje; jezdnie powinny mieć szerokości bliskie minimalnym, bo to uspakają ruch i zwiększa bezpieczeństwo) a pasy postojowe wyznaczone w całości na jezdni należy poszerzać do 2,5 m. Bardziej kreatywnie należy rozwiązać problem niewymiarowej zatoki postojowej na zachodnim wlocie skrzyżowania z Goćławską. Albo powinna być ona poszerzona do 4,5 m z przeznaczeniem jej na parkowanie skośne, zgodne z faktycznym wykorzystaniem (linia P-4 na tym wlocie powinna zostać wtedy skasowana), albo - lepiej - częściowo zabudowana od strony chodnika do prawidłowej dla parkowania równoległego szerokości 2,5 m i skrócona od strony przejścia dla pieszych.</p>	<p>9. Uwzględniono likwidację dodatkowego pasa ruchu przed skrzyżowaniem i wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych. Na ul. Kamionkowskiej, w głównej mierze wyznacza się miejsca postojowe równoległe na jezdni. Dla zachowania ujednoliconej szerokości - na całym obszarze wyznaczonej strefy - miejsc tego typu pozostawia się 2,0 m. Nie zmieniono geometrii istniejącej zatoki przy zachodnim wlocie skrzyżowania z ul. Goćławską, miejsca postojowe wyznaczano bowiem z zachowaniem istniejącego kształtu infrastruktury drogowej (zmiany geometryczne znajdowały się poza zakresem opracowania), z wykorzystaniem wyłącznie narzędzi w postaci zmian w oznakowaniu. Geometria zatoki oznacza konieczność postoju równoległego.</p>

13	<p>10. Parkingi na zachodnim wlocie Groszowickiej w Terespolską wyznaczyć na jezdni zamiast na chodniku, zrezygnować z odcinka postoju "tylko dla mieszkańców" po północnej stronie ulicy na tym odcinku.</p> <p>11. Nie należy dopuszczać postoju na na południowym wlocie skrzyżowania Głuchej z Mińską. Każde zatrzymanie w tym miejscu będzie miało miejsce na chodniku, który w rejonie skrzyżowania nie powinien służyć jako parking nawet "tylko na chwilę".</p> <p>12. Projekt Grochowskiej po jej południowej stronie uważam za zbyt zachowawczy. Komu służy niezwykle długi pas "rozbiegowy" od przystanku BLISKA 02 na wschód? Tu powinien być wyznaczony pas postojowy (o szerokości 2,5 m) zamiast odcinkowego parkowania na chodniku, między drzewami. Chodniki i zieleń należy zabezpieczyć przez rozjeżdżaniem - najlepiej część rozplytować, ew. ustawiając donice na kwiaty między drzewami. Parkowanie skośne na takiej ulicy uważam za absolutnie niedopuszczalne. Część kierowców zignoruje linie i będzie wjeżdżać za głęboko w chodnik - jak i teraz to robią, nic sobie nie robiąc m.in. z oznaczeń wykonanych kostką brukową o kontrastowym kolorze. Wyjazdy z miejsc postojowych tyłem na jeden lub - czasami konieczne - więcej pasów z trzech pasów ruchu są w oczywisty sposób niebezpieczne. Tu nie ma ścieżek rowerowych! Często można się nadziać na kierowców, którzy nie spodziewają się na prawym pasie niczego poza z daleka widocznymi autobusami. Przed Gocławską może być ew. kilka miejsc postojowych na chodniku, ale wyznaczonych jako równoległe i zabezpieczonych słupkami przed parkowaniem niezgodnie z oznakowaniem. Za Gocławską należy wyznaczyć pasy postojowe na jezdni. Pod posesją nr 297 parkowanie wyznaczyć tylko w istniejącej</p>	<p>10. Uwaga uwzględniona. Na ul. Groszowickiej zaprojektowano miejsca postojowe na jezdni oraz zrezygnowano z miejsc wyłącznie dla mieszkańców po północnej stronie drogi.</p> <p>11. Nie uwzględniono – na ul. Głuchej, przed skrzyżowaniem z ul. Mińską dopuszcza się postój mieszkańców. Zarówno szerokość chodnika jak i jezdni pozwalają na postój w tym miejscu. Egzekwowanie poprawności tego postoju pozostawia się w gestii straży miejskiej oraz policji.</p> <p>12. Wprowadzono uwagę – w zakresie rezygnacji z pasa rozbiegowego po południowej stronie ul. Grochowskiej, na wschód od skrzyżowania z ul. Międzynarodową – wyznaczono postój skośnie na chodniku, także na wysokości posesji Grochowska 333. Dla pieszych pozostawia się chodnik o szerokości 2,7-4,7 m.</p> <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p> <p>Nie uwzględniono uwagi dotyczącej rezygnacji z parkowania skośnego na chodniku. Chodnik wzdłuż ulicy jest na tyle szeroki, że mieści zarówno postój w całości na chodniku, jak i 2,7-4,7 metra dla pieszych. Zmiana wyznaczonego w projekcie postoju ze skośnego na równoległe spowoduje znacznie zmniejszenie ogólnodostępnej liczby miejsc postojowych co stoi w sprzeczności z uwagami mieszkańców tego rejonu.</p>
----	---	--

	<p>zatoce. Dalej w stronę Terespolskiej tylko parking dla osób z uprawnieniami, ale nie skośnie, lecz równoległe do jezdni (nieco dalej od skrzyżowania niż to zaprojektowano).</p> <p>13. Po północnej stronie Grochowskiej - analogicznie: od Terespolskiej pasy postojowe zamiast pasa "rozbiegowego". Kawałek na chodniku tylko równoległe, bez wpuszczania pojazdów między drzewa. Za Gocławską na zachód znów pas postojowy, na tym odcinku zamiast trzeciego, zbędnego pasa ruchu. Będzie znacznie więcej miejsc postojowych niż to zaprojektowano! Z dwóch kawałków parkowania na chodniku pod posesjami nr 324 i 326 pozostawić tylko krótki kawałek od drzewa na wprost wejścia do 324 do zjazdu do 326. Sprzeciwiam się wciskaniu samochodów krótsze niż 12 metrów odcinki chodnika między słabo chronionymi misami drzew!</p>	<p>13. Uwaga została uwzględniona w zakresie rezygnacji z pasa rozbiegowego znajdującego się na zachód od ul. Terespolskiej. W celu maksymalizacji miejsc postojowych wyznacza się postój skośny.</p> <p>Nie uwzględniono uwagi w kwestii rezygnacji miejsc postojowych przy posesji Grochowska 326. Zadaniem projektu jest m.in. maksymalizacja miejsc postojowych. Zaznaczamy, że w małych przestrzeniach pomiędzy misami drzew mogą zaparkować małe pojazdy, w tym m.in. motocykle.</p>
13	<p>14. Ostatnia kwestia, ale w moim odczuciu bardzo ważna, wspólna dla wszystkich projektów: w porozumieniu z zarządcami terenów zielonych, należy kompleksowo zabezpieczyć przez rozjeżdżaniem istniejącą i planowaną roślinność w miejscach, gdzie będzie ona przylegać do nowych, wyznaczonych miejsc postojowych oraz - szczególnie - tam, gdzie aktualnie parkuje się na klepiskach, a gdzie po wprowadzeniu SPPN postój</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p>

14	<p>Ze względu na zaistniałą zagrożenie objęcia kamionka płatna strefa parkowania chcieliśmy wypowiedzieć się jako mieszkańcy kamionka przeciw temu pomysłowi. Kamionek jest daleko od centrum, mieszka tu dużo ludzi przyjezdnych z całej Polski. Przyjeżdżają też do nas w odwiedziny rodziny z różnych części kraju, płatna strefa będzie koszmarnym problemem dla mieszkańców kamionka i ich gości.</p> <p>Dodatkowo jako że dzielnica jest stara a sklepy spożywcze i szkoły w okolicy nie mają parkingów dla gości wprowadzenie płatnej strefy parkowania do godziny 20 spowoduje dodatkowe utrudnienie przy odbieraniu dzieci ze szkoły czy przy zakupie 2kg ziemniaków w pobliskiej biedronce. Sklepy te na mińskiej czy terespolskiej nie mają parkingu dla klienta i mieć nie będą. Skutki dla mieszkańców będą takie że nie podjada oni po pracy po większe zakupy do biedronki. Koniecznością będzie odprowadzenie auta do garażu i robienie mniejszych zakupów, co w przypadku większej rodziny jest dużym utrudnieniem. Dodatkowo mamy w okolicy punkty usługowe do których przyjeżdżają goście z innych części miasta i tu również nie do wszystkich klienci będą chcieli przyjeżdżać tak chętnie jak wcześniej. Mamy w okolicy fryzjerów, kosmetykę, stomatologię, podologię, barbera i wiele innych usług przy których trudno wyliczyć dokładnie i zaplanować czas trwania usługi. Pomysł z płatna strefa parkowania na nieprzystosowanym do organizacji sklepowych czy usługowych miejsc parkingowych dla klientów starym ciasnym Kamionku jest pomysłem bardzo złym i uderzy to w jakość codziennego życia mieszkańców. Jako, że mieszkamy na Kamionku we trzy pełnoletnie osoby a mieszkanie jest współwłasnością całej trójki</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>
----	---	---

		chcemy wypowiedzieć się - zagłosować na duże NIE w sprawie objęcia kamionka płatna strefa parkowania.	
15		<p>Występując w imieniu wspólnoty mieszkańców budynku przy ulicy Grochowskiej 331 z całą mocą protestujemy przeciwko likwidacji miejsc parkingowych bezpośrednio w pobliżu budynku przy Grochowskiej 331. Od wielu lat obserwujemy sukcesywne zmniejszanie obszarów, w których członkowie naszej wspólnoty mogą zaparkować samochód. Nasza wspólnota liczy 33 mieszkania, w budynku znajdują się również trzy punkty usługowe. Likwidacja ostatnich 17 miejsc parkingowych dzielonych z budynkiem 333 będzie dla wielu naszych mieszkańców gigantycznym problemem. Naszą kamienicę zamieszkują rodziny z małymi dziećmi, które trzeba odwieźć do żłobka, przedszkola lub szkoły. Zamieszkują wśród nas również osoby starsze, których mobilność jest znacznie ograniczona i często samochód jest jedynym sposobem dostania się do lekarza lub sklepu. Nie rozumiemy czemu właśnie ten fragment Grochowskiej ma stanowić strefę bez parkingów? Prosimy o zmianę planów.</p>	<p>Na wskazanym odcinku nie istnieją obecnie miejsca postojowe, a postój odbywa się nielegalnie poprzez powierzchnię wyłączoną z ruchu. Uwaga dotycząca zmiany w projekcie została uwzględniona. Zaprojektowano postój skośnie na chodniku, także na wysokości posesji Grochowska 333. Dla pieszych pozostawia się chodnik o szerokości 2,7-4,7 m.</p>

16	16	<p>Jestem mieszkańcem okolicy skrzyżowania ulicy Mińskiej oraz Bliskiej. Chciałem zgłosić parę uwag które nasunęły się po przejrzeniu planów udostępnionych na stronie.</p> <p>1. W planie brakuje przejścia dla pieszych na wysokości budynku mińska 14 oraz wjazdu do garażu budynku mińska 23 (mniej więcej naprzeciw żabki(mińska 12)). Zdaję sobie sprawę że przejście znajduje się 100 metrów dalej, jednak ten punkt jest miejscem gdzie co chwila widać osoby idące na tramwaj najkrótszą drogą, przechodząc przez jezdnię w niewłaściwym miejscu, jest to naturalny ciąg komunikacyjny z osiedla SOHO i okolicznych budynków do przystanku tramwajowego bliska, z tego powodu tylko ustanowienie tam przejścia rozwiąże ten problem. podkreślam, w tym miejscu ludzie przechodzą przez jezdnię niemal na okrągło, na szczęście ruch na mińskiej nie należy do szybkich, stąd nadal nie doszło tam do wypadku.</p> <p>2. Kolejną sprawą jest postawienie słupków przy wjeździe do osiedla SOHO, wjeździe od strony skupu butelek(Mińska 17) i budynku mińska 23, myślę że wystarczy odgrodzić dosłownie 1-2 metry chodnika, włączenie się do ruchu z tego wjazdu jest ekstremalnie niebezpieczne ze względu na brak widoczności spowodowanej właśnie zaparkowanymi samochodami. Włączając się do ruchu w stronę ulicy głuchej (skręcając w lewo z wjazdu) trzeba wjechać na niemal pół pasa ruchu aby dobrze widzieć czy ktoś nie nadjeżdża z lewej co jest po prostu niebezpieczne. Najlepiej byłoby odgrodzić ten wjazd tak samo jak jest to zrobione w przypadku wjazdu do SOHO naprzeciw ulicy Głuchej gdzie słupki uniemożliwiają zbyt bliskie parkowanie.</p> <p>Liczę bardzo na przedstawienie tych uwag projektantom oraz możliwość</p>	<p>1. 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> <p>2. W projekcie zabezpieczano słupkami rejon przejść i skrzyżowań. Słupki zostaną ustawione w rejonie wjazdu z SOHO.</p>
----	----	---	---

		wprowadzenia ich w życie. (uwaga powtórzona 2 razy)	
17		<p>Piszę w sprawie potencjalnego SPPN na ulicach wschodniej części Kamionka (ograniczonej ulicami Podskarbińską, Terespolską, Stanisława Augusta i Międzynarodową oraz linią kolejową).</p> <p>Jestem mieszkańcem nowego bloku przy Kamionkowskiej 9. Ze względu na pojawiające się w social mediach głosy przeciw SPPN (w mojej ocenie wąskiej grupy) chciałbym wyrazić pełne poparcie wprowadzenia strefy.</p> <p>To jak wygląda parkowanie w naszej bliskiej okolicy (ulica Głucha, Kamionkowska i Mińska), to absolutna tragedia i SPPN jest zdecydowanie potrzebna. Ulice są zapchane, przejazd utrudniony, ciężkie poruszanie piesze chodnikami, parkowanie gdzie popadnie, ograniczona widoczność na skrzyżowaniach, pomijając już jak bardzo może aut szpeci okolicę. W naszej wspólnocie (ok 120 mieszkań) jest ogromne poparcie dla strefy. Z moich obserwacji wynika, że problem jest przede wszystkim w godzinach 9-17 w dni powszednie co oznacza, że ogromna część tych aut to nie są samochody mieszkańców, a pracujących w okolicznych biurach.</p> <p>Okolica jest świetnie skomunikowana transportem publicznym więc osoby te zdecydowanie powinny przesiąść się na transport zbiorowy lub płacić za parkowanie.</p> <p>Szczególnych uwag nie mam ze względu na brak czasu do szczegółowej analizy.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p>

18	<p>Pragnę wyrazić sprzeciw co do pomysłu na płatne parkowanie przy Terespolskiej!</p> <p>Najpierw ograniczyliście miejsca postojowe stawiając słupki na ulicy Grochowskiej a teraz chcecie utrudnić parkowanie przy sadzie i urzędzie miasta.</p> <p>Ludzie ja rozumiem, że chcecie pieniądze za parkowanie, ale pomyślcie, ile będą musieli zapłacić za 8h parkowania pracownicy pobliskich kancelarii i biur lub goście.</p> <p>Urzednicy i sędziowie bezpłatnie będą parkowali na parkingach urzędu i sądu a inni ludzie, którzy pracują, płaca podatki z własnej kieszeni będą zmuszeni opłacać za parkowanie.</p> <p>Pomysł nie rozładuje ruchu, ludzie chcą żyć załatwiać sprawy w urzędach a komunikacja miejska w czasach COVID jest niebezpieczna.</p> <p>Wszyscy których zatrudniam przyjeżdżają samochodami jest to 6 osób z różnych części miasta, czasem skomunikowanych tak że trzeba zrobić kilka przesiadek, aby dojechać.</p> <p>Poproszą mnie o podwyżkę w związku z opłatami parkingowymi a Nowy Ład wprowadził duży nieład w przepisach i zwiększył nasze obciążenie kosztami, realna inflacja jest też wyższa niż liczy GUS.</p> <p>Następnie jeszcze parkometry na Terespolskiej uderza w mieszkańców i gości.</p> <p>Pomyślcie lepiej o nowych miejscach parkingowych w stolicy a nie nad takim wyzyskiwaniem na każdym kroku.</p> <p>Może tymi, gdzie bez zastanowienia stawiacie słupki z pieniędzy podatników.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmuje radni m.st. Warszawy.</p>
----	--	---

		Jak będziecie dalej tak działać to zacznę słupki produkować a nie księgować.	
19		<p>W nawiązaniu do dzisiejszych rozmów na konsultacjach społecznych proszę o weryfikację czy strefa płatnego parkowania nie wpłynie na obszary otaczające Kamionek. Proszę o weryfikację hipotezy, że samochody przyjezdne, które obecnie parkują w planowanej strefie przeniosą się do obszarów okolicznych. Użytkownicy samochodów korzystają z Kamionka jako parkingu P+R. Wprowadzenie strefy w jednym miejscu, automatycznie spowoduje powstanie problemu u sąsiadów. Może problem parkowania na Kamionku lub np. Saskiej Kępie nie jest powodowany brakiem miejsc parkingowych, a słabym połączeniem transportu zbiorowego i osobami dojeżdżającymi częściowo transportem indywidualnym.</p>	<p>Wskazany obszar jest bardzo dobrze obsługiwany przez komunikację zbiorową. Celem SPPN jest między innymi przyznanie jej uprzywilejowania w stosunku transportu indywidualnego. Nie przeprowadzono badań, które pokazywałyby wpływ strefy płatnego parkowania na obszary do niej przylegające, natomiast granice obszarów SPPN powinny być dobierane w sposób możliwie najbardziej ograniczający ten negatywny wpływ.</p> <p>Badania na obszarze Kamionka wykazały, że w dzień roboczy "przyjezdni" stanowią 21,97% wszystkich użytkowników, natomiast w weekend 4,98% wszystkich użytkowników.</p> <p>Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m. st. Warszawy.</p>

20	<p>Od stycznia jestem dumnym mieszkańcem Kamionka (ul. Kamionkowska 9) i chciałbym wyrazić poparcie dla SPP na Kamionku w obszarze wyznaczonym konsultacjami. Z tego co rozumiem chodzi również o strefę na ul. Mińskiej, Głuchej i Kamionkowskiej.</p> <p>Obecnie jest to dziki zachód. Chodniki świeżo wyremontowane i te inne mocno podstarzałe są pozostawiane niezależnie od zakazów. Poruszanie pieszych jest mocno utrudnione. Parkowanie przez studentów SWPS, klientów UM, sądu, pracowników ZTM i innych firm okolicznych sprawia, że nie tylko jest to konieczne by uregulować parkowanie, ale również żeby uniknąć katastrofy. Na Kamionkowskiej między Grochowska i Głucha czy dalej Mińska jest tak mało przestrzeni, że karetki/straż pożarna, a nawet śmieciarki nie mogą swobodnie dojechać do posesji. Regularnie zastawiane są wjazdy do garażów. Regulacja tego obszaru poprzez SPP jak w innych dzielnicach pozytywnie wpłynęłaby na dyscyplinę parkujących, a dodatkowe siły w postaci osób z SPP wlepiłyby mandaty za nieopłacone parkowanie.</p> <p>SPP na Kamionkowskiej, Mińskiej, Terespolskiej i Głuchej oznacza, że:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Unikniemy tragedii spowodowanych zakorkowaniem wjazdu dla pogotowia, straży czy policji2. Unikniemy potrąceń pieszych, stłuczek, uszkodzeń aut i degradacji rejonu, który rośnie na atrakcyjne centrum życia społecznego na Pradze Południe3. Zatrzymamy degradację i dewastację obszaru rewitalizowanego i modernizowanego, który dziś jest rozjeżdżany przez auta, auta parkujące na chodnikach nieprzystosowanych do takich ciężarów i zagranych przez wszelkiego rodzaju samochody i pojazdy	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <p>Mieszkańcy SPPN mają prawo do abonamentu mieszkańca. 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.</p> <p>Abonament obszarowy, kosztuje 600 zł rocznie (z możliwością zapłacenia w dwóch ratach) pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle. 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>
----	---	--

	<p>4. Uniemożliwimy przerzucenie dzikiego parkowania na Kamionkowską z Terespolskiej (sąd, UM, a obok SWPS).</p> <p>5. A w końcu mamy żyć ludziami, którzy tutaj osiedli dziś czy lata temu i którzy mają szczęście cieszyć się pięknym, pełnym życia nowym sercem Pragi Południe.</p> <p>Co więcej we wskazanym obszarze buduje się Food Hall, modernizacja placu Rogatka, co sprawia, że ruch pieszy będzie tam większy, bardziej intensywny i również Kamionkowska będzie zatłoczona, a w godzinach szczytu będzie trochę deptakiem. To oznacza, że należy ograniczyć atrakcyjność ruchu samochodowego w tym obszarze dla osób niemieszkających tam. Inaczej będzie dochodziło do potrąceń, uszkodzeń aut, i innych ekscesów.</p> <p>Jednocześnie uważam, że mieszkańcy powinni mieć proporcjonalny i racjonalny dostęp do miejsc parkingowych w tych rejonach (np.: karta mieszkańca po niskiej kwocie dla jednego auta na lokal).</p>	
21	<p>Jako mieszkaniec dzielnicy chciałbym zgłosić uwagę dot. granic obszaru planowanego rozszerzenia strefy płatnego parkowania.</p> <p>Aktualnie proponowana granica wschodnia obszaru - wzdłuż ul. Terespolskiej, przebiega bezpośrednio obok jednego z największych generatorów ruchu w tej okolicy – urzędu dzielnicy. Być może zasięg strefy warto przesunąć dalej na wschód – do ul. Podskarbińskiej, w celu uniknięcia efektu parkowania ‘tuż przed strefą’, na i tak już zatłoczonej ul. Grochowskiej (w szczególności po południowej stronie). Bufor ok. 350 m od urzędu ma szansę załagodzić ten potencjalny problem, jednocześnie udrożniając parkowanie wzdłuż ul. Grochowskiej na tym odcinku. Na załączonej mapce propozycję rozszerzenia zaznaczyłem na czerwono.</p>	<p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac</p>

	<p>PS. A jeśli można by pomarzyć co do kształtu Grochowskiej, to przy okazji wyznaczania miejsc postojowych idealnym rozwiązaniem byłoby przeniesienie parkowania na jezdnię i wydzielenie ddr na chodniku, ale domyślam się że na to jeszcze poczekamy trochę..</p>	<p>budowlanych (np. rozpłytywanie i zazielenianie czy budowa dróg dla rowerów) będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p>
23	<p>Zasadniczo jestem całym sercem za strefą i bardzo podoba mi się projekt. Wszystkie miejsca nielegalne zostają wyczyszczone, a właściwie wszędzie gdzie się da legalnie zaparkować, tam będą miejsca.</p> <p>Mam tylko takie drobne uwagi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ul. Kamionkowska między Głuchą a Goćławską (lewa strona pliku Kamionkowska odc. Kamionkowska 9B - Goćławska)- Nie da się wyznaczyć ciągu parkowania równoległego częściowo na chodniku, gdyż w tym momencie jezdnię od chodnika właściwego oddziela pas świeżo zasianego trawnika. Być może projekt był tworzony jak tam tego jeszcze nie było. 2. Ta sama ulica. Nie wiem czemu wciąż na skrzyżowaniu Goćławskiej z Kamionkowską wisi znak, że Kamionkowska jest ślepa. Projekt to potwierdza. To nie jest prawda. Może przy okazji zdjąć ten znak. 	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zaktualizowano projekt - nie wyznacza się miejsc postojowych w podanej lokalizacji. 2. Uwaga uwzględniona. Znak zostanie usunięty.

24	<p>Jako mieszkaniec Kamionka z ul. Mińskiej 48 chciałbym zgłosić stanowczy sprzeciw zmianom proponowanym w projekcie dot. wprowadzenia SPPN na obszarze Kamionka (które można znaleźć na stronach urzędu miasta i ZDM-u</p> <p>https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-kamionku/</p> <p>https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2022/04/Rybna-odc.-Minska-Kaluszynska.pdf</p> <p>https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2022/04/Kaluszynska-odc.-Kaluszynska-7-Goclawska.pdf).</p> <p>Po pierwsze, stawiają Państwo mieszkańców przed faktem dokonanym, wprowadzając strefę płatnego parkowania na rzeczonym obszarze. Konsultacje nie dotyczą de facto pytania "czy", ale "jak wiele z ulic ma być płatna".</p> <p>Po drugie, stanowczo nie zgadzam się na zmianę w organizacji ruchu i stworzenie z Rybnej i Kałuszyńskiej ulic jednokierunkowych. Proszę zająć się katastrofalnym stanem nawierzchni tych ulic, a nie czynić pozorowane operacje troski o mieszkańców. Wprowadzając proponowane zmiany, zmuszają Państwo ludzi do płacenia za parkowanie pod własnym blokiem, żeby mogli odpocząć w mieszkaniu, na które wzięli wieloletni kredyt i wymuszają jazdę ulicą, po której przejazd grozi urwaniem koła.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona - na ul. Rybnej i Kałuszyńskiej pozostawia się propozycję wprowadzenia jednego kierunku ruchu - co pozwala na wyznaczenie na tych ulicach miejsc postojowych. Wprowadzenie ruchu dwukierunkowego wiązałoby się z wyznaczeniem mniejszej liczby miejsc. Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmuje radni m.st. Warszawy.</p>
----	---	---

25	<p>Zapoznałem się z planami rozszerzenia SPP oraz zmian w organizacji ruchu. Jeśli dobrze odczytuję rysunek, wyznaczenie strefy pociąga za sobą zmiany w organizacji ruchu, m.in. przeobrażenie odcinka Rybnej do Mińskiej w ulicę jednokierunkową, a tym samym wprowadzenie ZAKAZU WJAZDU NA RYBNĄ od strony Mińskiej.</p> <p>Taka zmiana będzie dużym utrudnieniem dla mieszkańców korzystających z garażu w posiadłości Mińska 48. Projekt zakłada wyznaczenie miejsc parkingowych tylko po jednej stronie Rybnej (wzdłuż ciągu Rybna 24-28), co siłą rzeczy sprawi, że ulica będzie miała większą przepustowość, więc ruch w obu kierunkach będzie wręcz ułatwiony. Obecnie z samochodami zaparkowanymi po obu stronach pojawiają się problemy z przejazdem dla większych samochodów jak np. śmieciarki, są też problemy z minięciem się dwóch samochodów. Nie ma powodu do zmiany organizacji ruchu na tym odcinku. Ewentualnie zrobić zakaz po minięciu wjazdu do garażu, w kierunku ulicy Kałuszyńskiej.</p> <p>Taka zmiana nie rozwiąże też w żaden sposób głównego problemu Rybnej, jakim jest stan jej nawierzchni, a jedynie zmusi nas, mieszkańców do przemierzania dłuższego jej odcinka od strony Kałuszyńskiej.</p> <p>Stan nawierzchni jest fatalny - ciągle tworzą się kałuże, zbiera się pył, który brudzi garaż oraz unosi się w powietrzu w wietrzne dni. Wydaje mi się, że to jest większy problem lokalnej społeczności niż wprowadzenie ruchu jednokierunkowego.</p> <p>Mowa o poniższych planach: Projekt z mapami obszaru Mińska-Rybna-Kałuszyńska można obejrzeć tutaj:</p>	<p>Nie uwzględniono. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Rybnej pozwala na wyznaczenie miejsc postojowych - w przeciwnym wypadku konieczne byłoby całkowite wyeliminowanie parkowania, ze względu na wymagania co do szerokości dla dróg dwukierunkowych (min. 5m).</p>
----	---	--

	<p>https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2022/04/Kaluszynska-odc.-Kaluszynska-7-Goclawska.pdf</p> <p>https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2022/04/Rybna-odc.-Minska-Kaluszynska.pdf</p>	
--	---	--

26	26	<p>Wnioski związane z wprowadzeniem SPPN na Kamionku</p> <p>1) Przy szkole podstawowej nr 255 (Kamionkowska 36/44 przy szkole) po stronie parzystej wnioskuję o pozostawienie zakazu postoju, dodatkowo wnioskuję o zabezpieczeniu chodnika przed parkowaniem (jest on aktualnie zniszczony przez parkujące nielegalnie samochody) np w postaci żółtych barierek lub meblami miejskimi tj. donice, stojaki, ławki) od skrzyżowania Kamionkowskiej i Goćławskiej</p> <p>2) Wnioskuję się o zabezpieczenie przez parkowaniem w obrębie parkowania skrzyżowania ulic Goćławskiej i Mińskiej</p> <p>3) Wnioskuję się o wyznaczenie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu ulic Goćławska i Mińska (jedyne aktualnie istniejące jest niewystarczające, co więcej - jest regularnie zastawiane nielegalnie parkującymi autami</p> <p>4) Na ulicy Mińskiej wnioskuję się o wyznaczenie miejsc równoległych i ich przeniesienie na jezdnię (która jest bardzo szeroka)</p> <p>5) Wnioskuję się o zabezpieczenie przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania ulic Mińskiej i Grochowskiej, które jest regularnie zastawiane przez parkujące samochody</p> <p>6) Na ulicy Grochowskiej wnioskuję się o wyznaczenie miejsc równoległych i ich przeniesienie na jezdnię - ulica ta na długich odcinkach posiada niepotrzebny trzeci rozbiegowy (przed przecznicami przekrój drogi i tak jest ograniczony do dwóch pasów) a na innych odcinkach jest bardzo szeroka - nawet do 5m. Pozwoli to na przywrócenie 2m pieszym, uspokoi ruch, umożliwi utworzenie większej ilości miejsc niż przewiduje aktualny projekt.</p> <p>7) Ulica Kamionkowska vis a vis posesji pod nr 9 - wnioskuję się o parkowanie równoległe oboma kołami na jezdni</p>	<p>1. Uwaga została uwzględniona w zakresie pozostawienia zakazu postoju po południowej stronie ul. Kamionkowskiej (rejon SP nr 255). Nie wprowadza się elementów małej architektury na chodniku w obrębie chodnika na którym obowiązywać będzie zakaz zatrzymywania. Egzekwowanie poprawności dostosowywania się kierujących pojazdami do znaków drogowych pozostawia się w gestii policji i straży miejskiej.</p> <p>2. Uwaga została uwzględniona – w obrębie skrzyżowania ul. Goćławskiej i Mińskiej zaprojektowano lokalizacje słupków U-12c.</p> <p>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.</p> <p>4. Uwaga została uwzględniona częściowo. W części gdzie powalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość jezdni 6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc.</p> <p>5. Uwaga zostanie uwzględniona w opracowaniu dla innego obszaru Kamionka, które podlegało konsultacjom jesienią 2021 r.</p> <p>6. Zrezygnowano z pasa włączenia na ul. Grochowskiej i</p>
----	----	---	---

	<p>8) Skrzyżowanie ulic Głuchej i Kamionkowskiej - wnioskuje się o zabezpieczenie skrzyżowania i podniesienie widoczności poprzez donice, słupki, meble miejskie w sposób umożliwiający parkowanie w obrębie skrzyżowania</p> <p>9) Skrzyżowanie ulic Głuchej i Mińskiej- wnioskuje się o zabezpieczenie skrzyżowania i podniesienie widoczności poprzez donice, słupki, meble miejskie w sposób umożliwiający parkowanie w obrębie skrzyżowania</p> <p>10) Wnioskuje o zabezpieczenie zieleńca (wygrodenie?), który padł ofiarą patologicznego rozjeżdżania/ parkowania Grochowska 329/333a - pozwoli to na uszczelnienie strefy i uniemożliwienie nielegalnego parkowania i unikania opłat a także będzie środkiem chroniącym zieleń (zaznaczono na żółto poniżej)</p> <p>11) Wnioskuje o zabezpieczenie zieleńca (wygrodenie?), który padł ofiarą patologicznego rozjeżdżania/ parkowania sąsiednie działki to Gocławska 10 i Kamionkowska 25 (Identyfikator działki146507_8.0206.46) - pozwoli to na uszczelnienie strefy i uniemożliwienie nielegalnego parkowania i unikania opłat a także będzie środkiem chroniącym zieleń</p>	<p>wyznaczono skośne miejsca postojowe częściowo na jezdni. Na jezdni południowej parkowanie będzie wyznaczone częściowo na jezdni, na bardzo szerokich pasach ruchu.</p> <p>7. Nie uwzględniono uwagi – pozostawia się miejsca postojowe vis a vis posesji Kamionkowska 9 – częściowo na jezdni częściowo na chodniku, ze względu na konieczność zapewnienia swobodnego przejazdu w obu kierunkach na 5,0m jezdni dwukierunkowej.</p> <p>8. Uwaga została uwzględniona. Na skrzyżowaniu ul. Kamionkowskiej z ul. Głuchą ustawiono słupki blokujące U-12c, co wyeliminuje nielegalny postój w obrębie skrzyżowania. Zwracamy jednak uwagę, że ze względu na proponowaną w ramach projektu zmianę ul. Głuchej na drogę jednokierunkową w kierunku ul. Mińskiej – problem z brakiem widoczności na skrzyżowaniu zniknie.</p> <p>9. Uwaga została uwzględniona. Na skrzyżowaniu ul. Głuchej z ul. Mińską ustawiono słupki blokujące U-12c, co wyeliminuje nielegalny postój w obrębie skrzyżowania i poprawi warunki widoczności.</p> <p>10. i 11. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Realizacja elementów zabezpieczających zieleń jest możliwa niezależnie od ewentualnego wprowadzenia SPPN.</p>
--	--	--

26	26	<p>12) Wnioskuje się o zabezpieczenie zieleni przed przedszkolem i żłobkiem (ulica Stanisława Augusta 79 i 77 - żłobek) które są rozjeżdżane przez kierowców i będą pozwalać na unikania wnoszenia opłaty za parkowanie (na czerwono)</p> <p>13) Groszowicka - wnioskuje się o ustanowienie parkowania tylko i wyłącznie na jezdni, w szczególności pomiędzy Groszowicką 3 a 17</p> <p>14) Wnioskuje się o zabezpieczenie skrzyżowań ulicy Mińskiej z Wawerską i Rybną, gdzie pomimo słupków auta wjeżdżają i parkują za nimi znacznie ograniczając bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu poprzez ograniczenie widoczności i manewrowanie na chodniku.</p> <p>15) Wnioskuje się o zabezpieczenie przystanku autobusowego Goławska 02 w podobny sposób jak przystanek Praga-Płd. - Ratusz 02. Zabezpieczenie ma zapobiec nielegalnemu parkowaniu w dwóch i trzech rzędach na chodniku i zabezpieczyć możliwości wykorzystywania przystanku zgodnie z przeznaczeniem. Szczególnie istotne jest wygrodenie pod adresem Grochowska 309/317 przez który dochodzi do wjazdu na chodnik, jego niszczenie i stwarzanie niebezpieczeństwa dla pieszych, szczególnie dla dzieci uczęszczających do przedszkola nr 166 dzieci znajdującego się pod tym adresem. Dodatkowo uszczelni to strefę.</p> <p>16) Terespolska 19, wnioskuje się o przeniesienie miejsc postojowych do krawędzi jezdni - aktualnie auta przejeżdżają po chodniku do ściany budynku co jest bardzo niebezpieczne. Bezpośrednio obok znajduje się przystanek Terespolska 01, który należy zabezpieczyć przed nielegalnym parkowaniem.</p> <p>17) Grochowska 324 - wnioskuje się o lepsze zabezpieczenie wjazdu z podwórka ulicy gdzie znajdują się bary, zakłady fryzjerskie, sklepy, punkty</p>	<p>12. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Realizacja elementów zabezpieczających zieleni jest możliwa niezależnie od ewentualnego wdrożenia SPPN.</p> <p>13. Uwaga została uwzględniona w zakresie wprowadzenia postoju na jezdni ul. Groszowickiej od posesji nr 3 do posesji nr 9. Przy posesji nr 15 pozostawiono postój na chodniku tak by zapewnić dobrą widoczność oraz przejezdność na łuku.</p> <p>14. Uwaga została uwzględniona. Szczelnie zabezpieczono słupkami U-12c narożniki skrzyżowań ul. Mińskiej z ul. Rybną i ul. Wawerską.</p> <p>15. Nie uwzględniono uwagi – nie wprowadzano słupków w przestrzeni przystanków autobusowych, gdzie zgodnie z prawem o ruchu drogowym obowiązuje zakaz postoju (art. 49 ust. 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym). Egzekwowanie przez kierujących pojazdami przepisów prawa pozostawia się w gestii straży miejskiej oraz policji.</p> <p>16. Uwaga została uwzględniona. Miejsca postojowe przy posesji Terespolska 19 zostały zaprojektowane przy krawędzi jezdni.</p> <p>17. Uwaga została uwzględniona. W obrębie wjazdu z posesji Grochowska 324 ustawiono słupki uniemożliwiające wjazd na chodnik, gdzie postój pojazdów znacząco ograniczył widoczność przy wyjeździe z posesji.</p> <p>18. Nie uwzględniono. Wprowadzenie miejsc postojowych na</p>
----	----	--	--

	<p>usługowe itd itp - wyjazd z tego miejsca jest utrudniony z uwagi na parkowanie pokazane poniżej - zerowa widoczność.</p> <p>18) Terespolska pomiędzy Grochowską a Stanisława Augusta - wnioskuje się o parkowanie równoległe z jednej strony jezdni i uwolnienie chodnika od parkowania skośnego pozostawiającego kilkadziesiąt cm pieszym jak na obrazkach poniżej</p> <p>19) Chodakowska - pomiędzy Żupniczą a Mińską wnioskuje się o wyznaczenie parkowania równoległe na jezdni z zabezpieczeniem trawników wzdłuż jezdni (niskie płotki? nasadzenia krzewów?). Na odcinku od Mińska do Groszowickiej wnioskuje się pozostawienie zakazu zatrzymywania po jednej stronie i wyznaczenie miejsc po stronie parzystej na jezdni</p> <p>20) Gocławska 9 - na wysokości Drewnickiej znajduje się przejście dla pieszych, przez które na chodnik wjeżdżają i parkują w obrębie skrzyżowania i chodnika auta - wnioskuje się o wprowadzenie słupka uniemożliwiającego tego typu praktyki.</p> <p>21) Gocławska - pomiędzy Kamionkowską a Grochowską - wnioskuje się o zabezpieczenie chodników przed parkowaniem, które powoduje niebezpieczeństwo dla uczniów szkół, studentów uczelni a także dzieci uczęszczających do przedszkoli. Parkujące na chodniku auta ograniczają także przepustowość kluczowej przecznicy ulicy Grochowskiej (auta wykonując manewry tamują ruch na jezdni).</p>	<p>jezdni w ciągu ul. Terespolskiej na odcinku od Grochowskiej do Stanisława Augusta może negatywnie wpłynąć na pracę sygnalizacji świetlnej tj. na zmniejszenie przepustowości skrzyżowania. Wprowadza się postój w całości na chodniku, pozostawiając pieszym min. 2,0 przestrzeń chodnika. Egzekwowanie poprawności postoju postawia się służbom miejskim oraz policji.</p> <p>19. Uwaga została uwzględniona w kwestii wyznaczenia równoległych miejsc postojowych na jezdni ul. Chodakowskiej (odc. Mińska – Groszowicka). Poza zakresem opracowania znajdują się działania z zakresu ochrony zieleni przed niewłaściwym parkowaniem.</p> <p>20. Uwaga została uwzględniona, zabezpieczono przejście dla pieszych przez ul. Gocławską przy ul. Drewnickiej przed wjazdem pojazdów na chodnik przez obszar przejścia.</p> <p>21. Uwaga została uwzględniona. Pozostawia się na ul. Gocławskiej (odc. Kamionkowska – Grochowska) obustronny zakaz zatrzymywania pojazdów. Egzekwowanie poprawności przestrzegania przez kierujących istniejących w terenie znaków drogowych pozostawia się w gestii policji i straży miejskiej.</p>
--	---	--

27	<p>Chciałbym podkreślić jak ważne jest wprowadzenie strefy płatnego parkowania w okolicach ulicy Kamionkowskiej i Głuchej. Obecnie całe skrzyżowanie jest zablokowane po obu stronach ulicy, piesi nie mają przejścia, przejazd jest utrudniony.</p> <p>Kierowcy parkują gdzie tylko się da.</p> <p>Szczególnie po otwarciu siedziby ZTM oraz punktu UNHCR.</p> <p>Co ciekawe, większość mieszkańców tej okolicy ma miejsce w garażach podziemnych w nowych budynkach. Zatem w weekendy i wieczorami, okolica pustoszeje z samochodów. To potwierdza, że parkujące tu samochody to w dominującej większości osoby parkujące do ZTM oraz okolicznych biur, które niedawno powstały.</p> <p>Na koniec chciałbym zwrócić uwagę, że pominięcie tej okolicy jako strefy płatnego parkowania spowoduje, że okolica ta stanie się jeszcze większym parkingiem dla szukających "darmowego" chodnika.</p> <p>Z góry dziękuję za rozważenie mojego głosu, jako mieszkańca Kamionka.</p> <p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania to dla nas wielka nadzieja na poprawę warunków.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p>
----	--	---

28	<p>Odnosząc się do projektu Zarządu Dróg Miejskich dla osiedla Kamionek w dzielnicy Praga-Południe dot. wprowadzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego (SPPN), jako mieszkanka ul. Mińskiej chcę zdecydowanie zaprotestować przeciwko jej wprowadzeniu. Jest ona niepotrzebna i będzie prowadziła tylko do wyciągania w tych trudnych czasach dodatkowych pieniędzy od mieszkańców przez m.st. Warszawa. Na terenie projektowanej strefy nie ma dużych problemów z parkowaniem i każdy zainteresowany znajdzie wolne miejsce ! Tym samym argumentacja miasta co do wprowadzenia strefy jest całkowicie chybiona ! Powołując się na argument ZDM o rzekomych potrzebach mieszkańców: „Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. W drugiej kolejności ma pozwalać na odpłatne parkowanie dojeżdżającym spoza dzielnicy. Właśnie odpłatność ma wpływ na ograniczenie zainteresowania parkowaniem wśród przyjezdnych, zwiększając tym samym szanse na znalezienie miejsca parkingowego mieszkańcom z najbliższej okolicy.(...)” (https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-kamionku/), uważam za naganne stawianie owych mieszkańców przed faktem dokonanym – poprzez kierowanie do konsultacji projektu z pytaniem o zakres SPPN, a nie – przede wszystkim – o zasadność jej wprowadzenia jako takiego. Jako mieszkanka nie postrzegam jako ułatwienia konieczności opłacania ulicznego parkingu na obszarze będącym dobrem wspólnym.</p> <p>Protestuję także przeciwko towarzyszącej wprowadzeniu SPPN propozycji zmiany w organizacji ruchu na skrzyżowaniu Mińskiej i Rybnej, tj. przekształceniu tego odcinka Rybnej w ulicę jednokierunkową, a tym</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> <p>Nie uwzględniono uwagi dot. ul. Rybnej – pozostawia się ulicę Rybną jako jednokierunkową. Pozostawienie ulicy Rybnej jako drogi dwukierunkowej, ze względu na jej wąski przekrój, wiązałoby się z zupełnym wyeliminowaniem postoju. W celu uniknięcia takiego stanu rzeczy zdecydowano się na wprowadzenie jednego kierunku oraz wskazanie postoju po stronie wschodniej ulicy. Porządkuje to nie tylko postój ale także ruch na tej drodze, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.</p>
----	--	--

	<p>samym wprowadzeniu zakazu wjazdu na tę ulicę od strony Mińskiej.</p> <p>Taka zmiana będzie dużym utrudnieniem dla bardzo wielu mieszkańców korzystających z garażu i/lub parkujących wzdłuż ulicy, ponieważ zmusi kierowców do okrężnego dojeżdżania do bram garażowej i wejściowej (znajdujących się przy Rybnej tuż przy wjeździe z Mińskiej) od strony ul. Gocławskiej przez ul. Kałuszyńską. Problem nie byłby być może aż tak duży, gdyby nie katastrofalny stan nawierzchni ul. Rybnej, która od dawna wymaga renowacji (i w której to sprawie mieszkańcy wielokrotnie już zwracali się do lokalnych urzędników).</p> <p>Bieżący projekt SPPN zakłada wyznaczenie miejsc parkingowych tylko po jednej stronie ul. Rybnej (wzdłuż ciągu Rybna 24-28). To sprawi, że ulica będzie miała większą przepustowość, więc ruch w obu kierunkach będzie wręcz ułatwiony – tym bardziej czynienie jej jednokierunkową jest bezzasadne i niepotrzebne.</p> <p>Proszę o uwzględnienie mojej opinii i nie wprowadzanie SPPN przy ulicy Mińskiej !</p>	
--	---	--

29	29	<p>Na wstępie podkreślamy istotną kwestię zawartą w stanowisku, które zajęliśmy w sprawie SPPN dla części Kamionka, a mianowicie, że SPPN na Kamionku jest dziś przedwczesna, ponieważ osiedle jest jednym wielkim terenem budowy. A już wybudowane obiekty są dopiero na etapie zasiedlania. Ma to przełożenie zarówno na charakter ruchu, czyli wzmożony dziś ruch ciężkich pojazdów, który za parę lat ustanie, jak i na same ulice, przed którymi stoi perspektywa prac infrastrukturalnych (zwłaszcza na ul. Mińskiej i St. Augusta). Również niewyjaśnione dziś ostatecznie są cele podróży, bo nie wiemy, czy w którymś, dziś pustym, lokalu usługowym nie powstanie placówka medyczna, czy przedszkole wymagające dodatkowego miejsca postojowego.</p> <p>Ponadto wskazujemy, że dotychczasowe konsultacje nie objęły mieszkańców ze strefy poszerzonej do ul. Podskarbińskiej, drugi ich etap został bowiem przeprowadzony pośpiesznie i nie był należycie rozpromowany. Urząd Dzielnicy nie otrzymał wystarczającej liczby plakatów. Rada Osiedla Kamionek otrzymała i rozkleiła ich tylko pięć. Było to widać w konsultacjach on-line, w których nie wzięli udziału ani mieszkańcy Osiedla Tor, czy osiedla po Corze przy Terespolskiej, ani też nowych osiedli po Drukarni. Nie było też nikogo z Soho.</p> <p>Szczególnie niepokoi fakt, że nie było nikogo z omawianych najgoręcej ulic Mińskiej i Kamionkowskiej, a przecież mieszkańcy tych ulic bardzo licznie uczestniczyli parę lat wcześniej w konsultacjach związanych z rewitalizacją ich ulic!</p> <p>Przechodząc do tego, co obecnie zostało zaproponowane dla poszczególnych odcinków przekazujemy swoje stanowisko ustosunkowując się po kolei do każdego projektu z myślą o przyszłości.</p>	<p>Przedstawione argumenty nie mają związku z ewentualnym wprowadzeniem SPPN. Każdy obszar Warszawy podlega ciągłym zmianom i nie wpływa to na uzasadnienie (lub jego brak) funkcjonowania SPPN. SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.</p> <p>Powstawanie na danym obszarze dodatkowych generatorów ruchu będzie stanowiło dodatkowe uzasadnienie dla objęcia obszaru ochroną jaką daje SPPN.</p> <p>Konsultacje zostały poprzedzone akcją informacyjną. W ramach akcji informacyjnej:</p> <ul style="list-style-type: none"> zamieszczono ogłoszenie o konsultacjach na warszawskiej stronie konsultacji z mieszkańcami oraz na stronie Zarządu Dróg Miejskich; zamieszczono wpisy o rozpoczęciu i o działaniach w konsultacjach na profilu Facebook Konsultacje społeczne Warszawa oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich; ustawiono baner z plakatem konsultacyjnym przed Urzędem Dzielnicy Praga-Południe; zaproszono burmistrza oraz radnych dzielnicy do wzięcia udziału w wydarzeniach; wystosowano informację z prośbą do lokalnych parafii o powiadomienie o konsultacjach w trakcie mszy; dystrybuowano ulotki i plakaty w miejscach i instytucjach publicznych.
----	----	---	---

	<p>Przyznajemy bowiem, że o ile SPPN na Saskiej Kępie, dzielnicy przede wszystkim mieszkalnej, w dużej swojej części kameralnej i willowej, nie ma żadnego uzasadnienia, to objęcie SPPN parkowania w okolicach istotnych dla prawie 200-tysięcznej dzielnicy celów podróży, jakimi są Urząd Dzielnicy, Sąd Rejonowy dla Pragi, Dyrekcja Lasów Państwowych, SWPS, ZUS, Wojewódzka Biblioteka Pedagogiczna i in. uzasadnienie ma znacznie większe.</p> <p>(uwaga powtórzona 2 razy)</p>	
--	--	--

29	29	<p>1. Chodakowska odc. Chodakowska 4 - Groszowicka – brak większych zastrzeżeń</p> <p>2. Drewnicka odc. Goćławska – Rybna – bez większych zastrzeżeń</p> <p>3. Głucha odc. Mińska – Kamionkowska- brak większych zastrzeżeń</p> <p>4. Goćławska odc. Grochowska - Mińska – brak większych zastrzeżeń</p> <p>5. Grochowska odc. Międzynarodowa - Terespolska – :</p> <p>a) zachować miejsca ukośne pod nrmi 333-331, gdzie znajduje się wiele punktów usługowych, m.in. sklep ze sprzętem rehabilitacyjnym i punkt Mail Box, w tym celu niezbędna jest też likwidacja wysepki w tym miejscu.</p> <p>b) za mało miejsc postojowych przy przychodni zdrowia przy Grochowskiej 339; dobrze byłoby wygospodarować miejsca prostopadłe od strony ul. Międzynarodowej. Poza tym brak większych zastrzeżeń poza tym, co już się pogorszyło, czyli że słupki po obu stronach Grochowskiej na wysokości Goćławskiej sprawiają, że dostawy do dwóch sklepów z pieczywem i Żabki realizowane są kilka razy dziennie z pasa ruchu, co poważnie blokuje ruch łącznie ze skrzyżowaniem w Goćławską. Natomiast słupki naprzeciwko wylotu z Goćławskiej uniemożliwiły dojazd do przedszkola przy ul. Grochowskiej. O ile placówka przy Stanisława Augusta skarży się na zbyt mało miejsc postojowych, to placówka przy ul. Grochowskiej nie ma ich w ogóle, bo wypadają one naprzeciwko wylotu z ulicy, czyli formalnie na skrzyżowaniu. Naszym zdaniem od ulicy klasy zbiorczej należałoby wymagać zapewnienia tej potrzeby.</p> <p>6. Groszowicka odc. Terespolska - Groszowicka - brak większych zastrzeżeń</p> <p>7. Kałuszyńska odc. Kałuszyńska 7 - Goćławska – brak większych</p>	<p>5a) Uwaga została uwzględniona. Na ul. Grochowskiej, w rejonie posesji nr 333 – 331, wyznaczone zostaną miejsca postojowe skośne. Dla pieszych pozostawia się chodnik o szerokości 2,7-4,7 m.</p> <p>5b) Uwaga nie została uwzględniona – nie ma możliwości wprowadzenia miejsc postojowych prostopadłych na ul. Międzynarodowej (wlot południowy od ul. Grochowskiej). Przekrój ulicy – tzn. jej szerokość nie pozwala na tego typu postój (o min. szerokości 4,5m) przy jednoczesnym zapewnieniu 5,0m jezdni manewrowej i min. 2m chodniku. W rejonie posesji Grochowska 339 wyznaczono maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych. Projekt organizacji ruchu nie przewiduje zmian w geometrii, zakłada wyznaczenie postoju w przestrzeni istniejącej infrastruktury.</p> <p>8. Na ul. Kamionkowskiej wprowadzono maksymalną liczbę miejsc postojowych (tak by ich lokalizacja była zgodna z obowiązującymi przepisami, w tym: Prawo o ruchu drogowym oraz rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (patrz tab. 5.1 – minimalne wymiary stanowisk). Przekrój ulicy – tzn. jej szerokość nie pozwala na wprowadzenie miejsc postojowych skośnych (o min. szerokości 5,0m) przy jednoczesnym zapewnieniu 4,0m jezdni manewrowej i min. 2m chodniku.</p>
----	----	---	--

	<p>zastrzeżeń</p> <p>8. Kamionkowska odc. Kamionkowska 9B - Goławska – pod tą nazwą kryje się cała Kamionkowska - brak większych zastrzeżeń, aczkolwiek z uwagi na znajdującą się tam szkołę należałoby przewidzieć jednak większą liczbę miejsc postojowych, także ukośnych. Poza tym dobrze by było otrzymać jednak wiarygodną opinię faktycznych mieszkańców ulicy. (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	
--	--	--

29	29	<p>9. Mińska odc. Bliska - Podskarbińska :</p> <p>a) odcinek Grochowska – Bliska – zachować parkowanie prostopadłe pod Mińską 4/6 i parkowanie jednym kołem na chodniku pod Mińską 7 i 9;</p> <p>b) zrezygnować ze słupków u zbiegu ulic Kamionkowskiej i Mińskiej – nie ma tam incydentów postoju;</p> <p>c) zachować przejście przez Kamionkowską przy rogu Bazarku Rogatka – jest to główne przejście ciągu do Dworca Wschodniego, ponieważ przez ciąg pieszy Bliskiej na odcinku Grochowska – Mińska przejście jest zazwyczaj utrudnione z powodu niewysychającej kałuży i wszyscy korzystają z przejścia bazarkiem,</p> <p>d) zamiast tego wytyczyć miejsca prostopadłe pod serkiem zieleni</p> <p>10. Owsiana odc. Groszowicka - Owsiana 14 – bez większych zastrzeżeń</p> <p>11. Podskarbińska odc. Mińska - koniec ulicy – bez większych zastrzeżeń</p> <p>12. Rybna odc. Mińska - Kałuszyńska – zachować parkowanie raczej skośne niż równoległe</p> <p>13. Rybna odc. Drewnicka - koniec ulicy – brak większych zastrzeżeń</p> <p>14. Stanisława Augusta odc. Międzynarodowa – Terespolska – SPPN jest przedwczesne, bowiem ulica będzie przebudowywana; konieczne jest zapewnienie 40 miejsc postojowych prostopadłych po stronie ciągu nowych budynków dla mieszkańców, którzy na skutek inwestycji stracili cały parking społeczny; krytycznie należy ocenić slalom tworzony przez po dwa miejsca postojowe raz po jednej raz po drugiej stronie ulicy; ulica ma limit prędkości 30 km/h, a na tym odcinku jest dwukierunkowa, jest przy niej zespół przedszkolnożłobkowy w związku z tym należy na niej zapewnić dobrą widoczność i komfort jazdy w obu kierunkach</p> <p>15. Stanisławowska odc. Mińska - Terespolska – na ślepych odcinku</p>	<p>9a) Uwaga została uwzględniona – przy posesji Mińska 4/6 zaprojektowano parkowanie prostopadłe, przy posesji Mińska 7 i 9 zaprojektowano postój częściowo na jezdni częściowo na chodniku.</p> <p>9b) Nie uwzględniono – wizja w terenie wykazała niewłaściwy postój pojazdów w obszarze skrzyżowania ul. Kamionkowskiej z ul. Mińską. Projekt zabezpiecza przed nielegalnym parkowaniem miejsca, w których postój negatywnie i znacząco wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Do takich miejsc zaliczane są szczególnie narożniki skrzyżowań oraz obszary przejść dla pieszych.</p> <p>9c) Uwzględniono – w projekcie pozostawiono przejście dla pieszych przy rogu Bazarku Rogatka</p> <p>9d) Uwzględniono – zapewniono miejsca postojowe na ul. Kamionkowskiej w istniejącej zatoce vis a vis Bazarku Rogatka.</p> <p>12) Nie uwzględniono – szerokość ulicy Rybnej nie pozwala na wyznaczenie miejsc postojowych skośnych. Zgodnie bowiem 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 (patrz tab. 5.1 – minimalne wymiary stanowisk) minimalna szerokość miejsca postojowego skośnego wynosi 4,80, zaś wymagana min. jezdnia manewrowa 3,20 m. Ulica Rybna ma szerokość 6,30 m, a dla parkowania skośnego wymagane jest min. 8,0m</p> <p>14) Nie uwzględniono – nie rezygnuje się z miejsc postojowych</p>
----	----	---	---

	<p>Mińskiej wprowadzić parkowanie skośne celem zwiększenia liczby miejsc</p> <p>16. Terespolska odc. Grochowska - Mińska – brak większych zastrzeżeń</p> <p>17. Wawerska odc. Mińska - Kamionkowska –pod Mińską 52/54 jest nadmiar słupków, zaś planowane zastupkowanie przejść dla pieszych uniemożliwi dostęp np. służb ratunkowych do tej nieruchomości</p> <p>18. Żupnicza odc. Bliska - Chodakowska – bez większych zastrzeżeń (uwaga powtórzona 2 razy)</p>	<p>równoległych na jezdni na poczet miejsc prostopadłych. Projekt nie zakłada zmian geometrycznych i w ramach niniejszego opracowania wyznaczane są miejsca postojowe w istniejącej infrastrukturze drogowej. Obecnie szerokość ulicy Stanisława Augusta nie daje możliwości wyznaczenia miejsc postojowych prostopadłych. 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 (patrz tab. 5.1 – minimalne wymiary stanowisk) minimalna szerokość miejsca postojowego prostopadłego wynosi 4,50 m, zaś wymagana min. jezdnia manewrowa 5,0 m. Ulica Stanisława Augusta ma szerokość 5,50 m, a dla parkowania prostopadłego wymagane jest min. 9,5 m. Zaznaczamy, że wprowadzenie postoju raz po jednej raz po drugiej stronie ulicy stanowi element uspokojenia ruchu, na drodze gdzie obowiązuje strefa ograniczonej prędkości (element wymuszający jazdę zgodną z dopuszczalną na znaku). Rezygnacja z wytyczenia miejsc postojowych będzie wiązała się z całkowitym brakiem miejsc postoju na ul. Stanisława Augusta na odcinku od ul. Terespolskiej do posesji nr 73.</p> <p>15) Nie uwzględniono – szerokość ulicy Mińskiej (ślepej) nie pozwala na wyznaczenie miejsc postojowych skośnych. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i</p>
--	---	--

			<p>warunków ich umieszczania na drogach (patrz tab. 5.1 – minimalne wymiary stanowisk) minimalna szerokość miejsca postojowego skośnego wynosi 4,80, zaś wymagana min. jezdnia manewrowa 3,20 m. Ulica Mińska na tym odcinku ma szerokość 7,0 m, a dla parkowania skośnego wymagane jest min. 8,0 m</p> <p>17) Nie uwzględniono – inni uczestnicy konsultacji społecznych wskazali narożnik skrzyżowania ul. Wawerskiej z ul. Mińską jako miejsce zagrożone niewłaściwym postojem. Projekt zabezpiecza przed nielegalnym parkowaniem miejsca, w których postój negatywnie i znacząco wpływa na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Do takich miejsc zaliczane są szczególnie narożniki skrzyżowań oraz obszary przejść dla pieszych. Słupki ustawiane są w taki sposób by nie ograniczać dostępu służb ratunkowych.</p>
--	--	--	---

30	<p>Odnosząc się do projektu Zarządu Dróg Miejskich dla osiedla Kamionek w dzielnicy Praga-Południe dot. wprowadzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego (SPPN), jako mieszkańka ul. Mińskiej chcę zdecydowanie zaprotestować przeciwko towarzyszącej wprowadzeniu SPPN propozycji zmiany w organizacji ruchu na skrzyżowaniu Mińskiej i Rybnej, tj. przekształceniu tego odcinka Rybnej w ulicę jednokierunkową, a tym samym wprowadzeniu zakazu wjazdu na tę ulicę od strony Mińskiej. Taka zmiana będzie dużym utrudnieniem dla bardzo wielu mieszkańców korzystających z garażu i/lub parkujących wzdłuż ulicy, ponieważ zmusi kierowców do okrężnego dojeżdżania do bram garażowej i wejściowej (znajdujących się przy Rybnej tuż przy wjeździe z Mińskiej) od strony ul. Gocławskiej przez ul. Kałuszyńską. Problem dojazdu nie byłby być może aż tak duży, gdyby nie katastrofalny stan nawierzchni ul. Rybnej, która od dawna wymaga renowacji (i w której to sprawie mieszkańcy wielokrotnie już zwracali się do lokalnych urzędników).</p> <p>Bieżący projekt SPPN zakłada wyznaczenie miejsc parkingowych tylko po jednej stronie ul. Rybnej (wzdłuż ciągu Rybna 24-28). To sprawi, że ulica będzie miała większą przepustowość, więc ruch w obu kierunkach będzie wręcz ułatwiony – tym bardziej czynienie jej jednokierunkową jest bezzasadne i niepotrzebne.</p> <p>Jednocześnie, powołując się na argument ZDM o rzekomych potrzebach mieszkańców: „Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. W drugiej kolejności ma pozwalać na odpłatne parkowanie dojeżdżającym spoza dzielnicy. Właśnie odpłatność ma wpływ na ograniczenie zainteresowania parkowaniem wśród przyjezdnych, zwiększając tym samym szanse na</p>	<p>Nie uwzględniono – pozostawia się ulicę Rybną jako jednokierunkową. Pozostawienie ulicy Rybnej jako drogi dwukierunkowej, ze względu na jej wąski przekrój, wiązałoby się z pełnym wyeliminowaniem postoju. W celu uniknięcia takiego stanu rzeczy zdecydowano się na wprowadzenie jednego kierunku oraz wskazanie postoju po stronie wschodniej ulicy. Porządkuje to nie tylko postój ale także ruch na tej drodze, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.</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>
----	---	--

	<p>znalezienie miejsca parkingowego mieszkańcom z najbliższej okolicy.(...)” (https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-kamionku/), uważam za naganne stawianie owych mieszkańców przed faktem dokonanym – poprzez kierowanie do konsultacji projektu z pytaniem o zakres SPPN, a nie – przede wszystkim – o zasadność jej wprowadzenia jako takiego. Jako mieszkanka nie postrzegam jako ułatwienia konieczności opłacania ulicznego parkingu na obszarze będącym dobrem wspólnym.</p> <p>Proszę o uwzględnienie mojej opinii i nieuwzględnianie proponowanej w projekcie zmiany w organizacji ruchu.</p>	
--	--	--

31	<p>Odnosząc się do projektu Zarządu Dróg Miejskich dla osiedla Kamionek w dzielnicy Praga-Południe dot. wprowadzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego (SPPN), jako mieszkaniowiec ul. Mińskiej chcę zdecydowanie zaprotestować przeciwko jej wprowadzeniu. Jest ona niepotrzebna i będzie prowadziła tylko do wyciągania w tych trudnych czasach dodatkowych pieniędzy od mieszkańców przez m.st. Warszawa. Na terenie projektowanej strefy nie ma dużych problemów z parkowaniem i każdy zainteresowany znajdzie wolne miejsce ! Tym samym argumentacja miasta co do wprowadzenia strefy jest całkowicie chybiona !</p> <p>Powołując się na argument ZDM o rzekomych potrzebach mieszkańców: „Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. W drugiej kolejności ma pozwalać na odpłatne parkowanie dojeżdżającym spoza dzielnicy. Właśnie odpłatność ma wpływ na ograniczenie zainteresowania parkowaniem wśród przyjezdnych, zwiększając tym samym szanse na znalezienie miejsca parkingowego mieszkańcom z najbliższej okolicy.(...)” (https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spooleczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-kamionku/), uważam za naganne stawianie owych mieszkańców przed faktem dokonanym – poprzez kierowanie do konsultacji projektu z pytaniem o zakres SPPN, a nie – przede wszystkim – o zasadność jej wprowadzenia jako takiego. Jako mieszkanka nie postrzegam jako ułatwienia konieczności opłacania ulicznego parkingu na obszarze będącym dobrem wspólnym.</p> <p>Protestuję także przeciwko towarzyszącej wprowadzeniu SPPN propozycji zmiany w organizacji ruchu na skrzyżowaniu Mińskiej i Rybnej, tj.</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. 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>Nie uwzględniono – pozostawia się ulice Rybną jako jednokierunkową. W sytuacji pozostawienia ulicy Rybnej jako drogi dwukierunkowej, ze względu na jej wąski przekrój, koniecznym byłoby zupełnie wyeliminowanie postoju. W celu</p>
----	--	--

	<p>przekształceniu tego odcinka Rybnej w ulicę jednokierunkową, a tym samym wprowadzeniu zakazu wjazdu na tę ulicę od strony Mińskiej. Taka zmiana będzie dużym utrudnieniem dla bardzo wielu mieszkańców korzystających z garażu i/lub parkujących wzdłuż ulicy, ponieważ zmusi kierowców do okrężnego dojeżdżania do bram garażowej i wejściowej</p>	<p>uniknięcia takiego stanu rzeczy zdecydowano się na wprowadzenie jednego kierunku oraz wskazanie postoju po stronie wschodniej ulicy. Porządkuje to nie tylko postój ale także ruch na tej drodze, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.</p>
--	--	---

31	<p>Jako mieszkaniec Pragi Południe jestem przeciwko strefie. Nie było żadnych informacji rozsyłanych o konsultacjach, dowiedziałem się o tym dopiero przypadkowo w Internecie, na parę godzin przed konsultacjami Online. Dla samych mieszkańców jest zbyt mało miejsc parkingowych, a strefa ma jeszcze bardziej je ograniczyć. Osoby, które nie odprowadziły podatku za poprzedni rok w Warszawie (np. przeprowadziły się i zameldowały się tutaj w przedziale od stycznia do teraz) nie mają szansy na zakup abonamentu. Po drugie - dyskryminacja osób posiadających 2 samochody (np. służbowy + prywatny) ponieważ brakuje ogólnodostępnych parkingów wielopoziomowych.</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 akcji informacyjnej, zamieszczono ogłoszenie o konsultacjach na warszawskiej stronie konsultacji z mieszkańcami oraz na stronie Zarządu Dróg Miejskich; zamieszczono wpisy o rozpoczęciu i o działaniach w konsultacjach na profilu Facebook Konsultacje społeczne Warszawa oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich; ustawiono baner z plakatem konsultacyjnym przed Urzędem Dzielnicy Praga-Południe; zaproszono Burmistrza oraz radnych dzielnicy do wzięcia udziału w wydarzeniach;</p>
----	--	--

			wystosowano prośbę do lokalnych parafii o powiadomienie o konsultacjach w trakcie nabożeństw; rozdystrybuowano ulotki i plakaty w miejscach i instytucjach publicznych na terenie dzielnicy.
32		<p>W pełni popieram projekt poszerzenia strefy płatnego parkowania na cały obszar Kamionka. Oparcie granicy strefy o planowaną Trasę Tysiąclecia pogorszyłoby i tak bardzo złą obecnie sytuację w okolicach m.in. ul. Mińskiej, ul. Kamionkowskiej, ul. Głuchej czy placyku przy ul. Bliskiej, sąsiadującego z dawnym bazarem Rogatka. Ulice te wymagają pilnego wyznaczenia jednoznacznych miejsc parkingowych, bo obecnie są zastawione autami osób niebędących mieszkańcami (dojeżdżających tu np. do pracy w Soho, do przesiadki na tramwaj itp.) i to w sposób utrudniający przejechanie tymi drogami. Pozostawienie możliwości parkowania tam bezpłatnie, bez oparcia strefy o "naturalne" przeszkody, tylko by to zjawisko pogorszyło. Z tego też względu postuluję jak najszybsze, równoległe ze strefą na Saskiej Kępie, wprowadzenie strefy na poddanym konsultacjom obszarze Kamionka.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <p>Uwaga została uwzględniona. Na istniejącej zatoce postojowej na ul. Kamionowskiej, vis a vis Bazarku Rogatka zaprojektowano postój wyłącznie dla mieszkańców z identyfikatorem B35.</p>

	<p>Co do wyznaczonych miejsc parkingowych, nie zgłaszam uwag za wyjątkiem obszaru "placyku" obok dawnego bazaru Rogatka, tj. przy skrzyżowaniu ul. Mińskiej, Bliskiej i Kamionkowskiej, w zakresie dotyczącym północnej strony ul. Kamionkowskiej. Obecnie odbywa się z tej strony prostopadłe parkowanie na betonowej kostce "bauma", przyległej do trawnika z jednej, a "kocich łbów" z drugiej strony. Konsultowany projekt przewiduje postawienie tu znaku zakazu postoju. Wydaje się, że ukształtowanie tej części placyku (kostka "bauma") zachęca do parkowania w tym miejscu - w mojej opinii należałoby więc albo fizycznie takie parkowanie uniemożliwić (słupki?), albo dopuścić w jakiejś formie parkowanie (równoległe?), poprzez jednoznaczne wymalowanie miejsc postojowych - o ile oczywiście w związku z bliskością skrzyżowania z ul. Mińską byłoby to możliwe.</p>	
33	<p>Proponuję wprowadzenie następujących zmian:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zwiększenie strefy do ul. Podskarbińskiej na całej długości. 2. Na ul. Grochowskiej wprowadzić organizację ruchu w następującej formie: dwa pasy ruchu o szerokości zgodnej z obecnymi przepisami liczone od strony torowiska tramwajowego; likwidacja epizodycznych trzecich pasów; parkowanie skośne cofnięte do osi ulicy zgodnie z przesuniętymi pasami ruchu, co pozwoli na likwidację powierzchni wyłączonych z ruchu i zwiększenie liczby miejsc postojowych. 3. Opóźnienie wdrożenia SPPN na obszarze na północ od Stadionu Narodowego (okolice Dw. Wschodniego i ul. Zamoyskiego), żeby nie musiała powstawać bezsensowna granica strefy wzdłuż korytarza Trasy 	<p>1. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Przesunięcie granicy na ul. Podskarbińską wiązałoby się z objęciem jej opłatami i pominięciem pozostałych ulic tego osiedla. Teren pomiędzy Podskarbińską a Terespolską stanowi bardziej naturalną granicę.</p>

	<p>Tysiąclecia.</p> <p>4. Uwaga dotyczy południowej jezdni ul. Zamoyskiego przed skrzyżowaniem z ul. Lubelską, a więc teoretycznie do poprzednich konsultacji, ale wydaje mi się, że warto ją wprowadzić. Na wysokości Zakładów Wedla jest obecnie przesunięcie pasów - prawy się kończy, z lewej pojawia się pas do skrętu w lewo w stronę dw. Wschodniego. Jednocześnie na końcu znikającego prawego pasa są miejsca postojowe skośne. Wyjazd z nich wymusza kontrolowanie sytuacji na dwóch pasach ruchu, co nie jest ani wygodne, ani bezpieczne. Proponuję zlikwidować to przesunięcie i zachować prosty przebieg wszystkich trzech pasów ruchu od al. Zielenieckiej do ul. Lubelskiej, gdzie lewy pas prowadziłby do skrętu w ul. Lubelską, a dwa pozostałe prosto w kierunku ronda Wiatraczna.</p>	<p>2. Uwaga została uwzględniona. Na ul. Grochowskiej zaprojektowano miejsca postojowe skośne. Rezygnuje się przy tym z prowadzenia trzeciego pasa, służącego dotychczas jako pas włączenia.</p> <p>3. Decyzję o rozszerzeniu strefy płatnego parkowania oraz jej ostatecznym kształcie podejmie Rada m.st. Warszawy.</p> <p>4. Uwaga dotyczy obszaru nieobjętego opracowaniem.</p>
34	<p>W niecierpliwym oczekiwaniu na uregulowanie i uporządkowanie parkowania na Saskiej Kępie (SPPN) bardzo proszę o rozszerzenie strefy na dzielnice okoliczne. Jako mieszkanka Pragi Południe domagam się oddania chodników pieszym i jak najszybszej likwidacji patoparkowania! Jak dzielnica może przemykać oko na tak bezczelne łamanie przepisów???</p> <p>Dlaczego miasto wogóle pyta kogokolwiek o kwestie zapewnienia przestrzegania prawa? To chore!</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</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>

35	<p>Po zapoznaniu się z planami rozszerzenia SPP oraz zmian w organizacji ruchu, chciałabym zgłosić swoje uwagi, sprzeciw.</p> <p>W sprawie zmiany organizacji ruchu na ulicy Rybnej:</p> <p>Na mapie nie znajduję znaku "strzałki" wprowadzającej planowany ruch jednokierunkowy na ulicy Rybnej, jednak patrząc na znak zakazu wjazdu w ulicę Rybną od strony Mińskiej odczytuję, że planowane jest wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w ulicy Rybnej. W związku z tym zgłaszam swój SPRZECIW na wprowadzenie ZAKAZU WJAZDU W UL. RYBNĄ od strony Mińskiej. Jako mieszkanka i właściciel lokalu w budynku przy ul. Mińskiej 48, korzystająca z garażu w ww. budynku (do którego wjazd jest od ul. Rybnej) nie wyobrażam sobie codziennego dojazdu do garażu od strony ul. Kałuszyńskiej! Ulica Kałuszyńska i Rybna z kostki brukowej jest w fatalnym stanie technicznym, przejazd tą ulicą grozi uszkodzeniem pojazdu, szczególnie gdy po deszczu, w kałużach nie widać głębokich dziur w tej drodze. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego spowodowałoby, że wszyscy użytkownicy garażu budynku przy Mińskiej 48 musieliby przynajmniej 2 razy dziennie przejeżdżać jeszcze dłuższym odcinkiem tej fatalnej, brukowanej drogi.</p> <p>Projekt zakłada wyznaczenie miejsc parkingowych tylko po jednej stronie Rybnej (wzdłuż ciągu Rybna 24-28), co sprawi, że ulica będzie miała większą przepustowość, więc ruch w obu kierunkach będzie wręcz ułatwiony. Obecnie z samochodami zaparkowanymi po obu stronach pojawiają się problemy z przejazdem dla większych samochodów jak np. śmieciarki, są też problemy z minięciem się dwóch samochodów. Nie ma powodu do zmiany organizacji ruchu na tym odcinku. Ewentualnie można wprowadzić ruch jednokierunkowy po minięciu wjazdu do garażu</p>	<p>Nie uwzględniono – pozostawia się ulicę Rybną jako jednokierunkową. Pozostawienie ulicy Rybnej jako drogi dwukierunkowej, ze względu na jej wąski przekrój, wiązałoby się z pełnym wyeliminowaniem postoju. W celu uniknięcia takiego stanu rzeczy zdecydowano się na wprowadzenie jednego kierunku oraz wskazanie postoju po stronie wschodniej ulicy. Porządkuje to nie tylko postój ale także ruch na tej drodze, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.</p>
----	--	--

	<p>budynku Mińska 48.</p> <p>Mowa o poniższych planach:</p> <p>https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2022/04/Kaluszynska-odc.-Kaluszynska-7-Goclawska.pdf</p> <p>https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2022/04/Rybna-odc.-Minska-Kaluszynska.pdf</p>	
--	---	--

35	<p>W sprawie strefy płatnego parkowania w ulicy Stanisława Augusta przy budynku przedszkola i żłobka (Stanisława Augusta 77 i 79)</p> <p>Zgłaszam stanowczy SPRZECIW na wprowadzenie strefy płatnego parkowania w ulicy Stanisława Augusta przy przedszkolu i żłobku (Stanisława Augusta 77 i 79), jest to obszar w którym wprowadzenie strefy płatnego parkowania wprowadzi jedynie większe utrudnienia w ruchu. W tym miejscu parkują w większości rodzice odprowadzający i odbierający dzieci z przedszkola i żłobka. Parkowanie w większości jest chwilowe, nie wyobrażam sobie jak ten obszar wyglądałby gdyby każdy rodzic po zaparkowaniu auta miał iść do parkomatu, opłacić bilet, wrócić do auta aby bilet włożyć za szybę itd., jak długie kolejki samochodów by się ustawiały do tego aby móc zaparkować na wolnym, wyznaczonym miejscu parkingowym, szczególnie przy planowanym zakazie parkowania wzdłuż ulicy przed samym przedszkolem, po to tylko aby w 5 minut odprowadzić dziecko do przedszkola/żłobka. Tworząc plan zmiany organizacji ruchu i strefy płatnego parkowania nie wzięli Państwo pod uwagę rzeczywistej sytuacji i potrzeb w tym miejscu. Przy ww. adresie nie ma problemu z tym, że samochody są pozostawiane na cały dzień i stanowią problem z parkowaniem dla okolicznych mieszkańców, szczególnie, że osiedle znajdujące się obok przedszkola ma swój własny, bardzo duży parking. Wprowadzenie zmiany organizacji ruchu (zakaz parkowania przed przedszkolem) i strefy płatnego parkowania w tym miejscu jest zupełnie nieuzasadnione i zamiast porządkować ruch w tym miejscu będzie wprowadzało jeszcze większe utrudnienia i chaos.</p> <p>Mowa o poniższym planie: https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2022/04/Stanislawa-Augusta-</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> <p>Na ulicy Stanisława Augusta wyznaczono maksymalną liczbę miejsc postojowych, jakie można było wprowadzić w istniejącym przekroju ulicy. Uwzględniono przy tym wymogi bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wytyczne prawne, tj. Ustawy Prawo o ruchu drogowym, rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (patrz tab. 5.1 – minimalne wymiary stanowisk), czy rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.</p>
----	---	--

	<p>odc.-Miedzynarodowa-Terespolska.pdf</p> <p>Jednocześnie uważam, że nagannym jest stawianie mieszkańców przed faktem dokonany przez kierowanie do konsultacji projektu z pytaniem o zakres SPPN a nie - przede wszystkim- o zasadność jej wprowadzenia jako takiej.</p> <p>Proszę o uwzględnienie mojej opinii w konsultacjach społecznych.</p>	<p>Opłatę za postój można wnieść nie tylko w parkomacie, ale również mobilnie, w jednej z dostępnych aplikacji. To szczególnie wygodne rozwiązanie właśnie w przypadku opisanego w uwadze postoj krótkotrwałego.</p>
--	---	--

36	<p>Rozumiem ideę, jaka stojącą za rozszerzeniem strefy płatnego parkowania, niemniej uważam, że w przypadku Kamionka nie jest to do końca uzasadnione i może wygenerować niepotrzebne utrudnienia i koszty dla mieszkańców.</p> <p>Wraz z rodziną mieszkam na nowo wybudowanym osiedlu Praga Arte przy ulicy Żupniczej. Na ten moment osiedle jest słabo skomunikowane z resztą dzielnicy i miasta - w porównaniu do ulic dobrze skomunikowanych, jak np. Grochowska, gdzie tramwaje jeżdżą co kilka minut, autobus dojeżdżający na pętle na Kamionku kursuje bardzo rzadko - jedynie 2 x na godzinę. Z kolei dojeżdżenie do ulicy Grochowskiej zajmuje około 15 - 20 minut. Z tego powodu niania zajmująca się Naszym dzieckiem przyjeżdża do nas samochodem (dojazd komunikacją zajął by jej znacznie więcej czasu). W przypadku powstania strefy płatnego parkowania musielibyśmy zrekompensować jej koszt parkowania. Dodatkowo często odwiedzają Nas rodzice spoza Warszawy, którzy parkują pod blokiem. Gdy powstanie strefa płatnego parkowania, odwiedziny u Nas staną się dla nich dużo bardziej kosztowne.</p> <p>Z powodu słabej komunikacji publicznej naszego osiedla z resztą dzielnicy, korzystając z usług rozlokowanych w innych częściach Kamionka, jesteśmy zmuszeni do używania samochodu.</p> <p>Nie zauważyliśmy też, aby klienci ZUS blokowali miejsca parkingowe pod naszym blokiem - ZUS ma duży parking wewnętrzny, zawsze jest dużo miejsc wolnych przy obiektach sportowych na ulicy Podskarbińskiej.</p> <p>W związku z czym jako mieszkaniec Kamionka, sprzeciwiam się planowanemu rozszerzeniu strefy płatnego parkowania o Kamionek w szczególności w obszarze nowych osiedli przy torach kolejowych.</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. Nowe osiedla są wyposażone w miejsca postojowe na potrzeby obsługi posesji, zazwyczaj w garażach podziemnych lub na terenach wewnętrznych.</p>
----	---	--

		<p>Na ten moment słaby stan komunikacji publicznej na to nie pozwala. Miało by to uzasadnienie na przykład po uruchomieniu nowej linii Metra i otwarciu planowanej stacji Mińska.</p>	
--	--	---	--

37	<p>Odnosząc się do projektu Zarządu Dróg Miejskich dla osiedla Kamionek w dzielnicy Praga-Południe dot. wprowadzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego (SPPN), jako mieszkancka ul. Mińskiej chcę zdecydowanie zaprotestować przeciwko towarzyszącej wprowadzeniu SPPN propozycji zmiany w organizacji ruchu na skrzyżowaniu Mińskiej i Rybnej, tj. przekształceniu tego odcinka Rybnej w ulicę jednokierunkową, a tym samym wprowadzeniu zakazu wjazdu na tę ulicę od strony Mińskiej. Taka zmiana będzie dużym utrudnieniem dla bardzo wielu mieszkańców korzystających z garażu i/lub parkujących wzdłuż ulicy jak również kurierów, dostaw oraz osób korzystających z usług taxi, ponieważ zmusi kierowców do okrężnego dojeżdżania do bram garażowej i wejściowej (znajdujących się przy Rybnej tuż przy wjeździe z Mińskiej) od strony ul. Gocławskiej przez ul. Kałuszyńską. Problem nie byłby może aż tak duży, gdyby nie katastrofalny stan nawierzchni ul. Rybnej, która od dawna wymaga renowacji (i w której to sprawie mieszkańcy wielokrotnie już zwracali się do lokalnych urzędników).</p> <p>Bieżący projekt SPPN zakłada wyznaczenie miejsc parkingowych tylko po jednej stronie ul. Rybnej (wzdłuż ciągu Rybna 24-28). To sprawi, że ulica będzie miała większą przepustowość, więc ruch w obu kierunkach będzie wręcz ułatwiony – tym bardziej czynienie jej jednokierunkową jest bezzasadne i niepotrzebne.</p> <p>Dodatkowo ustawienie miejsc postojowych na przeciwko wyjazdu z garażu przy ulicy mińskiej 65 utrudni znacznie wyjazd większych aut z tego garażu.</p> <p>Największym udogodnieniem dla mieszkańców Mińska/Rybna byłoby wyremontowanie brukowej części ulicy Rybnej oraz ulicy Mińskiej od</p>	<p>Nie uwzględniono – pozostawia się ulicę Rybną jako jednokierunkową. Pozostawienie ulicy Rybnej jako drogi dwukierunkowej, ze względu na jej wąski przekrój, wiązałoby się z pełnym wyeliminowaniem postoju. W celu uniknięcia takiego stanu rzeczy zdecydowano się na wprowadzenie jednego kierunku oraz wskazanie postoju po stronie wschodniej ulicy. Porządkuje to nie tylko postój ale także ruch na tej drodze, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.</p>
----	---	--

	<p>Chodakowskiej do Bliskiej. Obecny stan ulic jest tragiczny i znacząco wpływa na bezpieczeństwo pieszych jak i kierowców, gdyż kierowcy poruszający się tymi ulicami, aby nie uszkodzić auta często poruszają się slalomem w celu uniknięcia dziur.</p> <p>Stan brukowanego fragmentu ulic Rybna/Kałużyńska uniemożliwia wręcz poruszanie się tymi odcinkami samochodom o niskim zawieszeniu w tym również mieszkańcom.</p>	
38	<p>Odnosząc się do projektu Zarządu Dróg Miejskich dla osiedla Kamionek w dzielnicy Praga-Południe dot. wprowadzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego (SPPN), jako mieszkanka ul. Mińskiej chcę zdecydowanie zaprotestować przeciwko towarzyszącej wprowadzeniu SPPN propozycji zmiany w organizacji ruchu na skrzyżowaniu Mińskiej i Rybnej, tj. przekształceniu tego odcinka Rybnej w ulicę jednokierunkową, a tym samym wprowadzeniu zakazu wjazdu na tę ulicę od strony Mińskiej.</p> <p>Stan ul. Rybnej jest bardzo zły i lokalni mieszkańcy wielokrotnie zgłaszali konieczność renowacji tej zabytkowej nawierzchni. W pierwszej kolejności należałoby zająć się stanem nawierzchni Rybnej, a dopiero później organizacją jej ruchu.</p> <p>Zmiana w organizacji ruchu zmusza mieszkańców do pokonania całej ulicy w bardzo złym stanie i będzie dużym utrudnieniem dla bardzo wielu</p>	<p>Nie uwzględniono – pozostawia się ulicę Rybną jako jednokierunkową. Pozostawienie ulicy Rybnej jako drogi dwukierunkowej, ze względu na jej wąski przekrój, wiązałoby się z pełnym wyeliminowaniem postoju. W celu uniknięcia takiego stanu rzeczy zdecydowano się na wprowadzenie jednego kierunku oraz wskazanie postoju po stronie wschodniej ulicy. Porządkuje to nie tylko postój ale także ruch na tej drodze, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.</p>

	<p>mieszkańców korzystających z garażu i/lub parkujących wzdłuż ulicy. Zmusi kierowców do okrężnego dojeżdżania do bram garażowej i wejściowej (znajdujących się przy Rybnej tuż przy wjeździe z Mińskiej) od strony ul. Gocławskiej przez ul. Kałuszyńską.</p> <p>Bieżący projekt SPPN zakłada wyznaczenie miejsc parkingowych tylko po jednej stronie ul. Rybnej (wzdłuż ciągu Rybna 24-28). To sprawi, że ulica będzie miała większą przepustowość, więc ruch w obu kierunkach powinien być ułatwiony.</p>	
39	<p>Jako mieszkaniec Kamionka chciałbym wyrazić swój sprzeciw przeciwko proponowanej SPPN na terenie osiedla Kamionek.</p> <p>1) Przedstawione analizy przez ZDM nie uzasadniają wprowadzenia SPPN na terenie osiedla. Problem z parkowaniem uwidacznia się w szczególności w bezpośredniej okolicy Urzędu Dzielnicy Praga Południe oraz Sądu Rejonowego przy ul. Terespolskiej. Mimo to, wypełnienie miejsc parkingowych osiąga 92% maksymalnej liczby legalnych miejsc postojowych wg restrykcyjnych wytycznych SPPN. Podwyższone wykorzystanie miejsc postojowych na terenie osiedla występuje wyłącznie od poniedziałku do piątku w godzinach 8-16 co wskazuje na bezpośredni wpływ w/w urzędów. Poza tymi godzinami zgodnie z wynikami analizy wykorzystanie miejsc postojowych spada do ok 60%, ponownie wg restrykcyjnych wytycznych SPPN.</p> <p>2) Dlaczego moim zdaniem restrykcyjnych? Bowiem wg analizy na ulicy Głuchej wykazano wykorzystanie miejsc na poziomie ponad 250%, gdzie miejsce znalazły 23 pojazdy na 9 legalnych zdaniem ZDM miejscach postojowych. Tak drastyczne ograniczanie miejsc do parkowania jest</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> <p>1) Średnie wypełnienie miejsc postojowych dla Kamionka w godzinach funkcjonowania SPPN wynosi 92%, co jest wynikiem wysokim i uzasadnia wprowadzenie SPPN na tym obszarze. Wysokie wartości występują również na ulicach oddalonych od</p>

	<p>działaniem na szkodę lokalnej społeczności. Zaproponowane rozwiązania w zakresie wyznaczania legalnych miejsc postojowych w znacznym stopniu ograniczą dostępność miejsc parkingowych dla mieszkańców. Nie tylko na ulicy Głuchej, ale na każdej ulicy Kamionka. 3) Powtórzę, zwiększone wykorzystanie miejsc występuje wyłącznie w godzinach 8-16, a jak wiemy SPPN działa 8-20. Nie znajdują tutaj podstaw do wprowadzania SPPN, kiedy zwiększone zapotrzebowanie na miejsca występuje tylko przez 60% czasu obowiązywania SPPN.</p> <p>4) Wpływ SWPS wskazany w prezentacji przez ZDM w okresie teoretycznego obowiązywania SPPN w rzeczywistości jest znikomy, ponieważ zdecydowana większość studentów zjeżdża się w weekendy, kiedy SPPN nie będzie działać. Jako mieszkaniec i naoczny świadek pragnę wskazać, że zajęcie parkingu przy SWPS w dni robocze oscyluje w okolicach 40%.</p>	<p>urzędu dzielnicy czy sądu.</p> <p>2) Na ulicy Głuchej wysoka zajętość wynika z licznych nielegalnych postojów, które występują na chodniku, a także zajmują jezdnie, uniemożliwiając bezpieczny przejazd samochodom w obu kierunkach. Nie można mówić więc o ograniczeniu miejsc postojowych, jeżeli postoje odbywają się nielegalnie.</p> <p>3) W godzinach 16-20 w dni robocze wysokie zajętości miejsc postojowych (przekraczające 80%) występują na wielu ulicach, takich jak: Stanisława Augusta, Głucha, Kamionkowska, Rybna czy Goćławska.</p> <p>4) Badania na parkingu SWPS nie były przeprowadzane bo nie jest on drogą publiczną.</p>
39	<p>Dodatkowym absurdem jest przedstawiona propozycja wyznaczania miejsc do parkowania po południowo-wschodniej stronie ulicy Chodakowskiej od ulicy Mińskiej w kierunku przejazdu kolejowego, gdzie dzisiaj znajduje się znak zakaz zatrzymywania, oraz dalej za skrzyżowaniem z Żupniczą zakaz postoju. Skoro taka propozycja znalazła się w projekcie to jako mieszkaniec zapytam jakim prawem od wielu lat w tym miejscu znajduje się zakaz zatrzymywania, skoro zdaniem projektantów ZDM jest tam wystarczająco dużo miejsca by można wyznaczyć legalne miejsca postojowe? Podobna sytuacja jest na ulicy Żupniczej, ulicy szerokiej niczym pas startowy na lotnisku, gdzie przez dużą część drogi dzisiaj jest zakaz zatrzymywania.</p>	<p>Nie uwzględniono. Projekt ma na celu także uporządkowanie istniejącego parkowania.</p> <p>Na ul. Żupniczej projektuje się postój jedynie do ul. Chodakowskiej, czyli tam gdzie obecnie postój da się wyznaczyć</p>

	<p>Co do samej ulicy Żupniczej w projekcie SPPN sięga nawet na obszar gdzie jest obecnie jedynie rezerwa pod tą ulicę (wzdłuż byłych zakładów ARDO) – mam rozumieć, że miasto wydało tak słabe PnB, że ZDM już dzisiaj wie, że za 3 lata jak powstanie tam nowe osiedle to bez SPPN nie da się tam zaparkować? Takie działanie każe się zastanowić czy celem wprowadzenia SPPN na Kamionku nie jest aby cel jedynie fiskalny. Analizy wykorzystania obecnych miejsc bynajmniej SPPN nie uzasadniają.</p>	
39	<p>Jako mieszkaniec Kamionka oczekuję by zamiast wydawać bez sensu pieniądze na rozszerzenie SPPN, utrudniając tym samym życie mieszkańcom, ich gościom, lokalnym firmom, ich klientom, przeznaczenia tych środków oraz energii jaką wkładacie Państwo w przeforsowanie SPPN w uporządkowanie miejsc do parkowania na terenie osiedla (np. w postaci linii wyznaczających ile można najeżdżać na chodnik, czy barierki uniemożliwiających parkowanie na pasach zieleni, czy słupków w obrębie skrzyżowań, by nie zastawiano przejść dla pieszych) oraz zlikwidowanie absurdalnych zakazów na ulicy Żupniczej oraz północnej części ulicy Chodakowskiej (zgadzam się, że jest tam na tyle dużo miejsca, że można parkować równoległe do krawężnika po obydwu stronach jezdni – w ten sposób osiedle zyska dodatkowe kilkadziesiąt miejsc postojowych).</p> <p>Wszyscy się zmieszczą, zarówno rowerzyści, piesi, jak i samochody mieszkańców. Trzeba jedynie (albo aż) wyznaczyć granice osobnikom bez wyobraźni, a niepokornych regularnie karać mandatami, i tutaj jest pole do popisu dla Straży Miejskiej, która obecnie jest mocno niedofinansowana, czego skutkiem jest ponad 300 wakatów, a jej</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>

	<p>komendant otrzymał niedawno „nogę od stołka” w podzięcie od mieszkańców za niepodjęcie interwencji. Może środki, które poszły na te konsultacje lepiej byłoby przekazać Straży Miejskiej? Może byłoby z tego ciut więcej pożytku.</p> <p>Jestem zdania jak i wielu moich sąsiadów, że wyznaczenie granic i nieuchronność kary dla przekraczających te granice, będzie wystarczające w walce ze złym parkowaniem na terenie osiedla Kamionek. Nie potrzeba do tego SPPN.</p>	
40	<p>Po zapoznaniu się z projektem SPPN na Kamionku chciałbym zgłosić sprzeciw odnośnie zmiany ulicy Rybnej na ulicę jednokierunkową. Wymusi to dojazd od posesji od strony ulicy Kałuszyńskiej - bruk zarówno na Kałuszyńskiej jak i Rybnej jest w fatalnym stanie. Zaplanowane na Rybnej miejsca parkingowe tylko po jednej stronie ulicy nie będzie utrudniać ruchu w 2 kiedunkach. W porównaniu z obecną sytuacją faktyczną ruch będzie nawet łatwiejszy. Stąd można uznać zmianę ulicy Rybej na jednokierunkową za zdecydowanie bezzasadną.</p> <p>Bardzo proszę o wzięcie tej opinii mieszkańca Kamionka pod uwagę.</p>	<p>Nie uwzględniono – pozostawia się ulicę Rybną jako jednokierunkową. W sytuacji pozostawienia ulicy Rybnej jako drogi dwukierunkowej, ze względu na jej wąski przekrój, konieczne byłoby zupełne wyeliminowanie postoju. W celu uniknięcia takiego stanu rzeczy zdecydowano się na wprowadzenie jednego kierunku oraz wskazanie postoju po stronie wschodniej ulicy. Porządkuje to nie tylko postój ale także ruch na tej drodze, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.</p>

41	<p>Wnioski związane z wprowadzeniem SPPN na Kamionku</p> <p>1) Przy szkole podstawowej nr 255 (Kamionkowska 36/44 przy szkole) po stronie parzystej wnioskuje się o pozostawienie zakazu postoju, dodatkowo wnioskuje o zabezpieczeniu chodnika przed parkowaniem (jest on aktualnie zniszczony przez parkujące nielegalnie samochody) np. w postaci żółtych barierek lub meblami miejskimi tj. donice, stojaki, ławki) od skrzyżowania Kamionkowskiej i Goćławskiej</p> <p>2) Wnioskuje się o zabezpieczenie przez parkowaniem w obrębie parkowania/skrzyżowania ulic Goćławskiej i Mińskiej</p> <p>3) Wnioskuje się o wyznaczenie przejść dla pieszych na skrzyżowaniu ulic Goćławska i Mińska (jedyne aktualnie istniejące jest niewystarczające, co więcej - jest regularnie zastawiane nielegalnie parkującymi autami</p> <p>4) Na ulicy Mińskiej wnioskuje się o wyznaczenie miejsc równoległych i ich przeniesienie na jezdnię (która jest bardzo szeroka)</p> <p>5) Wnioskuje się o zabezpieczenie przejścia dla pieszych w obrębie skrzyżowania ulic Mińskiej i Grochowskiej, które jest regularnie zastawiane przez parkujące samochody</p> <p>6) Na ulicy Grochowskiej wnioskuje się o wyznaczenie miejsc równoległych i ich przeniesienie na jezdnię - ulica ta na długich odcinkach posiada niepotrzebny trzeci rozbiegowy (przed przecznicami przekrój drogi i tak jest ograniczony do dwóch pasów) a na innych odcinkach jest bardzo szeroka - nawet do 5m. Pozwoli to na przywrócenie 2m pieszym, uspokoi ruch, umożliwi utworzenie większej ilości miejsc niż przewiduje aktualny projekt.</p> <p>7) Ulica Kamionkowska vis a vis posesji pod nr 9 - wnioskuje się o parkowanie równoległe oboma kołami na jezdni</p>	<p>1. Uwaga została uwzględniona w zakresie pozostawienia zakazu postoju po południowej stronie ul. Kamionkowskiej (rejon SP nr 255). Nie wprowadza się elementów małej architektury na chodniku w obrębie chodnika na którym obowiązywać będzie zakaz zatrzymywania. Egzekwowanie poprawności dostosowywania się kierujących pojazdami do znaków drogowych pozostawia się w gestii policji i straży miejskiej.</p> <p>2. Uwaga została uwzględniona – w obrębie skrzyżowania ul. Goćławskiej i Mińskiej zaprojektowano lokalizacje słupków U-12c.</p> <p>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.</p> <p>4. Uwaga została uwzględniona częściowo. W części gdzie pozwalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość jezdni 6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc.</p> <p>5. Uwaga zostanie uwzględniona w opracowaniu dla innego obszaru Kamionka, które podlegało konsultacjom jesienią 2021 r.</p> <p>6. Zrezygnowano z pasa włączenia na ul. Grochowskiej i</p>
----	--	--

	<p>8) Skrzyżowanie ulic Głuchej i Kamionkowskiej - wnioskuje się o zabezpieczenie skrzyżowania i podniesienie widoczności poprzez donice, słupki w sposób umożliwiający parkowanie w obrębie skrzyżowania</p> <p>9) Skrzyżowanie ulic Głuchej i Mińskiej- wnioskuje się o zabezpieczenie skrzyżowania i podniesienie widoczności poprzez donice, słupki w sposób umożliwiający parkowanie w obrębie skrzyżowania</p> <p>10) Wnioskuje się o zabezpieczenie skrzyżowań ulicy Mińskiej z Wawerską i Rybną, gdzie pomimo słupków auta wjeżdżają i parkują za nimi znacznie ograniczając bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu poprzez ograniczenie widoczności i manewrowanie na chodniku.</p> <p>11) Wnioskuje się o zabezpieczenie przystanku autobusowego Gocławska 02 w podobny sposób jak przystanek Praga-Płd. - Ratusz 02. Zabezpieczenie ma zapobiec nielegalnemu parkowaniu w dwóch i trzech rzędach na chodniku i zabezpieczyć możliwości wykorzystywania przystanku zgodnie z przeznaczeniem. Szczególnie istotne jest wygrodenie pod adresem Grochowska 309/317 przez który dochodzi do wjazdu na chodnik, jego niszczenie i stwarzanie niebezpieczeństwa dla pieszych, szczególnie dla dzieci uczęszczających do przedszkola nr 166 dzieci znajdującego się pod tym adresem. Dodatkowo uszczelni to strefę.</p> <p>12) Gocławska - pomiędzy Kamionkowską a Grochowską - wnioskuje się o zabezpieczenie chodników przed parkowaniem, które powoduje niebezpieczeństwo dla uczniów szkół, studentów uczelni a także dzieci uczęszczających do przedszkoli. Parkujące na chodniku auta ograniczają także przepustowość kluczowej przecznicy ulicy Grochowskiej (auta wykonując manewry tamują ruch na jezdni).</p>	<p>wyznaczono skośne miejsca postojowe częściowo na jezdni. Na jezdni południowej parkowanie będzie wyznaczone częściowo na jezdni, na bardzo szerokich pasach ruchu.</p> <p>7. Nie uwzględniono uwagi – pozostawia się miejsca postojowe vis a vis posesji Kamionkowska 9 – częściowo na jezdni częściowo na chodniku, ze względu na konieczność zapewnienia swobodnego przejazdu w obu kierunkach na 5,0m jezdni dwukierunkowej.</p> <p>8. Uwaga została uwzględniona. Na skrzyżowaniu ul. Kamionkowskiej z ul. Głuchą ustawiono słupki blokujące U-12c, co wyeliminuje nielegalny postój w obrębie skrzyżowania. Zwracamy jednak uwagę, że ze względu na proponowaną w ramach projektu zmianę ul. Głuchej na drogę jednokierunkową w kierunku ul. Mińskiej – problem z brakiem widoczności na skrzyżowaniu zniknie.</p> <p>9. Uwaga została uwzględniona. Na skrzyżowaniu ul. Głuchej z ul. Mińską ustawiono słupki blokujące U-12c, co wyeliminuje nielegalny postój w obrębie skrzyżowania i poprawi warunki widoczności.</p> <p>10. i 11. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Realizacja elementów zabezpieczających zieleń jest możliwa niezależnie od ewentualnego wprowadzenia SPPN.</p> <p>12. Uwaga została uwzględniona. Pozostawia się na ul. Gocławskiej (odc. Kamionkowska – Grochowska) obustronny</p>
--	---	---

			<p>zakaz zatrzymywania pojazdów. Egzekwowanie poprawności przestrzegania przez kierujących istniejących w terenie znaków drogowych pozostawia się w gestii policji i straży miejskiej.</p>
--	--	--	--

42	<p>Jako mieszkaniec tej części Warszawy pragnę zabrać głos w konsultacjach SPPN w następujących punktach:</p> <p>-CAŁY KAMIONEK Granica strefy do ul. Podskarbińskiej włącznie a nie tylko do Terespolskiej! To tylko dodatkowy kawałek Grochowskiej, Stanisławowskiej oraz os. Tor. Nie ma sensu wykluczać tych mieszkańców!</p> <p>- ul. ŻUPNICZA Powinien być pas rowerowy z każdej strony, parkowanie tylko po stronie SOHO! Należy uwzględnić projekty z budżetu Obywatelskiego.</p> <p>-ul. ST. AUGUSTA Zakaz ruchu na odc. Międzynarodowa - Żłobek. Zabezpieczenie zieleni.</p> <p>-ul. OWSIANA Strefa zamieszkania lub B-36+T-24 na zachodnim chodniku.</p> <p>-ul. MIŃSKA Parkowanie równoległe na jezdni. Uwzględnienie wyniku konsultacji dot. rewitalizacji ul. Mińskiej.</p> <p>-ul. KAMIONKOWSKA Zakaz parkowania po stronie południowej (przy szkole) + słupki U-12c Uwzględnienie wyników konsultacji z 2019 roku. Budowa chodnika na</p>	<p>Ad. Cały Kamionek - Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>Ad. Żupnicza - 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> <p>Ad. Stanisława Augusta – nie uwzględniono uwagi – zmiana dostępności do dróg publicznych znajduje się poza zakresem opracowania dla projektu organizacji ruchu.</p> <p>Ad. Owsiana - nie wprowadzono - projekt zakłada wyznaczenie maksymalnej ilości miejsc postojowych.</p> <p>Ad. Mińska - uwaga została uwzględniona częściowo. W części gdzie powalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość jezdni 6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc.</p> <p>Ad. Kamionkowska – uwaga została uwzględniona w zakresie</p>
----	---	--

	<p>odc. przy budynku Grochowska 306.</p> <p>- ul. GROCHOWSKA</p> <p>Parkowanie równoległe na jezdni w miejscu dawnej rozbiegówki.</p> <p>Uwzględnienie projektu "Zielona Grochowska".</p>	<p>wprowadzenia zakazu zatrzymywania po południowej stronie ul. Kamionkowskiej, przy szkole podstawowej. Nie uwzględniono uwagi dotyczącej zmian geometrii przy ul. Grochowskiej. Założeniem projektu było wprowadzenie maksymalnej liczby miejsc postojowych w istniejącym układzie infrastruktury drogowej (z zachowaniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wymogów prawnych)</p> <p>Ad. Grochowska – uwagę uwzględniono częściowo, tzn. w projekcie zrezygnowano z prowadzenia pasów włączeń w ul. Grochowskiej. Na ulicy zaprojektowano miejsca postojowe skośne. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych (np. rozpytywanie i zazielenianie) będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p>
--	---	--

43	43	<p>Chciałbym przedstawić swoje uwagi dotyczące wprowadzenia SPP na Kamionku. Przede wszystkim, nie wyobrażam sobie, żeby wschodnia część Kamionka nie została objęta SPP, jak zakładają niektóre plany. Na obszarze objętym obecnie konsultacjami istnieje tak duża ilość obiektów, które przyciągają w czasie dnia dużą ilość ludzi, że jest on zawałony samochodami. Kierowcy parkują wszędzie gdzie się da, blokując chodniki, zastaniając przejścia dla pieszych, stając na skrzyżowaniach i rozjeżdżając zieleń. Dochodzi coraz więcej punktów generujących ruch samochodowy. W omawianym obszarze największe jego natężenie powoduje Urząd Miast, SWPS, teren Soho i przylegające do niego firmy przy ul. Mińskiej, budynki Praga 306 i dawne zakłady PZO przy Grochowskiej, Szkoła Podstawowa nr 255 przy ul. Kamionkowskiej. Lada moment zostanie otwarty akademik przy skrzyżowaniu ul. Goctawskiej i Mińskiej, przy ul. Mińskiej rosną kolejne osiedla, które również zwiększą ilość parkujących w strefie samochodów. Likwidacji ma ulec parking SWPS na którym będą budowane nowe obiekty, wszystkie obecnie parkujące tam samochody (co dzień ponad 100) przeniosą się prawdopodobnie na ulice.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p>
43	43	<p>Po przejrzeniu Państwa projektów to co przed wszystkim rzuca się w oczy to zbyt mała ilość słupków ograniczających parkowanie. Wszystkie miejsca, które w okolicy są obecnie objęte znakiem B-36, są dzień w dzień zastawione samochodami. Np. ulica Chodakowska (od Kamionkowskiej do Mińskiej) na całej długości są ustawione zakazy zatrzymywania B-36, przez cały dzień na całej jej długości stoją samochody. Państwa pomiary mogły nie wykazać wielu takich miejsc, z uwagi na to, że kiedy były prowadzone, SWPS nie wrócił jeszcze w pełni do zajęć stacjonarnych i w okolicy była znacznie mniejsza ilość samochodów. To samo tyczy się np.</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. 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>

ul. Kamionkowskiej - na wysokości terenu szkoły podstawowej, czy też bliżej Urzędu Miasta na wysokości Kamionkowskiej 51 (tutaj przez cały dzień zastonięte jest bardzo ruchliwe przejście dla pieszych). To samo jest na ul. Gocławskiej (odcinek między Grochowską i Kamionkowską)- co dzień parkują tu samochody z uwagi na brak słupków. Większość miejsc gdzie obowiązuje B-36 powinna niestety być wygradzona słupkami, a tam, gdzie chodnik jest zbyt wąski można by posilkować się linią krawędziową P-7b i słupkami. Jeżeli w chwili obecnej znaki nie są respektowane, to tym bardziej nie będą po wprowadzeniu SPP, kiedy kierowcy będą stawali na nich, żeby uniknąć opłat. Straż Miejska na Pradze Południe (OT-7) jest niestety tak zavalona pracą, że obecnie czas przyjazdu patrolu do samochodu blokującego chodnik przed szkołą podstawową, na B-36, to nawet 3 dni.

W wielu miejscach w projekcie zaznaczono "miejsca możliwego parkowania zgodnie z przepisami, w których nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych". Pozostawienie takich miejsc bez ograniczenia ich słupkami, będzie oznaczało zablokowanie chodnika dla ruchu pieszych. Dzieje się tak w tej chwili i na pewno będzie działa, kiedy zmniejszy się ilość miejsc parkingowych, a zwiększy ruch samochodów. Np. ul. Chodakowska (po stronie z parzystymi numerami) na odcinku od ul. Groszowickiej do Mińskiej jest przez cały dzień zastawiona autami parkującymi na chodniku, pozostawiającymi pieszym 0,5 metra chodnika. To samo tyczy się np. chodnika przy Kamionkowskiej, na wysokości Kamionkowskiej 25. Chodnik ma 1,5 m. , pozostawienie tam możliwego parkowania zgodnie z przepisami będzie oznaczało zablokowanie ruchu pieszych, a jest to chodnik który co dzień setki osób chodzą do szkoły

	<p>podstawowej.</p> <p>Kolejne sprawą jest, czy jest możliwość ograniczenia parkowania na terenach zielonych lub terenach, które takimi jeszcze jakiś czas były. W chwili obecnej duża ilość samochodów parkuje na miejscach, które do niedawna były trawnikami. Tak jest na przykład na placu przy skrzyżowaniu ulic Kamionkowskiej i Goławskiej, na trawnikach wzdłuż ulicy Mińskiej np. na wysokości budynków 38a i 40, czy przy ulicy Chodakowskiej pomiędzy numerami 14 i 20 (tutaj nawet w Google Maps jest informacja o dzikim parkingu SWPS).</p> <p>W załączeniu do niniejszego maila pozwolę sobie wrzucić kilka zdjęć obrazujących obecne parkowanie w miejscach o których piszę.</p>	
44	<p>Uważam że strefa płatnego parkowania nie służy mieszkańcom terenu, na którym mieszkają. Nie służy też przedsiębiorcom, a jedynie utrudnia życie wszystkim ludziom, nie tylko tym, którzy poruszają się samochodem na co dzień, Każdy korzysta, częściej lub rzadziej z samochodu, np. dowożąc zakupy, lub w czasie remontów i przeprowadzek. Nie przedłużając, wraz z wprowadzeniem takiej strefy, zwykle idzie ograniczenie i likwidacja licznych miejsc do parkowania. To szalenie utrudnia życie wszystkim. Zmusza do dźwigania ciężkich przedmiotów na duże odległości. Utrudnia też niepełnosprawnym i osobom starszym, gdyż inni, nie mając wyboru zajmują miejsca przeznaczone dla nich. Na wprowadzenie sppn nie zgadzam się .</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</p>

			poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
--	--	--	---

45	<p>W związku z planowanym wprowadzeniem strefy płatnego parkowania niestrzeżonego zwanego dalej SPPN na obszarze obejmującym Kamionek pragnę wyrazić sprzeciw takiemu rozwiązaniu.</p> <p>Swoją decyzję motywuję lista zagadnień przedstawioną poniżej:</p> <p>1) Ograniczenie realnej ilości miejsc postojowych przy większej ilości wydanych abonamentów. Przykłady innych dzielnic - Praga Północ pokazały iż wydano więcej abonamentów niż udostępniono miejsc postojowych</p> <p>2) 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.</p> <p>3) Nie przedstawiono żadnych propozycji rozwiązania kwestii parkingowych na Kamionku, w tym niedoboru miejsc poprzez inwestycje w parkingi czy tworzenie nowych miejsc postojowych, co jest oczekiwaniem moim oraz bardzo licznych znanych mi mieszkańców.</p> <p>4) 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 zaparkowanie samochodu równoległe do ulicy powoduje iż w trakcie tego manewru zostaje przyblokowany ruch na ulicy. Bardziej zasadne było by wprowadzenie</p>	<p>1. Projekt organizacji ruchu zakłada maksymalizację ilości miejsc postojowych, wyznaczanych z zachowaniem przepisów prawa oraz warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego. Nie przewiduje się ograniczania ich liczby. Liczba abonamentów nie może być porównywana z liczbą miejsc postojowych objętych SPPN, ponieważ nie uwzględnia to miejsc postojowych na terenach wewnętrznych, osiedlowych, podwórkach i w garażach. Nie powoduje to, że dostępność miejsc dla mieszkańców jest mniejsza.</p> <p>2. SPPN powoduje większą rotację parkujących samochodów co bezpośrednio przekłada się na szybsze znalezienie miejsca postojowego.</p> <p>3. Projekt organizacji ruchu zakłada wyznaczanie miejsc postojowych w istniejącej infrastrukturze drogowej, bez ingerencji w geometrię dróg i chodników. Wprowadzenie SPPN stanowi właśnie rozwiązanie tego problemu, bo bez zwiększenia ich liczby pozwala na poprawę dostępności wolnych miejsc.</p> <p>4. Uwaga nie została uwzględniona. Na ul. Mińskiej zaprojektowano miejsca równoległe na jezdni, lub częściowo na jezdni – częściowo na chodniku. Wynika to m.in. z konieczności pozostawienia dla pieszych min. 2,0m ciągu chodnika oraz jezdni o szerokości 6,0 m. W miejscach gdzie pozwalała na to szerokość chodnika wprowadzono parkowanie prostopadłe.</p> <p>5. Badania przeprowadzone zostały na wszystkich drogach publicznych, w tym na ulicy Głuchej, Kamionkowskiej i Mińskiej.</p>
----	---	--

	<p>miejsc skośnych, zważywszy na to iż jest wystarczająca ilość miejsca np. od strony ul. Grochowskiej.</p> <p>5) Przedstawione analizy obejmujące rotację miejsc postojowych wykonano dla ulic gdzie obecnie prowadzone są prace budowlane w nowo powstałych mieszkaniach lub nie do końca użytkowanych lokalach komercyjnych np. okolice ul. Głuchej Kamionkowskiej, Mińskiej - budynki po dawnym PZO.</p> <p>6) Zmiana organizacji ruchu na ul Głuchej polegająca na zmianie ulicy dwukierunkowej na jednokierunkową wydaje się w perspektywie czasu niekorzystna, Obecnie ul Głucha od strony ul. Mińskiej służy jako droga dojazdowa śmieciarek do obsługi śmietników zlokalizowanych w bloku przy ul. Kamionkowska 9. Ograniczenie możliwości wjazdu od jednej strony może stworzyć zator w przypadku gdy przejazd będzie ograniczony tylko z jednego kierunku. Dodatkowo wjazd od strony ul. Mińskiej jest też droga pożarową zabezpieczającą "tyły" wcześniej wspomnianego budynku.</p> <p>7) Plany dla zbiegu ulic Kamionkowska / Mińska w okolicach "Bazar Rogatka" nie uwzględniają planowanej zabudowy jaka została przedstawiona w trakcie konsultacji Trasy tysiąclecia". Zgodnie z przedstawionym planem planowana jest zabudowa mieszkaniowa wraz z usługową w przedmiotowym obszarze. Czy została przeprowadzona analiza w związku z planowaną budową "Trasy tysiąclecia" ?</p>	<p>Są to ulice na których zajętość miejsc postojowych jest bardzo wysoka, co uzasadnia wprowadzenie SPPN na tym obszarze. Jeżeli w przyszłości użytkownicy nowopowstałych lokali zwiększą zajętość miejsc postojowych, potwierdza to, że wprowadzenie strefy na tym obszarze jest konieczne.</p> <p>6. Uwaga nie została uwzględniona – celem projektu organizacji ruchu była maksymalizacja miejsc postojowych z zachowaniem warunków bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz wymogów prawa. Ruch dwukierunkowy wymagałby likwidacji możliwości parkowania. Dojazd od posesji Kamionkowskiej 9 zapewniony będzie od strony ulicy Mińskiej lub od strony ul. Goćławskiej.</p> <p>7. Projekt organizacji ruchu zakłada wyznaczenie miejsc postojowych w istniejącej infrastrukturze drogowej. Nowa zabudowa będzie miała zapewniony postój w obrębie posesji.</p>
--	--	--

46	<p>Jako mieszkaniec Pragi - Południe popieram wprowadzenie strefy płatnego parkowania na terenie Kamionka.</p> <p>Mieszkam wprawdzie w innej części dzielnicy, jednakże z przyczyn zawodowych regularnie bywam na Kamionku.</p> <p>To, co się dzieje na ul. Grochowskiej lub Mińskiej jest nie do przyjęcia w cywilizowanym świecie.</p> <p>Mimo, iż ulice są szerokie, parkujące pojazdy zajmują niekiedy nawet 3/4 powierzchni chodnika, który - jak nazwa wskazuje - służyć powinien do chodzenia.</p> <p>Wobec powyższego składam także wniosek, by wprowadzając SPP, wszędzie, gdzie tylko to możliwe przenieść parkowanie na jezdnię, by chodnik służył wreszcie do chodzenia, bez konieczności przeciskania się między pierzeją zabudowy, a maskami samochodów.</p> <p>Nawet autostrady miewają po 2 pasy na kierunek. Ulica Grochowska ma po 3 i wraz chodniki są zagracone parkującymi pojazdami.</p> <p>Ulica Mińska ma z kolei przekrój po jednym pasie na kierunek, jednak ich szerokość również pozwala na przeniesienie parkowania na jezdnię.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <p>Uwaga została uwzględniona w zakresie przeniesienia parkowania na istniejące pasy włączenia funkcjonujące obecnie na ul. Grochowskiej (likwidacja pasów).</p> <p>W zakresie ul. Mińskiej uwaga została uwzględniona częściowo.</p> <p>W części gdzie pozwalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość drogi - 6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc.</p>
----	--	---

47	<p>Przede wszystkich pragnę zaznaczyć, że jestem wielkim zwolennikiem wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w osiedlu, w którym mieszkam.</p> <p>Mam kilka uwag i spostrzeżeń co do ostatecznego kształtu Strefy, którymi chciałbym się podzielić:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. tam, gdzie się da parkowanie przy ulicy Grochowskiej powinno być parkowaniem równoległym w miejscu dawnego pasa rozbiegowego. Gdzie takiej możliwości nie ma należy wprowadzić parkowanie RÓWNOLEGŁE najlepiej jedynie kołami jednego boku pojazdu na chodniku - w większości miejsc prawy pas jest na tyle szeroki, że takie rozwiązanie może zostać wprowadzone. Należy uwzględnić wyniki konsultacji społecznych dot. zazielenienia ulicy Grochowskiej. 2. Parkowanie równoległe należy także wprowadzić na ulicy Mińskiej, która docelowo ma zostać przekształcona w Woonerf - już teraz należy uwzględnić wyniki konsultacji społecznych dot. rewitalizacji ulicy Mińskiej. 3. Na ulicy Owsianej należy wprowadzić znak B-36+T-24 po zachodniej stronie - chodnik powinien być dla pieszych. 4. Na ulicy Żupnicznej należy uwzględnić możliwość realizacji zwycięskich projektów z BP - pasy rowerowe po obydwu stronach jezdni. Parkowanie w związku z tym tylko po stronie osiedli SOHO. 5. Ze względu na notoryczne łamanie ruchu jednokierunkowego na końcu ulicy Stanisława Augusta należy zabezpieczyć niechronionych uczestników ruchu. Sugeruję całkowity zakaz ruchu między Międzynarodową a Żłobkiem. 	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. W projekcie zrezygnowano z prowadzenia pasów włączy w ul. Grochowskiej. Na ulicy zaprojektowano miejsca postojowe skośne. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych (np. rozpytywanie i zazielenianie) będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. 2. Uwaga została uwzględniona częściowo. W części gdzie pozwalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość ulicy 6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc. 3. Nie wprowadzono - projekt zakłada wyznaczenie maksymalnej ilości miejsc postojowych. 4. Na ul. Żupnicznej nie jest realizowany żaden projekt z budżetu obywatelskiego. 5. Nie uwzględniono uwagi – zmiana dostępności do dróg publicznych znajduje się poza zakresem opracowania dla projektu organizacji ruchu. <p>Ad. Owsiana - nie wprowadzono - projekt zakłada wyznaczenie</p>
----	---	--

	<p>6. Przy ulicy Stanisława Augusta należy zabezpieczyć tereny zielone przy kompleksie żłobkowo-przedszkolnym - w tej chwili są notorycznie dewastowane przez parkujące i wykręcające samochody.</p> <p>7. Przy ulicy Kamionkowskiej na wysokości szkoły należy postawić zakaz parkowania - chodnik w tamtym miejscu jest i tak za wąski na potrzeby placówki szkolnej. Należy także utworzyć chodnik przy budynku Grochowska 306 (od strony ulicy Kamionkowskiej) oraz uwzględnić wyniki konsultacji społecznych z 2019 roku.</p> <p>8. Ulica Międzynarodowa - należy zabezpieczyć tereny zielone, by te nie zostały rozjeżdżone przez tych, którzy muszą zaparkować.</p> <p>9. Na koniec: zasięg Strefy powinien zostać powiększony. Docelowo najlepiej aż do Ronda Marsa, ale aktualnie powinien zostać włączony CAŁY Kamionek - w tej chwili śmiesznie mały ogrzyzek nie jest włączony - strefa w dużej części kończy się na Terespolskiej, a nie tak jak nasze osiedle, na Podskarbińskiej.</p>	<p>maksymalnej ilości miejsc</p> <p>6. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Realizacja elementów zabezpieczających zieleń jest możliwa niezależnie od ewentualnego wdrożenia SPPN.</p> <p>7. Wprowadzono - na długości szkoły wprowadzony został zakaz zatrzymywania się. 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>8. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Realizacja elementów zabezpieczających zieleń jest możliwa niezależnie od ewentualnego wdrożenia SPPN.</p> <p>9. 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>
--	--	---

48	<p>Poniżej moje uwagi do strefy parkowania na Kamionku.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. na ulicy Grochowskiej, gdzie to możliwe należy przenieść parkowanie na pas rozbiegowy, a tam, gdzie tego pasa nie ma to parkowanie powinno być równoległe jedynie częściowo na chodniku (prawy pas jest na tyle szeroki, że dwa pasy ruchu pozostaną) - pozwoli to na realizację projektu zazielenienia Grochowskiej, który czeka na realizację. 2. parkowanie powinno zostać przeniesione na jezdnię również na ulicy Mińskiej - to również postulat mieszkańców z konsultacji społecznych dot. rewitalizacji ulicy Mińskiej. Jezdnia jest na tyle szeroka, że dwa pasy pozostaną, a chodniki zostaną uwolnione od samochodów. 3. Na ulicy Żupniczej należy umożliwić realizację projektów z Budżetu Partycypacyjnego - realizację pasów rowerowych po dwóch stronach jezdni. 4. Na końcu ulicy Stanisława Augusta należy zabezpieczyć zieleń przy kompleksie żłobkowo-przedszkolnym. W tej chwili tereny zielone służą do nieumiejętnego wykręcania... 5. Należy zabezpieczyć ulicę Stanisława Augusta (końcowy odcinek) przed ruchem dwukierunkowym - w tej chwili dużo kierowców łamie zakaz i dojeżdża aż do Międzynarodowej - zaznaczę, że nie mam pomysłu jak zapewnić bezpieczeństwo w tej sytuacji, ale zgłaszam, że dochodzi tutaj do notorycznego łamania przepisów. 6. Na ulicy Kamionkowskiej należy zakazać zatrzymywania się na wysokości szkoły - w tej chwili chodnik i przestrzeń dla uczniów wychodzących ze szkoły jest bardzo niewielka. 7. Na ulicy Kamionkowskiej na wysokości Grochowskiej 306 należy wybudować chodnik - w tej chwili tego chodnika brak. Należy zachować 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zrezygnowano z pasa włączenia na ul. Grochowskiej i wyznaczono skośne miejsca postojowe częściowo na jezdni. Na jezdni południowej parkowanie będzie wyznaczone częściowo na jezdni, na bardzo szerokich pasach ruchu. 2. Uwaga została uwzględniona częściowo. W części gdzie pozwalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość ulicy 6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc. 3. Na ul. Żupniczej nie jest realizowany żaden taki projekt z budżetu obywatelskiego. 4. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Realizacja elementów zabezpieczających zieleń jest możliwa niezależnie od ewentualnego wdrożenia SPPN. 5. Nie uwzględniono uwagi – zmiana dostępności do dróg publicznych znajduje się poza zakresem opracowania dla projektu organizacji ruchu. <p>Ad. Owsiana - nie wprowadzono - projekt zakłada wyznaczenie maksymalnej ilości miejsc</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Uwaga została uwzględniona w zakresie wprowadzenia zakazu zatrzymywania po południowej stronie ul. Kamionkowskiej, przy szkole podstawowej. 7. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany
----	---	--

	<p>ciąg komunikacyjny przystanek Bliska > Bazar Rogatka > ul. Bliska > Dworzec Wschodni. Chodzi przede wszystkim o utrzymanie istniejącego przejścia dla pieszych przez plac u zbiegu ulicy Kamionkowskiej i Mińskiej.</p> <p>8. niezrozumiałe jest dla mnie to, że w tej chwili proponowana SPPN kończy się na ulicy Terespolskiej sprawiając, że pojedyncze osiedle Kamionka wyłączone są ze Strefy - proponuję o rozszerzenie Strefy do ulicy Podskarńskiej na całej jej długości.</p> <p>9. potrzebne przejście dla pieszych w ciągu Bazar Rogatka - serek przed blokiem z Żabką - wejście do osiedla Soho, którą chodzą codziennie wszyscy mieszkańcy Soho.</p>	<p>dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p> <p>8. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>9. Nie wprowadzono - 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>
--	---	---

49	<p>1.Uważam, że przy ul. Grochowskiej powinno dominować parkowanie równoległe, reszta miejsca powinna zostać ZAZIELENIONA, na tym powinno nam zależeć najbardziej! Dodatkowo - proszę coś zrobić z chodnikiem na ul. Grochowskiej po stronie parku - dojdzie do Delikatesów Centrum - boję się tamtędy chodzić, nie da się od strony parku, bo osiedle Sonata ma swoją prywatną bramę na park (o co w tym chodzi?), a przechodzić przez nadal dużą Grochowską na około to zbyt duży kłopot. Auta jeżdżą tam bardzo szybko, a ledwo jedna osoba mieści się na tym chodniku, dodatkowo z bram kamienic wyjeżdżają auta, przechodzenie tamtędy jest jak gra w ryzyko, adrenalina skacze na maksa</p> <p>2.Przy ulicy Stanisława Augusta należy zabezpieczyć niechronionych uczestników ruchu, ponieważ przez wielu kierowców łamany jest nakaz jazdy jednokierunkowej. Sugeruję całkowity zakaz ruchu między Międzynarodową a Żłobkiem. Wiele chodników, ulice są na tym terenie zniszczone przez ciężarówki.</p> <p>3.Przy ulicy Stanisława Augusta należy zabezpieczyć tereny zielone przy Przedszkolu trawnik jest rozjechany przez parkujące i wykręcające samochody - tak nie powinno być!</p> <p>4.Przy ulicy Międzynarodowej należy zabezpieczyć trawnik, by nie został rozjechane przez auta.</p> <p>5.Uważam, że cały Kamionek powinien zostać objęty SPPN.</p>	<p>1. 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>2. Nie uwzględniono uwagi – zmiana dostępności do dróg publicznych znajduje się poza zakresem opracowania dla projektu organizacji ruchu.</p> <p>3. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Realizacja elementów zabezpieczających zieleń jest możliwa niezależnie od ewentualnego wdrożenia SPPN.</p> <p>4. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Realizacja elementów zabezpieczających zieleń jest możliwa niezależnie od ewentualnego wdrożenia SPPN.</p> <p>5. Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p>
----	---	---

50	<p>Odnosząc się do projektu Zarządu Dróg Miejskich dla osiedla Kamionek w dzielnicy Praga-Południe dot. wprowadzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego (SPPN), jako mieszkańiec ul. Mińskiej chcę zdecydowanie zaprotestować przeciwko towarzyszącej wprowadzeniu SPPN propozycji zmiany w organizacji ruchu na skrzyżowaniu Mińskiej i Rybnej, tj. przekształceniu tego odcinka Rybnej w ulicę jednokierunkową, a tym samym wprowadzeniu zakazu wjazdu na tę ulicę od strony Mińskiej. Taka zmiana będzie dużym utrudnieniem dla bardzo wielu mieszkańców korzystających z garażu i/lub parkujących wzdłuż ulicy, ponieważ zmusi kierowców do okrężnego dojeżdżania do bram garażowej i wejściowej (znajdujących się przy Rybnej tuż przy wjeździe z Mińskiej) od strony ul. Goławskiej przez ul. Kałuszyńską. Problem nie byłby być może aż tak duży, gdyby nie katastrofalny stan nawierzchni ul. Rybnej, która od dawna wymaga renowacji.</p>	<p>Nie uwzględniono – pozostawia się ulicę Rybną jako jednokierunkową. Pozostawienie ulicy Rybnej jako drogi dwukierunkowej, ze względu na jej wąski przekrój, wiązałoby się z pełnym wyeliminowaniem postoju. W celu uniknięcia takiego stanu rzeczy zdecydowano się na wprowadzenie jednego kierunku oraz wskazanie postoju po stronie wschodniej ulicy. Porządkuje to nie tylko postój ale także ruch na tej drodze, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.</p>
51	<p>Wprowadzenie strefy płatnego parkowania jest warunkiem niezbędnym dla normalnego funkcjonowania Kamionka. Duża liczba punktów ściągających na Kamionek wielu mieszkańców innych dzielnic powoduje paraliż okolicy, a sytuacja będzie się wyłącznie pogarszała. Na to nakłada się jeszcze niewydolność straży miejskiej, która nie jest w stanie reagować na przypadki naruszania przepisów w zakresie dot. prawidłowego parkowania.</p> <p>Proszę nie przejmować się głosami przeciwników wprowadzenia SPPN - są to osoby pozostające w znakomitej mniejszości i ich stanowisko ma się nijak do faktycznego przekonania mieszkańców Kamionka. Przeciwnicy wprowadzenia SPPN to zazwyczaj osoby, które ponad wszystko cenią</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p>

	<p>sobie poruszanie się samochodem w każde miejsce nawet oddalone o kilkaset metrów od ich miejsca zamieszkania. Przeciwnicy SPPN głośno krzyczą, ale jest ich niewiele, a na dodatek osoby te nie do końca potrafią objąć swoją percepcją zalety wynikające z wprowadzenia SPPN.</p> <p>Warszawa musi iść w ślady miast zachodnich, takich jak Berlin, Kopenhaga czy Paryż i normalizować przestrzeń publiczną. Elementem takiej normalizacji na Kamionku będzie właśnie wprowadzenie SPPN.</p> <p>Pozdrawiam i trzymam kciuki za wprowadzenie SPPN,</p>	
--	---	--

52	<p>Jestem mieszkańcem ulicy Goławskiej. Bardzo cieszy mnie chęć wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Kamionku. Mam nadzieję, że pozwoli to uporządkować parkowanie.</p> <p>Moje uwagi dotyczą kilku kwestii.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Skandaliczne jest pozostawienie parkowania na chodniku Grochowskiej, zwłaszcza w momencie kiedy na jezdni są 3 pasy w tym jeden nigdy nie używany. Mógłby posłużyć jako miejsce do parkowania, a ulica Grochowska powinna stać się przyjazna pieszym. Aktualnie jest to mordęga. Mieszkańcy mojego osiedla od dłuższego czasu sygnalizują, że droga do szkoły na Kamionkowskiej jest niebezpieczna. W okolicy szkoły nie powinno być miejsc parkingowych. Jest to miejsce, w którym dzieci są narażone na kierowców, którzy nie uważają. 2. Aby poprawić bezpieczeństwo w tej okolicy ważne jest utworzenie chodnika na Kamionkowskiej przy budynku Grochowska 306. Dziki parking w tamtym miejscu zasłania samochody jadące Kamionkowską na wschód. Potrzebne jest to też ze względu na to, że Kamionkowska nie jest już w tym miejscu ulicą ślepą i rośnie tam ruch pieszy. Chodnik po północnej stronie jest niewystarczający. Nie ma tam miejsca na samochody. 3. W kwestii bezpieczeństwa bardzo proszę też o utworzenie dedykowanych miejsc do dostaw na ul. Goławskiej. Samochody dostawcze robią teraz rozładunki na pasach, a sfrustrowani kierowcy agresywnie je omijają, niejednokrotnie dochodzi tam do bardzo niebezpiecznych sytuacji. 4. Na ulicy Mińskiej, która jest bardzo szeroką ulicą lokalną nie rozumiem 	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zaleca władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Wprowadzono - w miejscach gdzie jest to możliwe wyznaczone zostanie parkowanie na prawym pasie ruchu. 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. 3. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN. 4. Nie wprowadzono - wyznaczono maksymalną możliwą ilość miejsc postojowych. 5. W ramach budżetu obywatelskiego nie został wybrany do realizacji żaden projekt drogi rowerowej na ul. Żupniczej. 6. 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. <p>Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania</p>
----	---	---

	<p>parkowania na chodniku. Białe paski nie oznaczają uwolnienia chodnika i pozostawienia go pieszym. Jest to serce naszej rozwijającej się ulicy. Staje się coraz ważniejszym deptakiem i szlakiem komunikacyjnym. Chodniki na Mińskiej przez parkujące tam samochody są w fatalnym stanie. W 2017 roku odbywały się konsultacje i fajnie byłoby tworząc miejsca przyzwyczajając kierowców do przyszłego charakteru ulicy.</p> <p>5. Na ulicy Żupniczej warto wziąć pod uwagę projekt z Budżetu Obywatelskiego, który zakłada tam utworzenie drogi dla rowerów. Jednym z najważniejszych ciągów pieszych na Kamionku jest ten łączący Dworzec Wschodni z przystankiem Bliska, korzystają z niego też mieszkańcy Soho, a po otwarciu Kamionkowskiej także mieszkańcy mojego osiedla. Ważne jest jego zachowanie. Ale zachowanie w logiczny sposób. Ludzie to nie Roomba i nie chodzą kątami prostymi tylko skosami. To ważne zwłaszcza w kontekście licznych na Kamionku osób starszych (dla kierowców to niezrozumiałe, że może być ktoś kto nie może prowadzić samochodu a jest zmuszony do wychodzenia z domu, aby sobie samemu poradzić).</p> <p>Absolutnie jestem przeciwny skandalicznemu zachowaniu osób z Grochowskiej, które przyznając się do nagminnego łamania prawa, chcą aby uprawomocnić ich wykroczenia organizacją ruchu.</p> <p>6. Dla wielu osób z osobistych konsultacji niezrozumiałe było ograniczenie strefy do ul. Terespolskiej. Kawałek chodnika obok Symfonii a więc i Urzędu może skończyć marnie, a następne przejście w tym miejscu jest dopiero na ulicy Stanisławowskiej. Strefa powinna kończyć się na ulicy Podskarbińskiej.</p> <p>7. Na koniec koniecznie proszę o utworzenie miejsca dla osób z</p>	<p>podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>7. Wprowadzono.</p>
--	---	---

	<p>niepełnosprawnością na ulicy Kamionkowskiej (zachód od Goławskiej) na moim osiedlu jest parę takich osób. Mamy dla nich dedykowane miejsca na osiedlu, ale po pierwsze wymaga to konsultacji z dozorcami, a niestety stały się ostatnio stały się składowiskiem na odpady. Chciałbym też przywieźć brata mojej babci, a bez miejsca dla osób z niepełnosprawnością nie jest to możliwe. Potrzebujemy więcej miejsca, żeby wysiąść, a tego w ciągu dnia nie ma.</p>	
--	---	--

53	<p>Nie zgadzamy się z przyjętą koncepcją rozszerzenia strefy o tę część Kamionka. Mieszkamy przy Grochowskiej 319. Nie stać nas na własne mieszkanie z garażem, stąd parkujemy na chodniku w ramach dostępnych miejsc. Po remoncie w 2019 i osłupkowaniu chodnika przy naszej kamienicy ilość miejsc została znacząco zmniejszona. Nie rozumiem jak strefa ma przyczynić się do dostępności miejsc. Jeśli kogoś stać i tak będzie płacił i zajmował miejsce.</p> <p>Od 4 lat mieszkamy w Warszawie i płacimy tu podatki. Nie rozumiemy, dlaczego w okolicy naszego domu nie będziemy dłużej mogli bezpłatnie zaparkować, jest to niezrozumiałe i niesprawiedliwe. W naszej kamienicy mieszkają ludzie mało zamożni, a i tak za pomysły władz jeszcze dopłacą. Nie przekonuje nas argument o zwiększeniu dostępności miejsc ani o tym, że za chwilę otwiera się kompleks PZO.</p> <p>To wysoka niegospodarność i plany urbanizacyjne dopuszczające budowę wysokich kondygnacji nie licząc się z ograniczonymi zasobami terenowymi doprowadza do patowych sytuacji, a nie mieszkańcy Kamionka.</p> <p>W związku z powyższym prosimy i nalegamy na niewydłużanie strefy do Kamionka.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmuje radni m.st. Warszawy.</p>
----	---	---

54	<p>Odnosząc się do projektu Zarządu Dróg Miejskich dla osiedla Kamionek w dzielnicy Praga-Południe dot. wprowadzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego (SPPN), jako mieszkaniec ul. Mińskiej chcę zdecydowanie zaprotestować przeciwko propozycji zmiany w organizacji ruchu na skrzyżowaniu Mińskiej i Rybnej, tj. przekształceniu tego odcinka Rybnej w ulicę jednokierunkową, a tym samym wprowadzeniu zakazu wjazdu na tę ulicę od strony Mińskiej.</p> <p>Taka zmiana będzie dużym utrudnieniem dla bardzo wielu mieszkańców korzystających z garażu i/lub parkujących wzdłuż ulicy, ponieważ zmusi kierowców do okrężnego dojeżdżania do bramy garażowej i wejściowej (znajdujących się przy Rybnej tuż przy wjeździe z Mińskiej) od strony ul. Gocławskiej przez ul. Kałuszyńską. Problem nie byłby być może aż tak duży, gdyby nie katastrofalny stan nawierzchni ul. Rybnej, która od dawna wymaga renowacji.</p>	<p>Nie uwzględniono – pozostawia się ulicę Rybną jako jednokierunkową. Pozostawienie ulicy Rybnej jako drogi dwukierunkowej, ze względu na jej wąski przekrój, wiązałoby się z pełnym wyeliminowaniem postoju. W celu uniknięcia takiego stanu rzeczy zdecydowano się na wprowadzenie jednego kierunku oraz wskazanie postoju po stronie wschodniej ulicy. Porządkuje to nie tylko postój ale także ruch na tej drodze, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu drogowego.</p>
----	--	--

55	<p>Jako mieszkaniec Kamionka zdecydowanie popieram plany utworzenia Strefy Płatnego Parkowania w mojej okolicy. Jednocześnie przesyłam kilka uwag dotyczących projektów różnych ulic:</p> <p>1. Ul. Kamionkowska, strona południowa, odcinek od Goćławskiej do Rybnej - proszę o niewyznaczanie w tym miejscu miejsc postojowych i o zachowanie słupków za skrzyżowaniem z Goćławską. Na tym odcinku ulicy znajduje się szkoła podstawowa i zabieranie chodnika po którym poruszają się małe dzieci kosztem zaledwie kilku miejsc parkingowych jest moim zdaniem nieodpowiedzialne. Chodnik w tym miejscu powinien być możliwie szeroki, żeby zapewnić uczniom wygodne dojście do szkoły.</p> <p>2. Ul. Mińska - proszę o wyznaczenie miejsc parkingowych, gdzie to możliwe, wyłącznie na jezdni, a nie z cumowaniem jednym kołem na chodniku. Ulica Mińska jest bardzo szeroka i takie rozwiązanie jest tam możliwe, szczególnie, że nie kursują tam normalnie autobusy. Na potrzebę uspokojenia ruchu na tej ulicy i wprowadzenia parkowania równoległego wskazali mieszkańcy Kamionka kilka lat temu w konsultacjach społecznych dotyczących tego, jaka powinna być ulica Mińska. Wprowadzenie tego rozwiązania dodatkowo by pomogło lokalnym przedsiębiorcom, ponieważ dojście piesze do sklepów i restauracji by było wygodniejsze, co skłoniłoby większą liczbę mieszkańców do robienia zakupów na tej ulicy, a nie na przykład na Francuskiej na Saskiej Kępie.</p> <p>3. Ul. Grochowska - tam gdzie to możliwe należy przenieść parkowanie wyłącznie na jezdnię (szczególnie na nieużywany trzeci pas rozbiegowy, który i tak kończy się przed każdym skrzyżowaniem) i wprowadzić parkowanie równoległe. Na odcinku od Goćławskiej do Terespolskiej po</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Wprowadzono.2. Wprowadzono.3. Zrezygnowano z pasa włączenia na ul. Grochowskiej i wyznaczono skośne miejsca postojowe częściowo na jezdni. Na jezdni południowej parkowanie będzie wyznaczone częściowo na jezdni, na bardzo szerokich pasach ruchu.4. Wprowadzono.5. Nie wprowadzono zmian w projekcie.6. Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych. Zakres opracowania dotyczy wyłącznie wyznaczania miejsc postojowych. Docelowo ul. Żupnicza będzie prawdopodobnie przebudowywana przez inwestorów prywatnych.
----	--	--

	<p>południowej stronie ulicy należy parkowanie w ten sposób wyznaczyć, zachowując dwa pasy, lecz zwiężając je z 5m szerokości. Uspokoiłoby to ruch na niebezpiecznej ulicy Grochowskiej oraz umożliwiłoby realizację projektu zazielenienia tej ulicy.</p> <p>4. Proszę o utrzymanie istniejącego przejścia dla pieszych przez plac na skrzyżowaniu ulicy Kamionkowskiej i Mińskiej. Proszę również o stosowne jego zabezpieczenie, żeby zapewnić tam wystarczającą widoczność zarówno dla pieszych, jak i dla kierowców.</p> <p>5. Proszę o utrzymanie projektu, taki jak obecnie jest, dotyczącego ulicy Głuchej. Umożliwi to bardziej równe wykorzystanie przestrzeni dla pieszych.</p> <p>6. Ul. Żupnicza - proszę o wyznaczenie parkowania równoległego tylko po stronie SOHO, po drugiej stronie mało kto parkuje. Umożliwiłoby to wytyczenie na tej ulicy pasów rowerowych, takie projekty pojawiały się w Budżecie Obywatelskim.</p>	
--	--	--

56	<p>Jako mieszkaniec ulicy Kamionkowskiej popieram wprowadzenie SPPN w tej okolicy. Wnioskowałem o rozszerzenie zakresu konsultacji na Pradze-Południe, które wcześniej z niezrozumiałych przyczyn omijały ten obszar i wyznaczały złą, w mojej opinii, granicę SPPN na Kamionku. Jestem zadowolony, że została podjęta decyzja kierunkowa dot. SPPN na tym obszarze.</p> <p>Cóż po "darmowych" miejscach postojowych, jeśli nie są tak naprawdę dostępne? Jakiś czas temu w weekend (parkowanie w SPPN bezpłatne) i tak musiałem zaparkować na płatnym parkingu ZTP (5 zł) przy Hali Mirowskiej, bo wszystko było zastawione. Darmowe i jednocześnie wygodne oraz dostępne parkowanie w centralnych obszarach miasta, a za taki można już uznać Pragę, to jest miraż, ułuda, tak po prostu na dłuższą metę być nie może. Jestem więc pogodzony z wprowadzeniem opłat, liczę w zamian na pewien ład i poprawę krótkoterminową oraz długoterminową (przede wszystkim więcej zieleni - rozpytowanie).</p> <p>Chciałbym też, żeby w raporcie z konsultacji było odnotowane, że za skandaliczne uważam roszczenie sobie przez przedstawicieli Rady Osiedla Kamionek prawa do reprezentowania wszystkich mieszkańców tego rejonu i wypowiedanie się w ich imieniu. Cytowane w mediach wypowiedzi p. Doroty Jankowskiej-Lamchy o wystarczającej szerokości chodników 80-90 cm, bo to tyle co drzwi, nie odzwierciedlają moich poglądów. Radni, zarówno osiedlowi jak i dzielnicowy, mają często bardzo wypaczone pojęcie o zróżnicowaniu społeczności, którą reprezentują i o jej potrzebach. Niektórym wydaje się, że każdy był ich wyborcą i wszyscy myślą tak jak oni. Osoba, która w nieudanych dla siebie wyborach do Rady Dzielniczy zdobyła 214 głosów, czyli mniej więcej</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p>
----	--	---

		tyle ile jest miejsca w jednym tramwaju, powinna lepiej znać granice swoich kompetencji.	
--	--	--	--

56	<p>1. Na brukowanym odcinku ul. Głuchej powinna zostać wyznaczona strefa B-35. Warto to też przemyśleć co najmniej częściowo na brukowanym odcinku ul. Kamionkowskiej. Malowanie tej nawierzchni farbą drogową byłoby bardzo nieestetyczne oraz w nietrwałe, a wielu miejscach po prostu niewykonalne (na brukowanej Kamionkowskiej z 1/3 kamienia jest do przełożenia, żeby było w miarę równo).</p> <p>2. Pomysł zamiany ulicy Głuchej na jednokierunkową w celu zwiększenia tam liczby miejsc postojowych jest dobry. Trochę jednak żałuję, bo ta kameralna uliczka bardzo ładnie prezentuje się, kiedy nie jest zastawiona pojazdami.</p> <p>3. Bardzo dobry jest pomysł wykorzystania szerokiej jezdni ul. Żupniczej do wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych.</p> <p>4. Skoro na brukowanym odcinku Rybnej jest wszędzie B-36, to czemu nie zrobić tam po prostu strefy zamieszkania?</p> <p>5. Popieram poszerzenie chodnika na ul. Terespolskiej w pobliżu Urzędu Dzielnicy. Był zdecydowanie zbyt wąski, prawie całe miejsce zajmowały samochody. Tymczasem obok, na terenie UD, jest... kolejny parking.</p> <p>6. Trzeci pas ul. Grochowskiej od Terespolskiej do Bliskiej praktycznie niczemu nie służy. Jeżdżę tamtędy często. Nie jest niezbędny. Parkowanie powinno zostać chociaż częściowo przesunięte na jezdnię. Ulica Grochowska co do zasady ma przekrój dwupasmowy. Ogromna szkoda, że dopiero co została tutaj wprowadzona organizacja ruchu przez dewelopera. Zarządca ruchu i zarządca drogi niestety nie wprowadzili odważniejszych rozwiązań i teraz trzeba robić od nowa, już ze środków publicznych.</p> <p>7. Dużym niedopatrzeniem, prawdopodobnie ze strony UD Praga-</p>	<p>1. Nie wprowadzono - wprowadzono zakaz zatrzymywania na całym placu.</p> <p>2. Uwaga została przyjęta.</p> <p>3. Uwaga została przyjęta.</p> <p>4. Nie wprowadzono wyznaczenie strefy zamieszkania wymaga wyznaczenia m.in. miejsc postojowych i likwidacji chodników.</p> <p>5. 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>6. Wprowadzono.</p> <p>7. Uwaga została przyjęta.</p> <p>8. Projekt organizacji ruchu będzie przewidywał fizyczne zabezpieczenie przed parkowaniem w miejscach stwarzających zagrożenie - w szczególności na skrzyżowaniach i przejściach dla pieszych – słupkami U-12c.</p> <p>9. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Projekt organizacji ruchu nie przewiduje przebudów ani zmian geometrii jezdni.</p> <p>10. Uwzględniono dodatkową tabliczkę.</p> <p>11. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Nie przewiduje się montażu stojaków rowerowych.</p>
----	--	--

	<p>Południe, jest konieczność montażu słupków u12c na skrzyżowaniu Kamionkowska/Głucha. Deweloper dopiero co przebudowywał ten fragment! Zarządca terenu ewidentnie nie dał inwestorowi wystarczających wymagań. Teraz słupki będą stawiane ze środków publicznych.</p> <p>8. Popieram montaż słupków u12 na skrzyżowaniu Mińska/Głucha. Jest tam obecnie duży problem z widocznością.</p> <p>9. Docelowo skrzyżowanie Kamionkowska/Goławska powinno zostać wykonane jako wyniesione.</p> <p>10. Na skrzyżowaniu Terespolskiej i Mińskiej (ślepy odcinek Mińskiej) brakuje tabliczki T-0 "Nie dotyczy rowerów" pod znakiem D4-a. Zgodnie ze stanem faktycznym na ślepy końcu ulicy jest dwukierunkowy łącznik rowerowy i możliwość kontynuacji jazdy. Prośba o wykorzystanie zmiany SOR do dodania tabliczki. Identyczna sytuacja na drugim krańcu tego łącznika rowerowego, czyli na skrzyżowaniu Owsiana/Groszowicka.</p> <p>11. Co do zasady działaniem uzupełniającym rozwój SPPN powinien być montaż stojaków rowerowych na dużą skalę. Najlepiej gdyby rezerwy pod nie przewidziano systemowo w projektach ulic (np. docelowo zamiast stref P-21 lub w betonowych narożnikach skrzyżowań) lub (lepiej!), żeby budżet wdrażania SPPN zakładał również od razu montaż i zakup stojaków rowerowych. SPPN wprowadzana jest w warunkach wysokiej presji parkingowej. Jednoczesne zachęcanie do alternatywnych środków transportu i tworzenie nowych miejsc parkingowych (rower to pojazd), byłoby bardzo wskazane.</p> <p>12. Na jednokierunkowym odcinku ul. Kamionkowskiej powinien zostać dopuszczony kontraruch rowerowy. Korzystałbym.</p>	<p>12. 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> <p>13. 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>
--	--	---

	<p>13. Ogólnie rzecz biorąc standardowym działaniem powinien być przede wszystkim kontraruch rowerowy na wszystkich ulicach zamienianych na jednokierunkowe. Jeśli był tam dotychczas możliwy ruch samochodów w dwie strony tzn. że spokojnie możliwe jest minięcie się samochodu i roweru. Kontraruch jest bezpiecznym, praktycznym i prostym sposobem na rozwój infrastruktury rowerowej. Tworzenie nowych miejsc postojowych dla samochodów nie powinno odbywać kosztem wygody ruchu rowerowego, a tym właśnie często jest zabranie możliwości ruchu w obu kierunkach.</p>	
--	---	--

57	<p>Zgłaszam następujące uwagi do projektu miejsc parkingowych na ul. Stanisława Augusta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Przez sprzedaż działki na Błoniach zlikwidowany został społeczny parking na około 200 miejsc. Samochody, które tam parkowały musiały znaleźć sobie nowe miejsca. Głównie na okolicznych ulicach i podwórkach. W związku z tym ul. St. Augusta na odcinku od Międzynarodowej do Terespolskiej robi się praktycznie jednopasmowa. Samochody muszą się mijać i przepuszczać co nie zawsze jest łatwe. Zwłaszcza w godzinach odwożenia i odbierania dzieci do i z przedszkola oraz żłobka. Robienie z miejsc parkingowych dodatkowego slalomu na pewno sytuacji nie ułatwi. Obecnie często jedzie 5 samochodów z jednej i 5 samochodów z drugiej strony. Jaki jest plan rozwiązania sytuacji gdy wszystkie spotkają się pośrodku slalomu? kto będzie miał pierwszeństwo? 2. Ulica dwukierunkowa prowadzi do żłobka i przedszkola. tam zdecydowanie jest trudny moment, trzeba gdzieś zaparkować (najczęściej na chwilę) i zawrócić. Przydałyby się tam miejsca na 15 minut lub coś w tym stylu i jakaś sensowna nawrotka. Może rondo? 3. W nowej inwestycji DD zamieszka ponad 100 nowych osób, na dole będą lokale usługowe a liczba miejsc parkingowych zaplanowana w tym miejscu jest mniejsza niż obecnie dostępna i używana (przed rozpoczęciem budowy na ulicy parkowało około 40 samochodów). Pas drogi w tym miejscu jest szeroki więc spokojnie zmieści się dwupasmowa ulica i poprzeczne miejsca postojowe tak jak jest to na całej długości ulicy od Kinowej do Międzyborskiej. 4. podsumowując w planie miejsc jest zdecydowanie za mało. a 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Esowanie jezdni zostało zaprojektowane w celu wyznaczenia jak największej ilości miejsc, przy zapewnieniu mijanek. 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. 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.
----	--	---

		zaproponowane rozwiązanie slalomu jest totalnie chybione na drodze która jest dojazdem i jedynym wyjazdem z przedszkola i żłobka.	
58		Mieszkam na Kamionku, od niedawna. Popieram wprowadzenie strefy. Liczę na to, że będzie większy porządek i łatwiejsze parkowanie dla mieszkańców. Mam poczucie, że tak już jest w miejscach, gdzie strefa już działa. Fajnie, gdyby powstawały przy tej okazji nowe miejsca nie tylko dla samochodów. Wdrażanie SPPN powinno się wiązać ze stawianiem stojaków rowerowych. Nie mam wiele uwag do projektów, ale ulica Goławska powinna być spokojniejsza, a na Kamionkowskiej dobrze byłoby móc jeździć rowerem w obie strony, jak na Nowogrodzkiej w Śródmieściu. Jeżdżę samochodem na Targówek ul. Grochowską. Trzeci pas stoi pusty, on i tak się kończy przy ulicy Mińskiej. Ten asfalt nie ma żadnej funkcji, dlaczego parkowanie musi być tam wciśnięte na chodnik?	Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r. W projekcie zrezygnowano z prowadzenia pasów włączy w ul. Grochowskiej. Na ulicy zaprojektowano miejsca postojowe skośne.

59	<p>Mieszkam na Kamionku i cieszy mnie plan wprowadzenia SPPN w mojej dzielnicy. Mam natomiast kilka uwag:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Proszę o wprowadzenie parkowania równoległego na ulicy Grochowskiej na nieużywanych pasach rozbiegowych.2. Proszę o przeniesienie parkowania na ulicy Mińskiej na jezdnię.3. Proszę o ustawienie zakazu parkowania na ulicy Kamionkowskiej, po stronie Szkoły Podstawowej.	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <ol style="list-style-type: none">1. W projekcie zrezygnowano z prowadzenia pasów włączy w ul. Grochowskiej. Na ulicy zaprojektowano miejsca postojowe skośne.2. Wprowadzono w miejscach gdzie jest to możliwe.3. Wprowadzono.
----	---	--

60	<p>Dziękuję za przedstawione projekty. Popieram wprowadzenie SPPN w tym obszarze. Proszę o uwzględnienie uwag do projektów poniższych ulic:</p> <p>1.Stanisława Augusta Proponowane wykluczenie parkowania przy nr 42 gdzie odbywa się obecnie, wydaje się nierealistyczne. Kierowcy będą nadal tam parkować, mimo że postawiono znaki zakazu. Dlaczego nie zrobić tam miejsc możliwego parkowania, w których nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych zgodnie z przepisami? Czy nie można ustalić znakiem D-5 pierwszeństwo kolejności przejazdu?</p> <p>2.Stanisławowska (odc. Mińska-Terespolska) Przy okazji wyznaczania miejsc postojowych należy przenieść sierzanty rowerowe (dość już wytarte) bliżej środka pasa. W tej chwili w ogóle nie są uwzględnione w projekcie. W obecnym przebiegu są zbyt blisko prostopadłych miejsc postojowych, tworząc ryzyko kolizji. Przy okazji można też lepiej zabezpieczyć wjazd na przejazd rowerowy od strony ul. Owsianej. Obecnie jest on blokowany przez parkujące auta, co jest widoczne także na miejskich ortofotomapach.</p> <p>3.Terespolska Przy budynkach nr 13 i 15 należy zabezpieczyć chodnik słupkami, by uniknąć parkowania, które obecnie się tam odbywa, także prostopadle do jezdni.</p> <p>4.Kamionkowska Ulica na odcinku jednokierunkowym powinna być dostosowana do kontraruchu rowerowego. Jest alternatywną trasą do ul. Grochowskiej, na której nie jest w najbliższych czasach planowana droga rowerowa.</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nie wprowadzono - szerokość jezdni nie pozwala na wyznaczenie miejsc parkingowych. 2. Nie wprowadzono - 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. 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. 4. 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. 5. W projekcie zrezygnowano z prowadzenia pasów włączyń w ul. Grochowskiej. Na ulicy zaprojektowano miejsca postojowe skośne. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac
----	---	---

	<p>Rozwiązanie analogiczne do istniejącego już wzdłuż ul. Stanisława Augusta stworzyłoby północny objazd ul. Grochowskiej – ul. Kamionkowską.</p> <p>5.Grochowska</p> <p>Czy w ramach parkowania wzdłuż ulicy nie powinno się uwzględnić wyników konsultacji w sprawie Zielonej Grochowskiej? Czemu w niektórych miejsca pozostawia się niecałe 2,5 m szerokości chodnika? Podczas gdy za autami jest cały pas włączeniowy, z którego można skorzystać?</p> <p>6.Mińska</p> <p>Przy skrzyżowaniach (np. z ul. Bliską, Goławską, Chodakowską) konieczne jest pełne osłupkowanie, by uniemożliwić blokowanie widoczności przejść dla pieszych i parkowanie w obrębie skrzyżowania, co obecnie jest nagminne. Parkowanie równoległe powinno w całości zostać przeniesione na jezdnię.</p> <p>7.Kontraruch rowerowy</p> <p>Na planowanych i istniejących ulicach jednokierunkowych powinno się wprowadzić kontraruch rowerowy, by ułatwić poruszanie się mieszkańcom rowerami.</p>	<p>budowlanych (np. rozpytywanie i zazielenianie) będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p> <p>6. Wprowadzono.</p> <p>7. 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>
--	--	--

61	<p>Uwaga 1</p> <p>Na arkuszu „ul. Mińska odcinek Bliska-Podskarbińska” miejsca równoległe wyznaczone na północnej stronie nie przystają do obecnie istniejącego układu wjazdów. Wjazd naprzeciwko budynku Mińska 71 nie istnieje – jest wcięcie w chodniku, ale prowadzi „w ścianę”, nie da się tam wjechać - można spokojnie tam dodać więcej miejsc.</p> <p>Uwaga 2</p> <p>Na arkuszu „ul. Podskarbińska odcinek Mińska-koniec ulicy” lekką ręką wrysowano znak D-5 i zwężono jezdnię do 3,75m, podczas gdy w następnych latach ruch tutaj prawdopodobnie znacznie wzrośnie, po wschodniej stronie Podskarbińskiej zaczyna się właśnie budować osiedle na co najmniej kilkaset mieszkań. Być może teraz one są OK, ale należy zweryfikować, czy ta organizacja ruchu wokół tych miejsc w momencie rzeczywistego wprowadzenia strefy będzie przystawać do rzeczywistości.</p>	<ol style="list-style-type: none">1. W miejscach nieistniejących zjazdów, po weryfikacji czy taki zjazd nie będzie już wykorzystywany, zostaną wyznaczone dodatkowe miejsca postojowe.2. Po wprowadzeniu organizacji ruchu, odcinek zostanie objęty analizami, w celu sprawdzenia czy występują utrudnienia w ruchu.
----	--	---

62	<p>Na wstępie chciałem podziękować całemu zespołowi ZDM oraz innym podmiotom zaangażowanym w konsultacje dot. SPPN na Kamionku za ich bardzo dobrą organizację zarówno w CPK jak i online.</p> <p>W imieniu własnym oraz innych mieszkańców naszej dzielnicy, chciałem wskazać, że jesteśmy zdecydowanie za jak najszybszym wprowadzeniem SPPN nie tylko na obszarze całego Kamionka (aż do ul. Podskarbińskiej) ale również całej Saskiej Kępy!</p> <p>Konieczność pilnego wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Kamionku wynika z centralnego położenia naszej dzielnicy oraz licznych urzędów i instytucji, które się tutaj znajdują i generują bardzo duży ruch:</p> <ul style="list-style-type: none">- Centrum Promocji Kultury w Dzielnicy Praga-Południe (ul. Podskarbińska 2)- Siedziba Sinfonii Varsovii (ul. Grochowska 272)- Urząd Dzielnicy Praga Południe (ul. Grochowska 274 róg Terespolskiej)- Sądy Rejonowe dla Pragi Północ i Pragi Południe (ul. Terespolska 15A)- Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych (ul. Grochowska 278)- Siedziba Zarządu Transportu Miejskiego (ul. Grochowska 316/320)- Główna Biblioteka Pedagogiczna Województwa Mazowieckiego (ul. Gocławska 4)- Kampus główny Uniwersytetu SWPS (ul. Gocławska 12)- Mazowiecki oddział GDDKiA w Warszawie (ul. Mińska 25) <p>Przedstawiona podczas spotkań przez projektantów z firmy Wegarten założenia ("maksymalizacja liczby miejsc postojowych") należy uznać za głęboko niewłaściwe gdyż sprzeczne z dokumentami strategicznymi miasta stołecznego Warszawy, które zakładają wzrost ruchu pieszego, rowerowego oraz wykorzystania transportu zbiorowego oraz</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <p>Założenie projektowe polegało na oznakowaniu maksymalnej liczby legalnych miejsc postojowych, przy zachowaniu odpowiedniej szerokości chodników i bez ingerencji w zieleń. Projekt nie pogarsza bezpieczeństwa ani wygody użytkowników dróg. Ograniczenie roli motoryzacji indywidualnej może zostać osiągnięte poprzez wprowadzenie SPPN. Celowe ograniczanie liczby miejsc postojowych wraz z wprowadzeniem SPPN nie jest uzasadnione i nie spotkałoby się z poparciem mieszkańców.</p>
----	---	--

		<p>ograniczanie roli motoryzacji indywidualnej.</p> <p>Dodatkowo celem nadrzędnym zawsze powinno być bezpieczeństwo najsłabszych uczestników ruchu, tj. pieszych, dzieci, seniorów, ...</p>	
--	--	---	--

63	<p>Uwagi szczegółowe dotyczące konkretnych ulic:</p> <p>1. Na ul. Grochowskiej (na odc. Podskarbińska - Lubelska) parkowanie należy realizować wyłącznie równoległe na jezdni w miejscu 3 pasa (tj. dawnej "rozbiegówki") z czasów kiedy ul. Grochowska była jeszcze drogą wojewódzką.</p> <p>Parkowanie równoległe na jezdni pozwoli uspokoić ruch, uwolni chodniki oraz umożliwi realizację oczekiwanego od lat przez mieszkańców projektu "Zielona Grochowska".</p> <p>2. Na ul. Kamionkowskiej, ze względów bezpieczeństwa (Szkoła Podstawowa nr. 255) zgodnie z oczekiwaniami mieszkańców oraz Rady rodziców należy wprowadzić całkowity zakaz parkowania po stronie południowej i zabezpieczyć chodnik urządzeniami bezpieczeństwa drogowego typ U-12c. Należy uwzględnić wynik konsultacji społecznych z jesieni 2019 roku w których mieszkańcy wskazywali na bezpieczeństwo pieszych, ochronę zieleni jako rzeczy najważniejsze. Należy pamiętać też o budowie chodnika na przy budynku Grochowska 306.</p> <p>3. Na ul. Mińskiej parkowanie powinno odbywać się wyłącznie równoległe na bardzo szerokiej jezdni zgodnie z oczekiwaniem mieszkańców - konsultacji dot. rewitalizacji ul. Mińskiej przeprowadzone w 2018 w ramach programu na prawa ulic,</p> <p>4. Na ul. Owsianej należy wprowadzić Strefa zamieszkania D-40 lub wprowadzić zakaz zatrzymywania (B-36+T-24) na zachodnim chodniku ponieważ nie ma obecnie możliwości swobodnego przejścia pieszego. Należy podkreślić, że ulica stanowi zaplecze Sądów przy Terespolskiej i znajduje się przy niej tylko jeden budynek mieszkalny.</p>	<p>1. W projekcie zrezygnowano z prowadzenia pasów włączy w ul. Grochowskiej. Aby nie ograniczać liczby miejsc postojowych pozostawia się oprócz miejsc postojowych równoległych – miejsca do postoju skośnego. Postój w takiej formie jest wyznaczony prawidłowo i nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego.</p> <p>2. Uwaga została uwzględniona częściowo, tj. po południowej stronie ul. Kamionkowskiej, w obrębie szkoły podstawowej pozostawiono bez zmian istniejący zakaz zatrzymywania. Nie wprowadza się dodatkowych słupków blokujących wzdłuż chodnika. Egzekwowanie przestrzegania przez kierujących pojazdami znaków drogowych pozostawia się w gestii policji i straży miejskiej.</p> <p>3. Uwaga została uwzględniona częściowo. W części gdzie pozwalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość 6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc.</p> <p>4. Nie uwzględniono. Szerokość chodnika i jezdni ul. Owsianej pozwala na postój zgodny z przepisami Ustawy Prawo o ruchu drogowym, tj. z pozostawieniem min. 1,5 m szerokości chodnika (art. 47 ust. 1). Wobec powyższego po zachodniej stronie ulicy zaprojektowano postój wyłącznie dla określonej grupy mieszkańców posiadających stosowny identyfikator (w tym nie koniecznie mieszkańców ul. Owsianej). Wprowadzenie</p>
----	--	--

	<p>5. Na ul. Rybnej nie należy wyznaczać żadnych miejsc ponieważ ulica ze względu na historyczny bruk i ślepy charakter jest wykorzystywana jako ciąg pieszy pomiędzy Grochowską a Kamionkowską.</p> <p>6. Na ul. Stanisława Augusta należy wprowadzić zakaz ruchu na odc. Międzynarodowa - Żłobek nr. 30 oraz zabezpieczyć tereny zieleni przed nielegalnym parkowaniem. Do Żłobka i pobliskiego przedszkola przychodzi pieszo dużo rodziców z małymi dziećmi ich bezpieczeństwo powinno być najważniejsze.</p> <p>7. Na ul. Żupniczej, której pasy ruchu są obecnie bardzo szerokie, parkowanie równoległe powinno odbywać się wyłącznie od strony osiedla SOHO by umożliwić powstanie pasów rowerowych po każdej stronie.</p>	<p>strefy zamieszkania zlikwiduje miejsca, które są w tym przypadku zarezerwowane dla osób posiadających identyfikator B-35.</p> <p>5. Nie uwzględniono – celem projektu organizacji ruchu była m.in. maksymalizacja miejsc postojowych, z zachowaniem bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz przepisów prawa.</p> <p>6. Nie uwzględniono uwagi – zmiana dostępności do dróg publicznych znajduje się poza zakresem opracowania dla projektu organizacji ruchu.</p> <p>7. Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych. Zakres opracowania dotyczy wyłącznie wyznaczania miejsc postojowych. Docelowo ul. Żupnicza będzie prawdopodobnie przebudowywana przez inwestorów prywatnych.</p>
64	<p>Bardzo się cieszę, że większa część Kamionka została uwzględniona w planach wprowadzenia SPPN na Pradze Południe, która jest dzielnicą z zaniedbanymi kwestiami parkingowymi, szczególnie na Kamionku ze specyficznym miksem budownictwa starego i intensywnie powstających kolejnych osiedli. Dodatkowo na Kamionku znajduje się 6 instytucji i</p>	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p>

	<p>urzędów, do których każdego dnia przyjeżdża wielu pracowników i petentów.</p>	
64	<p>Tym niemniej chciałabym zgłosić kilka uwag do planowanej SPPN:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dobrym rozwiązaniem byłoby przesunięcie planowanej granicy SPPN z Terespolskiej na Podskarbińską - Grochowska na tym krótkim odcinku, po stronie numerów nieparzystych jest wyjątkowo zaniedbana - uporządkowanie kwestii parkingowych mogłoby ciut pomóc temu kawałkowi. 2. 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. 3. Wnioskuje o uwzględnienie w planowanej na Kamionku SPPN planowanego tworzenia Zielonej Grochowskiej. 4. Ul. Stanisława Augusta w okolicach żłobka aż do Międzynarodowej wymaga ograniczenia ruchu samochodów oraz ochrony zieleni - rodzice powożący dzieci do żłobka i przedszkola parkują auta na trawnikach. 5. Także teren przy szkole podstawowej na Kamionkowskiej wymaga dodatkowego zabezpieczenia przed niebezpiecznie zaparkowanymi samochodami. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. 2. Uwaga została uwzględniona w zakresie zabezpieczania obszarów wokół przejść dla pieszych – jako miejsc szczególnie narażonych na utratę bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez nieprawidłowo zaparkowany samochód (ograniczenia w widoczności). Projekt dla potrzeb funkcjonowania SPPN nie przewiduje lokalizacji słupków U-12c w obrębie przystanków. Postój na przystankach jest złamaniem przepisów Ustawy Prawo o ruchu drogowym – art. 49 ust 1 pkt. 9. Egzekwowanie poprawności postoju pozostawia się w gestii policji i straży miejskiej. 3. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia

	<p>6. Należy także pamiętać przy tworzeniu SPPN na Kamionku o zabezpieczeniu podwórek, bo już teraz niezabezpieczone kawałki trawników są przekształcane w nielegalne parkingi.</p>	<p>bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p> <p>4. Nie uwzględniono uwagi – zmiana dostępności do drogi publicznej znajduje się poza zakresem opracowania projektu organizacji ruchu dla potrzeb funkcjonowania SPPN na terenie Kamionka. Poza zakresem tego opracowania znajduje się także ochrona zielni przed nielegalnym postojem.</p> <p>5. Uwaga została uwzględniona częściowo, tj. po południowej stronie ul. Kamionkowskiej, w obrębie szkoły podstawowej pozostawiono bez zmian istniejący zakaz zatrzymywania. Nie wprowadza się dodatkowych słupków blokujących wzdłuż chodnika. Egzekwowanie przestrzegania przez kierujących pojazdami znaków drogowych pozostawia się w gestii policji i straży miejskiej.</p> <p>6. 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>
--	---	--

65	<p>Zwracam się z uwagami dotyczącymi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ul. Kamionkowska: zakaz parkowania przy szkole po stronie południowej i montaż słupków; potrzebny chodnik przy budynku pod adresem Grochowska 306 2. ul. Grochowska: równoległe parkowanie aut na jezdni w miejscu dawnej rozbiegówki. Najważniejsze jest realizacja projektu "Zielona Grochowska" 3. Ul. Mińska: parkowanie równoległe na jezdni + rewitalizacja Mińskiej zgodnie z konsultacjami 4. Ul. Owsiana: na zachodnim chodniku wprowadzenie strefy zamieszkania 5. Ul. St. Augusta: zakazanie ruchu na odcinku Międzynarodowa-Żłobek. Zabezpieczenie zieleni 6. Ul. Żupnicza: pas rowerowy po każdej ze stron, wprowadzenie parkowania jedynie po stronie SOHO 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uwaga została uwzględniona częściowo, tj. po południowej stronie ul. Kamionkowskiej, w obrębie szkoły podstawowej pozostawiono bez zmian istniejący zakaz zatrzymywania. Nie wprowadza się dodatkowych słupków blokujących wzdłuż chodnika. Egzekwowanie przestrzegania przez kierujących pojazdami znaków drogowych pozostawia się w gestii policji i straży miejskiej. Przy budynku Grochowska 306 pozostawia się chodnik bez zmian w stosunku do stanu istniejącego. Jego szerokość wynosi ok 4,0m. 2. W projekcie zrezygnowano z prowadzenia pasów włączy w ul. Grochowskiej. Na ulicy zaprojektowano miejsca postojowe skośne. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych (np. rozpytowanie i zazielenianie) będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. 3. Uwaga została uwzględniona częściowo. W części gdzie pozwalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość jezdni 6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc. 4. Nie uwzględniono uwagi. Szerokość chodnika i jezdni ul. Owsianej pozwala na postój zgodny z przepisami Ustawy Prawo o ruchu drogowym, tj. z pozostawieniem min. 1,5 m szerokości
----	--	---

			<p>chodnika (art. 47 ust. 1). Wobec tego po zachodniej stronie ulicy zaprojektowano postój wyłącznie dla określonej grupy mieszkańców posiadających stosowny identyfikator (w tym nie koniecznie mieszkańców ul. Owsianej). Wprowadzenie strefy zamieszkania zlikwiduje miejsca, które są w tym przypadku zarezerwowane dla osób posiadających identyfikator B-35.</p> <p>5. Nie uwzględniono uwagi – zmiana dostępności do dróg publicznych znajduje się poza zakresem opracowania dla projektu organizacji ruchu.</p> <p>6. Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych. Zakres opracowania dotyczy wyłącznie wyznaczania miejsc postojowych. Docelowo ul. Żupnicza będzie prawdopodobnie przebudowywana przez inwestorów prywatnych.</p>
--	--	--	---

66	66	<p>Nasze osiedle SOHO (d. SOHO factory) znajduje się na obszarze pomiędzy ul. Bliską (rezerwą pod tzw. Trasę Tysiąclecia), ul. Mińską, ul. Chodakowską oraz ul. Żupniczą.</p> <p>Osiedle SOHO jest rozbudowywane od ok. 10 lat - pierw przez spółkę SOHO Development, która wybudowała pierwsze budynki (Rebel, Kamion Cross, Wars, Feniks i Verbel) a następnie sprzedała projekt francuskiemu deweloperowi YAREAL, który obecnie dalej go rozwija. W perspektywie najbliższych lat - po ukończeniu wszystkich rozpoczętych już inwestycji - na terenie osiedla SOHO będzie ponad 1200 mieszkań tj. kilka tysięcy mieszkańców!</p> <p>Biorąc to pod uwagę, jako mieszkańcy jesteśmy zdecydowanie za wprowadzeniem Strefy Płatnego Parkowania wokół naszego osiedla, ale z uwzględnieniem następujących postulatów:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na ulicy Mińskiej, należy zwiększyć ilość zieleni, wyremontować mocno zdegradowaną jezdnię i chodniki. <p>Najważniejsze jest ograniczenie prędkości na ulicy i bezpieczeństwo. Parkowanie powinno być wyłącznie na jezdni.</p> <p>Chodniki należy zabezpieczyć przed nielegalnym parkowaniem słupkami oraz zielenią obiecaną w przeprowadzonych przed pandemią konsultacjach.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Na ulicy Chodakowskiej od Mińskiej do Żupniczej powinien być obustronnie nasadzony szpaler drzew, zwężona jezdnia, utworzona dwustronna ścieżka rowerowa oraz parkowanie równoległe wyłącznie po stronie zachodniej, od strony budynku Mińska 65 nie powinno być parkowania! 3. Na ul. Żupniczej od budowanego ronda przy Lidlu do wjazdu na nasze 	<p>Po zakończeniu konsultacji społecznych, ZDM zarekomenduje władzom m.st. Warszawy objęcie strefą płatnego parkowania Kamionka. W przypadku zgody Rady m.st. Warszawy, strefa płatnego parkowania może zostać wprowadzona najwcześniej na początku 2023 r.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Uwaga została uwzględniona częściowo . W części gdzie pozwalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość jezdni 6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc. <p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Nie uwzględniono uwagi – zakres zmian geometrii, nasadzenia drzew oraz rozbudowa infrastruktury drogowej znajduje się poza zakresem opracowania projektu organizacji ruchu. Istniejący przekrój ul. Chodakowskiej (odc. Mińska – Żupnicza) daje możliwość wyznaczenia równoległego postoju pojazdów na jezdni, z uwolnieniem chodników od parkowania i pozostawieniem dla pojazdów jezdni o szerokości min. 6,30 m. 3. Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej możliwej liczby miejsc postojowych. Zakres opracowania dotyczy wyłącznie wyznaczania miejsc postojowych. Docelowo ul.
----	----	---	--

	<p>osiedle (Mińska 25C / Żupnicza 10) parkowanie powinno odbywać się wyłącznie po stronie naszego osiedla (południowej) tak by uspokoić ruch i umożliwić powstanie ścieżek rowerowych po obydwu stronach zbyt szerokiej obecnie jezdni.</p> <p>Głęboko wierzymy, że w ramach wprowadzenia strefy parkowania na Kamionku Zarząd Dróg Miejskich spełni nasze oczekiwania co do uspokojenia ruchu, bezpieczeństwa, infrastruktury rowerowej oraz zieleni. Nie chcemy bowiem mieszkać otoczeni parkingami tylko przy spokojnych ulicach z dużą liczbą drzew i zieleni z dopuszczonym parkowaniem na jezdni po jednej stronie.</p>	<p>Żupnicza będzie prawdopodobnie przebudowywana przez inwestorów prywatnych.</p>
67	<p>JESTEM ZDECYDOWANYM PRZECIWNIKIEM płatnego parkowania na ul. Kamionkowskiej, mimo że posiadam garaż podziemny uważam że będzie to że szkoda dla życia społecznego mojej ulicy. Duzo osób tu wynajmuje pracuje jest sporo uchodźców. Oni muszą się gdzieś podziać. Ta część Warszawy to nie ściśle centrum. Dajcie ludziom żyć proszę;)</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</p>

			danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
68		Poszerzenie sppn do Ronda Wiatraczna - wszyscy przyjezdni będą parkować w okolicy (uwaga powtórzona 2 razy)	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.
69		Goćławska - parkowanie na 3 pasie, zabezpieczyć skrzyżowanie przed parkowaniem (szczególnie z ul. Grochowską)	Na ul. Goćławskiej pozostawia się postój wyłącznie w istniejących zatokach postojowych. Narożnik skrzyżowania ul. Goćławskiej z ul. Grochowską jest już fizycznie zabezpieczony przed postojem pojazdów (istniejące słupki U-12c).
70		Owsiana - Chodnik po stronie zachodniej - zakaz parkowania ponieważ jest to ulica ślepa, będzie wtedy swobodny ruch innych użytkowników	Nie uwzględniono. Szerokość chodnika i jezdni ul. Owsianej pozwala na postój zgodny z przepisami Ustawy Prawo o ruchu drogowym, tj. z pozostawieniem min. 1,5 m szerokości chodnika (art. 47 ust. 1). Wobec tego po zachodniej stronie ulicy zaprojektowano postój wyłącznie dla określonej grupy

			mieszkańców posiadających stosowny identyfikator (w tym niekoniecznie mieszkańców ul. Owsianej). Szerokość jezdni dla ruchu dwukierunkowego pozostaje przy tym 5,0 m.
71		Grochowska - parkowanie tylko na jezdni, bo należy uwolnić chodniki, dla bezpieczeństwa	Na ul. Grochowskiej wyznacza się postój na jezdni (w miejscu pasów postojowych) i na chodniku, z zachowaniem szerokości chodnika dla pieszych wynosi od 2,3 m do nawet 6,0 m.
72		Mińska - parkowanie tylko na jezdni, bo należy uwolnić chodniki, dla bezpieczeństwa	Uwaga została uwzględniona częściowo. W części gdzie pozwalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość ulicy 6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc.
73		Przesunięcie granicy strefy w całości na granicę Kamionka, SPPN do ulicy Terespolskiej. W tej chwili niewielka część Kamionka dalej jest poza sppn. Sinfonia Varsovia znajduje się poza strefą. Sąd i Ratusz na granicy strefy.	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.
74		Grochowska - przeniesienie parkowania na pasy rozbiegowe = parkowanie równoległe. Tam gdzie tych pasów nie ma np. odcinek Goławska - Terespolska po str. południowej parkowanie równoległe częściowo na chodniku. Dlaczego? Wprowadzenie planów Zielona Grochowska. Ożywienie ulicy.	Zrezygnowano z pasa włączenia na ul. Grochowskiej i wyznaczono skośne miejsca postojowe częściowo na jezdni. Na jezdni południowej parkowanie będzie wyznaczone częściowo na jezdni, na bardzo szerokich pasach ruchu.

75		Mińska (od Grochowskiej do Terespolskiej) - Zorganizowanie parkowania równoległego w całości na jezdni po dwóch stronach jeśli szerokość jezdni pozwoli lub tylko po jej jednej stronie (naprzemiennie) jeśli szerokość jezdni nie pozwala na parkowanie z dwóch stron. Dla uspokojenia ruchu, ochrony niechronionych uczestników.	Uwaga została uwzględniona częściowo. W części gdzie pozwalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość ulicy 6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc. Zaprojektowany układ postoju pojazdów jest bezpieczny dla wszystkich uczestników ruchu drogowego.
76		Mińska 52/54 - usunięcie słupków przy wjeździe na chodnik - "zabranie" 5 miejsc postojowych przy dużym bloku mieszkaniowym. Zwyczajowo samochody tam parkują bo nie ma innego miejsca.	Uwaga nie została uwzględniona. Na ul. Mińskiej przy posesji nr 52/54 zaprojektowano postój prostopadły, z uwzględnieniem wymogu eliminacji postoju z obszaru skrzyżowań, dla zwiększenia widoczności na skrzyżowaniach - a co za tym idzie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wobec tego przy skrzyżowaniach ul. Mińskiej z ul. Wawerską oraz ul. Rybną zaprojektowano słupki U-12c.
77		Grochowska 309/317 - usunięcie słupków przy chodniku przy ul. Grochowskiej przy przedszkolu nr 166 (przystanek Gocławska) - ułatwienie odbierania dzieci, brak miejsc postojowych	Uwaga została uwzględniona - przy posesji nr 309/317D w miejsce istniejących słupków blokujących U-12c zaprojektowano dwa miejsca postojowe równoległe na chodniku. Słupki zostaną przesunięte w głąb chodnika.
78		Mińska i Grochowska - Usunięcie parkowania z chodnika na Mińskiej, wyznaczenie miejsc na jezdni. Przeniesienie parkowania z Grochowskiej na pas rozbiegowy. Po północnej stronie nie powinno być żadnego parkowania. Okolica się rozwija bardzo szybko, chodniki są zastawione samochodami i brakuje przejścia. Parkowanie na chodniku go dziurawi i obstrukuje. Potrzebne jest wygodne bezpiecznie dostępne dla wszystkich dojście do usług. Licznych na tych ulicach.	Uwaga została uwzględniona w zakresie przeniesienia parkowania na istniejące pasy włączenia funkcjonujące obecnie na ul. Grochowskiej (likwidacja pasów). W zakresie ul. Mińskiej uwaga została uwzględniona częściowo. W części gdzie pozwalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość drogi - 6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania

			szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc.
79		Mińska, Kamionkowska - Na skrzyżowaniu Mińskiej z Kamionkowską pozostawienie przejścia przeznaczonego do likwidacji. Jest to bardzo ważny ciąg pieszy. Zapewnia dojście do wielu usług. Zapewnia ciągłość trasy Bliska - Dworzec Wschodni.	Uwaga została uwzględniona - w projekcie pozostawiono przejście dla pieszych przez ul. Kamionkowską - w pobliżu skrzyżowania z ul. Mińską.
80		Na Owsianej uwolnienie chodnika po stronie zachodniej znakiem B-36 lub D-40. Aktualnie ulica jest nie do przejścia, chodniki jest tam potrzebny.	Nie uwzględniono uwagi. Szerokość chodnika i jezdni ul. Owsianej pozwala na postój zgodny z przepisami Ustawy Prawo o ruchu drogowym, tj. z pozostawieniem min. 1,5 m szerokości chodnika (art. 47 ust. 1). Wobec powyższego po zachodniej stronie ulicy zaprojektowano postój wyłącznie dla określonej grupy mieszkańców posiadających stosowny identyfikator (w tym niekoniecznie mieszkańców ul. Owsianej). Wprowadzenie strefy zamieszkania wiązałoby się z likwidacją możliwości parkowania dla mieszkańców.
81		1.Goćławska oraz Kamionkowska (Goćławska 9B) - Wyznaczenie miejsc do dostaw dla punktów handlowych osiedla Goćławska 9. 2.Wyniesienie skrzyżowania Goćławska z Kamionkowską. Usunięcie parkowania przy szkole. 3.Usunięcie parkowania 15 m od przejścia przez Kamionkowską po zachodniej Goćławskiej. Zmiany mają zapewnić bezpieczeństwo na ulicy Goćławskiej.	1. W ramach projektu mogą zostać wyznaczone dodatkowe miejsca dla pojazdów dostawczych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN. Ostateczny kształt projektu zostanie uzgodniony z Biurem Zarządzania Ruchem Drogowym na etapie zatwierdzania projektu organizacji ruchu. 2. Uwaga została uwzględniona tj. po południowej stronie ul. Kamionkowskiej, w obrębie szkoły podstawowej pozostawiono bez zmian istniejący zakaz zatrzymywania.

			<p>3. Uwaga została uwzględniona. Wyeliminowano postój pojazdów przed przejściem dla pieszych, na ul. Kamionkowskiej, po zachodniej stronie ul. Gocławskiej. Postój został wyeliminowany, zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym art. 49 ust. 1, tj. z odległości mniejszej niż 10 m od przedmiotowego przejścia.</p>
82		<p>Groszowicka - stacja trafo przy Groszowickiej 15 - na zaznaczonym terenie powinny znaleźć się słupki (przeszkody fizyczne).auta parkują tam mimo zakazów, nikt tego nie egzekwuje, tylko przeszkody fizyczne dadzą skutek. Obsługa stacji może wjeżdżać przez drogę pożarową lub mogą mieć ruchomy słupek lub składany słupek na klucz.</p>	<p>Uwaga nie została uwzględniona – zlokalizowany przy ul. Groszowickiej dojazd do stacji trafo stanowi w rozumieniu prawa zjazd, gdzie nie wprowadza się elementów wygradzających w postaci słupków lub wygradzeń. Na zjazdach obowiązuje zakaz postoju, zaś egzekwowanie przepisów prawa i poprawność postoju pojazdów pozostawia się w gestii policji i straży miejskiej.</p>
83		<p>Kamionkowska - Gocławska - Terespolska - Usunięcie parkowania po stronie szkoły od Gocławskiej do Rybnej. Jest to droga do szkoły. Uczyłoby to dobrych nawyków komunikacyjnych i zapewniłoby bezpieczeństwo.</p>	<p>Uwaga została uwzględniona – po południowej stronie ul. Kamionkowskiej, w obrębie szkoły podstawowej pozostawiono bez zmian istniejący zakaz zatrzymywania.</p>
84		<p>Groszowicka 15 - Ograniczenie miejsc parkingowych przy wjeździe do garażu budynku Groszowicka 15 - między wjazdem a klatką. Tak aby zmieściło się tam 1 auto, a drugie nie wystawało tyłem na wjazd. Wpisanie w projekt istniejącej donicy z kwiatami. To zapewni widoczność wyjeżdżającym z garażu.</p>	<p>Uwaga została uwzględniona – skrócono możliwość postoju pojazdów przed wjazdem do garażu podziemnego budynku Groszowicka 15. Wrysowano istniejącą donicę.</p>

85		Owsiana - proponujemy całkowity zakaz parkowania lub ew. parkowanie tylko dla mieszkańców (na jezdni) po stronie zachodniej. Po stronie wschodniej parkowanie na chodniku. Po stronie zachodniej jest bardzo wąski chodnik (częściowo chodnik jest tylko po 1 stronie ulicy). I właśnie tam parkowanie nie pozwala na użytkowanie chodnika. Samochody parkują nawet w poprzek chodnika - spychając przechodzących na ulicę co jest niebezpieczne nie wspominając o przejeździe wózkiem z dzieckiem.	Uwaga została uwzględniona - po zachodniej stronie ulicy Owsianej zaprojektowano postój wyłącznie dla określonej grupy mieszkańców posiadających stosowny identyfikator. Po wschodniej stronie ulicy wyznaczono postój równoległy na chodniku, z pozostawieniem dla pieszych min. 2,0 m szerokości chodnika. Egzekwowanie poprawności postoju pozostawia się w gestii policji i straży miejskiej.
86		Grochowska (nr planu 8) - szczególnie od terespolskiej do Goctawskiej - parkowanie wyłącznie równoległe na pasie jezdni	Zrezygnowano z pasa włączenia na ul. Grochowskiej i wyznaczono skośne miejsca postojowe częściowo na jezdni.
87		Grochowska - pas rozbiegowy nie jest potrzebny - to pozostałość po zmianie kategorii drogi z wojewódzkiej na powiatową. Plan miejscowy zakłada drzewa po 2 stronach ulicy. Dlatego warto zaprojektować parkowanie równoległe, które podniesie bezpieczeństwo na ulicy.	Zrezygnowano z pasa włączenia na ul. Grochowskiej i wyznaczono skośne miejsca postojowe częściowo na jezdni.
88		Owsiana - D40 + parkowanie na jezdni, chodnik jest zbyt wąski. Obecnie nie da się tam przejść.	Nie uwzględniono. Szerokość chodnika i jezdni ul. Owsianej pozwala na postój zgodny z przepisami Ustawy Prawo o ruchu drogowym, tj. z pozostawieniem min. 1,5 m szerokości chodnika (art. 47 ust. 1). Wobec powyższego po zachodniej stronie ulicy zaprojektowano postój wyłącznie dla określonej grupy mieszkańców posiadających stosowny identyfikator (w tym niekoniecznie mieszkańców ul. Owsianej). Szerokość jezdni dla ruchu dwukierunkowego pozostaje przy tym 5,0 m. Wprowadzenie strefy zamieszkania wiązałoby się z likwidacją możliwości parkowania dla mieszkańców.

89		Stanisława Augusta - znak B1 z wyłączeniem rowerzystów, w okolicy żłobek i przedszkole. Najlepiej od Międzynarodowej do żłobka.	Nie uwzględniono uwagi – zmiana dostępności do dróg publicznych znajduje się poza zakresem opracowania dla projektu organizacji ruchu.
90		Przeciw wobec konsultacji i wprowadzenia sppn, ewentualnie sppn do godziny 16:00, nie dłużej. Przeciw wprowadzaniu słupków i wyspowoania i zwężaniu ulic.	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. Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w Warszawie funkcjonuje w godzinach 8:00-20:00. Nie ma podstaw by robić wyjątek od tej zasady w przypadku Kamionka. Dłuższe godziny skuteczniej zniechęcają do całodziennego postoju. Po skróceniu godzin krócej za postój będą płacić w takiej sytuacji osoby niezameldowane, niepłacące podatków lub posiadające więcej pojazdów – a więc nieuprawnione do otrzymania abonamentu mieszkańca. Także rozwiązania polegające na skróceniu godzin poboru opłat, są z punktu widzenia efektywności strefy -

			<p>realizacji celów ustawowych – niewłaściwe.</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>
91		<p>Sppn podzielone na dwie kategorie: strefa śródmiejska (do 20:00) i strefa osiedlowa (do 16:00). Na Kamionku sppn do 16:00 - dzięki temu rodziny/dziadkowie będą mogli przyjeżdżać i parkować bezpłatnie.</p>	<p>Pojęciem strefy śródmiejskiej określa się strefę płatnego parkowania wyznaczoną i zorganizowaną zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o drogach publicznych (Dz.U.2021.0.1376 t.j.).</p> <p>Ustanowienie strefy śródmiejskiej na danym obszarze umożliwia pobór opłat również w dni wolne od pracy – co jest niemożliwe w przypadku „klasycznej” SPP, a dodatkowo daje miastu możliwość wprowadzenia stawek w relacji do minimalnego wynagrodzenia za pracę, w wysokości 0,45% za godzinę postoju.</p> <p>W ramach rozszerzania SPPN o Kamionek nie planuje się utworzenia Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania.</p>

			<p>Ewentualna strefa na Kamionku będzie funkcjonowała jak w pozostałych dzielnicach, tj. opłaty będą pobierane wyłącznie w dni robocze (z wyłączeniem 02.05., 24.12., 31.12.), w godzinach 08:00-20:00.</p> <p>Zorganizowanie strefy „osiedlowej” jest formalnie możliwe – oczywiście „osiedle” musi być tu pewnym skrótem myślowym, jako że utworzenie SPPN może mieć miejsce wyłącznie na drogach publicznych – natomiast nie spowodowałyby, że „rodziny/dziadkowie będą mogli przyjeżdżać i parkować bezpłatnie”, a jedynie że osoby dotychczas parkujące długotrwale na terenie Kamionka, a przez którymi strefa ma mieszkańców chronić – będą płacić za postój krócej.</p> <p>Krócej za postój będą płacić w takiej sytuacji osoby niezameldowane, niepłacące podatków lub posiadające więcej pojazdów – a więc nieuprawnione do otrzymania abonamentu mieszkańca.</p> <p>Także rozwiązania polegające na skróceniu godzin poboru opłat, są z punktu widzenia efektywności strefy - realizacji celów ustawowych – niewłaściwe.</p>
--	--	--	---

92		<p>1.Granice sppn - niekorzystne - np. ulica Żupnicza - wszyscy będą parkować na dzikim parkingu, który jest na Kamionku (betobowy serek); tam trzeba już teraz wprowadzić zmiany, bo zielen jest rozjeżdżana jest tam "paskudnie"</p> <p>2.Chodakowska - propozycja jednego kierunku od Mińskiej o Groszowickiej - dzięki temu będzie więcej miejsca</p> <p>3.Chodakowska 24,33 - tam powinna być podwójna ciągła</p> <p>4.Chodakowska/Mińska - po skrzyżowaniu i wjeździe - propozycja 1 kierunku aż do wjazdu do SWPS</p> <p>5.Głucha - strefa zamieszkania, żeby zmieścić więcej aut mieszkańców</p> <p>6.Propozycja strefy Zamieszkania od Stadionu aż do ronda Wiatraczna</p>	<p>1. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. 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>2. Wprowadzono.</p> <p>3. Nie wprowadzono - wprowadzono jeden kierunek ruchu.</p> <p>4. Wprowadzono.</p> <p>5. Nie wprowadzono, w ocenie projektantów obszar nie spełnia wymogów stawianych strefie zamieszkania (wspólna przestrzeń bez wydzielonych chodników i jezdni).</p> <p>6. Nie wprowadzono, w ocenie projektantów obszar nie spełnia wymogów stawianych strefie zamieszkania (wspólna przestrzeń bez wydzielonych chodników i jezdni).</p>
93		<p>Sprzeciw wobec SPPN, jako dodatkowej formie opłaty - bezpłatny abonament. Konsultacje nie zostały należycie rozpowszechnione.</p> <p>Po parzystej stronie Stanisława Augusta - propozycja zakłada likwidację miejsc postoju - gdzie mają parkować mieszkańcy tej ulicy?</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</p>

			<p>danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p> <p>Uwaga dotycząca ul. Stanisława Augusta została uwzględniona. Na wąskim odcinku ulicy Stanisława Augusta wyznaczono możliwie największą liczbę miejsc postojowych.</p> <p>Zaproponowano naprzemienny sposób postoju, tzn. raz po jednej, raz po drugiej stronie ulicy, tak by możliwe było wzajemne mijanie się pojazdów jadących z dwóch różnych kierunków.</p>
94		<p>Czy zostaną uwzględnione konsultacje które były realizowane dla ulicy - Mińskiej - były projektowane drzewa z ZZW, był projekt zwężenia przez BAiPP?</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Kompleksowa przebudowa ulicy jest możliwa niezależnie od ewentualnego wdrożenia SPPN.</p>
95		<p>Grochowska 331 i 333 - od zawsze wszyscy parkują pod blokiem na chodniku wjeżdżając przez wyłączony z ruchu fragment ulicy. Jest ciche przyzwolenie do tego. Nie ma mandatów ani problemów z sąsiadami. Nie mają gdzie parkować, bo wspólnota obok zrobiła szlabany do podwórka. Mają pozytywne relacje z usługami pod budynkami - sklep z rehabilitacyjnym sprzętem. Potrzeba zalegalizowania "swoich" miejsca do parkowania aut, to pula ok 17 miejsc na ok 60 gospodarstw. Chodnik ma czerwoną linię, której nie chcą przekraczać, chcą też miejsca dla osób z niepełnosprawnością - ponieważ jest sklep z usługami dla osób chorych.</p>	<p>Uwaga została uwzględniona. Na ul. Grochowskiej, przy posesji nr 331 i 333 wyznaczone zostały miejsca postojowe skośne.</p>
96		<p>Na Mińskiej powinny zdecydowanie powstać miejsca na jezdni, w celu uspokojenia ruchu - w niektórych miejscach szerokość jezdni przekracza 7m!</p>	<p>Uwaga została uwzględniona częściowo. W części gdzie pozwalała na to szerokość jezdni – miejsca postojowe wyznaczono w całości na jezdni, tak by pozostawić szerokość</p>

			6,0 m. Dodatkowo w miejscach występowania szerokich chodników, wyznaczono także miejsca postojowe prostopadłe w celu maksymalizacji liczby miejsc.
97	97	<p>Jako właściciele i użytkownicy lokali usługowych zlokalizowanych w budynkach przy ulicy Grochowskiej 331 oraz Grochowskiej 333 w Warszawie, stanowczo sprzeciwiamy się planom Zarządu Dróg Miejskich, mającym na celu likwidację miejsc parkingowych znajdujących się przed wspomnianymi budynkami.</p> <p>Uważamy, że realizacja planu likwidacji wspomnianych miejsc parkingowych jest działaniem na szkodę zarówno mieszkańców jak i nas przedsiębiorców i nie widzimy żadnego racjonalnego wytłumaczenia sensowności takiego działania.</p> <p>W chwili obecnej wszyscy tutaj borykamy się z trudnościami związanymi z małą ilością miejsc parkingowych, a planowane przez Państwa działania tylko pogłębią ten problem i dodatkowo utrudnią prowadzenie działalności w tych i tak już trudnych dla przedsiębiorców czasach.</p> <p>Uważamy, że likwidacja miejsc parkingowych znacząco przełoży się na spadek atrakcyjności naszych punktów usługowych i sklepów, poprzez utrudnienie dojazdu klientom związanym z brakiem możliwości zaparkowania w najbliższym otoczeniu lokalu.</p> <p>Jednocześnie uważamy, że likwidacja wyznaczonych miejsc parkingowych znacznie przyczyni się do wzrostu liczby nieprawidłowo parkowanych aut nie tylko naszych i mieszkańców ale również klientów czy pracowników coraz liczniejszych okolicznych biur. Parkowane na trawnikach i chodnikach auta wpłyną na ich szybsze niszczenie i będą stanowiły znaczne utrudnienie w poruszaniu się dla wszystkich pieszych, a</p>	<p>Na wskazanym odcinku nie istnieją obecnie miejsca postojowe, a postój odbywa się nielegalnie poprzez powierzchnię wyłączoną z ruchu. Uwaga dotycząca zmiany w projekcie została uwzględniona. Zaprojektowano postój skośnie na chodniku, także na wysokości posesji Grochowska 331 i 333. Dla pieszych pozostawia się chodnik o szerokości 2,7-4,7 m.</p>

		zwłaszcza osób niepełnosprawnych (między innymi klientów sklepu rehabilitacyjnego) i rodziców z wózkami.	
97	97	<p>Występując w imieniu Wspólnoty Mieszkaniowej Grochowska 331 oraz Wspólnoty Mieszkaniowej Grochowska 333 z całą mocą protestujemy przeciwko likwidacji miejsc parkingowych bezpośrednio w pobliżu budynku przy Grochowskiej 331 i Grochowskiej 333. Od wielu lat obserwujemy sukcesywne zmniejszanie obszarów, w których członkowie naszej wspólnoty mogą zaparkować samochód. Liczba miejsc parkingowych w stanie na dzień dzisiejszy nie jest wystarczająca dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców. Nasze wspólnoty liczą łącznie 65 mieszkań, w budynkach znajduje się również 6 punktów usługowych. Likwidacja ostatnich 17 miejsc parkingowych będzie dla wielu naszych mieszkańców gigantycznym problemem. W ostatnim czasie Spółdzielnia Mieszkaniowa Waszyngtona zamknęła szlabanami wszystkie boczne uliczki umożliwiające parkowanie w okolicy. Nasze kamienice zamieszkują rodziny z małymi dziećmi, które trzeba odwieźć do żłobka, przedszkola lub szkoły. Zamieszkują wśród nas również osoby starsze, których</p>	<p>Na wskazanym odcinku nie istnieją obecnie miejsca postojowe, a postój odbywa się nielegalnie poprzez powierzchnię wyłączoną z ruchu. Uwaga dotycząca zmiany w projekcie została uwzględniona. Zaprojektowano postój skośnie na chodniku, także na wysokości posesji Grochowska 331 i 333. Dla pieszych pozostawia się chodnik o szerokości 2,7-4,7 m.</p>

		<p>mobilność jest znacznie ograniczona i często samochód jest jedynym sposobem dostania się do lekarza lub sklepu. Brak parkingu w tym miejscu zagrozi działalności lokali usługowych, szczególnie dotknie to Sklepu ze sprzętem rehabilitacyjnym, którego klienci często mają utrudnione możliwości pokonania dłuższego dystansu i punktu Mail Box, gdzie kilkanaście razy w ciągu dnia realizowane są dostawy kurierskie. Nie rozumiemy czemu właśnie ten fragment Grochowskiej ma stanowić strefę bez parkingów? Prosimy o zmianę planów.</p>	
98	98	<p>Jestem za tym, żeby ul. Głucha była jednokierunkowa, ale w drugą stronę. Od strony Żupniczej aż do dojazdu do bramy jest asfalt. Dalej jest bruk. Zdecydowanie wygodniejsze dla służb, w tym śmieciarek (od tej strony podjeżdża) byłaby możliwość podjechania asfaltem i ew. zawrócenia na tym placu, zamiast tarabaniania się przez cały bruk. Że już nie wspomnę o hałasie. Od tej strony też jest wyjazd rowerami z osiedla, bo w tym miejscu są przewidziane stojaki rowerowe, nikt po bruku nie jeździ. Ogromna prośba o rozważenie. Ponadto kontraruch rowerowy nawet na tym krótkim asfaltowym odcinku się przyda. W kontekście właśnie dojazdu do parkingu rowerowego na terenie osiedla.</p>	<p>Nie wprowadzono - odcinek ulicy pomiędzy ul. Żupniczą a Mińską nie jest drogą publiczną.</p>
99	99	<p>Ul. Kamionkowska, bardzo proszę o ponowne przejście projektów, ponieważ część miejsc parkingowych na ul. Kamionkowskiej 9 jest wyrysowana w miejscu istniejącego trawnika. Trawnik jest nowy, zrobił go w 2022 r. deweloper w ramach zakresu przebudowy uzgodnionej z UD Praga-Południe, ponadto część miejsc na Kamionkowskiej 9 projektant wyrysował w miejscu, gdzie deweloper właśnie na chodniku</p>	<p>Wprowadzono korektę w projekcie.</p>

		zamontował słupki, również wg. tego samego zakresu uzgodnionego z UD.	
--	--	---	--