

# CORAZ LEPSZA WARSZAWA

DZIĘKI TWOIM OPINIOM

Załącznik nr 1  
do raportu z konsultacji społecznych  
Jaka strefa płatnego parkowania na Mokotowie?

kwiecień 2024

W tabeli znajdują się odpowiedzi na uwagi, które zostały zgłoszone na kilka sposobów oznaczonych w kolumnie „ID” następującymi hasłami:

- 19115 – uwagi zgłoszone poprzez Miejskie Centrum Kontakt
- DECIDIM – uwagi zgłoszone poprzez stronę [konsultacje.um.warszawa.pl](https://konsultacje.um.warszawa.pl)
- MAIL – uwagi przesłane na adres [sppnmokotow@zdm.waw.pl](mailto:sppnmokotow@zdm.waw.pl)
- SPOT – uwagi złożone podczas ze spotkań na żywo
- YT – uwagi zgłoszone poprzez czat na YouTube podczas spotkań online
- ZOOM – uwagi zgłoszone podczas moderowanej dyskusji na platformie ZOOM.

I.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1.	19115	Lipskiego	<p>W odpowiedzi na pismo otrzymane drogą elektroniczną 20 grudnia 2023 ro., informuję, że popieram utrzymanie przejścia dla pieszych na ul. J.J. Lipskiego wraz z jego poszerzeniem do 3,0 m, tj. do szerokości dróg dla pieszych prowadzących do przejścia. Jest ono niezbędne ze względu na istniejący ciąg ruchu pieszych. Zaznaczam jednak, że będzie się to wiązało z likwidacją kilku miejsc postojowych.</p> <p>Jednocześnie zwracam się do Zarządu Dróg Miejskich, jako zarządzającego SPPN (także na drogach gminnych) i jednostki zlecającej projekt stałej organizacji ruchu dla poszerzonej strefy oraz do Biura Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu m. st. Warszawy, jako pełniącego funkcję organu zarządzającego ruchem dla ul. J.J. Lipskiego, o uwzględnienie w ww. projekcie stanowiska wyrażonego w pierwszym akapicie. Oznakowanie związane z</p>	<p>Wprowadzono. Utrzymano przejście dla pieszych zlokalizowane na ul. J.J. Lipskiego.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			prześciem dla pieszych zostanie wykonane na zlecenie tutejszego wydziału po otrzymaniu zatwierdzonego projektu.	
2.	19115	Miączyńska	<p>Niżej podpisani mieszkańcy ulicy Miączyńskiej wnioskuje niniejszym do Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie o porzucenie planu ustanowienia trzech płatnych miejsc (obszarów) postojowych na ulicy Miączyńskiej (między ulicami Bełską i Spartańską) i o ustanowienie tego odcinka strefy abonamentowej wyłącznie dla mieszkańców. Zrezygnować należy ponadto z ustawienia znaków zakazu zatrzymania się i postoju oraz znaku zakazu postoju na całym ww. odcinku ulicy Miączyńskiej.</p> <p>Stan obecny: na ulicy prakuje około czterdziestu samochodów mieszkańców, mieszkańcy ulicy tworzą wspólnotę i dla zasady parkują przed swoimi domami, na odcinku o długości ok 200 m. znajduje się łącznie 46 wjazdów na posesję (22 po stronie południowej i 24 po stronie północnej) dostępnych do parkowania przez mieszkańców, stan obecny pozwala na przejazd śmieciarek i samochodów dostawczych, umożliwiony jest ruch rowerowy pod prąd. Przedstawiony przez ZDM plan zakłada ustanowienie na ul. Miączyńskiej pomiędzy Bełską a Spartańską trzech miejsc (obszarów) postojowych dostępnych zarówno dla mieszkańców jak i przyjezdnych płacących godzinowe stawki w parkomatach.</p> <p>Strefy te, zgodnie z mapą nr 32 mają znajdować się naprzeciw domów: Miączyńska 26 (po południowej stronie), Miączyńska 22 (po południowej stronie), Miączyńska 19,21, 23 (po północnej stronie).</p> <p>Po zmianach: mieszkańcy ul. Miączyńskiej będą mieli utrudniony dostęp do własnych nieruchomości, mieszkańcy będą zmuszeni do parkowania samochodów na sąsiednich ulicach, kilka miejsc postojowych na ul. Miączyńskiej stanie się przyczyną konfliktów sąsiedzkich.</p> <p>W 2023 r. zatwierdzono budżet na przebudowę ul. Spartańskiej. Prace budowlane obejmą odcinek drogi od długości 381 m. Powstaną też ścieżka rowerowa i 53 miejsca postojowe (w tym 5 dla osób niepełnosprawnych). Przejżdżający spoza Wyglądowa będą mieli dostateczną liczbę płatnych</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Przy wyznaczaniu parkowania każdorazowo pozostawiano szerokość jezdni 3,5 m, co daje możliwość bezpiecznego wjazdu/wyjazdu z posesji.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>miejsc postojowych na ulicy Spartańskiej i dodatkowe miejsca na Miączyńskiej nie są konieczne (pod warunkiem, że na ul. Spartańskiej nie będą parkować mieszkańcy). Proponowane przez ZDM rozwiązanie rodzi problemy na rozwiązuje sytuacji. Ulica Miączyńska, jak i wiele tego typu uliczek były po wojnie tworzone jako ulice osiedlowe dla mieszkańców, zdala od centrum miasta. Nie są one przystosowane do współcześnie wprowadzanych przepisów. Jeśli władze Warszawy nie mogą pomóc mieszkańcom to niech przynajmniej nie szkodzą. Strefa abonamentowa parkowania wyłącznie dla mieszkańców jest jedynym zgodnym z przepisami rozwiązaniem.</p>	
3.	19115	Ksawerów	<p>Zwracam się z prośbą o odstąpienie od wprowadzenia planowanych zmian organizacji ruchu na ul. Ksawerów, od ul. Sportowej do ul. Modzelewskiego (zrobienia jej ulicą jednokierunkową).</p> <p>Wprowadzenie zmian oznaczać będzie, że jedyną drogą wyjazdu z Modzelewskiego (na odcinku od Ksawerów do Woronicza) będzie skrzyżowanie Modzelewskiego i Woronicza. Już teraz skrzyżowanie to jest bardzo niebezpieczne, zarówno dla pieszych jak i pojazdów. Spowodowane jest to:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Brakiem sygnalizacji świetlnej. Oznacza to, że samochody wjeżdżające z Modzelewskiego na Woronicza muszą przepuścić: <ul style="list-style-type: none"> <li>• samochody jadące Woronicza (po 2 pasy w obie strony!!!)</li> <li>• tramwaje</li> <li>• pieszych na chodniku wzdłuż Woronicza</li> <li>• rowery jadące po chodniku wzdłuż Woronicza</li> <li>• pieszych przebiegających na drugą stronę Woronicza (robiących skrót do Kościoła, przychodni, itd)</li> </ul> </li> </ol> <p>dodatkowo samochody zaparkowane na Woronicza, praktycznie na skrzyżowaniu od strony Kościoła, istotnie ograniczają widoczność,</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Brakiem przejścia dla pieszych. Oznacza to, że najbliższe jest przy Metrze Wierzbno oraz przy starym parkingu TVP, na wysokości Bukietowej, więc przechodnie notorycznie robią skrót, przebiegając przez Woronicza</li> </ol>	<p>Nie uwzględniono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Pozostawienie ulicy Ksawerów jako dwukierunkowej zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>3. Brakiem oświetlenia chodnika wzdłuż Woronicza</p> <p>Jak widać na załączonej mapie, wzdłuż Modzelewskiego i Ksawerów jest 5 dużych bloków mieszkalnych, Studio Koncertowe Polskiego Radia, w którym regularnie odbywają się koncerty, firmy usługowe, przychodnia lekarska.</p> <p>Po zrobieniu Ksawerów ulicą jednokierunkową istotnie zwiększy ruch na już problematycznym skrzyżowaniu, bo wszystkie osoby wyjeżdżające z tych lokalizacji będą zmuszone kierować się na Woronicza. Obecnie mogą one również wyjeżdżać na Niepodległości.</p> <p>W związku z powyższym zwracam się z prośbą o niewprowadzanie planowanych zmian na ul. Ksawerów, na odcinku od ul.Sportowej do ul.Modzelewskiego.</p>	
4.	DECIDI M_001	podobszar 1	<p>Jestem przeciwny SPPN w obszarze nr 1, bo jest tu mało sklepów i usług, które generowałyby ruch „chwilowy” w godzinach płatnego parkowania. Poważnym problemem jest za to brak miejsc parkingowych dla mieszkańców od godzin popołudniowych, przez wieczorne i nocne, do porannych (często trzeba zaparkować auto o 300-400 metrów od bloku).</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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 istniejącą strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
5.	DECIDI M_002	osiedle Marina Mokotów	Projektanci nie zauważyli ogrodzonego osiedla Marina – więcej niż połowa miejsc parkingowych w strefie parkomatów nr 79 i 95 będzie niedostępna dla przyjezdnych i mieszkańców (abonamenty rejonowe) miejskiej/spółdzielczej części osiedla.	Lokalizacja parkomatów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów. Pokazywana podczas konsultacji siatka parkomatów wirtualnych była tylko przykładowa.
6.	DECIDI M_003		Z pewnością jednak tysięcy zaprzyjaźnionych, zamożnych „aktywistów” z odległych dzielnic będzie „za”, więc strefa powstanie (tak, jak i strefa „czystego transportu”), bo przecież miasto potrzebuje pieniędzy (mniejszych z opłat w parkomatach, większych – z abonamentów obszarowych i z mandatów).	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
7.	DECIDI M_004		Minimum dla zachowania pozorów poważnego traktowania zamieszkałych w tym rejonie PODATNIKÓW to radykalne zwiększenie liczby parkomatów po miejskiej/spółdzielczej stronie osiedla. We własnym interesie miejskich władz, bo zbliżają się wybory samorządowe i sporo głosów można stracić...	Lokalizacja parkomatów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów.
8.	DECIDI M_005	Dolna 30	Chyba nikt nie był i nie widział tego co rysuje. Budynek Dolna 30 tzw oficyna, to budynek, który stoi po środku, pomiędzy ulicą Dolną, Konduktorską, Ludową i Huculska. Właśnie traci jakikolwiek dojazd. Wjazd od Konduktorskiej został zabudowany/ogrodzony już dawno temu, teraz zabierany jest jedyny dojazd od Huculskiej. Już współczuję śmieciarkom jazdy labiryntami między samochodami z kontenerami przez pół Mokotowa, aby wywieźć śmieci od nas, o Karetce czy Straży pożarnej nie myślę już.	W terenie nie ma zjazdu od ul. Huculskiej na wyasfaltowany plac. Wjazd odbywa się po chodniku w sposób nielegalny. Obowiązek wybudowania legalnego zjazdu spoczywa na właścicielu posesji.
9.	DECIDI M_006	podobszar 3	Nie rozumiem idei stojącej za proponowanym zasięgiem SPP. Obszar nr 3, w którym mieszkam, to wiele ulic lokalnych o spokojnym ruchu, z małą liczbą miejsc parkingowych i małą liczbą punktów usługowych, które generowałyby ruch poza ulicami Niepodległości i Puławską, przy których wprowadzenie SPP jak najbardziej miałoby sens.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
10.	DECIDI M_007	Broniwoja	<p>Ulica, przy której mieszkam (Broniwoja) to ślepa, lokalna uliczka z małą liczbą i tak absurdalnie pomyślanych miejsc parkingowych - przed latarnią, przy samym wjeździe do garażu podziemnego parkować można, za latarnią, w miejscu z dobrą widocznością na wyjazd z garażu nadziemnego z podjazdem już nie... Problemu z rotacją na wyznaczonych miejscach nie ma, gdy parkowałem auto na ulicy, zazwyczaj w najbliższej okolicy byłem w stanie znaleźć legalne miejsce parkingowe. Na ulicy *nie ma* tzw. points of interest, parkują tutaj mieszkańcy lub odwiedzający, największy POI w okolicy - komenda główna policji, mam swój dedykowany parking dla pracowników. Wprowadzenie strefy przy mojej ulicy byłoby wprost utrudnieniem życia</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			mieszkańcom i ich gościom. Jestem jak najbardziej za działaniami pro-pieszymi i zachęcaniem do korzystania z komunikacji zbiorowej, ale w tym przypadku - a to tylko jedna z wielu takich ulic w okolicy - nie widzę uzasadnienia dla proponowanych działań.	poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
11.	DECIDI M_008		Szanowni, przede wszystkim ile osób tyle opinii o rozszerzeniu płatnej strefy parkowania. Osobiście uważam to za bezsensowne jeśli chodzi o rejon w, którym mieszkam, podobnie jak planowane objęcie go strefą czystego transportu. Czym różni się mieszkaniec Białołęki lub Ursynowa od mieszkańca Mokotowa.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
12.	DECIDI M_009	Malczewski ego	Chciałabym przy tej okazji zwrócić uwagę, że na ulicy Malczewskiego na wysokości ulicy Wejnerta/Pilickiej brakuje przejścia dla pieszych. Dla wielu osób jest to trasa do przedszkola, piekarni i okolicznych sklepów a przejście znajduje się dopiero na wysokości Niepodległości.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.
13.	DECIDI M_010		Płatna strefa parkowania w osiedlach mieszkaniowych w proponowanej formie jest nie do przyjęcia. Dziś proponuje się 30 zł za rok, a za 3 lata będzie to np. 150 zł. Mieszkańcy nie powinni ponosić takiej opłaty gdyż jest to forma nowego podatku. Najłatwiej obciążyć kierowców, którzy już płacą podatek drogowy, podatki lokalne. Jeżeli wszędzie będą strefy parkowania to nie ma co liczyć na wolne miejsca parkingowe. Mam 88 letnią mamę na wózku inwalidzkim i muszę dostarczać żywność 3 razy w tygodniu i będę musiał płacić za parkometr. Może Panie Prezydencie Trzaskowski wprowadzić podatek 30 zł od życia w Warszawie wtedy nie musiałby Pan budować parkometrów i nabijać kieszeni prywatnym firmom.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
14.	DECIDI M_011		Zwężanie ulic, budowanie garbów zwiększa zanieczyszczenie powietrza.	Uwaga została przyjęta.
15.	DECIDI M_012	Huculska, Ludowa	Jeżeli byłoby wyznaczone więcej miejsc parkingowych niż w planach to byłabym na TAK. Od urodzenia mieszkam na Mokotowie. Jest problem z parkowaniem a z mapki wynika, że jeszcze dużo miejsc parkingowych zostanie zabranych i będzie zakaz parkowania. Na samym odcinku Ludowej do Huculskiej i na Huculskiej zniknie nam ponad 30 miejsc parkingowych. Na ulicy Huculskiej są 2 bloki z lat 70-tych każdy po ponad 60 mieszkań bez parkingów podziemnych, zlikwidowany został parę lat temu parking w miejscu którego stoi budynek Huculska 5. Brak miejsca dla niepełnosprawnych o które już od dłuższego czasu występujemy. W bloku Huculska 3 jest kilka osób niepełnosprawnych (na wózkach). Niestety brak miejsc to nie jest problem obcych, ponieważ głównie w godzinach wieczornych, nocnych i	Na ul. Huculskiej wyznaczono maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych. Nie ulicy tej nie ma miejsca aby wyznaczyć miejsce postojowe dla osób niepełnosprawnych. Obecne parkowanie na chodnikach odbywa się częściowo w sposób niezgodny z przepisami.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			weekendowych brak szans na zaparkowanie. (wcześniej jest rotacja więc można coś złapać). Dużo starszych ludzi, którzy zaparkują samochód i ruszają go od święta. A obok restauracja, której goście zajmują na kilka godzin dużo miejsc	
16.	DECIDI M_013		<p>Uważam, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania to dziejowa konieczność. Najlepiej - we wszystkich obszarach na raz. Samochodów na Mokotowie jest za dużo. Oburzona pani pisze poniżej, że mają z mężem dwa samochody i nie będą mogli obu parkować za darmo. Każde z nich dojeżdża do pracy. Jasne, być może niektórym tak jest wygodniej. Ale czasy są takie, że codzienne wożenie się samochodem powinno powoli przestawać być normą. Mokotów jest świetnie skomunikowaną dzielnicą (poza połączeniami Górnego Mokotowa np. z Sadybą) i naprawdę, niemal wszędzie da się wygodnie nią dojechać. Mój mąż jeździ do pracy na daleką Pragę, 11 km w jedną stronę - a gdy warunki pogodowe są bardzo złe - komunikacją miejską. Samochód owszem, mamy, ale używamy go raz w tygodniu aby zrobić większe zakupy i do wyjazdów poza miasto. Na co dzień dojeżdżamy z dzieckiem do przedszkola (2 km w jedną stronę) rowerami, również zimą.</p> <p>Z przerażeniem patrzę na niektórych sąsiadów, którzy mają po kilka leciwych samochodów, a wszystkie zarejestrowane gdzieś na lubelszczyźnie. Mam nadzieję, że takie patologie znikną, a za tym pójdzie zmiana mentalności i samochody staną się dobrem, z którego korzysta się w wyjątkowych okolicznościach, nie na co dzień.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
17.	DECIDI M_014		Jestem zdecydowanie za rozszerzeniem SPP na Mokotów. Miejsca parkingowe w mojej okolicy zajmują samochody osób, które przyjeżdżają tam rano i zostawiają je na cały dzień - mieszkańcy muszą mieć dużo szczęścia, żeby się załapać.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapelnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
18.	DECIDI M_015	Ikara, Czerniewiecka	Mam pytanie dot. planowanej zmiany organizacji ruchu na Ikara / Czerniewieckiej (strefa 3) - wprowadzenie ruchu jednokierunkowego byłoby słuszne, pod warunkiem, że pojawi się nowy dojazd do ul Cieszyńskiej. W przeciwnym razie wąska ul Ikara będzie jedyną drogą dojazdową do	Wprowadzono. Na ul. Czerniewieckiej na odcinku od Bukowińskiej do Cieszyńskiej pozostawiono ruch dwukierunkowy.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			wszystkich bloków na Cieszyńskiej - nawet ruch jednokierunkowy nie zlikwiduje wtedy korka.	
19.	DECIDI M_016		Istniejące miejsca parkingowe w pobliżu nieruchomości zdecydowały od tym iż właściciel mieszkania zdecydował się je nabyć lub też nadal w nim mieszkać. Likwidowanie miejsc parkingowych, które sąsiadowały do nieruchomości lokalowej w znacznym stopniu utrudnia lub też w pewnych przypadkach uniemożliwia korzystanie z nieruchomości stanowiącej prywatną własność. W związku z faktem iż ilość miejsc parkingowych na Mokotowie została i tak już mocno ograniczona poprzez zlikwidowanie kilku parkingów lub też miejsc postojowych i sprzedaż gruntu deweloperom, dalsze ograniczanie ilości miejsc parkingowych jest ewidentnym działaniem na szkodę mieszkańców.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
20.	DECIDI M_017	Huculska, Pytlasińskie go, Ludowa	Przykład ulicy Huculskiej lub też konduktorskiej gdzie teraz jest możliwe parkowanie po dwóch stronach jezdni. Wyznaczenie ścieżek rowerowych pozbawiłoby owe lokalizacje możliwości parkowania. Z uwagi na natężenie ruchu wystarczającym byłoby ustanowienie jednokierunkowej drogi na ulicy konduktorskiej w kierunku ulicy dolnej, jednokierunkowej drogi na ulicy Ludowej od Dolnej w kierunku huculskiej do jej wysokości oraz na ulicy Huculskiej i Pytlasińskiego w kierunku ulicy Konduktorskiej aż do przedszkola, a następnie jednokierunkowej do ulicy Włoskiej. Dodatkowo stworzenie na	Obecne parkowanie na chodnikach odbywa się częściowo w sposób niezgodny z przepisami. Na wskazanych ulicach w projekcie wyznaczono parkowanie obustronne - z reguły po jednej stronie ogólnodostępne, zaś po drugiej tylko dla mieszkańców. Proponowane rozwiązanie nie zwiększyłoby liczby miejsc postojowych. Wyznaczenie kontrarurowego na projektowanych ulicach

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			ulicy padewskiej ulicy jednokierunkowej pozwoliłoby zagospodarować całą długość ulicy jako miejsca parkingowe. Pragniemy zaznaczyć, że owe drogi obsługują jedynie ruch lokalny i nie ma konieczności wyznaczania na nich dedykowanych ścieżek rowerowych przy tak małym natężeniu ruchu.	jednokierunkowych było jednym z elementów zamówienia. Na ulicy Padewskiej nie ma możliwości wyznaczenia parkowania po obu stronach - ulica jest za wąska.
21.	DECIDI M_018	Huculska, Dolna	Prosimy o wskazanie czemu istniejący parking wraz z pasem drogowym służącym do obsługi technicznej budynków Huculska 3 oraz Dolna 20 nie zostały wykazane na planach.	Projekt dotyczy jedynie dróg publicznych. Wskazany teren jest terenem wewnętrznym. Dodatkowo, od ul. Huculskiej wjazd na teren wewnętrzny odbywa się w sposób nielegalny po chodniku - brak istniejącego zjazdu.
22.	DECIDI M_019	Konduktorska	Na Kondutorskiej na odcinku Huculska - Dolna spokojnie można zrobić parkowanie prostopadłe, jest dużo miejsca gdzie można przesunąć chodnik pod Galeon. Gdy są tam imprezy nie da się zaparkować w całej okolicy. Skoro Galeon jest przy ulicy Huculskiej to dlaczego wyznaczono mu drugi wjazd od Kondutorskiej marnując kilka miejsc? Pomiędzy Huculską 1 a 3 jest wjazd do Oficyny przy ul Dolna 30. wy zaplanowaliście tam ciąg parkingu. Którędy teraz będzie wjeżdżała tam straż pożarna karetka?	Nie wprowadzono. Założeniem projektu było wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych bez ingerencji w istniejącą geometrię ulic. Nie ma możliwości wyznaczenia na ul. Kondutorskiej miejsc postojowych prostopadłych bez zmiany geometrii chodnika. W przypadku dojazdu na teren wewnętrzny w rejonie posesji Huculska 1 i 3 to wjazd odbywa się w sposób nielegalny po chodniku - brak w tym miejscu istniejącego zjazdu. Obowiązek budowy legalnego wjazdu spoczywa na właścicielu posesji.
23.	DECIDI M_020		Niech miasto najpierw przemyśli jak wygospodarować więcej miejsc.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.
24.	DECIDI M_021	Wierzbno	Strefa płatnego parkowania dla mnie, mieszkanki Wierzbna, jest jak najbardziej zasadna. Codziennie mieszkańcy bloków wielorodzinnych stojących przy wąskich uliczkach osiedlowych zmagają się z problemem zaparkowania samochodów w okolicach domu. Do późnych godzin popołudniowych mieszkający z innych dzielnic parkują samochody, by iść do pracy udaremniając tym samym parkowanie mieszkańcom. Przykład ulicy	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Lenartowicza, Naruszewicza i okolicznych uliczek na Ksawerowie i Wierzbnie. Dodatkowo mandaty za niewłaściwe postawienie samochodu najczęściej dostają mieszkańcy, bo stawiają samochody tam, gdzie jest miejsce (medal dla kogoś kto po odebraniu dziecka z przedszkola, szkoły wraca po 17tej i znajduje miejsce do zaparkowania). Sytuacji nie ułatwiają aktywiści przesyłający zdjęcia do Straży. Aktywiści, często sami mieszkający na osiedlach zamkniętych z garażami, w ramach proaktywnej postawy tropią auta na wąskich ulicach, które były budowane nie pod takie ilości aut jakie są teraz, wykazują że stoją za blisko skrzyżowania (np wyjazdu z jakiejś posesji) . Straż miejska ma takich zgłoszeń setki i za każdym razem musi podjąć interwencje. Na wąskich ulicach nie ma możliwości parkowania skośnego, nie ma często możliwości poszerzenia ulicy by wygenerować dodatkowe miejsca parkingowe. Mam nadzieję, że płatne parkowanie będzie nieopłacalne dla tych, którzy za free zostawiają auto by móc pracować w okolicy lub dojechać do zagłębia jakim jest Mordor. Może dzięki temu zwiększy się dostępność miejsc dla mieszkańców.</p>	<p>wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
25.	DECIDI M_022		<p>Jeżeli miejsca są zajmowane przez osoby z innych dzielnic, które przyjeżdżają do pracy to po 17 raczej nie oni już dalej zajmują te miejsca ponieważ jak przyjechali samochodem to nim też wrócą do swoich domów. Strefa płatnego parkowania nie rozwiąże problemów bloków wielorodzinnych, a je poszerzy (zmniejszona ilość miejsc do parkowania). Przykłady jak strefa płatnego parkowania wpłynęła na mieszkańców takich osiedli można zaobserwować przy ulicy Trojdena lub ulicy Kwiatowej, gdzie wolne miejsca są widoczne tylko w momencie jak mieszkańcy wyjechali do pracy, po 16 jak ludzie wracają do domu to dalej jest szukanie miejsca. Dodatkowo do takich atrakcji jak brak miejsca dojdzie jeszcze przymus uiszczania opłaty za brak miejsc.</p>	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				miejsca. Odsetek przyjezdnych po godzinie 17 maleje, ale nadal jest wysoki.
26.	DECIDI M_023		<p>Jako mieszkanka Mokotowa zgłaszam SPRZECIW !!!! Jak właścicielka mieszkania tutaj i w innym mieście nie będę mogła wykupić abonamentu (na chwilę obecną nie ma obowiązku meldunkowego i nie jestem zameldowana w Warszawie). Ponadto co z gospodarstwami gdzie są dwa samochody, oboje z mężem dojeżdżamy do pracy i gdzie niby mamy parkować drugi pojazd – w dużym pokoju !!!</p> <p>Następny sposób na wyciąganie pieniędzy od mieszkańców !!! NIE ZGADZAM SIĘ NA DOFINANSOWYWANIE BZDURNYCH I NIEPOTRZEBNYCH PROJEKTÓW!!!!</p>	<p>Każdy, kto mieszka w Polsce, że ma obowiązek meldunkowy. Dotyczy on obywateli polskich oraz cudzoziemców - <a href="https://www.gov.pl/web/gov/obowiazek-meldunkowy">https://www.gov.pl/web/gov/obowiazek-meldunkowy</a></p> <p>Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
27.	DECIDI M_024		Zabieranie miejsc parkingowych powoduje chaos w parkowaniu. Gdyby zamiast miejsca równoległego zrobić prostopadłe lub skośne to na tej samej długości już postawia 2 samochody. Można zrobić zielone miejsca parkingowe z płyt ażurowych... A nie u nas robi się chodnik 5m choć ludzie wcale tam nie chodzą wielkimi strumieniami... A kierowcy to też mieszkańcy i chcą a czasem muszą stanąć bliżej domu.	Wprowadzono.Celem projektu było wyznaczenie maksymalnej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych z zachowaniem minimalnej szerokości chodnika 2 m. Jeżeli tylko wszystkie zasady projektowania były spełnione, wyznaczano oprócz miejsc równoległych także skośne i prostopadłe.
28.	DECIDI M_025		<p>""Mokotów jest świetnie skomunikowaną dzielnicą, a komunikacja miejska w stolicy jest przystępna cenowo, więc tutaj nie może być mowy o wykluczeniu ekonomicznym czy komunikacyjnym""</p> <p>Co za bzdura? Mokotów nie jest świetnie skomunikowany! Jest parę ciągów, po których przemieszcza się komunikacja miejska, ale nie jest ich za dużo. Połączenia są likwidowane, bo ""przecież jest metro"" i wiele rejonów jest po prostu wykluczonych z komunikacji miejskiej, ludzie są skazani na zasuwanie pieszo, żeby się dostać do komunikacji miejskiej. Mamy ulicę Puławską, Al. Niepodległości i Wołoską, gdzie jeździ komunikacja z północy na południe. I Woronicza, Odyńca, Madalińskiego gdzie jeździ komunikacja ze wschodu na zachód. I to wszystko, pozostałe ciągi komunikacyjne nie istnieją. Mało tego, te istniejące to jest kilka linii, które jeżdżą znikąd donikąd: tramwaj 31 - wiecznie zapchany bo wożący mordor do metra. I na metrze linia się kończy, nie dojeżdża nawet do Puławskiej, gdzie można by się przesiąść. Komunikacja miejska na Mokotowie to już kiedyś była, teraz są tylko strzępy, że ludziom zostają dwa wyjścia: z buta zasuwać do metra (zapchanego tak, że wygląda jak wagony przesiedleńców), albo jeździć samochodem. Sygnałem tego, że komunikacja miejska w Warszawie działa będzie to, że pod zajezdniami (przy Woronicza skoro piszemy o Mokotowie) nie będzie samochodów kierowców/motorniczych, którzy komunikację miejską mają za darmo a mimo</p>	Opinia została przyjęta.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			wszystko przyjeżdżają do pracy samochodami. Wystarczy przejść się w ciągu dnia pod zajezdnię i zobaczyć, ile samochodów tam stoi. "	
29.	DECIDI M_026		<p>Jako mieszkanka Mokotowa zgłaszam SPRZECIW !!!! Jak właścicielka mieszkania tutaj i w innym mieście nie będę mogła wykupić abonamentu (na chwilę obecną nie ma obowiązku meldunkowego i nie jestem zameldowana w Warszawie). Ponadto co z gospodarstwami gdzie są dwa samochody, oboje z mężem dojeżdżamy do pracy i gdzie niby mamy parkować drugi pojazd – w dużym pokoju !!!</p> <p>Następny sposób na wyciąganie pieniędzy od mieszkańców !!! NIE ZGADZAM SIĘ NA DOFINANSOWYWANIE BZDURNYCH I NIEPOTRZEBNYCH PROJEKTÓW!!!!</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r. Każdy, kto mieszka w Polsce, że ma obowiązek meldunkowy. Dotyczy on obywateli polskich</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				oraz cudzoziemców - <a href="https://www.gov.pl/web/gov/obowiazek-meldunkowy">https://www.gov.pl/web/gov/obowiazek-meldunkowy</a> Mając dwa samochody, możliwe jest otrzymanie jednego abonamentu na osobę.
30.	DECIDI M_027		Infrastruktura rowerowa jest wykorzystywana tylko przez część roku, więc podporządkowywanie jej całej reszcie jest nieporozumieniem. Samochody/ przyczepy/ ciężarówki o których piszesz, to zadanie dla straży miejskiej. Fakt, że parkowanie na zakrętach bądź blisko nich, na skrzyżowaniach itd jest niezgodne z przepisami, ale miasto z tym nic nie zrobi: strefa płatnego parkowania tego nie zmieni, chyba, że akurat zrobią z ulicy jednokierunkową i wtedy zalegalizują takie parkowanie w imię pieniędzy.	Opinia została przyjęta.
31.	DECIDI M_028		Jestem za radykalnym rozszerzeniem strefy płatnego parkowania. Mamy schizofreniczny stosunek do samochodów i własności. Nie mamy problemu z wydawaniem masy pieniędzy na benzynę i naprawy a domagamy się, by KORZYSTANIE z dobra wspólnego, jakim jest przestrzeń publiczna było za darmo. Autostrady mogą być płatne a parkingi już nie? W kontekście proponowanych zmian - czy możliwe jest wprowadzenie, jako zasady, że na drogach o wprowadzanym ruchu jednokierunkowym rowery mogą poruszać się w obu kierunkach?	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r. Na wszystkich ulicach jednokierunkowych projektowane jest wprowadzenie kontraruchu rowerowego.</p>
32.	DECIDI M_029		<p>Te wszystkie wykroczenia i nieprawidłowości powinno się nagminnie zgłaszać do straży miejskiej. Niech się do czegoś przydadzą, a nie tylko ganiają handlujących</p>	<p>Zachęcamy do zgłoszenia nieprawidłowości do Miejskiego Centrum Kontakt 19 115 lub bezpośrednio do Straży Miejskiej/Policji.</p>
33.	DECIDI M_030		<p>Jestem za radykalnym rozszerzeniem strefy płatnego parkowania. Mamy schizofreniczny stosunek do samochodów i własności. Nie mamy problemu z wydawaniem masy pieniędzy na benzynę i naprawy a domagamy się, by KORZYSTANIE z dobra wspólnego, jakim jest przestrzeń publiczna było za darmo. Autostrady mogą być płatne a parkingi już nie? W kontekście proponowanych zmian - czy możliwe jest wprowadzenie, jako zasady, że na drogach o wprowadzanym ruchu jednokierunkowym rowery mogą poruszać się w obu kierunkach?</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
34.	DECIDI M_031		Rozszerzenie strefy płatnej parkowania jest absolutnym absurdem. Nie wyrażam na to zgody. Już w chwili obecnej parkowanie w Śródmieściu i na Mokotowie graniczy z cudem. I kto jest tak genialny, żeby planować parkowanie równoległe? Moim zdaniem należy planować pakowanie pod kątem/skośne, bo jest to sposób na większą ilość miejsc parkingowych, szczególnie w miejscach gdzie są postawione bloki mieszkalne - czyli tzw. nieruchomości wielorodzinne. Zabieranie miejsc parkingowych powoduje chaos i to nie tylko w parkowaniu. Można też zrobić zielone miejsca parkingowe z płyt ażurowych, które nie zaasfaltują lub zabetonują całkowicie miasta. A kierowcy to też mieszkańcy i chcą a czasem muszą stanąć bliżej domu. Oprócz tego trzeba planować z głową i zdrowym rozsądkiem, a nie tylko aby zaprojektować. I nie wyciągajcie od ludzi pieniędzy za to że mieszkają w Warszawie. Zmiany organizacji ruchu też są brane z "nieba" i potem zamiast zmniejszyć korki, to one tylko rosną i wszystkim utrudniają życie. Chyba jakiś zespół "geniuszy" wymyśla przerobienie ulic dwukierunkowych na jednokierunkowe i do tego całkowicie za chwilę nas pozbawią możliwości wyboru drogi i kierunku w którym chcemy się poruszać. I do tego będziemy nadrabiać kilometry i to po zakorkowanych ulicach, żeby dojechać teoretycznie do miejsca zamieszkania (bo tam na pewno nie będzie gdzie zaparkować).	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
35.	DECIDI M_032		<p>Jestem przeciwny. Strefa to złudzenie. Może przy rezydencjach będzie więcej miejsca, ale jak do bloku przynależy 20 kierowców jeżdżących co dzień i jeszcze iluś jeżdżących okazynie a do tego ulica ma miejsce na 5 samochodów to samo to mówi...</p> <p>Zabieracie miejsca parkingowe stawiacie parkometry i tak jak czesto parkuję 2-3 przystanki od domu to tak będzie. Schemat się powtarza. Jak bym mógł zostawić samochód pod domem nie boją się czy on tam jeszcze stoi to bym częściej komunikacja jeździł... A tak zanim znajdę miejsce jeżdżę 3-4 kółka po wszystkich ulicach.</p> <p>Ekogia</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
36.	DECIDI M_033	podobszar 4	Popieram rozszerzenie strefy płatnego parkowania na podobszarze 4.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
37.	DECIDI M_034	Bobrowiecka	Na ulicy Bobrowieckiej niezbędne są progi zwalniające. Jest ona ulicą tranzytową, z ogromnym ruchem w godzinach szczytu. Progi potrzebne są przed przystankami autobusowymi, przejściami dla pieszych, jak również na wysokości okolicznych placówek edukacyjnych (liceum, szkoła wyższa, przedszkole, żłobki: Bobrowiecka 10, Bobrowiecka 1), potrzebny również próg na skrzyżowaniu wylotu Kierbedzia z Bobrowiecką, ze względu na nagminne ignorowanie pierwszeństwa przejazdu z ulicy Kierbedzia (skrzyżowanie równorzędne, o którym przyjezdni nie wiedzą).	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.
38.	DECIDI M_035	Kierbedzia	Potrzebny zakaz parkowania w miejscach utrudniających przejazd ulicą Kierbedzia i wyjazd na Bobrowieckiej. Samochody stoją na chodnikach po prawej stronie (od zaplecza Wytwórni Filmów Fabularnych) oraz przy wyjeździe z Kierbedzia w lewo na Bobrowiecką, stojące samochody zawężają jezdnię na i tak bardzo kolizyjnym skrzyżowaniu.	Na całym odcinku ul. Kierbedzia funkcjonuje oznakowanie B-36 "zakaz zatrzymywania się".
39.	DECIDI M_036		Zdecydowany sprzeciw!. Nie zgadzam się z prowadzoną polityką dziwnych ludzi z UM zwężających ulice i wprowadzających płatne strefy w Warszawie. Nic nie robią w sprawie korków a za chwilę zabronią wjazdu dla starszych pojazdów. Tragedia	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
40.	DECIDI M_037		<p>Popieram projekt.</p> <p>Brak uregulowania i kontroli prowadzi do chaosu, pozostawianych chodników przez które trzeba się przeciskać np. z wózkiem, brak przestrzegania odległości od skrzyżowań i przejść dla pieszych co sprawi że stają się one bardziej niebezpieczne.</p> <p>Nie twierdzą że objęcie Mokotowa strefą płatnego parkowania rozwiąże wszystkie problemy, niemniej ulice objęte tą strefą są wyraźnie bardziej uporządkowane i bezpieczniejsze.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
41.	DECIDI M_038		<p>Popieram projekt.</p> <p>Brak uregulowania i kontroli prowadzi do chaosu, pozostawianych chodników przez które trzeba się przeciskać np. z wózkiem, brak przestrzegania odległości od skrzyżowań i przejść dla pieszych co sprawi że stają się one bardziej niebezpieczne.</p> <p>Nie twierdzą że objęcie Mokotowa strefą płatnego parkowania rozwiąże wszystkie problemy, niemniej ulice objęte tą strefą są wyraźnie bardziej uporządkowane i bezpieczniejsze.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
42.	DECIDI M_039		Jako mieszkaniec Mokotowa chciałbym wyrazić sprzeciw co do ciągłych planów rozszerzania strefy płatnego parkowania.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
43.	DECIDI M_040		Jako właściciel mieszkania tutaj (oraz w innym mieście) - będę dyskryminowany brakiem możliwości wyrobienia abonamentu - płacę tutaj podatki m.in. mieszkaniowy, ale PITa rozliczam gdzie indziej. Wymóg składania PITa przy opłacaniu innych lokalnych podatków - jest dyskryminujący.	Zasady dla strefy są ujednoczone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego.
44.	DECIDI M_041		Zdecydowany sprzeciw! Kolejna strefa płatnego parkowania tylko po to żeby zbierać kasę nie oferując nic w zamian i utrudniając życie mieszkańcom. Kolejny raz w granicach stref zrobi się gigantyczny dziki parking dla przyjezdnych!	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
45.	DECIDI M_042		<p>Jestem przeciwny. Obecny przykład centrum oraz mokotowskie ulic ze strefą, na których znalezienie miejsca granocxy z cudem pokazuje, że założenia o większej dostępności miejsc parkingowych sa błędne. Ratusz od lat jest przeciwnikiem kierowców ,traktuje ich jak dojną krowę ogalaniczajac jednocześnie wolność zagwarantowaną niby w konstytucji ..</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
46.	DECIDI M_043	Piaseczyńska	<p>Wygląda na to iż jest to idealny moment aby poruszyć problem jakim jest bardzo kiepskie połączenie górnego i dolnego Mokotowa, co powoduje że kilka lat temu wyasfaltowana ulica Piaseczyńska przy Idzikowskiego, służy w godzinach szczytu za skrót dla wszystkich którzy chcą częściowo ominąć korki na Dolnej. Zdaję sobie sprawę z tego że obecne prace związane z budową tramwaju momentami wręcz wymuszają dla niektórych poruszanie się Piaseczyńską i Piwarskiego, jednak przed rozpoczęciem prac ruch tutaj był również bardzo zagęszczony. Postawienie znaku zakazu parkowania na części ulicy Piaseczyńskiej w pobliżu Konduktorskiej tylko zwiększyło natężenie ruchu przez osoby które chcą sobie tędy skrócić drogę.</p> <p>Moim zdaniem powinna nastąpić jakaś zmiana organizacji ruchu w pobliżu skrzyżowania ulic Dolnej i Sobieskiego tak aby przenieść ruch z osiedli położonych wzdłuż ulic Konduktorskiej, Piwarskiego i Piaseczyńskiej czy częściowo Gierymskiego. Aktualnie w godzinach szczytu nie da się tu normalnie dojechać samochodem, trudno jest się przedostać gdziekolwiek rowerem a także pieszo jest często problem z chociażby przejściem do Parku Arkadia przez ulicę Piaseczyńską (nie ma wyznaczonego przejścia).</p>	Celem projektu było wyznaczenie strefy parkowania. Analiza przyczyn i możliwych rozwiązań istniejących utrudnień w ruchu na obszarze Mokotowa jest poza zakresem opracowania.
47.	DECIDI M_044		<p>Jako mieszkaniec Mokotowa chciałbym wyrazić sprzeciw co do ciągłych planów rozszerzania strefy płatnego parkowania.</p> <p>Odnosząc się do fragmentu "zachęcającego" do stref: "Właśnie odpłatność ma wpływ na ograniczenie zainteresowania parkowaniem wśród przyjezdnych..."</p> <p>Jawnym działaniem władz Warszawy jest ograniczenie poruszania się samochodem osobistym (odbieranie wolności wyboru formy przemieszczania się nie jest zgodny z konstytucją) oraz dalszy fragment: "..., zwiększając tym samym szanse na znalezienie miejsca parkingowego mieszkańcom z najbliższej</p>	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>okolicy." co nie jest prawdą. Lipiec, wakacje, mniej samochodów w Warszawie, a na takiej ulicy Trojdena gdzie działa SPP znalezienie miejsca przez cały dzień (rano i wieczorem) graniczy z cudem. Kolejny przykład, cały rok, ulica Kwiatowa - ta sama sytuacja, znalezienie miejsca w SPP graniczy z cudem. Wątpliwe jest aby usuwając setki miejsc i nie tworząc alternatyw w dzielnicy ktoś chciał zadbać o miejsca parkingowe dla mieszkańców. Jest to jawne zwiększanie opłat mieszkańcom którzy potrafią i mogą poruszać się swoim środkiem transportu, kiedyś wmawiano nam, że SPP ma ograniczać się tylko do Centrum.</p> <p>Wprowadzenie SPP nie pozwala mieszkańcom łatwiej znaleźć miejsca parkingowego, a oprócz walki o miejsce dochodzi jeszcze przymus (kara) opłaty za to miejsce co już jest karygodne. Kolejna abstrakcja, płatny abonament rejonowy dla mieszkańca, mieszkając w mieście jest się karany dodatkową opłatą za to, że miasto pod pretekstem "poprawy" ruchu na drogach wprowadza abonament (przecież pieniądze jakie idą na "ucywilizowanie" ulic i tak idą już z innych podatków). Jak już takie SPP jest i będzie (bo żaden komentarz nie przekona władarzy od zabierania kolejnych pieniędzy od ludzi) to abonament rejonowy powinien być za 0zł, a nie za "symboliczne" 30zł.</p> <p>Zamiast wprowadzania SPP miasto powinno skupić się na cywilizowaniu ulic za już płacone podatki, a nie karząc jeszcze mieszkańców za swoje zarobkowe decyzje (jestem świadom, że utrzymanie SPP kosztuje, ale jakby ktoś nie chciał rozszerzać SPP na całe miasto to by nie było potrzeby zwiększania kosztów utrzymywania SPP).</p> <p>Jak ktoś sądzi, że wprowadzenie SPP zlikwiduje korki albo, że znikną "nielegalnie" parkujące auta to niestety bardzo się myli. Wzywianie straży miejskiej czy policji będzie tak samo częste jak do tej pory. Ludzie też będą chcieli zaparkować swoje auta obok swoich budynków.</p> <p>Czy w ramach "rewolucyjnego" planu miasto ma zamiar dodać oświetlenia ulic? Takie skrzyżowanie Tagore'a z Odyńca i brak lampy nad przejściem dla</p>	<p>wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			pieszych powoduje bardzo prawdopodobne zagrożenie życia i zdrowia. Czy miasto będzie odśnieżać zasłupkowane chodniki, gdzie w zimie hałdy śniegu zabierają więcej miejsca niż zaparkowane wcześniej tam auta? Jestem przeciwny wprowadzaniu SPP na terenie Mokotowa jak i całej Warszawy.	
48.	DECIDI M_045	Konstruktorska, Racjonalizacji	Konieczne byłoby poszerzenie strefy również o ulicę Konstruktorską oraz Racjonalizacji. Przy obu tych ulicach w ostatnich kilku latach powstały bloki mieszkalne. Osiedla są bardzo duże, mają podziemne parkingi, które stoją puste. Osoby parkujące przy okolicznych biurowcach, w okolicach 3 rond na ulicy konstruktorskiej często blokują ruch w ciągu dnia, niszczą świeżo powstałe chodniki, uniemożliwiają ruch mieszkańców okolicy. Auta blokują ruch komunikacji miejskiej w godzinach szczytu, a nieprawidłowe parkowanie w miejscach do tego nieprzeznaczonych uniemożliwia mieszkańcom wydostanie się ze Służewca w godzinach porannych i popołudniowych. Jest tam kilka dużych biurowców, których pracownicy parkują notorycznie na zakładkę, często również na ulicy, blokując miejsca zewnętrzne lokali usługowych. W otoczeniu tych ulic jest wiele dostępnych płatnych parkingów miesięcznych i dziennych oraz prywatnych co wielokrotnie udowodniał Lepszy Służewiec. Obie te ulice powinny znajdować się w strefie, aby mieszkańcy mogli w końcu odpocząć od korków i wzywania straży miejskiej.	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.
49.	DECIDI M_046	Goszczyńskiego	Ulica Goszczyńskiego: czy po wprowadzeniu płatnego parkowania miasto zacznie tę ulicę sprzątać i odśnieżać? Do tej pory tak nie było.	Sprzątanie i odśnieżanie ulicy jest zadaniem własnym zarządcy drogi i nie ma związku z wprowadzeniem SPPN.
50.	DECIDI M_047	Goszczyńskiego	ul. Goszczyńskiego: Czy ZDM przestanie wynajmować pas drogi ekipom filmowym, co całkowicie uniemożliwia parkowanie?	ZDM nie jest zarządcą ul. Goszczyńskiego. Wydawanie zgód na zajęcie pasa drogowego na tej ulicy jest zadaniem urzędu dzielnicy.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
51.	DECIDI M_048	Goszczyński ego	ul. Goszczyńskiego: Pacjenci szpitala masowo parkują na ulicy, ponieważ LuxMed nie informuje ich o możliwości parkowania na ich terenie. Czy ZDM może zachęcić szpital do lepszej komunikacji? Inaczej pacjenci będą nadal blokować miejsca parkingowe. Inne rozwiązanie - przeznaczenie jakiejś ilości miejsc tylko dla mieszkańców.	Wprowadzenie odpłatności za miejsca postojowe może skłonić część osób do zmiany środka transportu, skrócenia czasu postoju lub przeniesienia postoju na teren posesji.
52.	DECIDI M_049	Puławska przy Warszawia nce	Mieszkam przy ul. Puławskiej, obok basenu Warszawianka, tuż przy SPP i parkowanie jest koszmarem. Obecnie znalezienie miejsca do zaparkowania samochodu graniczy z cudem. Od godziny 8:00 do godziny 18:00 - 19:00 nie można znaleźć miejsca do zaparkowania. Zrobiono sobie z ulic sąsiadujących ze SPP Parkuj i Jedź. Po zakupy samochodem możemy wyjechać po 19:00, bo wtedy jest jakaś gwarancja, że po powrocie będziemy mogli zaparkować samochód w pobliżu domu. Czekam na rozszerzenie SPP.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
53.	DECIDI M_050	Wierzbno	Bardzo potrzebna decyzja. Jako mieszkaniec okolic Metra Wierzbno zauważyłem znaczne pogorszenie sytuacji w kwartale Woronicza - Niepodległości - Malczewskiego - Puławska od wprowadzenia SPP w północnej części Mokotowa. Większość samochodów z rejestracjami WN (Ursynów), WPI (Piaseczno) przyjeżdża rano do pracy i parkuje na chodnikach utrudniając poruszanie się osób ze szczególnymi potrzebami, w tym rodziców z wózkami.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
54.	DECIDI M_051		Ludzie z Mokotowa jak innych dzielnic widzą co robią radni z naszymi dzielnicami. Mam nadzieję że rozlicza ich w wyborach.	Uwaga została przyjęta. Nie dotyczy ona przedmiotu opracowania.
55.	DECIDI M_052	Puławska, Malczewski ego	Brak strefy na rogu Puławska/Malczewskiego (przy Orlenie). Jest tam przestrzeń na parkowanie około 6 samochodów.	Wprowadzono. Skorygowano projekt o wskazane miejsce.
56.	DECIDI M_053	Puławska 120/124	Bardzo ważna! - brak strefy we wnęce na wysokości budynku Puławska 120/124. Część wnęki zagospodarowana jest przez pogotowie ratunkowe, a pozostałe miejsca są zajmowane w bardzo chaotyczny sposób przez np. klientów sąsiedniej kliniki. Często samochody utrudniają zaparkowanie karetek na swoich miejscach co powoduje uruchomienie sygnału dźwiękowego zakłcającego spokój mieszkańców w okolicznych blokach. Potrzebę uporządkowania okolicy najlepiej wyraża ostatnio postawiony chałupniczo znak - "zakaz parkowania wjazd karetek".	Wskazana lokalizacja znajduje się poza granicami pasa drogi publicznej. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
57.	DECIDI M_054		Sprawa rozszerzenia strefy płatnego parkowania to kpina dla mieszkańców mokotowa jak górnego i Dolnego. Róbcie to dla zarobku nie ma gdzie parkować a wy wprowadzacie jeszcze płatne straty. Place miesięcznie podatki od dochodu od wszystkiego jeszcze mam płacić za wjazd po za strafe chore. Mam nadzieję że wasze rządy skończy się szybko.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
58.	DECIDI M_055		<p>Powiększenie strefy płatnego parkowania uważam za niedopuszczalne i bezsensowne. Najpierw zbudujcie parkingi.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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,</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
59.	DECIDI M_056		<p>Strefa płatnego parkowania na Mokotowie (podobnie jak i w innych dzielnicach) ma służyć tylko jednemu: wyciągnięcie kasy od mieszkańców. Nie chodzi tu ani o to, żeby się łatwiej parkowało, bo miasto nie zrobi nic, żeby zwiększyć liczbę miejsc parkingowych: może w jednym miejscu zrobić kilka miejsc więcej kosztem zmiany ulicy dwukierunkowej na jednokierunkową (a więc ze stratą dla mieszkańców, którzy będą musieli jeździć inną drogą do domu), ale za to w innym na pewno zechcą zlikwidować miejsca, bo trzeba postawić znaki, ustawić urządzenia do pobierania haraczu itd.</p> <p>Nie chodzi również o dbanie o to, by mieszkańcy mogli parkować swój samochód koło domu, bo wtedy miasto (mają przecież dostęp do danych, ile samochodów i gdzie jest zarejestrowanych) wyznaczyłoby miejsca i opisało je numerem rejestracyjnym samochodu - wtedy opłata miałaby sens, ale to jedyny przypadek: pozostałe to wyłudzenie pieniędzy (tak wiem, jest to niepoprawne politycznie, tak jak o złodzieju nie można powiedzieć, że ukradł, a jedynie odniósł korzyść majątkową). Miejsca nie opisane w tym momencie mogłyby być dla przyjezdnych i rzeczywiście płatne.</p> <p>W miejscach, gdzie miasto chce zrobić strefę płatnego parkowania (Wierzbno) nie ma zakładów pracy o jakimś większym znaczeniu, że pracownicy okolicznych zakładów pracy parkują samochody w okolicy (radio czy telewizja mają swoje parkingi na terenie zamkniętym, więc ich to nie dotyczy; zajezdnie przy Woronicza - to samo; szpital MSWiA (czy jak on się teraz nazywa) - parkingi są płatne i tak i tak. A to, że pacjenci/odwiedzający nie parkują przy szpitalu, tylko w okolicach - choćby na trawnikach, to zadanie dla straży</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>miejskiej, która po raz kolejny udowadnia, że jest niekompetentna i do niczego nie przydatna).</p> <p>Konsultacje w tym zakresie to też tylko pic na wodę, podkładka, że niby się coś takiego odbyło, że wysłuchane zostały głosy mieszkańców, bo radni zagłosują tak, jak im miasto karze: miasto postraszy, że jak nie będzie rozszerzonej strefy, to wpływy do kasy miasta nie wzrosną i nie będzie z czego radnym płacić. A za kasę radni zrobią wszystko - ciekawe tylko, czy jak się rano przeglądają w lustrze, to mogą sobie spojrzeć w oczy.</p> <p>Podsumowując: NIE dla rozszerzonej strefy płatnego parkowania na Wierzbnie!</p>	<p>Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
60.	DECIDI M_057		<p>Po co konsultacje jak i tak rada decyduje?</p> <p>Strefa płatnego parkowania nie powinna obejmować miejsc przy urzędach/obiektach użyteczności publicznej (wprowadzenie identyfikatorów i weryfikowanie przez straż miejską)</p> <p>Fakt, niektórzy aby uniknąć opłat za parking szpitala MSWiA parkują gdzie popadnie. Ale od czego mamy naszą straż miejską, niech się wykażą.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
61.	DECIDI M_058	Marzanny	Dotyczy części planu <a href="https://konsultacje.um.warszawa.pl/uploads/decidim/attachment/file/6160/47_Marzanny.pdf">https://konsultacje.um.warszawa.pl/uploads/decidim/attachment/file/6160/47_Marzanny.pdf</a> . Z perspektywy mieszkańca - uporządkowanie tematu parkowania jest niezbędne. Nie powinno jednak odbywać się kosztem likwidacji powierzchni zielonych (trawniki), jak ma to miejsce przy ulicy Marzanny, gdzie planowane jest poszerzenie pasa drogowego kosztem zieleni. Istnieją opracowania naukowe, które wskazują na to, iż pasy zieleni oraz drzewa odgrywają istotną rolę w budowie tkanki miejskiej, rewitalizacji miasta, wpływają pozytywnie na obniżenie temperatury w okresach letnich (czego znaczenie rośnie wraz ze wzrostem średniorocznych temperatur) .Proponuję rozważenie alternatywnego rozwiązania. Pytanie również, czy samo wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie będzie wystarczające?	Przedstawiona propozycja rozszerzenia SPPN nie przewiduje likwidacji powierzchni zielonych we wskazanym miejscu. Na ul. Marzanny projektowane są miejsca postojowe w istniejących zatokach, na jezdni oraz częściowo na jezdni i chodniku.
62.	DECIDI M_059	Służewiec	Kwestia długofalowej strategii - przesunięcie granic strefy parkowania płatnego nie rozwiązuje problemu braku wystarczającej ilości miejsc parkingowych w strefie tzw. "Mordoru". Czy istnieją pomysły i plany na wzbogacenie obszaru o parkingi wielokondygnacyjny/lub podziemne?	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
63.	DECIDI M_060		<p>Objęcie Starego Mokotowa, Sielc, Wierzbna i Wyglądowa strefą płatnego parkowania to bardzo potrzebny zabieg. Obecnie, pomimo dostępności miejsc parkingowych i parkingów (jak np. pod szpitalem MSWiA czy na ul. Boboli), osoby niejednokrotnie zamiast z nich korzystania, wybierają niewłaściwe parkowanie swoich pojazdów, zastawiając i rozjeżdżając chodniki, trawniki, drogi dla rowerów. Problemem są również pojazdy pozostawiane na długie okresy - bardzo powszechne pozostawianie pojazdu w niedzielę wieczorem i zabieranie w piątek po południu, jak i pozostawianie pojazdów i/lub przyczep na tygodnie, miesiące albo na stałe (ciężarówki, z których sprzedawane są - nielegalnie - warzywa i owoce, na przykład). Nadmiar samochodów znacząco pogarsza komfort lub wręcz odbiera możliwość (czy wręcz prawo!) korzystania z przestrzeni wspólnych oraz ciągów komunikacji (jak np. chodniki, kontrapasy i drogi dla rowerów), stwarza zagrożenie (samochody zaparkowane zbyt blisko przejść dla pieszych bądź wręcz na nich; parkowanie na zakrętach bądź zbyt blisko nich; parkowanie na skrzyżowaniach; parkowanie skośne tam, gdzie wyznaczone są miejsca do parkowania równoległego, jak np. ul. Dąbrowskiego, gdzie niejednokrotnie trzeba zwolnić niemalże do zera bądź całkowicie zatrzymać się, żeby minąć się z innym pojazdem - rower+samochód - albo w ogóle przejechać samochodem; zastawianie chodnika, nie pozostawiając drogi przejścia dla pieszych, a w szczególności nie dla osób z niepełnosprawnością ruchową i innymi trudnościami w poruszaniu się bądź rodziców z dzieckiem w wózku); dewastuje zieleni i chodniki. Korzystanie z</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>samochodów jest rozwiązaniem nieekologicznym i szkodzącym zdrowiu mieszkańców i mieszkanek. Moim zdaniem miasto, dzielnica powinny dążyć do tego, aby infrastruktura rowerowa była dogodna i bezpieczna, a komunikacja miejska sprawna i dostępna. Już istniejące elementy przestrzeni publicznej - jak rośliny, chodniki, drogi dla rowerów - objęte być powinny ochroną przed niszczeniem i zawłaszczeniem poprzez niewłaściwe parkowanie pojazdów. Mokotów jest świetnie skomunikowaną dzielnicą, a komunikacja miejska w stolicy jest przystępna cenowo, więc tutaj nie może być mowy o wykluczeniu ekonomicznym czy komunikacyjnym.</p>	<p>sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
64.	DECIDI M_061		<p>Jakakolwiek strefa płatnego parkowania poza ścisłym centrum jest narzędziem dyskryminacji mieszkańców dzielnicy i całego miasta. Wprowadzanie płatnych stref powinno odbywać się w drodze demokratycznej, a nie arbitralnej.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
65.	DECIDI M_062	al. Niepodległości	Aha, jeszcze jedno - krzywy od ponad dekady i niebezpieczny zwłaszcza zimą chodnik na wschodnim odcinku Niepodległości między Ksawerów a Woronicza delikatnie mówiąc nie zachęci mieszkańców zmuszonych do rezygnacji z auta do przemieszczania się pieszo lub komunikacją zbiorową, zwłaszcza o tej porze roku. Odcinek jezdni, przy której ten chodnik się znajduje był frezowany co najmniej dwa razy. To są rozbieżne priorytety i przy tak rozłożonych akcentach trudno nie traktować planów rozszerzenia SPP inaczej, niż jako skoku na kasę.	Uwaga nie dotyczy strefy płatnego parkowania
66.	DECIDI M_063	Bełska	BEŁSKA : Propozycja nowego przejścia przy szkole oraz przesunięcia nowoprojektowanego	Nie wprowadzono. Nowoprojektowane przejście dla pieszych zostało naniesione na projekt organizacji ruchu na wniosek Urzędu Dzielnicy Mokotów (projektowane przejście ma już klauzulę zatwierdzenia). Projekt organizacji ruchu dla potrzeb SPPN 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.
67.	DECIDI M_064	Bełska	Ulica Bełska jest zakorkowana w godzinach 15-17, potwierdzi to każdy mieszkaniec okolicy, który słyszy non stop klaksony trąbiących kierowców. Robiąc ulicę Głogowa jednokierunkową ograniczacie możliwość wyminięcia tego, szczególnie dla kierowców śmieciarek czy busów ze szkoły specjalnej	Nie wprowadzono. Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Głogowej podyktowane było chęcią wyznaczenia maksymalnej liczby ogólnodostępnych miejsc parkingowych.
68.	DECIDI M_065	podobszar 4	Jestem za rozszerzeniem strefy płatnego parkowania - zgodnie z obszarem nr 4.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
69.	DECIDI M_066	Bobrowiecka	ul. Bobrowiecka jest koszmarem dla mieszkańców jeśli przychodzi tam zaparkować samochód. Są przypadki, że ktoś kupuje sobie drugi samochód po to by zająć sobie miejsce.	Uwaga została przyjęta.
70.	DECIDI M_067	Malczewski ego	Modzelewskiego Przejście dla pieszych na wysokości Wejnerta i Pilickiej	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>przejścia tam bardzo brakuje - to trasa która pozwala dojść osiedlowymi uliczkami do dwóch przedszkoli (Przy Goszczyńskiego i przy Lenartowicza). Bardzo często piesi przechodzą w tym miejscu. Po remoncie ul. Malczewskiego wszyscy zaczęli jeszcze szybciej jeździć tą ulicą - bo nie ma dziur i nie trzeba już zwalniać. Przydałaby się infrastruktura spowalniająca ruch.</p>	<p>postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.</p>
71.	DECIDI M_068	Abramowskiego	<p>Abramowskiego: Ulica powinna być zamknięta dla ruchu na odcinku między szkołą a boiskiem. Bardzo duży ruch pieszy, głównie dzieci w wieku wczesnoszkolnym poruszające się między szkołą a boiskiem. Abramowskiego wykorzystywane jest przez kierowców do skracania trasy z al. Niepodległości na Domaniewską przez tę szkolną uliczkę unikają bardziej obleganego skrzyżowania czym powodują nieadekwatnie duży ruch pod szkołą i stwarzają zagrożenie oraz podnoszą poziom hałasu przy szkole. Zablokowanie tego przejazdu przeniesie większość ruchu na wielopasmowe ulice, a jednocześnie nie będzie stanowił, żadnego problemu dla rodziców przywożących dzieci do szkoły zarówno od Lutocińskiej jak i Domaniewskiej.</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Tworzenie tzw. ulic szkolnych nie było przedmiotem projektu.</p>
72.	DECIDI M_069	Joliot-Curie	<p>Montaż słupków na całym odcinku ulicy Joliot-Curie przy skrzyżowaniu z Bukietową i na wysokości XLIX Liceum Ogólnokształcącego. Mimo znaku zakazu zatrzymywania się na chodniku zawsze stoi od kilku do kilkunastu zaparkowanych samochodów niezależnie od dnia i godziny. Kierowcy parkujący w głębi chodnika znacząco utrudniają poruszanie się pieszym przez pozostawienie zbyt wąskiego przejścia, co w tym miejscu jest szczególnie uciążliwe dla dzieci w wieku przedszkolnym i rodziców z wózkami podróżujących do przedszkola 199 na Bukietowej. W godzinach porannych na tym chodniku jest wzmożony ruch samochodowy przez rodziców przywożących dzieci do szkoły, co w tych godzinach jest szczególnie niebezpieczne ze względu na również wzmożony ruch pieszy. Parkowanie na chodniku + otwieranie drzwi blokuje chodnik całkowicie i jest</p>	<p>Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące w rejonie wskazanego skrzyżowania i w rejonie przejścia dla pieszych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>szczególnie niebezpieczne dla dzieci poruszających się na rowerach i hulajnohach.</p> <p>Dodatkowo od tego najeżdżania chodnik ulega zniszczeniu. Płyty już są luźne i popękane mimo, że chodnik ten był dwukrotnie remontowany w ciągu ostatnich 2 lat. Zniszczenia chodnika są kosztowne i stwarzają dodatkowe zagrożenie.</p> <p>Samochody parkujące głównie na jezdni z kolei stanowią utrudnienie dla ruchu przez ograniczenie widoczności na skrzyżowaniu z bukietową. Wielu kierowców nawet nie widzi skrzyżowania, a powinni ustąpić pierwszeństwa wyjeżdżającym z bukietowej. Parkujący często stanowią problem dla autobusów linii 222, które mają problem, żeby pokonać przejście dla pieszych z barierkami i wyrobić się na ostrym zakręcie gdy pas jest zastawiony samochodami, a z przeciwka jadą samochody.</p>	
73.	DECIDI M_070	Woronicza	<p>Osłupkowanie przystanku samochodowa 06</p> <p>Kilka razy dziennie na chodnik na przystanku wjeżdżają klienci i dostawcy do Żabki. Stwarza to zagrożenie dla pieszych i utrudnia obsługę przystanku kierowcom autobusów 222.</p>	<p>Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące w rejonie wskazanego skrzyżowania i w rejonie przejścia dla pieszych.</p>
74.	DECIDI M_071	Joliot-Curie, Kolberga	<p>Wyznaczenie wzdłuż Joliot-Curie przejścia dla pieszych przez ulicę Kolberga</p> <p>Uczęszczane miejsce, przy sklepie Żabka i przystanku autobusowym, bardzo duży ruch pieszy. Często ludzie z dużą prędkością pokonują ulicę śpiesząc na 222. Brak widoczności i parkujące na przystanku i strefie wyłączonej z ruchu samochody stwarzają ogromne zagrożenie. Niezbędne jest wyznaczenie przejścia.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>
75.	DECIDI M_072	Joliot-Curie	<p>Wyznaczenie przejścia dla pieszych wzdłuż Joliot-Curie przez ulicę bukietową</p> <p>Absolutna konieczność, w tym miejscu jest mocno natężony ruch pieszy szczególnie w godzinach porannych w drodze do przedszkola 199 i liceum XLIX. Rodzice i dzieci przedzierają się między samochodami w momencie największego natężenia ruchu.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
76.	DECIDI M_073	Bukietowa	<p>Ulica Bukietowa powinna być jednokierunkowa w kierunku od Joliot-Curie do Woronicza</p> <p>Pozwoli to zalegalizować obecnie wykorzystywane przez mieszkańców miejsca postojowe, jednocześnie mniej miejsc będzie musiało być uwolnionych ze względu na przejście dla pieszych jeśli ulica będzie miała 1 kierunek.</p> <p>Poprowadzenie ruchu do Woronicza nie jest problemem, gdyż na tym odcinku Woronicza w tę stronę nie pojawiają się utrudnienia w ruchu.</p>	<p>Wprowadzono. Zaprojektowano ruch jednokierunkowy na ul. Bukietowej.</p>
77.	DECIDI M_074	Garażowa	<p>Szczególnym problemem w tym miejscu jest ulica Garażowa, na której znajdują się bardzo uczęszczane sklepy Pepco i Biedronka. Klienci tych sklepów nie znaleźli miejsca postojowego zostawiają samochody ‘na chwilę’ na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Często po obu stronach jezdni jednocześnie stoją tak zostawione samochody. To powoduje znaczne utrudnienia w ruchu. W tym miejscu jest to niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej. Nieuporządkowane parkowanie na garażowej już teraz potrafi stanowić zagrożenie życia przez opóźnianie wyjazdu karetek o kilkadziesiąt sekund, a problem ten znacząco się nasilił jeśli będzie to pierwsza ulica za granicą strefy (Wiemy co się dzieje tuż za granicami obecnej strefy).</p> <p>Na Garażowej jest bardzo dużo miejsc postojowych, niestety są one wykorzystywane do długoterminowego przechowywania samochodów. Wiele z nich stoi tygodnie, niektóre miesiące. Ponadto znaczącą część stanowią samochody pracowników biurowych. Uwolnienie tych miejsc dzięki SPPN zapewniłoby adekwatną ilość miejsc dla sklepów i udrożniłoby to przejazd garażową i magazynową nie tylko karetkom ale i mieszkańcom.</p> <p>Przedstawiciele ZDM na konsultacjach sami przyznali, że granice strefy muszą być czytelne i najlepiej gdy są nimi duże ulice. W zaproponowanym rozwiązaniu granice znacząco się upraszczają bo wielopasmowa Wołoska i szeroka Domaniewska, już są tymi granicami na innych odcinkach.</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>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
78.	DECIDI M_075	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Rozszerzenie strefy: Wydłużenie granicy ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
79.	DECIDI M_076		Uważam że wdrożenie strefy jako takiej jest działaniem zbędnym. Problem parkowania powinien być rozwiązany poprzez doprojektowywanie miejsc, szczególnie tam gdzie miasto posiada własność gruntu. Walka z kierowcami prowadzona przez miasto jest absurdalna.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
80.	DECIDI M_077	Cieszyńska, Czerniowiecka	Jednokierunkowość dróg w rejonie dojazdu do osiedla "pod skoczną" - rejon ulic Cieszyńskiej i Czerniowieckiej przyjęte kierunki dojazdu przy zasadzie prawej ręki będą powodować znaczne wydłużenie dojazdu dla mieszkańców i mnóstwo sytuacji kolizyjnych. Za skandaliczne uważam również wyznaczenie granicy strefy w połowie osiedlowej uliczki cieszyńskiej co spowoduje że kierowcy uciekający ze strefy będą masowo zastawiać ten fragment. Rozumiem że miasto ucieka od konieczności zapewnienia legalnych miejsc w sposób inny niż kubeł z farbą, np. wymaganie przebudowy części ulicy (np. parkowanie prostopadłe wzdłuż bloku Cieszyńska 2) ale to już przesada.	Wprowadzono w zakresie pozostawienia ruchu dwukierunkowego na ul. Czerniowieckiej na odcinku od ul. Bukowińskiej do ul. Cieszyńskiej. Nie wprowadzono w zakresie wyznaczenia parkowania w rejonie posesji Cieszyńska 2 - jest to teren wewnętrzny poza granicą opracowania. Strefa płatnego parkowania dotyczy tylko dróg publicznych.
81.	DECIDI M_078	Gierymskiego	ulica Gierymskiego nie powinna być jednokierunkowa, gdyż po wprowadzeniu jednocześnie jednego kierunku na ul. Braci Piłłatich zwiększy się dodatkowo natężenie ruchu na aktualnie jednokierunkowej ul. Konduktorskiej przez auta jadące na ul. Gierymskiego i ul. Braci Piłłatich dla których to będzie jedyna droga dojazdu od strony Puławskiej i Dolnej. W godz. szczytu już obecnie na ul. Konduktorskiej jest bardzo duże natężenie ruchu, auta zjeżdżające od strony Puławskiej przez Dolną skręcają w ul. Konduktorską w celu ominięcia korka na odcinku Dolna 21-1 tj. do Belwederskiej. Skrzyżowanie Konduktorska/Piaseczyńska już obecnie jest zakorkowane w godzinach szczytu. Wyjazd z ul. Piaseczyńskiej od skrzyżowania z ul. Konduktorską na ul. Dolną (ok. 250 m) zajmuje często ok. 40 minut. Zdjęcie w załączeniu. ZDM w trybie pilnym powinien wprowadzić modyfikację organizacji ruchu, aby wyjazd z Piaseczyńskiej na Dolną był bardziej płynny. Miasto zamiast bezsensowną	Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Pozostawienie ulic Gierymskiego i Braci Piłłatich jako dwukierunkowe zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych. Obecne utrudnienia w ruchu są wywołane przede wszystkim budową linii tramwajowej. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Gierymskiego i Braci Piłłatich nie będzie miało wpływu na ruch na ul. Konduktorskiej. W docelowym projekcie, w wyniku uwag z konsultacji, zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Gierymskiego (docelowo od Dolnej do Kostrzewskiego).



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			budowę linii tramwajowej z Wilanowa powinno się zająć budową ulicy Noworacławickiej.	
82.	DECIDI M_079		<p>Jestem przeciwny wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na obszarze Mokotowa.</p> <p>Nawet jeśli taka była decyzja Rady Miasta to Rada Miasta może ją zmienić.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
83.	DECIDI M_080	Maklakiewicza	Planowany kierunek ruchu jednokierunkowego po ulicy Maklakiewicza powinien zostać odwrócony. Proponowane rozwiązanie spowoduje, że liczni mieszkańcy osiedla bloków przy ulicach Maklakiewicza / Etiudy, chcący jechać w kierunkach południe / wschód, dodatkowo obciążą rondo na przecięciu Woronicza oraz Etiudy, które już teraz blokuje się w godzinach szczytu. Jednocześnie skrzyżowanie Maklakiewicza z Woronicza umożliwi płynny wyjazd w kierunkach ulicy Konstruktorskiej oraz Wierzbna. Z kolei wprowadzenie ulicy jednokierunkowej z północy na południe, pozwoli na utrzymanie rozdzielania potoków aut pomiędzy wspomnianych rondem oraz skrzyżowaniem.	Nie wprowadzono. Układ kierunków ruchu został zaprojektowany po analizach zysków i strat zarówno w dojazdach do posesji jak również wyznaczaniu ogólnodostępnych miejsc postojowych. Mieszkańcy chcący jechać na południe lub wschód oprócz skrzyżowania z ul. Etiudy Rewolucyjnej mogą skorzystać z ul. Malawskiego i Maklakiewicza.
84.	DECIDI M_081	Maklakiewicza	Proszę o korektę położenia parkomatu nr 80 (ewentualnie 95), tak umożliwić mieszkańcom bloków przy ulicy Maklakiewicza, parkowanie wzdłuż ulicy Miączyńskiej (ewentualnie Etiudy Rewolucyjnej). Przykładowo, mieszkańcy bloku Maklakiewicza 13 tracą "tradycyjne" miejsca postoju, tj. ulice Żuławskiego, Etiudy oraz Miączyńską. 100 metrowa strefa parkometru nr 96 zwiera się w strefie "zameldowania". Z kolei mieszkańcy bloków północnej części osiedla (przykładowo Maklakiewicza 15, Etiudy 46), mają dostęp do istotnie większej ilości miejsc parkingowych, wynikających korzystniejszego dla nich rozkładu parkometrów. Jako mieszkaniec bloku w południowej części osiedla, sporadycznie jestem w stanie znaleźć miejsce parkingowe w obszarze parkometru 96, w szczególności w nocy. Z kolei ulica Miączyńska stanowi "bufor" dla mieszkańców, którzy nie mogą zostawić auta bezpośrednio pod blokiem, parkują je w "dalej", wzdłuż wspomnianej ulicy, gdzie praktycznie zawsze są dostępne miejsca.	Lokalizacja parkomatów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów.
85.	DECIDI M_082	Bukowińska, Pejzażowa	Jestem zwolenniczką stref płatnego parkowania. Mieszkam w strefie oznaczonej jako 3 na mapie Mokotowa, przy ulicy Bukowińskiej i Pejzażowej panuje chaos parkingowy, który utrudnia nam bezpieczne poruszanie się zarówno samochodami jak i pieszo. Jest coraz więcej parkujących aut mimo licznych garaży podziemnych w tej okolicy dla mieszkańców bloków. Ze	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>względu na pobliski market , dwa paczkomaty, dostawy kurierskie i inne, żyje się nam coraz mniej komfortowo. Wiele aut parkuje tutaj przez kilka, a nawet kilkanaście miesięcy bez zgody wspólnoty. Jest problem z dojazdem samochodów służb ratunkowych oraz śmieciarek. Stali mieszkańcy mogą korzystać w płatnej strefie z abonamentu, a ograniczymy przypadkowe parkowanie. Jestem za. Jestem przekonana, że to w jakiś sposób ucywilizuje parkowanie w naszej okolicy. Jestem również za kopertami dla niepełnosprawnych. A w ostateczności za słupkami w miejscach totalnej samowoli, która zagraża bezpieczeństwu użytkowników dróg i chodników.</p>	<p>Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
86.	DECIDI M_083	Bukowińska, Pejzażowa	<p>Mój postulat dotyczy tego, żeby nieco jeszcze poszerzyć - o całą ulicę Bukowińską i Pejzażową - planowany rejon SPP na Mokotowie, ponieważ ww. ulice są położone już poza obszarem nr 3 tego planowanego poszerzenia SPP, który miałby się kończyć na ul. Domaniewskiej.</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>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
87.	DECIDI M_084	Pułku AK "Baszta"	Proponowałbym rozważyć jeden kierunek ruchu na ulicy Pułku AK Baszta w kierunku od Joliot-Curie do Bytnara lub przynajmniej "połowicznie" na tym tak cudownie zwężonym odcinku jezdni od Joliot-Curie do wysokości biblioteki. Dzięki temu zyskamy dodatkowe, zgodne z przepisami o ruchu drogowym, miejsca parkingowe na tym zwężonym odcinku drogi.	Wprowadzono. Zaprojektowano ruch jednokierunkowy na ul. AK Baszta.
88.	DECIDI M_085		Problemu parkowania nie rozwiążą SPPN. Liczba samochodów znacząco się nie zmniejszy. Potrzebna jest rozbudowa istniejących i budowa nowych parkingów, również wielopoziomowych zarówno "w dół i w górę". Za rządów Trzaskowskiego układ komunikacyjny stolicy, tworzony przez pokolenia, został całkowicie zdewastowany. Należy powrócić do pierwotnego stanu, m.in. udrażniając ulice, likwidując niepotrzebne słupki, odtwarzając parkingi itp. Strefy płatnego parkowania nie są panaceum na korki, tylko zwykłym, nie oszukujmy się, okradaniem właścicieli samochodów przez Trzaskowskiego, który jako kiepski gospodarz na gwałt potrzebuje funduszy - i jako takie powinny być zlikwidowane, (poza ścisłą strefą wokół dworców.). Przypomnę tylko, że Trzaskowski w dwóch kampaniach wyborczych na urząd Pm st. Wwy obiecywał m.in. budowę pięciu linii metra, czterech mostów, parkingów itp.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
89.	DECIDI M_086	podobszar 3	Uważam że należy rozszerzyć strefę 3 na południe do ulicy Wilanowskiej. W okolicy jest bardzo dużo biur i bloków nie posiadających parkingów podziemnych. Jako mieszkaniec praktycznie nigdy nie mogę znaleźć miejsca do parkowania w okolicy swojego bloku.	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				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.
90.	DECIDI M_087	Stary Mokotów	<p>Wyrażam swój zdecydowany sprzeciw SPPN na Starym Mokotowie.</p> <p>Dlaczego:</p> <p>-&gt; nie jest prawdą, że zostaną zachowane wszystkie legalne miejsca postojowe. Mam na to dowody w postaci pism dotyczących dostępu do informacji publicznej w ramach wdrożenia kontraruchu na ulicy Dąbrowskiego.</p> <p>-&gt; Stary Mokotów to dzielnica, spełniająca głównie funkcje życiowe, mieszkalniane. Dlatego najtrudniej zaparkować w tygodniu po godzinie 19stej.</p> <p>-&gt; osiedla były budowane w latach 50tych. W tym czasie inaczej wyglądały przepisy dotyczące ruchu drogowego i przestrzeni miejskiej. Obecnie wyznaczone miejsca postojowe mają spełniać normy z 2023 roku. Piszę tu o szerokości miejsc postojowych, ich usytuowaniu, etc.</p> <p>-&gt; ZDM przez lata nie zrobił nic co miałooby załatwić problem nielegalnego parkowania, a problem ten tylko pogłębia.</p> <p>-&gt; planowane zmiany mają wyłącznie charakter fiskalny, to dodatkowy podatek. Dodatkowo zostaną zabrane legalne miejsca postojowe.</p> <p>-&gt; do usług remontowych trzeba będzie doliczyć koszty związane z parkowaniem. Przykładowo ekipa pracująca 10 dni - remont łazienki doliczy sobie za każdy dzień dodatkowo kwotę na parkowanie. Powodować to będzie jeszcze większe rozwarstwienie społeczne. Remonty, parkowanie będzie droższe.</p> <p>-&gt; z tego co wiem, proszę mnie ewentualnie poprawić regulamin wykupienia abonamentu jest nie życiowy. Kupuję mieszkanie, przeprowadzam się do</p>	<p>Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Warszawy przykładowo w maju. Nie płaciłem podatków, bo mieszkałem gdzieś indziej. Nie mogę mieć abonamentu mimo, że w teraz tutaj pracuję.	Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
91.	DECIDI M_088		<p>Poprzez nieprzemyślaną i długotrwałą budowę trasy tramwajowej do Wilanowa, Mokotów zmienił się na kilka lat w strefę postoju i parkowania. Ogromne koszty, nie tylko finansowe ale także społeczne i czasowe spowodowane zlikwidowaniem ulic i możliwości dojazdu, zmniejszenie autobusów MZK, zmiana tras, wszechobecny korek na ważnych ulicach Mokotowa i okolic, błototo i balagan to naprawdę wystarczające koszty dla mieszkańców i bywalców (np. Pracowników) Mokotowa. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania to powiększenie i tak niewyorażalnego koszmaru Mokotowa. Uważamy, za bezzasadne i szkodliwe zwiększenie strefy płatnego na Mokotowie. Zaznaczam, że mój mąż jest osobą niepełnosprawną i parkuje z kartą niepełnosprawnego za darmo, a mamy tylko jeden samochód. Proszę nie utrudniajcie już bardziej życia mieszkańców. I tak jest koszmarnie</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
92.	DECIDI M_089	Szczekocińska	Zgłaszam sprzeciw, jako mieszkanka Mokotowa, dla projektu przy ul. Szczekocińskiej. Parking, który ma pozostać mieści tylko 12 aut.... W tylko jednej klatce jest 8 mieszkań (niektórzy posiadają po 2 auta). Zakaz parkowania po dwóch stronach ulicy Szczekocińskiej spowoduje brak miejsc dla mieszkańców, którzy nawet wykupią abonament!	Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Na ulicy Szczekocińskiej wyznaczono maksymalną liczbę ogólnodostępnych miejsc postojowych zgodnych z przepisami.
93.	DECIDI M_090		Wg mnie miejsc parkingowych w Warszawie jest niewystarczająco nawet dla samych mieszkańców. Wprowadzanie stref płatnego parkowania niewiele daje.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
94.	DECIDI M_091		Płatnymi parkingami niczego się nie zmieni, nie zmniejszy liczby aut, bo ci, którzy muszą dojeżdżać, bo np. po drodze rozwożą dwoje lub troje dzieci do różnych placówek zlokalizowanych w różnych miejscach - i tak będą korzystać z samochodów. Słupki też nie pomogą, bo trzeba gdzieś zaparkować. Jedynym rozwiązaniem, które "ucywilizuje parkowanie", jest tworzenie miejsc parkingowych. SPPN to zwykły haracz nakładany przez ratusz na właścicieli samochodów.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
95.	DECIDI M_092		Teren, gdzie nie ma kontroli zwykle bywa traktowany przez kierujących jak teren pełnej samowolki.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
96.	DECIDI M_093		Budowa linii tramwajowej zdewastowała cały układ komunikacyjny tej części Warszawy. Tramwaj jest niepotrzebny.	Uwaga została przyjęta. Nie dotyczy ona przedmiotu opracowania.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
97.	DECIDI M_094	Maklakiewicza	<p>Odnośjąc się do propozycji zmiany organizacji ruchu przewidujecie Państwo wjazd na ul. Maklakiewicza wyłącznie od strony ul. Woronicza zmuszając mieszkańców wjeżdżających od strony ul. Raclawickiej do przebijania się przez całą długość ulic Miłobędzkiej i Raclawickiej. Jeżeli ul. Maklakiewicza ma być ulica jednokierunkową to wypadało by zapewnić wjazd chociażby przez ulicę Wawrzyńca Żuławskiego pozostawiając ją dwukierunkową. Dodam jeszcze, że na wjeździe w ulicę Maklakiewicza od strony ul. Woronicza znajduje się próg zwalniający wykonany w taki sposób, że przejadą przez niego wyłącznie SUV'y lub samochody terenowe i tym tematem też wypadało by się zająć.</p>	<p>Proponowany układ ulic jednokierunkowych został zaprojektowany jako optymalny ze względu na komunikację w obszarze oraz dla wyznaczenia maksymalnej liczby ogólnodostępnych miejsc parkingowych. Pozostawienie ulicy Żuławskiego jako dwukierunkowej uniemożliwi wyznaczenie tam miejsc do parkowania co jest sprzeczne z założeniami projektu.</p>
98.	MAIL 1537	Lenartowicza	<p>Jesteśmy właścicielami nieruchomości przy ul. Lenartowicza 18a i łącznie z sąsiadami spod numeru 18b korzystamy ze wspólnego wyjazdu stanowiącego drogę gminną. Niestety wyjazd jest możliwy jedynie tyłem ze względu na to, że nie ma możliwości zawrócenia na naszych nieruchomościach.</p> <p>Wyjeżdżając tyłem przy tak zaprojektowanych miejscach do parkowania (patrz rys) - jedno na wprost wyjazdu i dwa po obu stronach wyjazdu, linia przerywana oznacza również możliwość parowania, nie mamy możliwości wyjechania. Nawet obecnie jeżeli dochodzi do takiego parkowania musimy wzywać straż miejską.</p> <p>Dlatego też mam prośbę o korektę, tak aby albo zlikwidować lub przesunąć miejsce po drugiej stronie od wyjazdu lub odsunąć możliwość parkowania po lewej i prawej stronie wyjazdu na ok 3 m.</p>	<p>Uwzględniono. Skrócono odcinek oznakowany znakiem B-35, na którym dopuszczony jest postój mieszkańców z identyfikatorem, tak aby ułatwić wyjazd z posesji.</p>
99.	MAIL_0 01	Kolberga, Woronicza	<p>Zgłaszam poparcie dla trzeciej strefy parkowania na Mokotowie, konkretnie ul Kolberga - uliczki przyległe oraz Woronicza.</p> <p>Parkowanie auta ww to problem dla mieszkańców, ulice notorycznie oblegane przez przyjezdnych pracujących w biurach na Służewcu itp, auta pozostawione w miejscach zakazu itp.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
100.	MAIL_002		<p>Na początku chciałem zaznaczyć, że jestem gorącym zwolennikiem rozszerzania stref płatnego parkowania. Przy rosnącej liczbie samochodów w Warszawie jest to konieczny krok do promocji środków miejskiego transportu i jednocześnie wsparcia budżetu miasta.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
101.	MAIL_003	Wołoska, Modzelewskiego, Domaniewska, Magazynowa	<p>Moja uwaga dotyczy obszaru proponowanego rozszerzenia, a konkretnie pominięcia obszaru między ulicą Wołoską, Modzelewskiego i Domaniewską. Jako mieszkaniec tego kwartału chciałem zwrócić uwagę na nieustający problem nieprawidłowego parkowania. Ze względu na okoliczne biurowce, niemal codziennie można zobaczyć na ulicy Magazynowej źle zaparkowane pojazdy co zdecydowanie wpływa na jakość życia mieszkańców. Jednocześnie, jestem przekonany, że proponowane rozszerzenie tylko nasili to zjawisko ze względu na "przesunięcie" parkujących z północy (okolice Joliot-Curie etc.). W efekcie, będziemy mówić nie tylko o nasilonym nielegalnym parkowaniu ale też kompletnym uniemożliwieniu parkowania lokalnym mieszkańcom. W związku z tym chciałem wnieść o ponowną analizę obszaru trefy płatnego parkowania na Mokotowie i możliwości jej rozszerzenia do ulicy Wołoskiej na północ od ulicy Domaniewskiej.</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>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
102.	MAIL_004	Stefana Bryły	<p>Proszę o powiększenie strefy do Alei Wilanowskiej. Obecnie zaparkowanie pod domem na Stefana Bryły jest niemożliwe, codziennie cały Mordor tam parkuje.</p> <p>Do tego w okolicy budowane są nowe bloki, które nie przewidują miejsc dla swoich mieszkańców, więc cała masa samochodów staje w wąskich i małych uliczkach starych osiedli uniemożliwiając mieszkańcom normalne funkcjonowanie.</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>
103.	MAIL_005	Piaseczyńska 51	<p>Jestem za rozszerzeniem Strefy gdyż uporządkuje to wreszcie nielegalne parkowanie na chodnikach</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
104.	MAIL_006	Ksawerów, Domaniewska	Przy analizie mapy sugerowanej strefy płatnego parkowania po jej rozszerzeniu rzuca się w oczy duża asymetria południowego jej odcinka. Z jakiego tytułu strefa płatnego parkowania ma obejmować ulice Ksawerów dalej ulicę Domaniewską na krótkim jej odcinku a nie obejmować ulicy Domaniewskiej na odcinku ulicy do ulicy Wołoskiej i dalej w stronę zachodniej? Wydaje się oczywiste że strefą powinna albo obejmować ulice do ulicy Domaniewskiej na całej jej szerokości oraz na szerokości albo kończyć się na wysokości ulicy Woronicza.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
105.	MAIL_007		Dodatkowo nie wierzę w zapewnienia o zwiększaniu liczby miejsc parkingowych, widzę co się dzieje na ulicy Krozanskiej i jej równoległych. Tam gdzie kiedyś parkowało 30 samochodów dziś mieści się co najwyżej 15...	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
106.	MAIL_008	Zwierzyniecka	jako mieszkaniec ulicy Zwierzynieckiej znajdującej się równolegle do ulicy Czerniakowskiej chciałbym zadać pytanie o możliwość rozszerzenia strefy płatnego parkowania również na najbliższą okolicę na wschód od ulicy Czerniakowskiej w stronę osiedla Siekierki. Okolice bloków przy ulicy Czerniakowskiej po wschodniej stronie ulicy stanowią potencjalny „parking” dla przyjeżdżających do centrum lub na mecze Legii Warszawa. Po drugiej stronie ulicy już dziś znajduje się SPPN do wysokości ulicy Gagarina, a od proponowanej przez Państwa zmiany będzie ciągnął się aż do trasy siekierkowskiej co jeszcze bardziej skłoni kierowców do parkowania po drugiej stronie ulicy Czerniakowskiej.	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.
107.	MAIL_009		Jak małe firmy mają funkcjonować? Jak ktoś ma flotę kilku aut to gdzie ma je trzymać? Doprowadzicie ten kraj i miasto do ruiny.	Abonamenty przysługują wyłącznie mieszkańcom SPPN. Pozostali kierowcy parkujące na płatnych miejscach postojowych są zobowiązani do uiszczenia opłaty. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji.
108.	MAIL_010	Bełska	Mieszkam na ulicy Bełskiej i wiem że znaczna część terenu parkingowego przed budynkami Bełskiej 24,26 i 28 należy do spółdzielni Politechnika. Koszty za użytkowanie terenu ponoszą mieszkańcy. Jak zamierzacie rozliczać nas mieszkańców za parkowanie 1/3 każdego samochodu – bo 2/3 stoi już na „naszym” terenie?	Pobór opłat odbywa się tylko na wyznaczonych miejscach postojowych w pasie drogowym. W przypadku gruntów w dysponowaniu podmiotów prywatnych nie będą wyznaczane ogólnodostępne

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				miejsca postojowe. Każda taka sytuacja będzie weryfikowana z zarządcą danej drogi.
109.	MAIL_011	Bytnara "Rudego"	<p>przeczytałam w wiadomościach o planowanym rozszerzeniu strefy parkowania. Jak pięknie pisze planujecie konsultacje. Tylko moje pytanie brzmi co te konsultację zmienia?</p> <p>My mieszkańcy mokotowa NIE CHCEMY rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Mówimy stanowcze NIE!!! Tylko że nie mamy nic do gadania. Pod płaszczykiem konsultacji pokazujecie, że niby mamy na coś wpływ. A jednocześnie jak pisze w artykule:</p> <p>"Jak tłumaczą urzędnicy, decyzja o zmianach granic strefy płatnego parkowania należy do stołecznych radnych. " Proszę o uwzględnienie głosów sprzeciwu!</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
110.	MAIL_0 12		rozumiem, że miasto potrzebuje kasy - to oczywiste jak PIS Nie rozumiem tylko czemu wnosicie takie propozycje w czasie totalnego paraliżu dolnego mokotowa przez bezmyślną inwestycję nieszczęsnego tramwaju. Dajcie ludziom odpocząć.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
111.	MAIL_0 13	al. Niepodległ ości	Al. Niepodległości 80. Na działce posadowiliśmy budynek usługowy, którego powierzchnię wynajmujemy, w dużej mierze na cele gastronomiczne. W budynku znajduje się restauracja Trattoria Casa Mia, Mood Cafe, Restauracja Efes, a od grudnia będzie u nas również cukiernio-kawiarnia Ciacho.	Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Kwestia organizacji dostaw powinna być

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>W związku z tym, że są to duże lokale gastronomiczne, obsługujące dużą liczbę gości, potrzebują one prowadzić codzienne dostawy towaru. Niezbędny jest również codzienny odbiór śmieci.</p> <p>W tej chwili zarówno dostawy, jak i odbiory śmieci, są utrudnione przez permanentnie zastawiony plac manewrowy na końcu ulicy Ursynowskiej, w stronę Al. Niepodległości.</p> <p>Chciałbym w związku z tym wnieść wniosek o stworzenie na końcu ulicy Ursynowskiej strefy dostaw - w idealnym wariantcie, ze strefą rozładunku na samym końcu, w miejscu stojaków rowerowych. Stojaki tak czy siak nie są używane, bo znajdują się za barierkami oddzielającymi je od chodnika. Idealnym byłoby wybudowanie w tym miejscu rampy do rozładunku - koniec ulicy znajduje się już teraz w niecce względem chodnika, więc przebudowa nie wymagała by dużych nakładów.</p> <p>Będę uczestniczył w konsultacjach zarówno online, jak i tych w Ogrodzie Jordanowskim, ale tę ważną dla naszych najemców uwagę postanowiłem wnieść już teraz.</p>	<p>analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN z zarządcą ul. Ursynowskiej - Urzędem Dzielnicy.</p>
112.	MAIL_014	Ursynowska	<p>mieszkam w drugiej strefie na ul. Ursynowskiej róg Bałuckiego. To co tu się ostatnio dzieje to jest dramat. Ja pracuję do 14:30 a w domu jestem około 15. Dziś np. dojechałam o 15:10 i przez 52 minuty stałam na "awaryjnych" na skrzyżowaniu z Bałuckiego i czatowałam, żeby ktoś odjechał. A jak już uda się gdzieś stanąć to staram się już nigdzie nie wyjeżdżać żeby nie stracić miejsca. W pobliżu jest 5-cio piętrowy biurowiec CIRCLE K z własnym parkingiem, na którym stoi kilka aut mimo, że miejsc jest kilkanaście, ale pracownicy parkują gdzie się da byleby nie płacić na własnym parkingu. Na ul. Bałuckiego i Ursynowskiej tylko około 60% aut posiada rejestrację Mokotowa, reszta to przyjezdni, wynajmujący i właściciele butików, knajpek i biur. Kocham moją dzielnicę, ale już jestem u kresu wytrzymałości i rozważam wyprowadzkę. My mieszkańcy często jesteśmy zmuszani do parkowania na miejscach zakazanych, nawet na skrzyżowaniu za co płacimy wysokie mandaty. Błagam,</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			zróbcie Państwo te płatne miejsca, żebyśmy mogli godnie parkować w pobliżu miejsca zamieszkania.	ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
113.	MAIL_015	Domaniewska, Wołoska, Woronicza, Samochodowa	Widziałem artykuł na temat rozszerzenia strefy na Mokotów i zastanawiam się trochę czemu obszar w którym mieszkam (tj obszar między Domaniewską, Wołoską, Woroniczą i Samochodową) nie został włączony. Obecnie przejazd ulicą Magazynową czy Garazową jest już utrudniony ze względu na samochody parkujące w niedozwolony sposób. Obawiam się że jeśli strefa płatnego parkowania będzie zaczynała się niedaleko to ilość parkujących w sposób nieprzepisowy a chcących uniknąć opłat jeszcze wzrośnie. Czy taki wariant rozszerzenia był brany pod uwagę i jakie były powody aby wybrać mniejszy obszar?	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.
114.	MAIL_016	Domaniewska, Wołoska, Woronicza, Samochodowa	Widziałem artykuł na temat rozszerzenia strefy na Mokotów i zastanawiam się trochę czemu obszar w którym mieszkam (tj obszar między Domaniewską, Wołoską, Woroniczą i Samochodową) nie został włączony. Obecnie przejazd ulicą Magazynową czy Garazową jest już utrudniony ze względu na samochody parkujące w niedozwolony sposób. Obawiam się że jeśli strefa płatnego parkowania będzie zaczynała się niedaleko to ilość parkujących w sposób nieprzepisowy a chcących uniknąć opłat jeszcze	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			wzrosnie.Czy taki wariant rozszerzenia byl brany pod uwage i jakie byly powody aby wybrac mniejszy obszar?	zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
115.	MAIL_017		Wyrażam sprzeciw dla utworzenia SPPN na zaproponowanym terenie w dzielnicy Mokotów.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
116.	MAIL_0 18		<p>Gdyby jednak większość biorących udział w konsultacjach była za utworzeniem strefy, chciałbym, aby przy jej tworzeniu uwzględnili Państwo następujące postulaty:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przeznaczenie w każdym z proponowanych 4 stref, działek należących do m. st. Warszawy w celu utworzenia dodatkowych publicznych parkingów dla min 50 miejsc każdy;</li> </ul>	<p>Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p>
117.	MAIL_0 19		<p>Postulat: zwiększenie liczby miejsc parkingowych względem stanu obecnego, wraz z uwzględnieniem przy wyliczaniu tych, miejsc, które nie są miejscami postojowymi zgodnie z przepisami, ale jako takie są używane przez mieszkańców;</p>	<p>Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.</p>
118.	MAIL_0 20		<p>Postulat: utworzenie dodatkowych miejsc postojowych na obszarach graniczących ze SPPN, gdyż to one zostaną teraz „zalanym” samochodami mieszkańców, którzy zamieszkują zaproponowany nowy obszar, a nie posiadają prawa do zakupu abonamentu mieszkańca (np. osoby korzystające z umów najmu niezgłaszanych do US). Podobna sytuacja ma obecnie miejsce na Bielanach, które zostały „zastawione” samochodami mieszkańców Żoliborza</p>	<p>Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Poza granicami proponowanej strefy znajdują się parkingi</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			po utworzeniu tam SPPN. Bardzo proszę o słuchanie głosu Warszawiaków i uwzględnianie ich opinii, w tym mojej.	P+R Wilanowska, Ursynów i Stokłosy, które dysponują wolnymi miejscami postojowymi.
119.	MAIL_021	Sielce	bardzo mnie cieszy decyzja o rozszerzeniu strefy płatnego parkowania na Mokotowie Dolnym/ Sielcach. Mieszkam tu od ponad 10 lat i to co się tu dzieje na chodnikach z nielegalnym parkowaniem samochodu przerasta wszelkie wyobrażenie. Nie raz zdarzało się, że trzeba było wyjść na jezdnię z wózkiem bo nie dało się przejść po chodniku z uwagi na źle zaparkowany samochód. Dolny Mokotów to jak Dziki Zachód w Warszawie, gdzie kierowcy wyprawiają co chcą i pozostają bezkarni. Już nie wspomnę o totalnym braku dróg rowerowych czy pasów ruchu dla rowerów na jezdniach, które zachęcałyby rowerzystów do zaprzestania jeżdżenia rowerami po chodnikach, na których i tak jest bardzo mało miejsca. Choć trudno im się czasami dziwić, bo jazda po drogach, po których samochody poruszają się z szybkością jest często niebezpieczna. Uporządkowanie parkowania w tej części miasta to ruch w dobrym kierunku.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
120.	MAIL_022	Puławska 119	<p>Jestem mieszkańcem budynku Puławskiej 119, współwłaścicielem budynku (gdzie właścicielem 42% najbardziej wartościowej powierzchni jest M. St. Warszawa) jak również jestem częściowo dzierżawiącym podwórko, którego właścicielem jest M.St. Warszawa. W warunkach umowy dzierżawy podwórka jest niekomercyjne użycie dzierżawionego terenu z prawem mieszkańców do parkowania ich samochodami. Wydawało mi się że kwestia dotyczy tylko zameldowanych właścicieli bądź najemców komunalnych (w tym najemcy z większą ilością samochodów przypadający na jeden lokal), jednakże obecnie odnoszę wrażenie że teren dzierżawiony na zasadach "non profit" przynosi wymierne korzyści właścicielom samochodów, którzy raczej nie są zameldowani na Puławskiej 119. Przykładowe zdjęcie w załączniku (12 listopada 2023 roku godzina 9 rano w niedzielę, w większości rejestracje powtarzają się kilka razy w ciągu tygodnia). WM Puławska 119 a ZDM i SPPN Mokotów. Klatki budynku Puławska 119 są od strony ulicy Kalatówki (równoległa do Puławskiej, wpadająca do ulicy Idzikowskiego), ponieważ miejsca do parkowania na terenie dzierżawionym od Miasta w znacznej części są zajęte przez samochody niezarejestrowane w Warszawie to zameldowani w budynku, którzy nie znajdą miejsca na swoim podwórku, powinni parkować swoimi samochodami na terenach ZDM poza miejscem zameldowania? Według mnie jedynym sensownym rozwiązaniem jest wprowadzenie SPPN Mokotów przynajmniej do ulicy Idzikowskiego, oczywiście WM Puławska 119 będzie musiała zrezygnować z dzierżawienia terenu od M. St. Warszawa bo może się okazać że będziemy płacić za dzierżawę miejsc do parkowania dla osób spoza WM Puławska 119, gdzie miesięczny koszt dzierżawy terenu przypadający na moje mieszkanie jest droższy niż roczny rejonowy abonament SPPN! Przy czym nie będę analizował kwestii że parkujący samochodami spoza Warszawy z dużym prawdopodobieństwem będą parkować po drugiej stronie Idzikowskiego, paradoksalnie taki los spotka mój rejon zamieszkania gdy SPPN rozszerzy się jedynie na sąsiadujący Ksawerów.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Granica obszaru ewentualnej SPPN została wyznaczona wzdłuż ul. Idzikowskiego.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
121.	MAIL_023		Żadnej strefy płatnego parkowania, budujcie parkingi, stwórzcie system darmowego parkowania przez pierwszych 15 czy 20 minut.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
122.	MAIL_024	podobszar 3	Pragnę wyrazić swój sprzeciw dotyczący wprowadzenia SPP Mokotów (rozszerzenie strefy do ul. Woronicza i Domaniewskiej). Pracuję w strefie 3 planowanego rozszerzenia SPP Mokotów i dojeżdżam samochodem do tej strefy. Po wprowadzeniu SPP nie będzie mógł dojeżdżać do pracy	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>samochodem, co stanie się dla mnie dużym utrudnieniem. Jestem przeciwny wprowadzeniu SPP Mokotów, która staje się coraz większa. Od wielu lat można znaleźć miejsce do zaparkowania, nawet w godzinach wieczornych i popołudniowych, wymaga to czasem przejechania kilkuset metrów w celu poszukania miejsca, ale argumenty, że mieszkańcy nie mogą znaleźć miejsca, są nieprawdziwe i wygłaszają je chyba piesi, którzy najchętniej pozbyliby się samochodów z ulic. Wprowadzenie SPP utrudni znalezienie miejsca parkingowego, gdyż mieszkańcy będą mieli do dyspozycji jedynie kilka wybranych parkometrów i nie będą mogli poszukać miejsca w bliskiej okolicy. Doświadczyłem wprowadzenia SPP na Woli wiele lat temu jako mieszkaniec i sytuacja z możliwością zaparkowania samochodu uległa drastycznemu pogorszeniu. W związku z tym proszę nie używać argumentu, że SPP służy poprawie i ułatwieniu parkowania samochodu przez mieszkańców.</p>	<p>podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
123.	MAIL_025	Tyniecka	<p>bardzo mnie cieszy ta informacja. Strefa płatnego parkowania na Mokotowie to coś, na co od dawna czekałem. Mam nadzieję, że obejmie też całą ulicę Tyniecką.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
124.	MAIL_026	Krymska	Jestem zdecydowanie przeciw rozszerzeniu SPP na Mokotowie . Jest to tylko kolejne wyciąganie pieniędzy od kierowców.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
125.	MAIL_0 27	Miączyńska	Pomiędzy budynkami 54 i 56 jest zatoka w której jest możliwość parkowania pod skosem, jest to bardziej ergonomiczne rozwiązanie niż miejsca parkingowe po drugiej stronie ulicy wzdłuż domów jednorodzinnych.	Nie wprowadzono. Wyznaczenie miejsc tylko w zatoce (skośnie) lub równoległe po dwóch stronach ulicy daje taką samą liczbę miejsc. Przy czym parkowanie w sposób równoległy jest bezpieczniejsze (szczególnie chodzi o wyjazd z miejsca).
126.	MAIL_0 28	Maklakiewicza	Na wysokości budynków 11 i 13 po stronie wschodniej jest teren spółdzielni z miejscami parkingowymi. Na tym odcinku należałoby zastosować znak zakaz postoju i parkowania- nie dotyczy mieszkańców.	Pobór opłat odbywa się tylko na wyznaczonych miejscach postojowych w pasie drogowym. W przypadku gruntów w dysponowaniu podmiotów prywatnych nie będą wyznaczane ogólnodostępne miejsca postojowe. Każda taka sytuacja będzie weryfikowana z zarządcą danej drogi.
127.	MAIL_0 29	Żuławskiego	Możliwość parkowania na skrzyżowaniach w kształcie litery T, naprzeciwko ulic Jana Sibeliusa i Grzegorza Fitelberga. Ustawienie samochodów pod pawilonami w żaden sposób nie ograniczy to widoczności przy wyjeżdżaniu i wjeżdżaniu w obie ulice. Tym bardziej, że obie ulice będą jednokierunkowe.	Nie wprowadzono. Wyznaczenie miejsc postojowych musi uwzględniać obowiązujące przepisy, które zabraniają parkowania w rejonie skrzyżowań.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Miejsca na wysokości ramp rozładunkowych należałoby oznaczyć znakiem zakaz postojowy i parkowania w godzinach 8-18 aby nie blokować dostępu do ramp rozładunkowych, z wyjątkiem dla użytkowników rampy (zaopatrzenie).	
128.	MAIL_030	Żuławskiego o 2	Jest rampa rozładunkowa. Należy przesunąć strefę w kierunku Etiudy Rewolucyjnej i zastosować znak miejsce dla zaopatrzenia.	Projekt zostanie skorygowany, pas postojowy zostanie skrócony o 1 miejsce postojowe.
129.	MAIL_031	Żuławskiego o 2 i 4/6	To są pawilony usługowe, w których funkcjonują firmy. Czy przewidywane jest wprowadzenie identyfikatorów i opłat dla firm znajdujących się w strefie. Firmy świadczą różne usługi dla mieszkańców. Np. sklep meblowy posiada samochody zaopatrzeniowe, którymi rozwozi meble.	Abonamenty przysługują wyłącznie mieszkańcom SPPN. Pozostali kierowcy parkujące na płatnych miejscach postojowych są zobowiązani do uiszczenia opłaty. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji.
130.	MAIL_032	Etiudy Rewolucyjnej	Czy celowym nie byłoby zrobienie ulicy Etiudy Rewolucyjnej na odcinku od ul. Miączyńskiej do ul. Artura Malawskiego jako jednokierunkowej z ruchem w kierunku ul. Woronicza. Współgrałoby to z ruchem jednokierunkowym na Maklakiewicza, Żuławskiego, Miączyńską i Malawskiego i w znacznym stopniu uspokoiłoby to ruch na osiedlu.	Nie wprowadzono. Zaprojektowanie Etiudy Rewolucyjnej jako drogi jednokierunkowej nie zwiększy ilości wyznaczonych miejsc ogólnodostępnych, a wprowadzi dodatkowy ruch na jeszcze mniejsze uliczki np ul. Malawskiego.
131.	MAIL_033	Bełska 4	Dwa miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych są na terenie należącym do spółdzielni, wnosimy o ich przeniesienie na teren miejski.	Teren na którym wyznaczono zastrzeżone miejsca dla osób niepełnosprawnych jest terenem m.st. Warszawy. W przypadku gruntów w dysponowaniu podmiotów prywatnych nie będą wyznaczane ogólnodostępne miejsca postojowe. Każda taka sytuacja będzie weryfikowana z zarządcą danej drogi.
132.	MAIL_034	Maklakiewicza 9A	Teren miasta przed przedszkolem, do włączenia do strefy. Czy istnieje szansa na instalację tam ładowarek dla samochodów elektrycznych?	Nie wprowadzono. Teren znajduje się poza pasem drogi publicznej. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem. Budowa ładowarek elektrycznych nie jest zadaniem ZDM.
133.	MAIL_035	Bełska 26	Likwidacja niepotrzebnego przejścia dla pieszych.	Nie wprowadzono. Przejście zostało wyznaczone na wniosek Urzędu Dzielnicy Mokotów.
134.	MAIL_036	Bełska 14	Zakaz postoju i zatrzymywania nie dotyczy mieszkańców, teren spółdzielni.	Pobór opłat odbywa się tylko na wyznaczonych miejscach postojowych w pasie drogowym. W przypadku gruntów w dysponowaniu podmiotów prywatnych nie będą wyznaczane ogólnodostępne miejsca postojowe. Każda taka sytuacja będzie weryfikowana z zarządcą danej drogi.
135.	MAIL_037	Bełska 4	Miejsca parkingowe są na terenie spółdzielni; zakaz postoju i zatrzymywania nie dotyczy mieszkańców, teren spółdzielni.	Pobór opłat odbywa się tylko na wyznaczonych miejscach postojowych w pasie drogowym. W przypadku gruntów w dysponowaniu podmiotów prywatnych nie będą wyznaczane ogólnodostępne miejsca postojowe. Każda taka sytuacja będzie weryfikowana z zarządcą danej drogi.
136.	MAIL_038	Żuławskiego	Możliwość parkowania na skrzyżowaniach w kształcie litery T, naprzeciwko ulic Jana Sibeliusa i Grzegorza Fitelberga. Ustawienie samochodów pod pawilonami w żaden sposób nie ograniczy to widoczności przy wyjeżdżaniu i wjeżdżaniu w obie ulice. Tym bardziej, że obie ulice będą jednokierunkowe. Miejsca na wysokości ramp rozładunkowych należałoby oznaczyć znakiem zakaz postoju i parkowania w godzinach 8-18 żeby nie blokować dostępu do ramp rozładunkowych, z wyjątkiem dla użytkowników rampy.	Nie wprowadzono. Wyznaczenie miejsc postojowych musi uwzględniać obowiązujące przepisy, które zabraniają parkowania w rejonie skrzyżowań.
137.	MAIL_039	Żuławskiego 2 i 4/6	To są pawilony usługowe. Czy przewidywane jest wprowadzenie identyfikatorów i opłat dla firm znajdujących się w strefie. Np. w przypadku	Abonamenty przysługują wyłącznie mieszkańcom SPPN. Pozostali kierowcy parkujące na płatnych miejscach

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			mojej firmy, samochody parkują od godziny 16 do 8 rano i o 8 rano pracownicy wyjeżdżają na budowy i wracają o 16. Więc codziennie ktoś musiałby dbać o parkowanie samochodów pod siedzibą firmy poza godzinami pracy a w czasie funkcjonowania strefy.	postojowych są zobowiązani do uiszczenia opłaty. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji.
138.	MAIL_040	Sibeliusa	Likwidacja chodnika po jednej stronie i wyznaczenie miejsc dla mieszkańców po obu stronach, tak jak jest to w tej chwili.	Nie wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji chodników. Ponadto, w przypadku całkowitej likwidacji chodnika zaparkowane auta blokowałyby wejścia na posesje.
139.	MAIL_041	Etiudy Rewolucyjnej	Czy celowym nie byłoby zrobienie ulicy Etiudy Rewolucyjnej na odcinku od ul. Miączyńskiej do ul. Artura Malawskiego jako jednokierunkowej z ruchem w kierunku ul. Woronicza. Współgrałoby to z ruchem jednokierunkowym na Maklakiewicza, Żuławskiego, Miączyńską i Malawskiego i w znacznym stopniu uspokoiłoby to ruch na osiedlu.	Nie wprowadzono. Zaprojektowanie Etiudy Rewolucyjnej jako drogi jednokierunkowej nie zwiększy ilości wyznaczonych miejsc ogólnodostępnych, a wprowadzi dodatkowy ruch na jeszcze mniejsze uliczki np ul. Malawskiego.
140.	MAIL_042	Wołoska	Dlaczego miejsca parkingowe są tylko po stronie jezdni w kierunku Marynarskiej a nie ma miejsc na jezdni w kierunku przeciwnym.	Wprowadzono. Zaprojektowano miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.
141.	MAIL_043	Racławicka	Czy celowym byłoby wyznaczenie miejsc parkingowych na odcinku od ul. Wołowskiej do Miłobędzkiej. 3 pasy ruchu zapełnia się dopiero na odcinku od Miłobędzkiej. Do Żwirki i Wigury. Tutaj korki rozwiązałyby zrobienie dwóch pasów do skrętu w prawo z Racławickiej w Żwirki i Wigury (układ pasów 1- Lewo, 2- Lewo i prosto, 3- prosto i prawo 4- Prawo).	Nie wprowadzono. Ze względu na dużą liczbę skrzyżowań i zjazdów oraz konieczność zachowania widoczności, wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni byłoby możliwe tylko na bardzo krótkim odcinku, a powodowałoby dodatkowe manewry wynikające z konieczności zmiany pasa z prawego na środkowy.
142.	MAIL_044	Tyniecka, Szarotki	Na wstępie chciałem zaznaczyć, że jestem zwolennikiem strefy płatnego parkowania w naszej okolicy, mam nadzieję, że zwiększy to dostępność miejsc parkingowych. Jednakże, jako stały mieszkaniec, po zapoznaniu się z planem zmiany organizacji ruchu drogowego w okolicy ul. Tynieckiej i Szarotki, mam pewne uwagi. Mianowicie, ul. Szarotki jest planowana jako ulica jednokierunkowa z wjazdem od Tynieckiej, do której z kolei wjazd będzie od	Wprowadzono. Zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Szarotki.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>ul. Odyńca. Musicie Państwo wiedzieć, że ulica Odyńca potrafi być bardzo zakorkowana w godzinach popołudniowych, jest to jedna z głównych arterii łączących Ochotę z dolnym Mokotowem, jeździ tamtędy komunikacja miejska, dwa numery autobusów 172 i 141 i mnóstwo samochodów, ulica często "stoi" na co ma też wpływ zakorkowany zjazd w Dolną. Jak widzicie, jest to system naczyń połączonych, dlatego też "dorzucenie" kolejnych samochodów z Tynieckiej i Szarotki nie poprawi, a jedynie pogorszy sytuację na Odyńca, a mieszkańcom tych dwóch ulic - utrudni życie. Dlatego proszę o wzięcie pod uwagę następującej zmiany - ulica Szarotki, jako ulica jednokierunkowa, JEDNAKŻE w kierunku OD ul. Krasickiego DO ul. Tynieckiej. Oczywiście to założenie ma sens w momencie gdy ul. Tyniecka będzie jednokierunkowa od ul. Odyńca w kierunku Goszczyńskiego. Gdyby Tyniecka była jednokierunkowa od Goszczyńskiego, wtedy planowany jeden kierunek na ul. Szarotki w kierunku od Tynieckiej do Krasickiego jest zasadny.</p>	
143.	MAIL_045	Tyniecka, Szarotki	<p>Na wstępie chciałam zaznaczyć, że jestem zwolennikiem strefy płatnego parkowania w naszej okolicy, mam nadzieję, że zwiększy to dostępność miejsc parkingowych. Jednakże, jako stały mieszkaniec, po zapoznaniu się z planem zmiany organizacji ruchu drogowego w okolicy ul. Tynieckiej i Szarotki, mam pewne uwagi. Mianowicie, ul. Szarotki jest planowana jako ulica jednokierunkowa z wjazdem od Tynieckiej, do której z kolei wjazd będzie od ul. Odyńca. Musicie Państwo wiedzieć, że ulica Odyńca potrafi być bardzo zakorkowana w godzinach popołudniowych, jest to jedna z głównych arterii łączących Ochotę z dolnym Mokotowem, jeździ tamtędy komunikacja miejska, dwa numery autobusów 172 i 141 i mnóstwo samochodów, ulica często "stoi" na co ma też wpływ zakorkowany zjazd w Dolną. Jak widzicie, jest to system naczyń połączonych, dlatego też "dorzucenie" kolejnych samochodów z Tynieckiej i Szarotki nie poprawi, a jedynie pogorszy sytuację na Odyńca, a mieszkańcom tych dwóch ulic - utrudni życie. Dlatego proszę o wzięcie pod uwagę następującej zmiany - ulica Szarotki, jako ulica jednokierunkowa, JEDNAKŻE w kierunku OD ul. Krasickiego DO ul. Tynieckiej. Oczywiście to</p>	Wprowadzono. Zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Szarotki.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			założenie ma sens w momencie gdy ul. Tyniecka będzie jednokierunkowa od ul. Odyńca w kierunku Goszczyńskiego. Gdyby Tyniecka była jednokierunkowa od Goszczyńskiego, wtedy planowany jeden kierunek na ul. Szarotki w kierunku od Tynieckiej do Krasickiego jest zasadny.	
144.	MAIL_046	Tyniecka, Szarotki	Na wstępie chciałem zaznaczyć, że jestem zwolennikiem strefy płatnego parkowania w naszej okolicy, mam nadzieję, że zwiększy to dostępność miejsc parkingowych. Jednakże, jako stały mieszkaniec, po zapoznaniu się z planem zmiany organizacji ruchu drogowego w okolicy ul. Tynieckiej i Szarotki, mam pewne uwagi. Mianowicie, ul. Szarotki jest planowana jako ulica jednokierunkowa z wjazdem od Tynieckiej, do której z kolei wjazd będzie od ul. Odyńca. Musicie Państwo wiedzieć, że ulica Odyńca potrafi być bardzo zakorkowana w godzinach popołudniowych, jest to jedna z głównych arterii łączących Ochotę z dolnym Mokotowem, jeździ tamtędy komunikacja miejska, dwa numery autobusów 172 i 141 i mnóstwo samochodów, ulica często "stoi" na co ma też wpływ zakorkowany zjazd w Dolną. Jak widzicie, jest to system naczyń połączonych, dlatego też "dorzucenie" kolejnych samochodów z Tynieckiej i Szarotki nie poprawi, a jedynie pogorszy sytuację na Odyńca, a mieszkańcom tych dwóch ulic - utrudni życie. Dlatego proszę o wzięcie pod uwagę następującej zmiany - ulica Szarotki, jako ulica jednokierunkowa, JEDNAKŻE w kierunku OD ul. Krasickiego DO ul. Tynieckiej. Oczywiście to założenie ma sens w momencie gdy ul. Tyniecka będzie jednokierunkowa od ul. Odyńca w kierunku Goszczyńskiego. Gdyby Tyniecka była jednokierunkowa od Goszczyńskiego, wtedy planowany jeden kierunek na ul. Szarotki w kierunku od Tynieckiej do Krasickiego jest zasadny.	Wprowadzono. Zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Szarotki.
145.	MAIL_047	Płatowcowa	Zostałem poinformowany przez moich sąsiadów o planowanych zmianach w organizacji ruchu i możliwości parkowania w dzielnicy mojego zamieszkania, na Wyglądowie, oraz w okolicach ulicy, na której mieszkam, Płatowcowej. Pragnę zgłosić oficjalny sprzeciw przeciwko wszelkim planom lub poprawkom skutkującym następującymi zmianami: 1. Brak możliwości parkowania mojej	1. Szerokość ulicy Płatowcowej nie pozwala na wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych przy dwukierunkowym ruchu samochodowym. Natomiast wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w znacznym stopniu utrudni dostęp do posesji (nadrabianie drogi).



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>rodziny lub gości spoza dzielnicy na ulicy Płatowcowej. 2. Zmiana ruchu na jednokierunkowy na jednej lub więcej wymienionych ulicach: Płatowcowej, Olimpijskiej, Miączyńskiej, Miłobędzkiej, Malawskiego, Spartańskiej, Fitelberga, Etiudy Rewolucyjnej, Żuławskiego. 3. Likwidacja jakichkolwiek trawników, nasadzeń, terenów zielonych. 4. Nowe parkingi lub miejsca parkingowe. Moja dzielnica wciąż jest zamieszkała przez moich rodziców i wiele osób starszych. Muszą oni mieć możliwość zapraszania rodziny lub usługodawców medycznych, którzy z kolei powinni mieć swobodę parkowania przed domem/bramą segmentu. Osoby starsze nie mogą już inaczej dostarczać sobie zakupów niż przewozić je samochodem. Muszą mieć możliwość parkowania przed najbliższymi sklepami w naszej dzielnicy. Nasza dzielnica już i tak posiada niewiele dróg wyjazdowych. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na jednej lub więcej ulic wewnątrz dzielnicy spowoduje konieczność dłuższej jazdy samochodem w celu zawrócenia lub wyjazdu w innym kierunku niż wprowadza nakaz. Dodatkowo zwiększałoby to prawdopodobieństwo ciągłego krążenia pojazdów w intencji poczekania na zwolnienie się miejsca parkingowego (na które nie można byłoby zawrócić). Powodowałoby to wszystko większą emisję spalin w dzielnicy. Dobrze nam się żyje w naszej dzielnicy. Najchętniej nic byśmy nie zmieniali. Popieramy jakiegokolwiek kroki w celu eliminacji procedury parkowania na 8 lub więcej godzin w naszej dzielnicy samochodów przez osoby nie mające tutaj miejsca zamieszkania. Jest to jednak mniejszy dla nas problem niż gdyby wprowadzone przeciwko takim praktykom regulacje pogorszyły jakość życia w naszej dzielnicy i naszą swobodę szybkiego się przemieszczania po niej w celach podstawowych i regularnych zakupów, spraw urzędowych lub tranzytu. Głęboko wierzę w obietnice Prezydenta Trzaskowskiego i radnych miasta w poszanowanie woli mieszkańców.</p>	<p>2. Zaprojektowanie jednokierunkowych ulic poprzedzone było obserwacjami terenowymi celem wypracowania najkorzystniejszego wariantu ruchowego z maksymalną liczbą miejsc postojowych. 3. Nie wyznaczano miejsc postojowych na istniejących terenach zielonych. 4. Miejsca parkingowe były projektowane w granicach pasów drogowych z zachowaniem istniejącej geometrii dróg. Wprowadzenie dróg jednokierunkowych niejednorodnie dawało możliwość wyznaczenia większej liczby ogólnodostępnych miejsc.</p>
146.	MAIL_048	Wołoska	<p>Zrezygnowanie z możliwości parkowania na ul. Wołoskiej od przystanku autobusowego do pasa do zjazdu do skrzyżowania w prawo w ul. Woronicza. Uzasadnienie : zyskujemy kilka miejsc kosztem płynności ruchu na ul.</p>	<p>Uwaga uwzględniona, zrezygnowano z wyznaczania miejsc postojowych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Wołoskiej .Praktyka pokazała że wyznaczone w ten sposób miejsca postojowe na odcinku Wołoskiej pomiędzy ul. Madalińskiego a Rakowiecką są puste lub parkuje tam max dwa samochody na kilkadziesiąt wydzielonych miejsc.	
147.	MAIL_0 49	Woronicza	Przy zachowaniu koncepcji zorganizowania miejsc postojowych na ul. Woronicza pomiędzy ul. Bełską a ul. Spartańską wydłużenie proponowanego parkingu od początku ul Bełskiej oraz zmianę organizacji ruchu na ul Woronicza pomiędzy ul Wołoską a ul Bełską w ten sposób by z dwóch pasów na ul Woronicza jeden był przeznaczony tylko do skrętu w ul. Bełską a drugi do jazdy na wprost ul Woronicza. Ponadto postuluję ustawienie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Bełskiej z ul. Woronicza.Uzasadnienie.: takie rozwiązanie uporządkuje ruch na ul. Woronicza (ul. Woronicza praktycznie od ul. Samochodowej jest jednojezdniowa) oraz pozwoli na "odzyskanie " miejsc zlikwidowanych na ul. Wołoskiej.	Nie wprowadzono. Po północnej stronie ul. Woronicza na odcinku od Bełskiej do ul. Spartańskiej przeznaczenie jednego pasa na parkowanie spowodowałoby utrudnienia związane z funkcjonowaniem zajezdni autobusowej. Autobusy zjeżdżające do zajezdni tworzą kolejkę i przy funkcjonowaniu jednego pasa na ul. Woronicza ulica stałaby się nieprzejezdna. Budowa sygnalizacji świetlnej jest osobnym zadaniem inwestycyjnym i będzie realizowana niezależnie od SPPN.
148.	MAIL_0 50	Woronicza	Zlikwidowanie projektowanych miejsc postojowych na ul. Woronicza po stronie zajezdni autobusowej. Uzasadnienie: Już obecnie nawet przy dwóch pasach ruchu tworzą się tam "korki" pomiędzy wjazdem do zajezdni MZA a ul. Wołoską	Na tym odcinku ul. Woronicza zaprojektowano parkowanie po południowej stronie jezdni. Po północnej stronie ul. Woronicza na odcinku od Bełskiej do ul. Spartańskiej przeznaczenie jednego pasa na parkowanie spowodowałoby utrudnienia związane z funkcjonowaniem zajezdni autobusowej. Autobusy zjeżdżające do zajezdni tworzą kolejkę i przy funkcjonowaniu jednego pasa na ul. Woronicza ulica stałaby się nieprzejezdna.
149.	MAIL_0 51	Bełska 4	Zlikwidowanie dwóch miejsc postojowych dla inwalidów na terenie zatoki przed sklepem Bełska 4 . Zatoka jest położona na terenie będącym własnością SBM Politechnika.	Nie wprowadzono. Teren na którym wyznaczono zastrzeżone miejsca dla osób niepełnosprawnych jest terenem m.st. Warszawy. Część zatoki zlokalizowana jest w pasie drogi publicznej.
150.	MAIL_0 52	Bełska 14	Ustawienie znaku zakazu zatrzymywania przed zatoką postojową przed budynkiem Bełska 14 z wyłączeniem zatoki przeznaczonej do parkowania	Pobór opłat odbywa się tylko na wyznaczonych miejscach postojowych w pasie drogowym. W

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			wyłącznie dla mieszkańców tego budynku. zatoka jest położona na gruntach SBM Politechnika.	przypadku gruntów w dysponowaniu podmiotów prywatnych nie będą wyznaczane ogólnodostępne miejsca postojowe. Każda taka sytuacja będzie weryfikowana z zarządcą danej drogi.
151.	MAIL_053	Bełska	Ustawienie zakazu zatrzymywania i postoju na ul. Bełskiej pomiędzy ul Staszowską a ul. Miączyńską (po stronie szkoły )z wyłączeniem mieszkańców.	Nie wprowadzono. Brak odpowiedniej szerokości jezdni dla dopuszczenia parkowania do dwóch stronach dwukierunkowej ulicy.
152.	MAIL_054	Bełska 26	Zlikwidowanie projektowanego przejścia dla pieszych na ul. Bełskiej 26. To przejście w tym miejscu nikomu i niczemu nie służy.	Nie wprowadzono. Przejście zostało wyznaczone na wniosek Urzędu Dzielnicy Mokotów,
153.	MAIL_055	Miączyńska	Utrzymanie projektowanego kierunku ruchu samochodów od ul Spartańskiej do ul. Miłobędzkiej na ul. Miączyńskiej. Ułatwi to wyjazd z osiedla.	Uwaga wprowadzona. Utrzymuje się zaprojektowany kierunek ruchu.
154.	MAIL_056	Płatowcowa, Olimpijska	Ograniczenie zakazu zatrzymywania na ul. Płatowcowej i części ul.Olimpijskiej do dni od poniedziałku do piątku .Uzasadnienie : istnieje potrzeba dojazdu do kościoła przy ul. Olimpijskiej, i utrzymanie tam zakazu w święta oraz niedziele uniemożliwi korzystanie z kościoła osobom dojeżdżającym samochodami.	Wszystkie ogólnodostępne miejsca postojowe w SPPN powinny być wyznaczone za pomocą oznakowania pionowego i poziomego. Oznakowanie B-35 dopuszczające postój dla mieszkańców stanowi wyjątek w miejscach, gdzie szerokość drogi uniemożliwia oznakowanie ogólnodostępnych miejsc postojowych. Takie oznakowanie co do zasady obowiązuje niezależnie od pory dnia i tygodnia.
155.	MAIL_057	Płatowcowa	Powinien być zlikwidowany bezwzględny zakaz parkowania na krótkim odcinku (ślepy) ul Płatowcowej (od ul. Olimpijskiej) i umożliwienie parkowania tam mieszkańcom.	Nie wprowadzono. Przy istniejącej geometrii drogi dopuszczenie zatrzymywania zablokuje możliwość wjazdu np. pojazdom wywożącym odpady.
156.	MAIL_058	Woronicza 33	W związku z propozycją wprowadzenia SPPN na Mokotowie obszar 1, zwracam się z prośbą i wnioskiem o uwzględnienie bloków przy ulicy Woronicza o uwzględnienie ich w SPPN. Jestem mieszkańcem przy ul. Woronicza 33, bloku, który: jest zlokalizowany w pierwszej linii za granicą proponowanej strefy, jest jednocześnie przy ulicy Woronicza, która w całości	Abonament mieszkańca mogą otrzymać mieszkańcy zameldowani w strefie płatnego parkowania oraz przylegających do jej granic nieruchomości.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>ma być objęta strefą. Czyli jednocześnie mieszkając przy ulicy który znajduje się objęta spn jesteśmy jako mieszkańcy wykluczeni z ubiegania się o możliwość wykupienia abonamentu. Jako mieszkańcy tzw. mordoru borykamy się problemem dostępności miejsc postojowych na tym obszarze. Tym bardziej dziwi, że strefa kończy się na ulicy Woronicza przy której zlokalizowane są budynki mieszkalne po obu stronach. Taka strefa powinna kończyć na bardziej naturalnych granicach jak linia kolejowa od zachodu, ulica marynarska od południa - przy której zlokalizowane są biurowce. Tym samym zostaliśmy zmuszeni walczyć o nieliczne miejsca postojowe z pracownikami mordoru, którzy wykorzystują te miejsca od wczesnych godzin porannych do godzin wieczornych. Ulica Woronicza na odcinku od Żwirek do Racjonalizacji jest wąską ulicą jednopasmową z nielicznymi miejscami postojowymi w okolicy. W trakcie przedłużenia w stronę Żwirek była okazja aby wybudować dodatkowe miejsca postojowe po zachodniej stronie lecz nie zostało to wykonane. Prośba o wybudowanie parkingu miejskiego między linią kolejową i Woronicza od zachodu również spełza na niczym.</p>	
157.	MAIL_059	Tyniecka, Szarotki	<p>Chciałabym poruszyć kwestię zmiany zasad ruchu w rejonie ulic Tyniecka i Szarotki. Ulica Odyńca na fragmencie równoległym do ulicy Szarotki i prostopadłym do Tynieckiej jest ruchliwa, a samochody jadące w kierunku do Puławskiej stoją w korku od ulicy Kazimierzowskiej. W związku z zamianą ulic Tynieckiej i Szarotki na jednokierunkowe i skierowaniem pojazdów do Tynieckiej oraz ulicy Szarotki od strony Odyńca będzie nasilało ruch i blokowało wąski skręt w ulicę Tyniecką, szczególnie w godzinach szczytu. Chciałabym zaznaczyć również, że takie dodatkowe zagęszczenie ruchu może również utrudniać dojazd karetkom pogotowia do Szpitala Św. Elżbiety, znajdującego się przy ulicy Goszczyńskiego. Pragnę zaznaczyć, że tworzenie się dodatkowych zatorów oraz zagęszczenia ruchu samochodowego na ulicy Odyńca, wzdłuż Parku Dreszera, będzie skutkowało wzrostem ilości spalin dla mieszkańców budynków mieszczących się bezpośrednio przy tej ulicy oraz w okolicach i w samym Parku Dreszera, będącym jednym z niewielu miejsc</p>	Wprowadzono. Zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Szarotki.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			zielonych na terenie Starego Mokotowa, chętnie uczęszczanego przez rodziny z dziećmi. W związku z powyższym proszę o rozważenie ustanowienia dla Ulicy Szarotki jednokierunkowego ruchu w kierunku od Ulicy Kazimierzowskiego do Tynieckiej.	
158.	MAIL_060	Tyniecka, Szarotki	Chciałabym poruszyć kwestię zmiany zasad ruchu w rejonie ulic Tyniecka i Szarotki. Ulica Odyńca na fragmencie równoległym do ulicy Szarotki i prostopadłym do Tynieckiej jest ruchliwa, a samochody jadące w kierunku do Puławskiej stoją w korku od ulicy Kazimierzowskiej. W związku z zamianą ulic Tynieckiej i Szarotki na jednokierunkowe i skierowaniem pojazdów do Tynieckiej oraz ulicy Szarotki od strony Odyńca będzie nasilało ruch i blokowało wąski skręt w ulicę Tyniecką, szczególnie w godzinach szczytu. Chciałabym zaznaczyć również, że takie dodatkowe zagęszczenie ruchu może również utrudniać dojazd karetom pogotowia do Szpitala Św. Elżbiety, znajdującego się przy ulicy Goszczyńskiego. Pragnę zaznaczyć, że tworzenie się dodatkowych zatorów oraz zagęszczenia ruchu samochodowego na ulicy Odyńca, wzdłuż Parku Dreszera, będzie skutkowało wzrostem ilości spalin dla mieszkańców budynków mieszczących się bezpośrednio przy tej ulicy oraz w okolicach i w samym Parku Dreszera, będącym jednym z niewielu miejsc zielonych na terenie Starego Mokotowa, chętnie uczęszczanego przez rodziny z dziećmi. W związku z powyższym proszę o rozważenie ustanowienia dla Ulicy Szarotki jednokierunkowego ruchu w kierunku od Ulicy Kazimierzowskiego do Tynieckiej.	Wprowadzono. Zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Szarotki.
159.	MAIL_061	Woronicza	w związku z planowaną strefą parkingową w rejonie ulicy Woronicza, proszę o informacje w jaki sposób planują Państwo dostarczyć mieszkańcom strefy dokumenty uprawniające do bezpłatnego parkowania.	Sprawy związane z wyrobieniem abonamentu mieszkańca można załatwić na dwa sposoby: 1. Stacjonarnie, w każdym z czynnych Punktów Obsługi Pasażerów ZTM -w przypadku załatwiania sprawy w POP ZTM abonament jest płatny na miejscu gotówką lub kartą płatniczą w momencie jego wydania - konieczne jest przedstawienie oryginałów niezbędnych

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				dokumentów 2.Przez internet, pod adresem AbonamentZdomu.zdm.waw.pl, która pozwala złożyć wniosek 24/7 i załatwić sprawę w całości bez konieczności wizyty w punkcie -w panelu internetowym jest moduł do wgrania skanów niezbędnych dokumentów -opłata za abonament odbywa się drogą elektroniczną -mailowo wysłany jest następnie gotowy dokument do samodzielnego wydruku.
160.	MAIL_062	Ikara, Idzikowskiego, Czerniowieckiej, Cieszyńskiej,	Ponownie piszę z głosem poparcia swojego oraz sąsiadów - mieszkańców budynków przy ulicach Idzikowskiego, Ikara, Czerniowieckiej oraz Cieszyńskiej. Załączam zdjęcia zapchanych samochodami na "obcych" tablicach rejestracyjnych uliczek naszego osiedla. Staje się ono bezpłatnym parkingiem dla pracowników okolicznych biurów. Okolice metra Wilanowska mocno się rozbudowują i dalej będą się rozbudowywać. Jeśli strefa parkowania płatnego nie zostanie rozciągnięta na moje okolice nie wiem gdzie będą mogły zaparkować auto koło własnego domu.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
161.	MAIL_063		<p>Jako mieszkaniec Mokotowa chciałbym wyrazić sprzeciw co do ciągłych planów rozszerzania strefy płatnego parkowania. Odnosząc się do fragmentu "zachęcającego" do stref: "Właśnie odpłatność ma wpływ na ograniczenie zainteresowania parkowaniem wśród przyjezdnych..." Jawnym działaniem władz Warszawy jest ograniczenie poruszania się samochodem osobistym (odbieranie wolności wyboru formy przemieszczania się nie jest zgodny z konstytucją) oraz dalszy fragment: "..., zwiększając tym samym szanse na znalezienie miejsca parkingowego mieszkańcom z najbliższej okolicy." co nie jest prawdą. Lipiec, wakacje, mniej samochodów w Warszawie, a na takiej ulicy Trojdena gdzie działa SPP znalezienie miejsca przez cały dzień (rano i wieczorem) graniczy z cudem. Kolejny przykład, cały rok, ulica Kwiatowa - ta sama sytuacja, znalezienie miejsca w SPP graniczy z cudem. Wątpliwe jest aby usuwając setki miejsc i nie tworząc alternatyw w dzielnicy ktoś chciał zadbać o miejsca parkingowe dla mieszkańców. Jest to jawne zwiększanie opłat mieszkańcom którzy potrafią i mogą poruszać się swoim środkiem transportu, kiedyś wmawiano nam, że SPP ma ograniczać się tylko do Centrum. Wprowadzenie SPP nie pozwala mieszkańcom łatwiej znaleźć miejsca parkingowego, a oprócz walki o miejsce dochodzi jeszcze przymus (kara) opłaty za to miejsce co już jest karygodne. Kolejna abstrakcja, płatny abonament rejonowy dla mieszkańca, mieszkając w mieście jest się karany dodatkową opłatą za to, że miasto pod pretekstem "poprawy" ruchu na drogach wprowadza abonament (przecież pieniądze jakie idą na "ucywilizowanie" ulic i tak idą już z innych podatków). Jak już takie SPP jest i będzie (bo żaden komentarz nie przekona włodarzy od zabierania kolejnych pieniędzy od ludzi) to abonament rejonowy powinien być za 0zł, a nie za "symboliczne" 30zł. Zamiast wprowadzania SPP miasto powinno skupić się na</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>cywilizowaniu ulic za już płacone podatki, a nie karząc jeszcze mieszkańców za swoje zarobkowe decyzje (jestem świadom, że utrzymanie SPP kosztuje, ale jakby ktoś nie chciał rozszerzać SPP na całe miasto to by nie było potrzeby zwiększania kosztów utrzymywania SPP). Czemu konsultacje w sprawie, że ma powstać SPP na Mokotowie nie były tak reklamowane jak teraz jest akcja pod tytułem "Jaka strefa płatnego parkowania na Mokotowie"? Jak Państwo zaznaczyliście "... w związku z ewentualnym wprowadzeniem Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego dla kolejnych obszarów dzielnicy" - mając tą ewentualność zgłaszam swój sprzeciw do dalszego wykluczania swobody wyboru środka komunikacji. Czy w ramach "rewolucyjnego" planu miasto ma zamiar dodać oświetlenia ulic? Takie skrzyżowanie Tagore'a z Odyńca i brak działającej lampy nad przejściem dla pieszych powoduje bardzo prawdopodobne zagrożenie życia i zdrowia. Czy miasto czeka na jakieś zdarzenie aby móc w kolejny sposób uderzać w kierowców? Czy miasto będzie odśnieżać zastupkowane chodniki, gdzie w zimie hałdy śniegu zabierają więcej miejsca niż zaparkowane wcześniej tam auta tak jak sprzątane są publiczne trawniki (wiele nie jest jak mieszkańcy nie zgłaszają)? Jestem przeciwny wprowadzaniu SPP na terenie Mokotowa jak i całej Warszawy, "cywilizowanie" miejsc parkingowych powinno być realizowane z podatków jakie już miasto pobiera od mieszkańców oraz ucywilizowane miejsca nie powinny być odpłatne ponieważ już za nie mieszkańcy płacą w podatkach.</p>	
162.	MAIL_064	Miączyńska 3	<p>Bardzo proszę o uwzględnienie istniejących od czasów sprzed II Wojny Światowej dojazdów do posesji zlokalizowanej pod adresem Miączyńska 3. Od strony ul. Miączyńskiej zawsze istniał dojazd do posesji pod numerem 3. Dojazd ten jest niezbędny dla karet pogotowia, służb miejskich, mieszkańców, pacjentów (jestem lekarzem) i innych osób korzystających z budynku (sąsiednia nieruchomość przy ul. Miączyńskiej 3A taki dostęp również posiada i jest on oznaczony na planach). Ponieważ należąca do mnie nieruchomość przy ul. Miączyńskiej 3 jest usytuowana na rogu dwóch ulic Miączyńskiej i Głogowej wjazd bezpośrednio na posesję znajduje się od ul.</p>	<p>Nie wprowadzono. Od strony ul. Miączyńskiej brak wyznaczonego zjazdu. Istniejące płyty betonowe prawdopodobnie zostały ułożone nielegalnie - bez stosownych zezwoleń/zgód.</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Głogowej (vide dołączony rysunek i zdjęcie). W załączeniu przysyłam dokumentację fotograficzną oraz część mapy sytuacyjnej z oznaczeniem kolorem żółtym istniejącej infrastruktury. Obawiam się, że nie uwzględnienie wyżej opisanych urządzeń na mapach może ograniczyć korzystanie z mojej nieruchomości. Bardzo proszę o odpowiednie korekty.	
163.	MAIL_065	Zwierzyniecka	Uprzejmie proszę o rozważenie wprowadzenia ulicy Zwierzynieckiej, do planów strefy płatnego parkowania. Obecnie zjeżdża tu połowa Warszawy, pozostawiając swoje auta, i przesiadając się w komunikację miejską. Przez co mieszkańcy mają utrudniony parking oraz dostęp do mieszkań. Konkretnie mam na myśli okolice ulic: Zwierzyniecka 7, Zwierzyniecka 9 C i D, Zwierzyniecka 11 itp.	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.
164.	MAIL_066	Domaniewska, Odyńca	W związku z prowadzonymi konsultacjami dot. utworzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie chciałbym zapytać dlaczego abonament parkingowy dotyczy jedynie mieszkańców strefy? Dlaczego nie ma abonamentu dla przyjezdnych, którzy pracują w danej dzielnicy w obszarze objętym strefą płatnego parkowania w dni powszednie w godzinach 7-16:00? Przecież to do takich osób powinny być skierowane abonamenty - do ludzi, którzy MUSZĄ przyjechać do pracy, muszą zarobić na życie, MUSZĄ skorzystać z samochodu żeby być w pracy. W wielu przypadkach nie jest możliwe korzystanie z komunikacji miejskiej - bo np. ktoś dojeżdża z daleka (kilka przesiadek pomiędzy liniami metra/bus/tramwaj) i przy okazji musi jeszcze zawieźć/odebrać dzieci z przedszkola/szkoły... Jeżeli ktoś pracuje 8-16 a przedszkole/szkoła jest czynne do 17:00, to jak ma dojechać do dzieci na czas korzystając z kilku przesiadek i samochodu jednocześnie?...To jest prosto wykluczenie takich osób z życia i pracy w Warszawie. Po co samochody i abonamenty parkingowe ludziom mieszkającym w Warszawie, skoro to oni	Wprowadzenie 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. Przy takich założeniach, wprowadzenie abonamentów dla osób pracujących na danym obszarze byłoby sprzeczne z celem SPPN, którym

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>mają najłatwiejszy dostęp do komunikacji zbiorowej i samochód jest im zbędny w codziennym życiu? Albo mieszkają w budynkach w których są parkingi podziemne? Osoby dojeżdżające do pracy spoza Warszawy korzystają z miejsc parkingowych jedynie w godzinach 7-16:00 w dni powszednie i to nie dlatego że chcą - tylko dlatego że muszą. Muszą dojechać do pracy. Dla takich osób powinny być dostępne abonamenty parkingowe na podstawie np. zapisów w umowie z pracodawcą o miejscu świadczenia obowiązków, i np. ważne w godzinach 7-16:00 od pon-pt. Jak osoba, będąca zmuszona sytuacją korzystania z samochodu ma codziennie wydawać 38,8 pln na parkowanie?! Miesięcznie 815 zł?! Dlaczego? Dlaczego nie może być to koszt taki jak dla mieszkańca?</p>	<p>jest zniechęcenie części kierowców parkujących długotrwale, np. właśnie podczas pracy. Takie auta zajmują miejsce postojowe przez cały dzień, blokując jego użytkowanie przez innych kierowców.</p>
165.	MAIL_067		<p>Wracając jeszcze do planowanego rozszerzenia strefy płatnego parkowania - wnioskuję o ANULOWANIE strefy nr 3 albo zdecydowane pomniejszenie jej granic - zamiast do Domaniewskiej to do ulicy, np. Odyńca. W tej części Mokotowa znajduje się bardzo dużo zakładów pracy - basen Warszawianka, Biedronka, biurowce, Ko menda Główna Policji przy Puławskiej, Wydział Orientalistyczny UW przy Tynieckiej, Licea, Szkoły podstawowe i inne, do których codziennie muszą dojechać pracownicy i nie tylko. Poza tym w tych okolicach jest dużo budynków mieszkalnych z parkingami podziemnymi dla mieszkańców.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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,</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
166.	MAIL_068	Tyniecka, Szarotki	Jestem mieszkanką budynku przy ulicy Tynieckiej 31. Chciałabym poruszyć kwestię zmiany zasad ruchu w rejonie ulic Tyniecka i Szarotki. Ulica Odyńca na fragmencie równoległym do ulicy Szarotki i prostopadłym do Tynieckiej jest ruchliwa, a samochody jadące w kierunku do Puławskiej stoją w korku od ulicy Kazimierzowskiej. W związku z zamianą ulic Tynieckiej i Szarotki na jednokierunkowe i skierowaniem pojazdów do Tynieckiej oraz ulicy Szarotki od strony Odyńca będzie nasilało ruch i blokowało wąski skręt w ulicę Tyniecką, szczególnie w godzinach szczytu. Chciałabym zaznaczyć również, że takie dodatkowe zagęszczenie ruchu może również utrudniać dojazd karetkom pogotowia do Szpitala Św. Elżbiety, znajdującego się przy ulicy Goszczyńskiego. Pragnę zaznaczyć, że tworzenie się dodatkowych zatorów oraz zagęszczenia ruchu samochodowego na ulicy Odyńca, wzdłuż Parku Dreszera, będzie skutkowało wzrostem ilości spalin dla mieszkańców budynków mieszczących się bezpośrednio przy tej ulicy oraz w okolicach i w samym Parku Dreszera, będącym jednym z niewielu miejsc zielonych na terenie Starego Mokotowa, chętnie uczęszczanego przez rodziny z dziećmi. W związku z powyższym proszę o rozważenie ustanowienia dla Ulicy Szarotki jednokierunkowego ruchu w kierunku od Ulicy Kazimierzowskiego do Tynieckiej.	Wprowadzono. Zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Szarotki.
167.	MAIL_069	Tyniecka, Szarotki	Jestem mieszkanką budynku przy ulicy Tynieckiej 31. Chciałabym poruszyć kwestię zmiany zasad ruchu w rejonie ulic Tyniecka i Szarotki. Ulica Odyńca na fragmencie równoległym do ulicy Szarotki i prostopadłym do Tynieckiej jest	Wprowadzono. Zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Szarotki.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>ruchliwa, a samochody jadące w kierunku do Puławskiej stoją w korku od ulicy Kazimierzowskiej. W związku z zamianą ulic Tynieckiej i Szarotki na jednokierunkowe i skierowaniem pojazdów do Tynieckiej oraz ulicy Szarotki od strony Odyńca będzie nasilało ruch i blokowało wąski skręt w ulicę Tyniecką, szczególnie w godzinach szczytu. Chciałbym zaznaczyć również, że takie dodatkowe zagęszczenie ruchu może również utrudniać dojazd karetkom pogotowia do Szpitala Św. Elżbiety, znajdującego się przy ulicy Goszczyńskiego. Pragnę zaznaczyć, że tworzenie się dodatkowych zatorów oraz zagęszczenia ruchu samochodowego na ulicy Odyńca, wzdłuż Parku Dreszera, będzie skutkowało wzrostem ilości spalin dla mieszkańców budynków mieszczących się bezpośrednio przy tej ulicy oraz w okolicach i w samym Parku Dreszera, będącym jednym z niewielu miejsc zielonych na terenie Starego Mokotowa, chętnie uczęszczanego przez rodziny z dziećmi. W związku z powyższym proszę o rozważenie ustanowienia dla Ulicy Szarotki jednokierunkowego ruchu w kierunku od Ulicy Kazimierzowskiego do Tynieckiej.</p>	
168.	MAIL_070	Malczewski ego	<p>Chciałabym poruszyć kwestie skrzyżowań ulicy Malczewskiego z ulicami Pilicką i Wejnerta oraz koniecznością stworzenia przejścia dla pieszych przez ulicę Malczewskiego na tych skrzyżowaniach (co najmniej w jednym miejscu, a optymalnie w obu). Ulica Malczewskiego na tym fragmencie jest ruchliwa, a samochody pędzą przez osiedle domów jednorodzinnych korzystając z tego skrótu między zapchanymi ulicami: Puławską i Niepodległości. Często naruszane są przepisy drogowe dotyczące ograniczenia prędkości. Oczywiście obecnie regularnie piesi przechodzą przez ulicę Malczewskiego przy opisanych skrzyżowaniach, mimo braku przejść - co grozi wypadkiem. Obecnie przejścia dla pieszych są na Malczewskiego na wysokości al.Niepodległości i ul. Krasickiego - odległość jest duża - uciążliwa aby przedostać się do jednego z przejść dla osoby starszej, rodzica z dzieckiem, z wózkiem dziecięcym lub osoby/dziecka z niepełnosprawnością na wózku. Pragnę zaznaczyć, że Przy ulicy Pilickiej jest Ośrodek Wczesnej Interwencji dla Dzieci z</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>niepełnosprawnościami - do którego przyjeżdżają rodzice dzieci samochodami często parkując w dużej odległości np. po drugiej stronie ul. Malczewskiego (z uwagi na brak miejsc parkingowych) i muszą się przedostać przez ruchliwą ulicę często z dzieckiem w wózku lub na wózku inwalidzkim - muszą iść do oddalonego przejścia przy ul. Niepodległości lub Krasickiego. Moja córka uczęszczała do żłobka przy ulicy Pilickiej. Brak przejścia dla pieszych z zapewnieniem pierwszeństwa bardzo utrudniał nam codzienną trasę. Nieopodal znajdują się też przedszkola - przy ul. Goszczyńskiego, ul. Lenartowicza, ul. Naruszewicza - "szlak" ulicami Pilicką i Wejnerta to trasa rodziców z wózkami, z rowerami dziecięcymi, z hulajnogami i całym dziecięcym dobytkiem - prowadzi do metra, do pobliskich sklepów, piekarni itd. Za chwilę powstanie Punkt Obsługi Mieszkańców na rogu ulicy Wejnerta i Malczewskiego - spodziewamy się zatem znacznie większego ruchu w okolicy, a aby dojść do tego punktu przez Malczewskiego trzeba będzie iść do odległego przejścia dla pieszych. Proszę o podjęcie działań zmierzających do utworzenia przejść dla pieszych przez ul. Malczewskiego w ramach obecnych konsultacji dla tej okolicy.</p>	
169.	MAIL_071		<p>Mam pytanie odnośnie planów dotyczących realizacji strefy płatnego parkowania na Mokotowie. Ja jestem zameldowana w przyszłej strefie oznaczonej jako nr 1 (osiedle względów) moj partner jest zameldowany w strefie oznaczonej nr 3 ( osiedle wierzbno). Jeśli oboje jesteśmy współwłaścicielami samochodu to w jakiej strefie możemy wykupić abonament? Czy mamy wybierać czy możemy w takim przypadku wykupić abonament na dwóch strefach?</p>	<p>Każdemu mieszkańcowi SPPN wydawany jest tylko jeden abonament, wyłącznie na jeden samochód. Należy przynieść dokument udzielonego pełnomocnictwa ze strony męża/żony, aby m.in. na jego podstawie pracownik POP ZTM rozpatrzył wniosek i wyrobił abonament mieszkańca wnioskującej o to osobie.</p>
170.	MAIL_072	Ludowa	<p>Wspólnie z małżonką mieszkamy w budynku przy ulicy Ludowej. Z wielką niecierpliwością wyczekujemy momentu wprowadzenia strefy płatnego parkowania w naszej okolicy. Ogrom samochodów parkujących bez tądu i składu, często w sposób nieprawidłowy jest nie do zaakceptowania. Od samego rana trwa bitwa o miejsca wśród przyjezdnych, którzy porzucają</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>swoje samochody na naszych ulicach i przesiadają się do komunikacji miejskiej. Dlaczego nie mają za to płacić? Przecież te pieniądze powinny pracować dla nas wszystkich - cywilizować transport miejski i poprawiać jego jakość. Widzę wyraźnie, jak poprawiła się jakość parkowania w miejscach, gdzie strefa zaczęła obowiązywać. Dość dyktatu rozjeżdżających nasze ulice - chcemy ucywilizowania parkowania i wreszcie oddechu dla mieszkańców. Strefa to większy porządek ruchu, ale także większe wpływy do budżetu miasta - a dodatkowych środków na nowe inwestycje w naszej dzielnicy nigdy nie jest za dużo. Bardzo proszę o wzięcie pod uwagę mojego oraz żony głosów w trwających konsultacjach społecznych.</p>	<p>Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
171.	MAIL_073	Płatowcowa 56	<p>Mamy wątpliwości co do zmian parkowania na ulicy Płatowcowej. Chodzi dokładnie o fragment ulicy po lewej stronie patrząc od ulicy Raławickiej, przed domami o numerach 56 i 54. Fioletowa linia oznaczająca „miejsca możliwego parkowania...” zaczyna się na wysokości posiadłości z numerem 52, wcześniej jej nie ma. Zakaz parkowania na tym odcinku ma dotyczyć drugiej strony ulicy. Co w takim razie z parkowaniem pod posiadłościami z numerami 56 i 54? Posiadłość nr 56 posiada niezdatny do użycia garaż i podjazd, z którego nie da się korzystać. W domu mieszkają emeryci i jedna osoba nie jest w pełni sprawna fizycznie. Nleżbędna w tym przypadku jest możliwość</p>	<p>Wprowadzono. Zostało zaprojektowane oznakowanie umożliwiające parkowanie pojazdom mieszkańców - posiadaczy indetyfikatora w rejonie posesji nr 54 i 56.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			parkowania bezpośrednio pod domem. Kiedy kilka lat temu składaliśmy projekt o warunki zabudowy starając się o dobudowę, to wymogiem było zapewnienie dwóch miejsc parkingowych przed domem. Jak planowane zmiany mają się do takich wymagań?	
172.	MAIL_074	Dąbrowskie go	Wyrażam KATEGORYCZNY SPRZECIW wobec kolejnych już zmian, polegających na zmniejszeniu o połowę liczby miejsc parkingowych na ulicy Jarosława Dąbrowskiego. Takie zmiany zostały już raz wprowadzone - zlikwidowano na naszej ulicy kilkadziesiąt miejsc do parkowania, skutkiem czego samochody, żeby zaparkować, muszą kilkakrotnie objeżdżać rejon parkowania marnując paliwo i wydzielając dodatkową ilość spalin. Wprowadzenie płatnego parkowania, przy braku możliwości zaparkowania samochodu, to jedynie wyciąganie dodatkowych pieniędzy z kieszeni mieszkańców i stwarzanie dodatkowych warunków uniemożliwiających normalną egzystencję. KATEGORYCZNY SPRZECIW	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych.
173.	MAIL_075	Służewiec Przemysłowy	jako mieszkanka Mokotowa z zadowoleniem przyjąłam nowy projekt powiększonej strefy w stosunku do pierwotnego. Postuluje dodatkowo o powiększenie SPPN na Służewcu Przemysłowym (tzw. Mordorze) w kierunku południowym do ulicy Marynarskiej a najlepiej aż do Bokserskiej. Jest to część dzielnicy masowo zalewana samochodami przyjezdnych. Wprowadzenie SPPN pozwoli ograniczyć korki w tym rejonie.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
174.	MAIL_076	Dąbrowskiego	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN prośba do projektantów o nie zmniejszanie ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Prośba o ponowne przyjrzenie się zmianom planowanym i nie likwidowanie: 1. 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69, jest tu bardzo szeroki chodnik i miejsca postojowe nie zagrażają nikomu. 2. pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania, gdyż jest tam bardzo szeroki chodnik i samochody do tej pory legalnie tam parkują. 3. Na całej</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. 2. Wprowadzono. Zachowano istniejące miejsca postojowe we wskazanej lokalizacji. 3. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 4. Wprowadzono. Utrzymano możliwość postoju po</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje 4. jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Postawić znak B-35 zamiast zakazu parkowania. 5. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować? Reasumując proszę, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79. O tych wszystkich zmianach rozmawialiśmy w trakcie konsultacji i Państwo przychylaliście się do tych propozycji. Likwidacja tylu miejsc będzie katastrofalna dla nas gdyż jest to tzw blokowisko, gdzie parkują mieszkańcy a nie przyjezdni. Proszę jeszcze raz o pochylenie się nad projektem i nakreślenie go wg oczekiwań mieszkańców, którzy nie mają tu parkingów ani garaży bo mieszkają w blokach wybudowanych w latach '60. Do tej pory nikt nie myślał o tym jak nam pomóc tylko likwidowane są miejsca parkingowe. Proszę o informację dotyczącą rozpatrzenia mojego pisma.</p>	<p>północnej stronie ulicy w okolicy budynku Dąbrowskiego 71, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. 5. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego.</p>
175.	MAIL_077	Puławska	<p>przesyłam w załączeniu propozycję zmian na ulicy Puławskiej. Zmiany mają na celu zwiększenie liczby miejsc do parkowania.</p>	<p>Nie wprowadzono. Podstawowym celem projektu SPPN jest oznakowanie miejsc postojowych. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.</p>
176.	MAIL_078	Bukowińska,	<p>Bardzo proszę o ustawienie betonowych zapór na zachodnim wylocie skrzyżowania Bukowińskiej i Czerniowieckiej - na poniższym screenie zaznaczyłem zielonym prostokątem. Albo inne rozwiązanie które uniemożliwi</p>	<p>Wprowadzono.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		Czerniowiecka	postój pojazdów Obecnie jest tam kawałek asfaltu pod docelową jezdnię, jednak jest on teraz wykorzystywany do parkowania na skrzyżowaniu. Bardzo utrudnia do ruchu pieszy zachodnim chodnikiem Bukowińskiej - trzeba schodzić na jezdnię. Ponadto parkowanie w obrębie skrzyżowania jest nielegalne. Załączam dwa przykładowe zdjęcia - taka sytuacja jest codziennie.	
177.	MAIL_079	Konstruktorska, Racjonalizacji, Suwak	Jako mieszkaniec osiedla Nowe Mokotów przy skrzyżowaniu ulic Konstruktorskiej/Suwak/Gandalfa/Tolkiena chciałbym dołączyć uwagi do projektu w sprawie rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Chciałbym prosić o rozszerzenie strefy dalej niż przewiduje to obecny plan, dołączając do tego kwartał ulic: Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak Jako mieszkaniec tej części chciałbym żeby strefa płatnego parkowania obejmowała ten kwartał, z obawy na to że jeśli strefa zakończy się przy ulicy Woronicza, okoliczni kierowcy, w tym wielu pracujący w biurach, będą licznie przyjeżdżać na nasze osiedle by zaparkować tuż za strefą, co naruszyłoby spokój i obecne użytkowanie osiedla. Dziękuję za wzięcie mojej opinii pod uwagę przy podejmowaniu decyzji w tym projekcie.	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.
178.	MAIL_080	Wołoska 52A	Strefa ruchu, która jest obecnie za blokiem Wołoska 52A nie ma obecnie wyznaczonych miejsc parkingowych. W rezultacie tereny zielone są permanentnie rozjeżdżane przez auta. W ramach wprowadzenia SPP proszę o uwzględnienie i wytyczenie miejsc parkingowych w tej strefie tym bardziej, iż teren ten należy do miasta. Zmiany ruchu związane z SPP stanowią doskonały moment aby uporządkować ten obszar, na którym zgodnie z przepisami parkować można wyłącznie na wyznaczonych miejscach postojowych	Wskazane miejsce leży poza granicą drogi publicznej. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
179.	MAIL_081	Wołoska 52A	Miejsca parkingowe mogłyby powstać po obu stronach ulicy wołoskiej, przy czym proszę mieć na uwadze, aby miejsca nie były wyznaczone w taki sposób aby utrudniały wyjazd z bloku Wołoska 52A.	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
180.	MAIL_0 82	Gierymskie go	<p>Mapa dla obszaru nr 4 pokazuje, że ruch na ul. Gierymskiego będzie jednokierunkowy od Kostrzewskiego do Dolnej, a więc z południa na północ. Takie ukierunkowanie ruchu ma istotną wadę, bardzo dostrzegalną zimą, a mianowicie: samochody będą z reguły parkować ustawione przodem na północ, ponieważ ustawienie pojazdu w kierunku odwrotnym byłoby bardzo niewygodne, a możliwe, że przy ruchu jednokierunkowym niezgodne z przepisami. Parkowanie samochodu z przodem ustawionym w kierunku północnym ma zimą zasadniczą wadę, a mianowicie utrudnienie odśnieżenia i odlodzenia szyby przedniej. Jeśli samochód parkuje przodem w kierunku południowym, a słońce choć trochę świeci, odlodzenie szyby jest nieporównywalnie łatwiejsze. Proszę o wzięcie pod uwagę tego argumentu, może nie najważniejszego dla organizacji ruchu, ale bardzo praktycznego. Dodam jeszcze jeden, chyba najważniejszy argument, że ruch jednokierunkowy Kostrzewskiego -&gt; Dolna będzie kłopotem. Otóż śmieciarze od zawsze jeżdżą ul. Gierymskiego w kierunku Dolna -&gt; Kostrzewskiego. Dla nich jeden kierunek ruchu, odwrotny niż jeżdżą dotychczas, będzie prawdopodobnie dużym kłopotem. Być może autorzy projektu organizacji ruchu lub też specjaliści z ZDM powinni skonsultować sprawę z MPO!</p>	Wprowadzono. Zmieniono kierunek ruchu na ul. Gierymskiego.
181.	MAIL_0 83		To jest moja druga uwaga (poprzednią wysłałem w dniu 15 listopada br.), czy autorzy uwag otrzymają od Państwa jakieś odpowiedzi bądź też będzie dostępny plik ze zbiorczym podsumowaniem / wyszczególnieniem zgłoszonych uwag?	Zestawienie wszystkich wiadomości e-mail i pism przekazanych przez mieszkańców oraz pytań poruszonych podczas spotkań on-line wraz z odpowiedziami jest dostępne w niniejszej tabeli i stanowi załącznik do raportu z konsultacji.
182.	MAIL_0 84		Chciałbym ponowić prośbę z 8 listopada o rozważenie przez ZDM rozszerzenie SPPN również o obszar Czerniaków w ramach dzielnicy Mokotów. Okolice po wschodniej stronie ulicy Czerniakowskiej (ulica Zwierzyniecka, Wojskowej Służby Kobiet, Bartycka, Ajewskiego, Czerniakowska) już służą za masowy parking dla dojeżdżających do ścisłego centrum co tylko nasili się po otwarciu linii tramwajowej przy ulicy Gagarina. Istotnym problemem są również dzikie	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			postoje dla dostawców jedzenia i taksówkarzy z uwagi na brak SPPN i bliskość Śródmieścia.	rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
183.	MAIL_0 85	Maklakiewicza, Miączyńska	Proszę o korektę położenia parkomatu nr 80 (ewentualnie 95), tak umożliwić mieszkańcom bloków przy ulicy Maklakiewicza, parkowanie wzdłuż ulicy Miączyńskiej (ewentualnie Etiudy Rewolucyjnej). Przykładowo, mieszkańcy bloku Maklakiewicza 13 tracą "tradycyjne" miejsca postojowe, tj. ulice Żuławskiego, Etiudy oraz Miączyńską. 100 metrowa strefa parkometru nr 96 zwiera się w strefie "zameldowania". Z kolei mieszkańcy bloków północnej części osiedla (przykładowo Maklakiewicza 15, Etiudy 46), mają dostęp do istotnie większej ilości miejsc parkingowych, wynikających korzystniejszego dla nich rozkładu parkometrów. Jako mieszkaniec bloku w południowej części osiedla, sporadycznie jestem w stanie znaleźć miejsce parkingowe w obszarze parkometru 96, w szczególności w nocy. Z kolei ulica Miączyńska stanowi "bufor" dla mieszkańców, którzy nie mogą zostawić auta bezpośrednio pod blokiem, parkują je w "dalej", wzdłuż wspomnianej ulicy, gdzie praktycznie zawsze są dostępne miejsca.	Lokalizacja parkomatów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów. Na potrzeby uprawnień abonamentowych mogą zostać wyznaczone "wirtualne parkomaty".
184.	MAIL_0 86	Maklakiewicza	Planowany kierunek ruchu jednokierunkowego po ulicy Maklakiewicza powinien zostać odwrócony. Proponowane rozwiązanie spowoduje, że liczni mieszkańcy osiedla bloków przy ulicach Maklakiewicza / Etiudy, chcący jechać w kierunkach południe / wschód, dodatkowo obciążą rondo na przecięciu Woronicza oraz Etiudy, które już teraz blokuje się w godzinach szczytu. Jednocześnie skrzyżowanie Maklakiewicza z Woronicza umożliwi płynny wyjazd w kierunkach ulicy Konstruktorskiej oraz Wierzbna. Z kolei wprowadzenie ulicy jednokierunkowej z północy na południe, pozwoli na utrzymanie rozdzielenia potoków aut pomiędzy wspomnianych rondem oraz skrzyżowaniem.	Nie wprowadzono. Zaprojektowany układ dróg jednokierunkowych ma na celu wyznaczenie możliwie największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych oraz zapewnienie dostatecznej obsługi posesji. Proponowane zmiany nie zwiększą dostępności ani ilości miejsc postojowych.
185.	MAIL_0 87		Bardzo dziękuję za możliwość wypowiedzi w ramach konsultacji dotyczących rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Ogólnie jestem przychylna	Sprawy związane z abonamentem mieszkańca można załatwić: -zdalnie przez internet (e-abonament) – pod

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>projektowi. Niepokoją mnie 2 rzeczy: 1. czy będzie trudno uzyskać abonament (chodzenie do urzędu, wnioski, dowody, kolejki, oczekiwanie, ponowna wizyta po odbiór etc) - czy będzie to dosyć proste online przy pomocy zdjęć właściwych dokumentów z telefonu (zameldowanie powinno być widoczne w systemie, mam nadzieję, że nie będzie konieczności okazywania zaświadczenia o zameldowaniu), 2. byłoby fajnie gdyby w piątki parking był płatny krócej, np. do 17.00 - gdyż w piątek po południu już zaczyna się ruch odwiedzających na weekend - przyjazdy rodziny i przyjaciół, a parking płatny mógłby ich zniechęcać; nie chcemy pogarszać kontaktów społecznych przez opłaty parkingowe.</p>	<p>adresem abonamentzdomu.zdm.waw.pl (weryfikacja dokumentów trwa do 7 dni roboczych) -stacjonarnie w każdym z Punktów Obsługi Pasażerów ZTM (od ręki, po okazaniu dokumentów). Zasady dla strefy są ujednolicone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego.</p>
186.	MAIL_088	Odolańska	<p>Miejsca parkingowe w tzw. zatoczce (po stronie południowej ulicy, przed budynkiem Straży Granicznej) – wedle stanu obecnego i aktualnego projektu miejsca te są przeznaczone wyłącznie dla samochodów pracowników Straży Granicznej. Tymczasem Straż Graniczna posiada wiele miejsc parkingowych na terenie swojej działki (po wjeździe za dwie bramy od strony Odolańskiej), ponadto miejsca te są puste w godzinach późno południowych, nocami i w weekendy. Dlatego proszę o zezwolenie na parkowanie na nich (w ciągu całego tygodnia, we wszystkich godzinach) także mieszkańcom tego odcinka Odolańskiej. Na tym odcinku ulicy nie ma dużych bloków, są tylko domy jednorodzinne po stronie północnej ulicy i dwa niskie apartamentowce.</p>	<p>Zaprojektowano ogólnodostępne miejsca postojowe. W przypadku zainteresowania Straży Granicznej miejscami zastrzeżonymi, możliwe będzie wykupienie takich miejsc na zasadach zgodnych z regulaminem SPPN.</p>
187.	MAIL_089	Odolańska	<p>Wedle projektu miejsca parkingowe po północnej stronie ul. Odolańskiej (przed budynkami jednorodzinny) są planowane wyłącznie dla mieszkańców posiadających stosowne identyfikatory. Są one jednak</p>	<p>Nie wprowadzono. Wskazane miejsca parkingowe nie są "zaprojektowane". Linię znajdującą się na planach sytuacyjnych zamieszczono poglądowo w celu</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>zaprojektowane na całym odcinku chodnika (na wszystkich jego częściach) tzn. bezpośrednio stykają się z wjazdami na poszczególne posesje. Zaparkowanie samochodu tuż przy wjeździe na posesję (na chodniku lub na jezdni) oznacza w praktyce niemożność wjazdu na poszczególne działki (wjazdy są planowane przed II wojną, są zatem wąskie i nieprzystosowane do obecnych, znacznie większych samochodów). Żaden samochód nie jest w stanie wjechać za bramę na swoją działkę (albo z niej wyjechać) jeśli inny pojazd zaparkuje na chodniku tuż przy wjeździe lub na jezdni równoległe do chodnika. Dlatego wnoszę o wyznaczenie fragmentów chodnika po obu stronach każdej bramy wjazdowej tak, aby nie można było zaparkować samochodów w bezpośredniej bliskości wjazdu (np. 1 metr od niego). Należałoby przy okazji wytyczyć łuki ułatwiające wjazd do każdej bramy (oznaczenie inną kostką w ramach budowy nowego chodnika i podjazdów, co jest planowane na rok 2024). Takie rozwiązania przyjęto na niektórych ulicach na Saskiej Kępie i na Żoliborzu. Odcinek chodnika po stronie północnej ulicy Odolańskiej, pomiędzy wjazdami do działki nr 58 i do działki nr 60 jest na tyle krótki, że parkowanie na nim samochodem (równoległe do jezdni, częściowo na chodniku i częściowo na jezdni, w całości na jezdni równoległe do chodnika, czy po skosie) oznacza niemożność wjazdu i wyjazdu z posesji nr 58 oraz poważne utrudnienie w korzystaniu ze śmietnika posesji nr 60 (niemożność wyprowadzenia dużych koszy na potrzeby MPO). Jak wskazałam powyżej, wjazdy na poszczególne posesje są wąskie i każde kilka centymetrów zajęte przez parkujący pojazd czyni wyjazd z działki niemożliwym lub bardzo niebezpiecznym (ryzyko uszkodzenia pojazdów). Dlatego wnoszę o całkowitą likwidację możliwości parkowania na chodniku oraz na jezdni obok tego chodnika na odcinku pomiędzy budynkami Odolańska 58 i Odolańska 60. Moje stanowisko podzielają użytkownicy budynku Odolańska 60.</p>	<p>pokazania odcinka, który został przeznaczony dla postoju pojazdów mieszkańców posiadających identyfikatory. Natomiast nie jest ona elementem projektu organizacji ruchu. Wdrożenie docelowej organizacji ruchu nastąpi z uwzględnieniem obowiązujących przepisów, według których parkowanie na zjazdach do posesji i parkowanie w sposób utrudniający dostęp do posesji jest zabronione.</p>
188.	MAIL_090	Odolańska	<p>Postuluję zwrócić się do Gminy Mokotów celem sfinalizowania usunięcia nielegalnej budki sprzedającej alkohol położonej w pasie drogowym obok Al. Niepodległości (prostopadle do ul. Odolańskiej - w bezpośredniej bliskości</p>	<p>Uwaga poza zakresem opracowania.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			szkoły średniej – Liceum im. T. Reytana), co do której toczą się obecnie postępowania administracyjne (przed NSA). W jej miejscu (a znajduje się ona w pasie drogowym) można by stworzyć dodatkowe miejsca do parkowania dla Straży Granicznej i mieszkańców.	
189.	MAIL_091	Odolańska	Na obecnym projekcie nie ma zaznaczonych miejsc, w których będą ustawione parkometry. Postuluję, aby umieścić je wyłącznie po południowej stronie ul. Odolańskiej, skoro północna część będzie przeznaczona do parkowania dla mieszkańców, ponadto chodnik po stronie północnej jest szerszy, wygodniejszy dla pieszych i bardziej uczęszczany. Warto byłoby więc pozostawić go bardziej reprezentacyjnym i łatwiejszym do poruszania się dla pieszych. Parkometry można by montować po stronie południowej ulicy w bezpośredniej bliskości płatnych miejsc parkingowych.	Lokalizacja parkomatów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów.
190.	MAIL_092	Płatowcowa	Uważam, że propozycja wprowadzenia zakazu zatrzymywania na ul. Płatowcowej narusza prawo właścicieli posesji do normalnego korzystania tych nieruchomości i ogranicza realizację ich uzasadnionych potrzeb życiowych. Chodzi przykładowo o uniemożliwienie a z pewnością utrudnienie korzystania z usług remontowo budowlanych, medycznych, opiekuńczych czy też zwykłych kontaktów rodzinnych. Oczywiście jest, że wprowadzony zakaz byłby z uzasadnionych powodów notorycznie łamany. Chyba lepszym rozwiązaniem jest ustanowienie po jednej stronie ulicy płatnego parkowania, a po drugiej zakazu zatrzymywania.	Nie wprowadzono. Szerokość jezdni (6m) przy ruchu dwukierunkowym, nie daje możliwości wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych. Na ulicy (z małym wyjątkiem gdzie wprowadzono zakaz zatrzymywania się) zostały zaprojektowane miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35), które są wyznaczone tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
191.	MAIL_093		Na pytanie "Jaka strefa płatnego parkowania na Mokotowie" można odpowiedzieć najkrócej - żadna. Jako mieszkanka Mokotowa nie zgadzam się na wprowadzenie płatnej strefy parkowania niestrzeżonego. W niniejszej korespondencji chciałabym przedstawić kilka argumentów przeciwko planowej SPPN. Po pierwsze, nie przeprowadzono referendum w tej sprawie. Sugeruję się, że większość mieszkańców jest za wprowadzeniem strefy, natomiast podczas spotkań ZDM niepokazuje się żadnej liczby, która by tą większość reprezentowała. Nie wspomina się również jak i kiedy taka opinia (za lub	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>przeciw) miała by być wyrażona przez ogół mieszkańców Mokotowa. Wobec tego należy zauważyć, że próba wprowadzenia SPPN jest niedemokratyczna. Wg mojego rozeznania, większość mieszkańców Mokotowa jest przeciwna i ma daleko idące obawy związane ze SPPN. Gdyby miastu zależało na poznaniu prawdziwego zdania mieszkańców, zostało by rozpisane referendum lokalne, zgodne z przepisami obowiązującego prawa. Oburza fakt, że konsultacje przeprowadzane się w sposób sugerujący, że decyzja o wprowadzeniu strefy już zapadła (co nie jest prawdą), a mieszkańcy mogą jedynie skorygować plany. Proszę dla przykładu przejrzeć zapis ze spotkania z dn.22 listopada - tylko na początku zostało wspomniane, że decyzja jest dopiero przed nami. Pytania są stawiane jedynie o kształt strefy, nie o to czy ma ona być ona ewentualnie wprowadzona, a od pytania czy w ogóle wprowadzić SPPN należałoby zacząć. Podczas spotkań online trudno oprzec się wrażeniu, że przedstawiciele ZDM odpowiadają jedynie na wygodne dla siebie pytania, pozostawiając wiele kwestii nierozstrzygniętych, jak np. praktyczne różnice między abonamentem rejonowym a obszarowym dla konkretnych ulic czy rozwiązania problemów związanych z lokalizacjami przy granicach podobszarów czy całej strefy płatnej. Należy zauważyć, że do wielu mieszkańców nie dotarły materiały związane z planami SPPN (np. brak ulotek dla mieszkańców ulic Piłkarska, Wiktorska), ani informacji o terminach konsultacji, jak również o zakresie zmian, które będą omawiane czy o realnym wpływie ewentualnej SPPN na ich sytuację. Tablice informacyjne przy ciągach pieszych (!) zostały umieszczone często w taki sposób, że informacje nie miały szansy dotrzeć do osób zainteresowanych (czyli do kierowców i posiadaczy aut), jak np. tablica u zbiegu ulic Dolnej i Belwederskiej. Ogólne spotkania konsultacyjne z mieszkańcami są prowadzone wyłącznie w formie online (dostęp do platform You Tube, Zoom oraz konieczność wysłania maila żeby móc uczestniczyć w dyskusji), co wyklucza osoby starsze lub mniej obeznane z technologiami w pełnym udziale procesie konsultacji. Jest również istotną barierą informacyjną dla wspomnianych grup, bo materiały oraz nagrania są dostępne tylko przez</p>	<p>wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Internet. Dlatego uważam, że taka forma konsultacji jest niemiarodajna - stanowi próbę manipulacji i wprowadzenie mieszkańców oraz Rady Miasta w błąd. Warto zauważyć, że gdy miasto wprowadzało SPPN kilka lat temu, argument urzędników był taki, że strefa wymusi rotację miejsc w Centrum, w miejscach atrakcyjnie turystycznie i tym samym przyczyni się do podniesienia ich atrakcyjności. Wobec tego, jaki ma sens wprowadzanie SPPN w dzielnicach mieszkalnych, takich jak Wierzbno czy Wyględów lub wzdłuż ogrodów działkowych (Idzikowskiego, Rakowiec)? Warto zauważyć, że we wspomnianych wyżej miejscach układ wąskich uliczek oraz niska zabudowa w zdecydowanej większości bez garaży tworzą dziś poważne ograniczenia parkingowe. Za strefę zapłacą mieszkańcy, a w zamian ZDM nie proponuje żadnych rozwiązań poprawiających dostępność miejsc postojowych. Ważny jest również aspekt społeczny. Poza kilkoma najbliższymi od miejsca zamieszkania ulicami mieszkańców będzie traktowany jako "obcy" czyli mający zapłacić za każdą minutę/godzinę parkowania. Przykre, że władze miasta, które tak wiele mówią o równości, pomysł strefy płatnego parkowania opierają na podziale "swój" kontra "obcy". Uważam, że może to doprowadzić do zwiększenia napięcia między sąsiadami i zwiększonej liczby uszkodzeń aut, które, choć legalnie zaparkowane, będą zajmować miejsca "lokalnym". Jako wsparcie tego argumentu proszę przejrzeć statystyki zajętości miejsc zaprezentowane podczas konsultacji, które dobitnie pokazują, że nawet poza godzinami obowiązywania SPPN zajętość przekracza liczbę leganych miejsc. Bez zwiększenia dostępności miejsc czeka nas prawdziwa walka o miejsca lub sprzedaż auta. Strefę 100m od parkometru, gdzie będzie obowiązywał abonament rejonowy mieszkańca, uważam za skandalicznie małą i nie rozumiem co, poza magią liczby 100, wpłynęło na taką decyzję urzędników. Dlaczego to nie jest 112m albo 333m? Co z ulicami, na których znajduje się mało legalnych miejsc postojowych lub potrzebna jest większa liczba rotujących miejsc (np. znajdują się tam sklepy, szkoły, urzędy)? Tutaj ZDM nie przedstawiło żadnych konkretnych rozwiązań ani wyliczeń. Dlaczego urzędnicy</p>	

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>nie zajmą się najpierw zwiększeniem liczby legalnych miejsc postojowych tam gdzie to potrzebne, tak żeby większość mieszkańców i przyjezdnych mogła miejsce parkingowe znaleźć? Zaprezentowaniu ogólnych danych ze strony ZDM podczas spotkań nie towarzyszyły jakiegokolwiek propozycje rozwiązania kwestii parkingowych w najbardziej potrzebnych miejscach (np. okolice ul. Domaniewskiej czy Czerniakowskiej) poprzez inwestycje w parkingi czy wykreowanie nowych miejsc w inny sposób. W obrębie SPPN znajdują się dwa duże szpitale przy ul. Wołoskiej i Goszczyńskiego, w których leczą się pacjenci z całej Polski, w tym również onkologiczni. Jak twórcy projektu zamierzają pogodzić interesy mieszkańców i osób leczących się w tych szpitalach? Uważam, że wyciąganie dodatkowych pieniędzy od pacjentów i ich rodzin jest nieetyczne. Warto również wziąć pod uwagę sytuację drobnych, lokalnych przedsiębiorców, którzy wynajmują lokale usługowe na Mokotowie. Jeśli do lokalu nie jest przypisane miejsc postojowe wyznaczone przez wspólnotę (a dla większości nie jest), to przedsiębiorca nie będący mieszkańcem (brak zameldowania) będzie ponosił dodatkowe koszty związane z prowadzeniem działalności. Do tego dochodzą jeszcze zwiększone koszty dostawy (dostawca będzie musiał zapłacić za miejsce) oraz opłaty parkingowe ponoszone przez samych klientów. Doprowadzi to spadku konkurencyjności Mokotowa jako dzielnicy i odpływu drobnych przedsiębiorców oraz ich klientów, jak również przerzucenie wzrostu kosztów działalności na pozostałych. Jako mieszkanka Mokotowa boję się utraty drobnych punktów usługowo-handlowych w najbliższej okolicy takich jak szewc, warzywniak czy gabinet lekarski oraz wzrostu cen.</p>	
192.	MAIL_094		<p>Dodatkowo, przygotowany plan opiera się na pokazaniu jak będzie wyglądać strefa w dniu wprowadzenia. Nie ma tam informacji jak strefa będzie wyglądać za rok czy 5 lat, np. nie ma gwarancji, że liczba miejsc postojowych nie zmniejszy się, abonament nie wzrośnie czy nie zmienią się zasady przyznawania abonamentu. Zmusza się tym samym żeby garstka osób, która uczestniczy w konsultacjach (a którą ciężko uznać za reprezentującą ogół</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>mieszkańców, zwłaszcza, że miejsce zamieszkania nie jest weryfikowane w żaden sposób), zdecydowała o przyszłości dzielnicy, nie wiedząc nawet dokładnie na co się decyduje. Biorąc pod uwagę nieprawdziwą argumentację sprzed kilku lat dot. SPPN dla Centrum oraz zaznaczoną podczas konsultacji politykę transportową miasta, która opiera się na "ograniczeniu dostępności obszarów dla pojazdów samochodowych" należy zakładać, że przyszłe zmiany nie będą korzystne dla ogółu mieszkańców i jedynie pogłębią istniejące dziś problemy z parkowaniem. Podsumowując, strefa płatnego parkowania nie daje żadnych zysków mieszkańcom - nie gwarantuje ani nie zwiększa dostępności miejsca postojowego dla mieszkańców, nie rozwiązuje problemów z nielegalnym parkowaniem, nie zwiększa bezpieczeństwa auta znajdującego się w strefie. Wręcz przeciwnie, ogranicza wolność dysponowania własnym mieniem (autem) do wyznaczonych ulic - każdorazowe wyjście poza wyznaczoną przez urzędnika strefę lub brak szczęścia w znalezieniu miejsca jest "karane" dodatkową opłatą. Uderzy to w szczególności w osoby mniej zamożne i te, które z uwagi na stan zdrowia czy wiek, przemieszczają się autem często, ale na relatywnie krótkich dystansach. Wniosek z tego jest prosty - jedynym beneficjentem tej formy jest budżet miasta.</p>	<p>wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
193.	MAIL_095	Woronicza	<p>Na jedni ulicy Woronicza - pomiędzy ulicami Bełską i Spartańską (arkusz 13E) zaprojektowano miejsca postojowe w po północnej stronie jezdni co spowoduje zwężenie ulicy do jednego pasa. Jakkolwiek słuszne jest uspokojenie ulicy Woronicza tak w tym miejscu spowoduje paraliż i niebezpieczne sytuacje (w stylu jazdy pod prąd i wyprzedzania stojących pojazdów) ponieważ przy Woronicza znajduje się zajezdnia autobusowa. Codziennie podczas wieczornych zjazdów autobusów do zajezdni lewy pas jezdni jest całkowicie zablokowany przez autobusy oczekujące na skręt w lewo na teren zajezdni. W związku z tym wnoszę o ponowne przeanalizowanie tego rejonu i usunięcie projektowanych miejsc postojowych na jezdni.</p>	<p>Uwaga uwzględniona. Po północnej stronie ul. Woronicza na odcinku od Bełskiej do ul. Spartańskiej przeznaczenie jednego pasa na parkowanie spowodowałoby utrudnienia związane z funkcjonowaniem zajezdni autobusowej. Autobusy zjeżdżające do zajezdni tworzą kolejkę i przy funkcjonowaniu jednego pasa na ul. Woronicza ulica stałaby się nieprzejezdna.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
194.	MAIL_0 96	Spartańska	Zaprojektowane parkowanie wzdłuż ulicy Spartańskiej po jej zachodniej stronie (rys 3A) na zasadach ogólnych - pozostawienie samochodów zaparkowanych częściowo na jezdni utrudnia minięcie się dwóch samochodów i powoduje korkowanie się ulicy szczególnie podczas przejazdów autobusów/ karetek do szpitala.	W związku z przebudową ulicy Spartańskiej, odrębnym projektem zostaną wyznaczone miejsca po dwóch stronach ulicy w zatokach ze sposobem parkowania równoległe do krawędzi jezdni.
195.	MAIL_0 97	Miłobędzka	Cztery miejsca dla CC/CD wzdłuż ulicy Miłobędzkiej (arkusz 8A) są pozostałością po nieistniejącej już w tym miejscu ambasadzie - w związku z tym nie mają już uzasadnienia i powinny zostać udostępnione dla wszystkich mieszkańców zwiększając pulę ogólnodostępnych miejsc postojowych.	Wystąpimy do MSZ z zapytaniem o możliwość likwidacji miejsc zastrzeżonych dla CD i CC.
196.	MAIL_0 98	Dolna 21b	Mieszkam przy ul. Dolnej 21b. Tu stale jest problem ze znalezieniem miejsca do zaparkowania samochodu, bez względu na porę dnia. Wracam z pracy ok. godz. 20.00 niestety często nie mam gdzie zaparkować. Dodatkowym bardzo ważnym problemem są miejsca parkingowe dla osób niepełnosprawnych. Mój mąż jest osobą niepełnosprawną, porusza się na wózku inwalidzkim- nie staje na nogi. Przy bloku jest tylko jedno takie miejsce. Niestety jest to zbyt mało. Tylko w tym bloku mieszka kilka osób, które mają uprawnienia do korzystania z takiego miejsca postojowego. To w większości osoby starsze, schorowane, które mają problem z poruszaniem się. Jedno miejsce to stanowczo zbyt mało. Bardzo często parkowanie odbywa się na zasadzie- kto pierwszy, ten lepszy. W związku z tym zwracam się z prośbą, aby przy ulicy Dolnej 21b wyznaczyć co najmniej dwa takie miejsca postojowe. Dodam, że na całej długości ul Dolnej są wyznaczone tylko dwa takie miejsca. Jedno przy zjeździe z ul. Puławskiej-Dolna 21b, drugie po przeciwnej stronie ulicy przy skrzyżowaniu z ulicą Belwederską. Bardzo proszę o pochylenie się nad tym problemem tworząc strefę płatnego parkowania. Dla zdrowego nie ma znaczenia, gdzie zaparkuje, bo swobodnie może przejść, natomiast dla osoby niepełnosprawnej brak miejsca do zaparkowania w pobliżu miejsca zamieszkania to bardzo duże utrudnienie. Kiedyś każdy z nas może być w tej trudnej sytuacji.	Wprowadzono. Doprojektowano jedno dodatkowe miejsce parkingowe dla osób niepełnosprawnych przy budynku Dolna 21b - bezpośrednio za już istniejącym miejscem postojowym dla osób niepełnosprawnych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
197.	MAIL_099	Konstruktorska, Racjonalizacji, Suwak	Jako mieszkanka osiedla Nowe Mokotów przy skrzyżowaniu ulic Konstruktorskiej/Suwak/Gandalfa/Tolkiena chciałabym dołączyć uwagi do projektu w sprawie rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Chciałabym prosić o rozszerzenie strefy dalej niż przewiduje to obecny plan, dołączając do tego kwartał ulic: Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak. Jako mieszkanka tej części chciałabym żeby strefa płatnego parkowania obejmowała ten kwartał, z obawy na to że jeśli strefa zakończy się przy ulicy Woronicza, okoliczni kierowcy, w tym wielu pracujący w biurach, będą licznie przyjeżdżać na nasze osiedle by zaparkować tuż za strefą, co naruszyłoby spokój i obecne użytkowanie osiedla.	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.
198.	MAIL_100	Wierzbno	Jestem mieszkańcem osiedla Wierzbno (rejon nr 3) od kilku lat, posiadam auto osobowe, użytkuję je codziennie o różnych porach, w wyniku czego mam pogląd zagęszczenia miejsc parkingowych o każdej godzinie. Z moich obserwacji wynika, że niestety w godzinach wieczornych liczba wolnych miejsc parkingowych jest najmniejsza. Czyli to my, mieszkańcy, generujemy największe zatłoczenie na osiedlu, w momencie kiedy wracamy do swoich domów. Wtedy jest największy problem ze znalezieniem miejsca do zaparkowania. Co za tym idzie, uważam, że problemu nie stanowią auta nie należące do mieszkańców, zaparkowane tymczasowo w ciągu dnia tylko niewystarczająca ilość miejsc parkingowych. Strefa płatnego parkowania nie rozwiąże problemu tylko niepotrzebnie obciąży mieszkańców. W związku z powyższym, jestem przeciwny wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na obszarze nr 3 na Mokotowie.	Rola SPPN jest ograniczenie długotrwałego postoj u użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni – przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu. Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoj u, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mniejszym stopniu, ale poprawia się również sytuacja po godzinach obowiązywania opłat.
199.	MAIL_1 01		Chciałbym zapytać, na co zostaną przeznaczone środki, które zostaną zarobione z opłat za strefy płatnego parkowania.	Wpływy z SPPN stanowią dochód m.st. Warszawy i są przeznaczane na realizację zadań publicznych.
200.	MAIL_1 02	Konstruktorska, Racjonalizacji, Suwak	Jako mieszkaniec osiedla Nowe Mokotów przy skrzyżowaniu ulic Konstruktorskiej/Suwak/Gandalfa/Tolkiena chciałbym dołączyć uwagi do projektu w sprawie rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Chciałbym prosić o rozszerzenie strefy dalej niż przewiduje to obecny plan, dołączając do tego kwartał ulic: Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak. Jako mieszkaniec tej części chciałbym, żeby strefa płatnego parkowania obejmowała ten kwartał, z obawy na to, że jeśli strefa zakończy się przy ulicy Woronicza, okoliczni kierowcy, w tym wielu pracujący w biurach, będą licznie przyjeżdżać na nasze osiedle by zaparkować tuż za strefą, co naruszyłyby spokój i obecne użytkowanie osiedla.	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.
201.	MAIL_1 03	Miączyńska	Piszę w sprawie newralgicznego miejsca - które stale stanowi zator komunikacyjny. pkt 3- Opisany na załączonym rysunku: Zatoczka która jest przeznaczona dla klientów usług powinna bardziej zmuszać do parkowania równoległego. Jeżeli kierowcy będą parkować w niej wg. starych zwyczajów czyli pod kątem 45stopni- to sparaliżuje to kompletnie przepustowość ulicy Miączyńskiej. Zalecam więc- baaaardzo proszę o: 3a- osłupkowanie chodnika na krawędzi- chodnik-zatoczka, 3b- Postawienie znaku F20 dający możliwość parkowania tylko samochodów osobowych, 3c- do tego znaku dołączyłabym też znak o zakazie postoju na włączonym silniku- kierowcy non stop grzeją zimą, a latem chłodzą się w autach czekając aż ich pasażer wróci z zakupów, lub wręcz zostawiają dzieci w uruchomionych autach i idą "na chwilę" do sklepu- to się dzieje notorycznie.	Nie wprowadzono. Zatoka pomiędzy budynkami nr 54-56 zostanie oznakowana do parkowania równoległego. Po drugiej stronie jezdni zostanie wyznaczone parkowanie równoległe na jezdni, co wymusi postój równoległy również w zatoce. Zatoka przeznaczona jest dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Postój z uruchomionym silnikiem powyżej 1 minuty jest niedozwolony na mocy przepisów ogólnych i nie wymaga oznakowania.
202.	MAIL_1 04	Miączyńska	pkt 2- Opisany na załączonym rysunku: Bardzo poproszę o oznaczenie większego trójkąta skrętu- trójkąta widoczności- jest to tak specyficzne	Wprowadzono. Zwiększono powierzchnię wyłączoną z ruchu.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			miejsce że w przypadku parkowania obustronnego na ulicy i konieczności wjazdu z sięgacza drogi publicznej wewnętrznej ( gdzie konieczne jest parkowanie na biegu wstecznym) oraz wąskiego przejazdu drogi wewnętrznej - będzie niemożliwy.	
203.	MAIL_1 05	Miączyńska	pkt 1- Opisany na załączonym rysunku: Ponieważ status sięgacza działki drogowej nr. 9 -wg. pani naczelnik Kurkiewicz to publiczna droga wewnętrzna stanowiąca wjazd do garaży do właścicieli 4 posesji dlatego proszę o montaż znaku na przestrzeni chodnika ( nie ogrodzenia- bo zamierzam je wymieniać) informującego o: 1a- wjeździe do garaży tylko dla mieszkańców posesji 69,67,67a,69a z zakazem parkowania oraz żeby miejsca postojowe na ulicy na przeciwko budynku 69, 71 były oznakowane jako "miejsca dla mieszkańców" , parking ogólnodostępny dla usług jest po przeciwnej stronie ulicy w zatoczce. To dotyczy wszystkich "sięgaczy" od Maklakiewicza do Etiudy Rewolucyjnej w obrębie Miączyńskiej.	Nie wprowadzono. Znak D-18 z tab. Znak D-18 z tak. T-30i został zaprojektowany przy obrzeżu chodnikowym, w ten sposób nie zawęży się istniejącego chodnika.
204.	MAIL_1 06	Miączyńska	Pkt 4- dużym ułatwieniem życia dla mieszkańców i usług byłoby wykonanie ronda, lub jeżeli brakuje tam miejsca to "formy zawrotki" dla ludzi korzystających ze szpitala, szkoły i żłobka- po odstawieniu np. dzieciaków do usług oświaty. To zmniejszyłoby ruch na ulicy Miączyńskiej.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg na danym terenie. Budowa ronda lub placów do zawracania jest poza zakresem opracowania.
205.	MAIL_1 07	Konstruktorska, Racjonalizacji, Suwak	Jako mieszkaniec osiedla Nowe Mokotów przy skrzyżowaniu ulic Konstruktorskiej/Suwak/Gandalfa/Tolkiena chciałbym dołączyć uwagi do projektu w sprawie rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Chciałbym prosić o rozszerzenie strefy dalej niż przewiduje to obecny plan, dołączając do tego kwartał ulic: Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak. Jako mieszkaniec tej części Mokotowa chciałbym żeby strefa płatnego parkowania obejmowała ten kwartał, z obawy na to że jeśli strefa zakończy się przy ulicy Woronicza, okoliczni kierowcy, w tym wielu pracujący w biurach, będą	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			licznie przyjeżdżać na nasze osiedle by zaparkować tuż za strefą, co naruszyłyby spokój i obecne użytkowanie osiedla.	
206.	MAIL_108		<p>Z całą stanowczością popieram wprowadzenie płatnego parkowania na jak największym obszarze Mokotowa. Patrząc po innych centralnych dzielnicach, mam nadzieję, że i tu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększy się rotacja parkujących aut, a tym samym skróci się czas poszukiwania wolnego miejsca (a przy tym spalania paliwa jeżdżąc naokoło przez dziesiątki minut)</li> <li>- mniej samochodów będzie pozostawianych na całe dnię po drodze do pracy np. przy metrze czy tramwaju</li> <li>- mniej aut w ogóle wjedzie do centrum, zmniejszając korki i zanieczyszczenie powietrza</li> <li>- część mieszkańców ograniczy się do posiadania 1 a nie np. 3 samochodów</li> <li>- znikną wraki - jest sporo porzuconych samochodów</li> <li>- uporządkuje się i ucywilizuje miejsca do parkowania...</li> </ul>	<p>pinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
207.	MAIL_109		<p>Chciałbym jednak zwrócić uwagę na mało poruszany temat - odśnieżania czy też w ogóle utrzymania czystości w strefie. A zgodnie z Ustawą o utrzymaniu porządku w gminach...: <a href="https://www.allianz.pl/pl_PL/poradniki/dom-i-mieszkanie/obowiazek-odśnieżania-chodnika-ustawa.html#4">https://www.allianz.pl/pl_PL/poradniki/dom-i-mieszkanie/obowiazek-odśnieżania-chodnika-ustawa.html#4</a></p> <p>"Drugi wyjątek dotyczy chodników, na których gmina dopuściła parkowanie samochodów za opłatą. Jeśli wzdłuż chodnika przyległego do Twojej posesji znajduje się strefa płatnego parkowania, nie musisz zajmować się odśnieżaniem. To zadanie zarządcy drogi."</p> <p>Warto o tym pamiętać!</p>	Uwaga została przyjęta.
208.	MAIL_110	Konstruktorska, Racjonalizacji, Suwak	<p>Jako mieszkanka osiedla Nowy Mokotów przy skrzyżowaniu ulic Konstruktorskiej/Suwak/Gandalfa/Tolkiena chciałabym dołączyć uwagi do projektu w sprawie rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Chciałabym prosić o rozszerzenie strefy dalej niż przewiduje to obecny plan, dołączając do tego kwartał ulic: Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak. Jako mieszkanka tej części chciałabym, żeby strefa płatnego parkowania obejmowała ten kwartał z obawy na to, że jeśli strefa zakończy się przy ulicy Woronicza, okoliczni kierowcy, w tym wielu pracujący w biurach, będą licznie przyjeżdżać na nasze osiedle by zaparkować tuż za strefą, co naruszyłyby spokój i obecne użytkowanie osiedla.</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.
209.	MAIL_111		<p>Strefa płatnego parkowania niestrzeżonego przeważnie będzie powodować, że ulice osiedlowe staną się 1 kierunkowe. To z kolei wymusi parkowanie aut tylko po 1 stronie, żeby 1,5 metra chodnika dla pieszych.</p> <p>W związku z tym liczba miejsc się zmniejszy nawet dla posiadaczy abonamentu mieszkańca. Więc nie wierzę, że SPPN spowoduje zwiększenie liczby miejsc parkingowych. SPPN wystarczy taka, jaka jest. Tak samo nie ograniczy to liczby wydalanych spalin, bo auta jeżdżące wokół, szukając miejsca do parkowania produkuje spalinę, zanieczyszczając powietrze. Czy to się przyczynia do poprawy jakości powietrza?</p>	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Pozostawienie 1,5 m chodnika dla pieszych jest wymogiem prawa o ruchu drogowym i obowiązuje niezależnie od wprowadzenia SPPN.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Tak samo abonament powinien być dla właścicieli aut pow.3,5 ton,a dlaczego nie będzie? To już jest dyskryminacja. Co jeśli auto jest narzędziem pracy?	
210.	MAIL_1 12	Służewiec Przemysłowy	<p>Przede wszystkim na wstępie chciałbym zaznaczyć, że jestem zwolennikiem rozszerzenia strefy, jednak projektowany jej kształt przyniesie więcej negatywnych skutków niż korzyści. Przede wszystkim obszar objęty rozszerzeniem powinien być większy i objąć również teren zagłębienia biurowego zwanego „Mordorem” oraz przylegające do niego kwartały zabudowy mieszkaniowej. W rejonie ograniczonym ulicami Żwirki i Wigury - Marynarska - Wilanowska - Puławska - Woronicza a nawet sięgając dalej na południe od ulicy Marynarskiej w dni robocze obserwuje się znacznie zwiększony ruch samochodów, parkowanie na każdym legalnym i nielegalnym skrawku terenu. Chodniki, trawniki już teraz są rozjeżdżane przez pracowników okolicznych biur. Pomimo istnienia płatnych miejsc parkingowych, kierowcy nie korzystają z takich możliwości cywilizowanego parkowania. Korki powodowane przez samochody pracowników okolicznych biur są z tygodnia na tydzień coraz większe, jednocześnie miasto nie podejmuje żadnych działań w celu poprawy organizacji ruchu w tej okolicy (m.in. brak działań w kierunku wyznaczenia dodatkowego pasa skrętu w prawo w relacji z ulicą Wołoskiej w Marynarską, wydłużenia cyklu sygnalizacji świetlnej dla tej relacji, czy też poprawy wyjazdu z północnej części ulicy Postępu w ulicę Marynarską). Problemy z nadmiernym ruchem, czy parkowaniem nie są tak uciążliwe w dni wolne od pracy, co jednoznacznie wskazuje, że problemy w znacznej mierze powodowane są przez kierowców nie będących mieszkańcami. Niechęć do korzystania z płatnych miejsc, jest potwierdzeniem tezy, że strefa zniechęci sporą część okolicznych pracowników do korzystania z własnych samochodów i spowoduje rozwiązanie licznych okolicznych problemów komunikacyjnych. Rozszerzenie strefy płatnego parkowania w proponowanym kształcie tylko zwiększy presję kierowców na tą część miasta a należy podkreślić, że zdecydowanie już teraz natężenie ruchu, ilość pojazdów parkujących w okolicy jest znacznie większa niż na proponowanym obszarze wprowadzenia strefy.</p>	<p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Wręcz rodzi się pytanie po co strefa w miejscach, gdzie jest niewielka ilość biur i ruchu „przyjezdnego”, która wprowadzi sporo uciążliwości w przeważającej części dla mieszkańców a nie planuje się strefy w miejscu istnienia realnego problemu. Reasumując rozszerzenie strefy powinno objąć znacznie większy obszar, sięgając przynajmniej ulicy Marynarskiej - Wilanowskiej. Jeśli wprowadzenie od razu strefy na tak dużym obszarze nie jest możliwe, to w pierwszej kolejności powinno objąć się strefą obszar Służewca Przemysłowego rozwiązując w ten sposób problem z nadmierną presją kierowców na ten obszar miasta, zachęcając pracowników do przyjazdu do pracy bardzo rozwiniętą w tym rejonie komunikacją publiczną. Odżyją trawniki, chodniki, zmniejszą się najbardziej dotkliwe korki w godzinach popołudniowego szczytu, spadnie zanieczyszczenie powietrza i przede wszystkim ulgę odczują okoliczni mieszkańcy.</p>	
211.	MAIL_1 13	Konstruktorska, Racjonalizacji, Suwak	<p>Jako mieszkanka osiedla Nowe Mokotów przy skrzyżowaniu ulic Konstruktorskiej/Suwak/Gandalfa/Tolkiena chciałabym dołączyć uwagi do projektu w sprawie rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Chciałabym prosić o rozszerzenie strefy dalej niż przewiduje to obecny plan, dołączając do tego kwartał ulic: Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak. Jako mieszkanka tej części chciałabym żeby strefa płatnego parkowania obejmowała ten kwartał, z obawy na to, że jeśli strefa zakończy się przy ulicy Woronicza, okoliczni kierowcy, w tym wielu pracujący w biurach, będą licznie przyjeżdżać na nasze osiedle by zaparkować tuż za strefą, co naruszyłoby spokój i obecne użytkowanie osiedla.</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>
212.	MAIL_1 14		<p>Jestem zdecydowanie ZA wprowadzeniem strefy.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
213.	MAIL_1 15		<p>Ze względu na fakt, że ulice były budowane w latach 50-60 i nie przewidywały obecnej ilości samochodów, strefa nie wpłynie znacząco i odczuwalnie na ilość dostępnych miejsc parkingowych. Na pewno będzie większa rotacja samochodów, ale nie będzie to wyraźnie odczuwalne dla mieszkańców. Tym samym wnoszę o zwiększenie promienia odległości od miejsca zamieszkania dla podstawowego abonamentu dla mieszkańców (30 zł rocznie). Uważam, że powinno to być minimum 250 metrów. Nieraz trzeba zaparkować o 1 lub 2 przecznice dalej, co na pewno będzie miało też miejsce po wprowadzeniu strefy. Może rzadziej, ale na pewno będzie się to zdarzało.</p>	<p>Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. De facto oznacza to możliwość parkowania w promieniu ok. 250 m od domu. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN,</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
214.	MAIL_1 16	Belwederska, Gagarina, Czerniakowska, Chełmska	Ulice w kwadracie Belwederska, Gagarina, Czerniakowska, Chełmska powinny być JEDNOKIERUNKOWE z kierunkami na przemian. Przykład - ul. Górską niejednokrotnie blokuje się, ponieważ auta stoją ukośnie po prawej, jadąc od Chełmskiej, co czyni tę ulicę na długim odcinku niemożliwą do minięcia się dwóch pojazdów osobowych, o większych nie wspominając. Oprócz tego jest postój taksówek, które stoją na ulicy na pasie ruchu, w pobliżu są szkoły i przedszkole, do których cała masa aut dowozi i odbiera dzieci. Są godziny, w których przejazd Górską w obie strony jest po prostu niemożliwy, auta muszą cofać, itd itp. Jest to po prostu czasami niebezpieczne dla zaparkowanych samochodów. To samo dotyczy większości ulic w tym kwadracie - wjeżdżające w obie strony dostawczaki, śmieciarki, zaparkowane samochody. To wszystko BLOKUJE te ulice, mieszkańcy przemykają, unikając wejścia pod samochody. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego naprzemiennie na każdej z tych ulic, byłoby według mnie rozwiązaniem problemu. Wiem, że tam jest największy SOR w Warszawie z dojazdem i od Górskiej, i od Stępińskiej, ale karetek i innych pojazdów służb miejskich zakaz wjazdu może nie dotyczyć. Największym problemem są samochody prywatne i dostawczaki, które blokują te ulice.	Drogi jednokierunkowe wyznaczano jeśli w związku z tym możliwe było wyznaczenie większej ilości miejsc postojowych.
215.	MAIL_1 17	Belwederska, Gagarina, Czerniakowska, Chełmska	Powinno powstać więcej przejść dla pieszych w wymienionym w punkcie powyżej kwadracie ulic. Mieszkańcy wychodzący z psami, czy po prostu przemieszczający się z punktu A do punktu B, muszą teraz przekraczać ulicę bez ochrony pasów, a przy aktualnym ruchu samochodowym bywa to po prostu niebezpieczne. Zwłaszcza dla ludzi starszych.	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.
216.	MAIL_1 18	Konstruktorska,	Chciałabym prosić o rozszerzenie strefy dalej niż przewiduje to obecny plan, dołączając do tego kwartał ulic: Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak. Jako mieszkanka tej części chciałabym żeby strefa płatnego	Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		Racjonalizacji, Suwak	parkowania obejmowała ten kwartał, z obawy na to że jeśli strefa zakończy się przy ulicy Woronicza, okoliczni kierowcy, w tym wielu pracujący w biurach, będą licznie przyjeżdżać na nasze osiedle by zaparkować tuż za strefą, co naruszyłyby spokój i obecne użytkowanie osiedla.	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.
217.	MAIL_1 19	Konstruktorska, Racjonalizacji, Suwak	Chciałabym prosić o rozszerzenie strefy dalej niż przewiduje to obecny plan, dołączając do tego kwartał ulic: Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak. Jako mieszkanka tej części chciałabym żeby strefa płatnego parkowania obejmowała ten kwartał, z obawy na to że jeśli strefa zakończy się przy ulicy Woronicza, okoliczni kierowcy, w tym wielu pracujący w biurach, będą licznie przyjeżdżać na nasze osiedle by zaparkować tuż za strefą, co naruszyłyby spokój i obecne użytkowanie osiedla.	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.
218.	MAIL_1 20	Konstruktorska, Racjonalizacji, Suwak	Jako mieszkaniec osiedla Nowy Mokotów przy skrzyżowaniu ulic Konstruktorskiej/Suwak/Gandalfa/Tolkiena chciałbym dołączyć uwagi do projektu w sprawie rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Chciałbym prosić o rozszerzenie strefy dalej niż przewiduje to obecny plan, dołączając do tego kwartał ulic: Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak. Jako mieszkaniec tej części chciałbym żeby strefa płatnego parkowania obejmowała ten kwartał, z obawy na to że jeśli strefa zakończy się przy ulicy Woronicza, okoliczni kierowcy, w tym wielu pracujący w biurach, będą licznie przyjeżdżać na nasze osiedle by zaparkować tuż za strefą, co naruszyłyby spokój i obecne użytkowanie osiedla.	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.
219.	MAIL_1 21	Konstruktorska, Racjonalizacji, Suwak	Jako mieszkaniec osiedla Nowy Mokotów przy skrzyżowaniu ulic Konstruktorskiej/Suwak/Gandalfa/Tolkiena chciałbym dołączyć uwagi do projektu w sprawie rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Chciałbym prosić o rozszerzenie strefy dalej niż przewiduje to obecny plan, dołączając do tego	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>kwartał ulic: Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak. Jako mieszkańiec tej części chciałbym żeby strefa płatnego parkowania obejmowała ten kwartał, z obawy na to że jeśli strefa zakończy się przy ulicy Woronicza, okoliczni kierowcy, w tym wielu pracujący w biurach, będą licznie przyjeżdżać na nasze osiedle by zaparkować tuż za strefą, co naruszyłyby spokój i obecne użytkowanie osiedla.</p>	<p>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>
220.	MAIL_1 22	Konstruktorska, Racjonalizacji, Suwak	<p>Jako mieszkanka osiedla Nowe Mokotów przy skrzyżowaniu ulic Konstruktorskiej/Suwak/Gandalfa/Tolkiena chciałabym dołączyć uwagi do projektu w sprawie rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Chciałabym prosić o rozszerzenie strefy dalej niż przewiduje to obecny plan, dołączając do tego kwartał ulic: Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak. Jako mieszkanka tej części chciałabym żeby strefa płatnego parkowania obejmowała ten kwartał, z obawy na to że jeśli strefa zakończy się przy ulicy Woronicza, okoliczni kierowcy, w tym wielu pracujący w biurach, będą licznie przyjeżdżać na nasze osiedle by zaparkować tuż za strefą, co naruszyłyby spokój i obecne użytkowanie osiedla.</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>
221.	MAIL_1 23	Płatowcowa	<p>Jako mieszkanka i właścicielka domu przy ul. Płatowcowej zgłaszam sprzeciw dotyczący wprowadzenia płatnej strefy parkowania na wymienionej ulicy.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
222.	MAIL_1 24	Wierzbno, Wyględów	<p>W załączniku przesyłam moje uwagi do propozycji zmian w organizacji ruchu w związku z wytyczeniem strefy płatnego parkowania na obszarze Wierzbna i Wyględowa.</p>	<p>Wyględów: 1. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Płatowcowej nie przyniesie korzyści przy wyznaczaniu miejsc postojowych a znacznie utrudni dostęp do posesji i wymusi wyjazd z całego kwartału przez ul. Karwińską, nieprzystosowaną do zwiększonego natężenia ruchu. 2. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Etiudy Rewolucyjnej nie przyniesie korzyści przy wyznaczaniu miejsc postojowych a znacznie utrudni dostęp do posesji i wymusi jazdę przez ul. Maklakiewicza i Miączyńską. 3. Nasadzenia krzewów zostaną uwzględnione w projekcie Mokotów: 1. Nie wprowadzono parkowania na jezdni Raclawickiej. Ze względu na dużą liczbę skrzyżowań i zjazdów oraz konieczność zachowania widoczności, wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni byłoby możliwe tylko na bardzo krótkim odcinku, a spowodowałyby dodatkowe manewry wynikające z</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>konieczności zmiany pasa z prawego na środkowy. 2. Wyznaczanie buspasów nie jest w zakresie opracowania. Celem opracowania jest oznakowanie miejsc postojowych. 3. Wyznaczanie przejść dla pieszych nie jest w zakresie opracowania. Celem opracowania jest oznakowanie miejsc postojowych. Zwracamy uwagę, że przejście dla pieszych musi prowadzić na chodnik, którego w opisanej lokalizacji nie ma. 4. Budowa azyli dla pieszych wymaga przebudowy sygnalizacji świetlnej, co znacznie wykracza poza zakres opracowania. Skrzyżowanie będzie przebudowywane w ramach budowy drogi dla rowerów na ul. Woronicza, co stanowi osobne zadanie inwestycyjne realizowane niezależnie od SPPN. 5. Na skrzyżowaniu ul. Woronicza i Spartańskiej planowana jest budowa sygnalizacji świetlnej i przebudowa, co stanowi osobne zadanie inwestycyjne realizowane niezależnie od SPPN. 6. Na ul. Woronicza zaprojektowano pas postojowy po północnej stronie jezdni. Parkowanie po południowej stronie nie zostało zaprojektowane ze względu na utrudniony dostęp do miejsc postojowych (konieczność pokonania jezdni lub torowiska w miejscu niedozwolonym). 7. Zaprojektowano miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej między ul. Woronicza a ul. Bytnara „Rudego”. Wnioskowane wyznaczenie dodatkowych pasów do skrętu w lewo wykracza poza zakres opracowania. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. 8. Parkowanie na jezdni ul. Wołoskiej między ul. Dąbrowskiego a ul. Odyńca</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>byłoby pozbawione możliwości dojścia ze względu na istniejące żywopłoty. 9. Zaprojektowano miejsca postojowe na prawym pasie jezdni wschodniej ul. Wołoskiej między ul. Dąbrowskiego a Madalińskiego. 10. Podstawowym celem projektu SPPN jest oznakowanie miejsc postojowych. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.</p>
223.	MAIL_1 25	Jana III Sobieskiego	<p>Piszemy w sprawie możliwości poszerzenia strefy 150 m w promieniu od niektórych budynków. Dotyczy to budynków zlokalizowanych wzdłuż ulicy Sobieskiego, np. Sobieskiego 107. Przy takim położeniu budynku połowa 150 metrowej strefy jest faktycznie nie do wykorzystania, ponieważ obejmuje ulicę Sobieskiego, na której nie będzie miejsc parkingowych. Pozostałe miejsca są zlokalizowane wzdłuż ulicy Gierymskiego, przy której jest wiele budynków, co ogranicza możliwość parkowania. Prosimy o rozważenie możliwości poszerzenia strefy 150 metrów dla takich szczególnych przypadków.</p>	<p>Zasady dla strefy są ujednoczone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego.</p>
224.	MAIL_1 26	Bukowińska	<p>Jestem zwolenniczką stref płatnego parkowania. Mieszkam w strefie oznaczonej jako 3 na mapie Mokotowa, przy ulicy Bukowińskiej i Pejzażowej panuje chaos parkingowy, który utrudnia nam bezpieczne poruszanie się zarówno samochodami jak i pieszo. Jest coraz więcej parkujących aut mimo licznych garaży podziemnych w tej okolicy dla mieszkańców bloków. Ze względu na pobliski market, dwa paczkomaty, dostawy kurierskie i inne, żyje się nam coraz mniej komfortowo. Wiele aut parkuje tutaj przez kilka, a nawet</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>kilkanaście miesięcy bez zgody wspólnoty. Jest problem z dojazdem samochodów służb ratunkowych oraz śmieciarek. Stali mieszkańcy mogą korzystać w płatnej strefie z abonamentu, a ograniczymy przypadkowe parkowanie. Jestem za. Jestem przekonana, że to w jakiś sposób ucywilizuje parkowanie w naszej okolicy. Jestem również za kopertami dla niepełnosprawnych. A w ostateczności za słupkami w miejscach totalnej samowoli, która zagraża bezpieczeństwu użytkowników dróg i chodników.</p>	<p>postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
225.	MAIL_1 27	Bukowińska, Pejzażowa	<p>Mój postulat dotyczy tego, żeby nieco jeszcze poszerzyć - o całą ulicę Bukowińską i Pejzażową - planowany rejon SPP na Mokotowie, ponieważ ww. ulice są położone już poza obszarem nr 3 tego planowanego poszerzenia SPP, który miałby się kończyć na ul. Domaniewskiej.</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>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
226.	MAIL_1 28	Dąbrowskiego	<p>My mieszkańcy Dąbrowskiego domagamy się, by:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania.</li> <li>2. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej.</li> <li>3. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować?</li> <li>4. Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</li> </ol>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
227.	MAIL_1 29	Górska	<p>W związku z konsultacjami społecznymi dotyczącym rozszerzenia SPPN na Mokotowie (podobszar nr 4) zgłaszam moje uwagi do projektu dotyczące ulicy Górskiej, na której mieszkam.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zgłaszam potrzebę zmiany ul. Górskiej z dwukierunkowej na jednokierunkową (z kierunkiem ruchu samochodów od strony ul. Gagarina do ul. Chełmskiej). Potrzeba ta wynika z faktu, że obecnie na wysokości ul. Górska 6/10 parkuje bardzo duża liczba samochodów co uniemożliwia mijanie się samochodów nadjeżdżających z przeciwnych kierunków. Każdego dnia z tego powodu dochodzi do awantur między kierowcami, bo nikt nie chce ustąpić przejazdu,</li> <li>2. Nadanie ul. Górskiej statusu drogi "z pierwszeństwem przejazdu",</li> <li>3. Remont ul. Górskiej (chodzi o wymianę nawierzchni jezdni i płyt chodnikowych),</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nie wprowadzono. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Górskiej nie wpłynie na wyznaczenie większej ilości miejsc postojowych, utrudni dodatkowo obsługę posesji, gdyż ruch pojazdów musiałby odbywać się poprzez skrzyżowanie Belwederska - Gagarina.</li> <li>2, 3, 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. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie</li> </ol>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			4. Likwidacja postoju TAXI na ul. Górskiej, przy wlocie do ul. Chełmskiej, 5. Wyznaczenie pasów dla przejścia pieszych.	oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. 4. Uwaga uwzględniona.
228.	MAIL_1 30	Puławska, Idzikowskie go	Bardzo proszę o zmianę w projekcie SPPN na skrzyżowaniu Puławskiej i Idzikowskiego po zachodniej stronie skrzyżowania. Proszę o postawienie słupków blokujących, które uniemożliwią parkowanie. Szczególnie dotyczy to samego skrzyżowania i przejść pieszych, szczególnie przejścia po południowo-zachodniej stronie. Auta parkują tu nielegalnie reguarnie, utrudniając ruch pieszy, ograniczając widoczność na pieszych wchodzących na przejście dla pieszych. Gdzie powinny stanąć słupki zaznaczyłem w załączonym pliku kolorem pomarańczowym.	Wprowadzono w zakresie umieszczenia słupków U-12c przed przejściem dla pieszych i na skrzyżowaniu.
229.	MAIL_1 31	Czerniowie cka	Chciałabym zgłosić uwagi do projektowanej organizacji ruchu na ul Czerniowieckiej. Na wschód od Cieszyńskiej, po północnej stronie Czerniowieckiej zaplanowane są miejsca parkingowe (na załączonym pliku zaznaczyłam ten obszar zielonym prostokątem). Jest o jedyny chodnik w tej części ulicy i na dodatek jest to częsta droga rodziców z dziećmi do przedszkola znajdującego się na ulicy Zawrat. Dla porównania dosłownie kilka metrów dalej, na ulicy Ikara (zaznaczyłam ten obszar niebieskim prostokątem w załączonym pliku) miejsca zostały wyznaczone już tylko po jednej stronie jezdni. Wnioskuje więc zakazanie parkowania pojazdów po północnej stronie na tym odcinku Czerniowieckiej: 1. Ułatwi to ruch pieszy JEDYNYM chodnikiem na tej części ulicy. 2. Mieszkańcy i tak mogą parkować samochody na SWOICH posesjach w tej części ulicy. 3. Będzie w tej części ulicy większy ruch pojazdów (po wprowadzeniu jednego kierunku będzie to główny dojazd do Cieszyńskiej) - więc zrobienie parkowania po obydwu stronach pogorszy warunki ruchu.	Nie wprowadzono. Celem projektu jest wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych. Proponowane rozwiązanie zmniejszyłoby natomiast ich liczbę. Projekt przewiduje pozostawienie po północnej stronie ulicy Czerniowieckiej chodnika o szerokości 2,5 m. Ulica Czerniowiecka na odcinku od ul. Bukowińskiej do ul. Cieszyńskiej pozostanie dwukierunkowa.
230.	MAIL_1 32	al. Witosa	Mianowicie proponuję aby na ulicy al. Witosa, na odcinku prowadzącym od ulicy Idzikowskiego w kierunku ulicy Czerniakowskiej wyznaczyć pas do parkowania w miejsce prawego pasa ruchu na odcinku za rozjazdem na	Nie wprowadzono. Jezdnia przebiega na wzniesieniu i nie posiada dojścia do potencjalnych miejsc postojowych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>estakadę trasy Siekierkowskiej, aż do przejścia dla pieszych w osi skrzyżowania z ulicą Beethovena. Pragnę zauważyć, że na odcinku od rozjazdu na estakadę do przejścia dla pieszych w osi skrzyżowania z ulicą Beethovena natężenie ruchu samochodowego jest minimalne ponieważ w dużej części ruch odbywa się właśnie estakadą. Zorganizowanie miejsc parkingowych na tym odcinku pozwoli na rozładowanie zapotrzebowania na miejsca na ulicach Dziekońskiego i Aignera szczególnie dla osób przyjeżdżających do lokali zlokalizowanych w budynkach po drugiej stronie Witosa.</p> <p>Ze względu na małe natężenie ruchu po tej stronie al. Witosa proponuję także ograniczenie prędkości na tym odcinku do 30 kmh oraz zmianę ustawienia świateł na przejściu dla pieszych po tej stronie al. Witosa w taki sposób, aby przez cały czas zapalone było światło zielone dla pieszych i rowerzystów oraz czerwone dla samochodów poruszających się w stronę ul. Czerniakowskiej, a przełączenie następowo jedynie po wykryciu samochodu w cyklu bezkolizyjnym z sygnalizacją dla aut zjeżdżających z ul. Beethovena.</p> <p>Ustawienie takie zalegalizuje sytuację obecną, w której piesi przekraczający al. Witosa przechodzą przez ten fragment al. Witosa "na czerwonym" właśnie ze względu na małe natężenie ruchu samochodowego i zbyt krótki cykl świateł, nie pozwalający na pokonanie obu jezdni al. Witosa w jednym cyklu.</p>	
231.	MAIL_1 33	Odolańska	<p>Mimo, że co do zasady jestem przeciwny wprowadzaniu stref płatnego parkowania oprócz ścisłego centrum miasta, to doświadczenia ostatnich kilku lat funkcjonowania na granicy SPPN zmuszają mnie do opowiedzeniem się za rozszerzeniem strefy w sposób obejmujący ul. Odolańską i jej najbliższe okolice. W związku z tym, że aktualnie SPPN na ul. Odolańskiej kończy się na ul. Bałuckiego, a ul. Odolańska przylega do stacji metra Raławicka, od rana samochody parkują na wszystkich dostępnych miejscach postojowych, a ich użytkownicy przesiadają się do metra. Co więcej, istotna część samochodów jest pozostawiana na ulicach na całą zimę (w tym również samochody nie nadające się do jazdy po mieście, tj. kampery) – liczba tego typu pojazdów oscyluje koło 50 % wszystkich parkujących pojazdów), wiele samochodów jest</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>porzucanych na stałe – tylko w tym roku co najmniej 2 samochody porzucone tylko na ul. Odolańskiej 21/23 zostały odholowane przez Staż Miejską jako samochody porzucone. Efekt opisanych wyżej zachowań jest taki, że jako mieszkańiec ul. Odolańskiej jestem zmuszony codziennie parkować kilkaset metrów od mojego miejsca zamieszkania – co nie tylko niepotrzebnie zajmuje czas potrzebny na szukanie miejsca do zaparkowania oraz przejście od domu do samochodu, ale również istotnie utrudnia funkcjonowanie w zwyczajnych czynnościach, takich jak noszenie zakupów, przenoszenie do samochodu opon z piwnicy itd. W związku z powyższym popieram pomysł rozszerzenia SPPN w zakresie obejmującym Podstrefę nr 2.</p>	<p>Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
232.	MAIL_1 34	Wiśniowa	<p>rysunek 28_Wiśniowa: Zgodnie z przesłanym rysunkiem planowane jest wprowadzenie zakazu parkowania na dawnym chodniku poprowadzonym na ul. Wiśniowej na odcinku pomiędzy ul. Odolańską a ul. Wiktorską w części położonej od strony ul. Kazimierzowskiej. Wskazane rozwiązanie uważam za nieracjonalne. Opisane wyżej miejsce od lat jest wykorzystywane przez mieszkańców na potrzeby parkowania samochodów. Powyższe nie jest w żadnej sposób uciążliwe dla mieszkańców, którzy korzystają z chodnika znajdującego się na tej samej ul. Wiśniowej od strony ul. Bałuckiego. Wprowadzenie zakazu parkowania zmniejszy liczbę dostępnych miejsc postojowych o 10 – biorąc pod uwagę fakt, że wprowadzane zmiany i tak ograniczają liczbę miejsc postojowych, takie rozwiązanie należy uznać za szkodliwe dla mieszkańców – i to nawet, jeśli ogólna liczba parkujących samochodów ulegnie zmniejszeniu.</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drógi. Założenia projektu nie przewidują likwidacji chodników na cele parkingowe.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
233.	MAIL_1 35	Bałuckiego	jestem przeciwny wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego na ul. Bałuckiego na odcinku pomiędzy ul. Dąbrowskiego a ul. Wiktorską – wprowadzenie takiego nakazu mocno utrudni krążenie po wspomnianych ulicach w celu znalezienia miejsca postojowego.	Przedstawiony projekt stałej organizacji ruchu nie wprowadza zmian na wskazanym odcinku ul. Bałuckiego.
234.	MAIL_1 36	Odolańska	rysunek 29B_Odolańska: Na ul. Odolańskiej naprzeciwko budynku ul. Odolańska 21 wprowadzono zakaz zatrzymywania się pojazdów na odcinku pomiędzy wjazdem na teren posesji ul. Odolańska 20, a poprzedzającym ją dawnym wjazdem na teren posesji ul. Wiśniowa 6/10. Jestem przeciwny takiemu rozwiązaniu, gdyż pozbawia ono mieszkańców dwóch dobrych miejsc postojowych. Przede wszystkim warto zaznaczyć, że wspomniany wyżej wjazd na teren posesji przy ul. Wiśniowej 6/10 od lat jest nieużywany i parkują tam samochody i od strony ul. Odolańskiej i od strony podwórka. Kiedyś stały tam betonowe słupki blokujące przejazd, ale były wykonane ze złej jakości materiału i się rozpadły. Warto byłoby tam formalnie ustanowić miejsce parkingowe i przywrócić zniszczone słupki blokujące przejazd. Jeśli chodzi o wąski pas gruntu pomiędzy wspomnianym wyżej dawnym wjazdem na teren posesji ul. Wiśniowa 6/10 a wjazdem na teren posesji ul. Odolańska 20, to tam jest idealne miejsce na jeden mały miejski samochód, więc również jestem przeciwny wprowadzania tam pasa wyłączenia. Przez pewien czas był problem z samochodami parkującymi w świetle wspomnianego wjazdu, ale po postanowieniu słupka ograniczającego sytuacja uległa poprawie.	Wprowadzono. Skorygowano rozwiązania projektowe o nieczynny wjazd.
235.	MAIL_1 37	Puławska	Mieszkam i jestem zameldowana w Warszawie przy ul. Puławskiej 103A. Obecnie jest tak, że aby znaleźć wolne miejsce do zaparkowania swojego samochodu muszę kilka razy objechać kwadrat Puławska-Okolska-Merlliniego-Bielawska emitując przy tym dodatkową energię i wzrost własnych kosztów ponieważ miejsca przy moim domu są zajęte przez takie rejestracje jak WPI, WGR, WPR... Jeżeli otrzymam bezpłatny abonament i cała inwestycja będzie miała na celu istotnie poprawę w łatwiejszym znalezieniu przeze mnie	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			wolnego miejsca do zaparkowania swojego samochodu w miejscu mojego zamieszkania to jestem na TAK.	wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
236.	MAIL_1 38	Bandoski, Jaworowska	Przesyłam zdjęcie planu nr 29, na którym zazaczyłem na spotkaniu na żywo moje sugestie w sprawie parkowania na ul. Bandoski/Jaworowska pojazdów przy ROD im. Sobieskiego.	Wyznaczenie ogólnodostępnych miejsc postojowych we wskazanej lokalizacji wymagałoby zmian geometrii ulicy (utwardzenie miejsc postojowych), natomiast założeniem projektu jest wyznaczenie parkowania w ramach istniejącej geometrii ulic. Budowa nowych zatok postojowych jest możliwa niezależnie od wprowadzenia SPPN.
237.	MAIL_1 39	Karwińska	Obecnie samochody parkują po obu stronach ulicy Karwińskiej, a i tak nierzadko trudno jest znaleźć tam miejsce postojowe. Jeżeli ograniczymy możliwość parkowania wyłącznie do prawej strony jezdni, gdzie będą stawać osoby, które mieszkają po lewej stronie ulicy? Patrząc na projekt wydaje się,	1. Wyznaczone miejsca będą funkcjonowały jako ogólnodostępne bez konkretnego przydziału dla mieszkańców. 2. Parkowanie przez mieszkańców na wysokości swojej bramy jest dopuszczone jeżeli nie

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>że miejsc po prawej stronie ledwie starczy na samochody mieszkańców prawej strony ulicy. Należy wziąć pod uwagę, że duża część mieszkańców ul. Karwińskiej ma po 2 samochody na gospodarstwo domowe i nie wystarczy liczba miejsc równa liczbie posesji na tej ulicy. Nie wspominać już o gościach, którzy po ograniczeniu liczby miejsc parkingowych prawdopodobnie będą musieli parkować daleko od miejsca docelowego. 2) Czy osoby mieszkające po lewej stronie ul. Karwińskiej będą mogły parkować "w bramie" po swojej stronie jezdni, czy parkowanie po lewej stronie będzie całkowicie zabronione? 3) Zgodnie z planem na ulicy Karwińskiej nie będzie parkometru. Czy faktycznie osoby parkujące na ul. Karwińskiej będą musiały iść do parkometru na ul. Olimpijskiej lub, co gorsza, na ul. Wołoskiej? W linii prostej to odległość poniżej 150 metrów, ale w praktyce trzeba będzie do parkometrów iść naokoło, co znacznie wydłuży łączny czas poświęcony na parkowanie i uiszczenie stosownej opłaty. 4) Co oznacza ikona parkingu przy nieruchomości na ul. Balonowej 10 (rysunek poniżej)? Na terenie działki jest garaż, natomiast jest to garaż przedwojenny, który jest bardzo wąski, podobnie jak zjazd do niego prowadzący. W praktyce nowoczesne samochody nie są w stanie tam parkować i od dziesięcioleci ten garaż nie jest wykorzystywany do parkowania samochodów.</p>	<p>utrudnia się korzystanie z danej bramy. 3. Lokalizacja parkomatów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów. 4. Jest to symbol znaku drogowego określający sposób parkowania wzdłuż ul. Balonowej.</p>
238.	MAIL_140	Konstruktorska, Postępu, Suwak	<p>Chciałbym, by strefa płatnego parkowania na Mokotowie została rozszerzona o ulice Konstruktorską, Postępu oraz Suwak. Chodniki na tych ulicach są nieustannie oblegane przez zaparkowane auta. Utrudnia to poruszanie się pieszych po chodniku, uniemożliwia zaparkowanie auta mieszkańcom oraz ich gościom, a ponadto tak duży ruch aut osobowych jest przyczyną codziennych korków. Myślę, że strefa płatnego parkowania ograniczyłaby wszystkie powyższe problemy.</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>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
239.	MAIL_1 41	Tagore	Państwa projekt ogranicza liczbę miejsc w znaczący sposób. Zwaracam się z prośbą o zrobienie z ulicy Tagore jednokierunkowej i zachowanie miejsc po obu stronach. Albo stworzenie na terenie miejskim przy ulicy Tagore miejsc postojowych prostopadłych. Po tym jak pozwolono by stały baraki budowlane i tak nic tam teraz nie rośnie.	Nie wprowadzono. Istniejąca geometria ul. Tagore uniemożliwia wyznaczenie miejsc postojowych o sposobie parkowania zapewniającym zwiększenie liczby miejsc postojowych w stosunku do stanu istniejącego, nawet po wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego, a przekształcenie ul. Tagore w ulicę jednokierunkową wpłynie negatywnie na warunki ruchu w rejonie ul. Tagore. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi, dlatego wnioskowana budowa miejsc postojowych wykracza poza zakres opracowania.
240.	MAIL_1 42	Bobrowiecka	w nawiązaniu do mojego zgłoszenia uwag dot. ul. Bobrowieckiej i Kierbedzia przesyłam państwu materiał zdjęciowy obrazujący zastawione chodniki oraz przystanki autobusowe w związku z planowanym rozszerzeniem SPPN na Mokotowie. Wprowadzenie strefy jeszcze mocniej zmasakruje lokalne chodniki ponieważ parkują samochody nie tylko mieszkańców ale klientów okolicznych usług przez 7 dni w tygodniu. Dochodzi do tragicznych sytuacji kiedy nie mają jak przejechać osoby na wózkach inwalidzkich. Z mapy którą oglądałam na waszym portalu wynika, że nie będzie nowych miejsc dla inwalidów, dopuszczacie dalej parkowanie na chodnikach w nie w zatoczkach i nie planujecie nowych słupków. Sa przypadki zastawiania przystanków oraz przejść dla pieszych. Proszę o przenalizowanie swojego planu bo my nie wiemy jak chodzić chodnikami pełnymi samochodów, hulajnóg i rowerów.	W projekcie wprowadzono słupki blokujące na ul. Bobrowieckiej.
241.	MAIL_1 43	Gierymskiego	Popieram strefę płatnego parkowania przy ul. Gierymskiego. Mną osiedlu jest koszmar z parkowaniem ( osoby zostawiają samochody w ciągu dnia i jadą komunikacją a ja nie mogę zaparkować). Plan zrobienia jednokierunkowej na Gierymskiego i w okolicy jest bardzo dobry. Osiedle jest zawałone samochodami, mijanie się graniczy z cudem. Popieram w 100%.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
242.	MAIL_144	Gierymskiego	Mieszkam na Gierymskiego i popieram strefę, proszę o informacje jak można wyrazić swój głos poparcia dla tego absolutnie koniecznego pomysłu na Mokotowie.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
243.	MAIL_1 45	Płatowcowa	<p>W związku z informacjami otrzymanymi na zebraniu konsultacyjnym w dniu 30.11.2023r. w sprawie wprowadzenia SPP na ul. Płatowcowej, informujemy że: protestujemy przeciwko wprowadzenia zakazu płatnego postoju dla osób spoza mieszkańców ul. Płatowcowej. W ten sposób zostaniemy odcięci od pomocy ze strony usługodawców (lekarz, rehabilitant, hydraulik, ogrodnik itp.) a także utrudni to pomoc świadczoną nam przez naszych bliskich. Duża ilość mieszkańców tej ulicy to ludzie starsi - emeryci, którzy wymagają opieki bliskich i pomocy przy pracach około domowych. My opiekujemy się dodatkowo bratem żony będącym emerytem z I grupą inwalidzką. Prosimy o pozytywne rozpatrzenie naszej petycji.</p>	<p>Szerokość jezdni ul. Płatowcowej nie pozwala na wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych przy dwukierunkowym ruchu samochodowym. Natomiast wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w znacznym stopniu utrudni dostęp do posesji (nadrabianie drogi).</p>
244.	MAIL_1 46	Dąbrowskiego	<p>W związku z planowanym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego. My mieszkańcy Dąbrowskiego domagamy się, by:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossmann nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania.</li> <li>2. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej.</li> <li>3. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią – 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 – czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować?</li> <li>4. Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</li> </ol>	<p>przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
245.	MAIL_1 47	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego. My, mieszkańcy Dąbrowskiego domagamy się, by:</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>1. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania.</p> <p>2. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej.</p> <p>3. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować?</p> <p>4. Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</p>	<p>postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
246.	MAIL_148	Dąbrowskiego	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego. My mieszkańcy Dąbrowskiego domagamy się, by: 1. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania. 2. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. 3. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować? 4. Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</p>	
247.	MAIL_1 49	Czerniakowska	<p>Mieszkam przy ul. Czerniakowskiej na terenie Osiedla Sielce. W publikacjach, do których dotarłam pokazany jest zasięg strefy płatnego parkowania i opisane potencjalne korzyści z tego wynikające dla nas – mieszkańców (lepsza dostępność miejsc parkingowych dla mieszkańców). Natomiast brak jest informacji o zamiarze budowy w naszym rejonie jakiegokolwiek parkingu dla osób, które chciałyby pozostawić samochód i do centrum miasta udać się komunikacją publiczną. Skutkuje to tym, że nasze osiedle traktowane jest jako taki parking, przez co w ciągu dnia trudno znaleźć miejsce przez mieszkańców. Rozwiązaniem są szlabany. Jest to rozwiązanie – z mojego punktu widzenia – słabe, bo zakup, montaż i serwisowanie systemu szlabanów spowoduje jeszcze większy wzrost niemałych już w tej chwili opłat czynszowych wszystkich mieszkańców osiedla. Tym bardziej, że jak widać na przykładzie innych osiedli nie tylko w naszej Spółdzielni, szlabany te są często niszczone lub uszkodzane. Miasto będzie miało przychody z opłat parkingowych, natomiast my tylko koszty. Wiąże to się m.in. z tym, że ulice okalające nasze osiedle (ul. Czerniakowska, Al. Polski Walczącej, ul. Ajewskiego, Trasa Siekierkowska) pozbawione są miejsc parkingowych. Urażam, że każdorazowo rozszerzenie strefy płatnego parkowania powinno być poprzedzone budową parkingu np. w systemie P+R dla samochodów przyjeżdżających z odleglejszych części Warszawy lub terenów podmiejskich. Za chwilę ruszy linia tramwajowa z ul. Gagarina i jedynym miejscem, gdzie można będzie zostawić za darmo samochód jest nasze Osiedle. Obecnie panuje tendencja, że wszyscy</p>	<p>Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>deweloperzy grodzą swoje nowo budowane osiedla. My chlubimy się tym, że jesteśmy otwarci, nie boimy się, że przez nasz teren przechodzą nie-mieszkańcy. Dlatego mam pytanie do osób planujących rozwój miasta: czy dążymy do tego, aby rozszerzanie stref płatnego parkowania wymuszało działania powodujące, że Warszawa stanie się miastem płotów, murów i szlabanów?</p>	
248.	MAIL_1 50	Żywnego	<p>Jako mieszkaniec bloku na ul. Żywnego 21A wyrażam sprzeciw co do absurdałnego pomysłu utworzenia strefy płatnego parkowania w tym miejscu. Tłumacz państwo, że jest to działanie na korzyść mieszkańców, trudno jest chyba wymyślić inne kłamstwo, ale w końcu czego się nie robi dla pieniędzy z abonamentu od mieszkańców. Jako mieszkaniec Żywnego 21A byłbym zmuszony wykupić droższy abonament za 600 zł rocznie (tak jak i wielu mieszkańców mojego bloku), ponieważ nasz parking ma za mało miejsc parkingowych i często jesteśmy zmuszeni parkować na ulicy Żywnego lub i na ulicy Bielawskiej a i nie raz na ulicy Merliniego. Niestety jest to już za daleko od mojego bloku, żebym mógł wykupić tańszy abonament. Jest więc to najzwyczajniej w świecie kradzież naszych pieniędzy. Nie wystarczy wam pieniędzy z naszych podatków? Miasto jest własnością wspólną a nie tylko Państwa w ratuszu. Zachęcam do refleksji, czy na pewno dalej chcą państwo oszukiwać ludzi wmawiając im, że ludzie z ratusza interesuje dobrobyt mieszkańców? Przypominam, że niedługo wybory i denerwowanie warszawiaków to strzał w kolano.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
249.	MAIL_1 51	Miączyńska	W związku z planowanym ustanowieniem strefy płatnego parkowania w osiedlu Wyględów, proszę o uwzględnienie lokalizacji zjazdu i bramy na posesję przy ul. Miączyńskiej 42. Jestem po konsultacjach e-mailowych i telefonicznych w Wydz. Architektury Dz, Mokotów oraz Infrastruktury. Obecnie procedura jest na etapie wykonywania projektów dot. planowanego zjazdu. Załączam plan z zaznaczoną lokalizacją zjazdu.	Ulicą Miączyńską zarządza Urząd Dzielnicy Mokotów. UD Mokotów na etapie opiniowania niniejszego projektu powinien wskazać lokalizacje zjazdu zgodnie z wszczętą procedurą. W przypadku wytyczenia zjazdu, zostanie on uwzględniony w projekcie.
250.	MAIL_1 52	Miączyńska	W związku z toczącą się dyskusją dotyczącą zmian w ruchu na osiedlu, wnioskuję - w porozumieniu z sąsiadami - o ustanowienie kierunku ruchu na ul. Miączyńskiej: od ul. Etiudy Rew. w stronę ul. Spartańskiej. Pozwoli to na uniknięcie korków w godzinach szczytu, spowodowanych ruchem do szkoły, żłobka , przedszkola i szpitala leżących przy ul. Spartańskiej.	Nie wprowadzono. Zaproponowane drogi jednokierunkowe zostały zaplanowane celem wyznaczenia maksymalnej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych oraz najlepszej możliwej obsługi danych posesji.
251.	MAIL_1 53	Joliot-Curie	Na początku chciałbym wyrazić swoje niezadowolenie z powodu celowego, stopniowego ograniczania możliwych miejsc postojowych w sąsiedztwie mojego domu przez ZDM i braku jakiegokolwiek woli poprawy infrastruktury (tworzenia nowych miejsc parkingowych), która pozwoliłaby mieszkańcom na swobodne, legalne parkowanie. Przytoczę kilka przykładów: postawienie znaków B-36 na różnych odcinkach ul. Joliot-Curie, w tym planowane postawienie tego znaku w ramach tworzenia strefy SPPN naprzeciwko liceum Goethego, po drugiej stronie ulicy - w ramach remontu ulicy Joliot-Curie można było stworzyć legalne miejsca, lub pozostawić możliwość parkowania równoległego na chodniku (chodnik jest wystarczająco szeroki, jest dużo pustych trawników bez konkretnych nasadzeń) czy między drzewami chociażby tylko dla mieszkańców, ale zdecydowano o całkowitej likwidacji prawdopodobnie ok. kilkudziesięciu miejsc. zasadzenie krzewów wzdłuż ulicy pod drzewami rosnącymi na wysokości Joliot-Curie 8 tylko po to żeby uniemożliwić parkowanie samochodów	ZDM nie jest zarządcą ul. Joliot-Curie, a jedynie ma za zadanie przygotować projekt na potrzeby ewentualnego wprowadzenia SPPN. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Elementy wymagające prac budowlanych wykraczają poza zakres opracowania.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>podobne nasadzenia i słupki na ulicy Pułku Baszta, w pobliżu skrzyżowania z Joliot-Curie, zamiast poszerzenia chodnika, czy utworzenia zatok dla samochodów</p> <p>słupki i wyspy blokujące możliwość parkowania na wylocie ulicy Kolberga i na ul. Bukietowej oraz planowane postawienie znaków zakazu postoju w tej okolicy - likwidacja co najmniej kilkunastu miejsc postojowych</p> <p>Wszystkie te zabiegi wyglądają jak celowa walka z mieszkańcami posiadającymi samochody, a nie próba znalezienia kompromisu i rozwiązania problemów z parkowaniem. W konsekwencji, zostaje coraz mniej miejsc postojowych i parkowanie staje się coraz bardziej uciążliwe.</p>	
252.	MAIL_1 54	Joliot-Curie	<p>Mam również zastrzeżenia do przeprowadzonych badań dotyczących miejsc postojowych na Mokotowie. O ile jestem w stanie zaakceptować informację, że w planowanej strefie płatnego parkowania mieszkańcy zajmują tylko średnio ok. 60% miejsc postojowych w ciągu dnia, o tyle nie chcę mi się wierzyć, że w konkretnych regionach, takich jak okolica mojego mieszkania, znajduje się wystarczająca ilość takich miejsc dla mieszkańców. W badaniach jako dowód na wystarczającą ilość miejsc podawano, że w weekend jest wiele pustych miejsc, jednak z mojego doświadczenia wynika, że kiedy wracam do domu w niedzielę po godzinie 18, kiedy moim zdaniem w okolicy powinny już stać głównie samochody mieszkańców, muszę długo szukać wolnego miejsca i często jestem zmuszony zaparkować kilkaset metrów od swojego domu. W dni powszednie sytuacja jest podobna. Im późniejsza pora dnia, tym trudniej zaparkować, natomiast w ciągu dnia jest raczej duża rotacja.</p>	<p>Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego nie obowiązuje w godz. 20-8 oraz w weekendy i święta. Rolą SPPN jest ograniczenie długotrwałego postoju użytkowników sklasyfikowanych jako przyjezdni – przez wprowadzenie odpłatności za postój i skłonienie do wyboru komunikacji zbiorowej, jako środka codziennego transportu. Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
253.	MAIL_1 55	Joliot-Curie	Dodatkowo, uważam, za niesprawiedliwe, że w promieniu 150 metrów od mojego adresu zamieszkania, planowany jest tylko jeden parkomat (nr 112), w momencie gdy blok obok (Joliot-Curie 8) ma mieć do dyspozycji dwa parkomaty (112 i 113) i znacznie więcej możliwych miejsc do parkowania. Gęstość zaludnienia dla rejonu parkomatu nr 112 wydaje się bardzo duża i wątpię, żeby zapewniała odpowiednią ilość miejsc.	Lokalizacja parkomatów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów. Pokazywana podczas konsultacji siatka parkomatów wirtualnych była tylko przykładowa.
254.	MAIL_1 56	Joliot-Curie	W związku z przytoczonymi argumentami, uważam, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania w obecnej formie będzie dla mnie jednoznacznie z koniecznością wykupienia znacznie droższego abonamentu obszarowego, a sytuacja dotycząca parkowania w mojej okolicy poprawi się tylko marginalnie. Dlatego jestem przeciwny wprowadzeniu tej strefy i uważam, że lepszym pomysłem byłoby utworzenie nowych miejsc postojowych.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
255.	MAIL_1 57	Bełska	W nawiązaniu do konsultacji dotyczących wprowadzenia strefy parkowania przy ulicy Miłobędzkiej 14 w dniu 30 listopada (czwartek) w godz. 17.00-19.00 dla obszaru nr 1 w Technikum Ogrodniczym w Zespole Szkół nr 39, ul. Bełska 1/3; uprzejmie informujemy, że Dwujęzyczne Przedszkole Tęczowy Ogród wystąpi z petycją od rodziców naszych wychowanków o utworzenie miejsc dla Kiss and ride ( 15 minut postoju dla wprowadzenia dziecka do przedszkola. Pytania : 1. Gdzie należy skierować petycje ( czy może być skan ?); 2. W jakiej formie zebrać podpisy.? Wystarczy czytelne imię i nazwisko?Czy też można je wysłać skanem?	Wniosek można kierować do Urzędu Dzielnicy Mokotów lub do Biura Zarządzania Ruchem Drogowym
256.	MAIL_1 58	Żywnego	Piszę w sprawie zgłoszenia uwag co do projektu SPPN. Mieszkam w wynajmowanym mieszkaniu na ul. Żywnego 12, blok ten ma własne miejsca parkingowe z szlabanem, ale jest ich za mało dla mieszkańców i nie raz trzeba stawać przy ulicy, miejsca te będą płatne w przypadku wejścia w życie projektu. Abonament mieszkańca jest tylko dla osób które są zameldowane, jednak mój wynajmujący nie chce mnie u siebie zameldować, jestem przekonany, że nie jestem jedyny w tej strefie, który ma taki problem, ponieważ wynajmującym najwyczejniej nie chce się chodzić do urzędów z najemcą. Ta sytuacja powoduje, że jeżeli nie znajdę miejsca na parkingu bloku będę zmuszony płacić BARDZO WYSOKĄ cenę za SPPN. Dodatkowo wg planu, miejsca na ul. Żywnego będą tylko dla mieszkańców z kartą mieszkańca, którą aby utrzymać i tak trzeba być zameldowanym, więc nawet gdybym chciał, to nie będę mógł tam parkować i za to płacić. Auto jest niezbędne, ponieważ jestem studentem lekarskiego i muszę jeździć po szpitalach po całej	Można otrzymać abonament mieszkańca, ale tylko w przypadku zameldowania się (czasowego) pod adresem wynajmowanego mieszkania (zgodnie z ustawowym obowiązkiem meldunkowym). Pozostałymi warunkami do otrzymania abonamentu mieszkańca są rozliczanie podatku PIT w Warszawie oraz posiadanie samochodu (na własność lub na podstawie innego dokumentu, np. powierzenia lub umowy z pracodawcą).

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Warszawie w tym MSSW w Międzylesiu, Centrum Zdrowia Dziecka czy Szpital Bielański. Dojazdy te bez auta zajmują każdy ok 1 do 1,5 godziny kiedy autem zajmuje to od 30 do 40 min, więc nie jest możliwe zrezygnowanie przeze mnie z auta. Jeżeli chcą Państwo jako miasto chociaż zachowywać pozory, że zależy wam na młodych (których ogromna większość wynajmuje mieszkania i bardzo często ma problem z zameldowaniem się), to nie powinniście wprowadzać SPPN, dodatkowo udając, że jest to dla mieszkańców, a nie dla zysku ze strony miasta. Proszę traktować nas poważnie a nie wciskać nam kit. Miasto nie jest własnością ZDM czy rady miasta tylko WSZYSTKICH mieszkańców.</p>	
257.	MAIL_1 59	Spartańska, Woronicza	<p>W nawiązaniu do programu i spotkań z mieszkańcami Warszawy 30.11.23 zwracam się z uprzejmym zapytaniem czy istnieje możliwość rozbudowania parkingów samochodów osobowych w okładzie "prostokąty do jezdni" jak przy ulicy Spartańskiej. Pozwolę sobie zauważyć że wydłużenie istniejącego parkingu przy ulicy Spartańskiej i wybudowanie analogicznych wzdłuż ulicy P. Woronicza w zasadzie zlikwiduje problem niedostatecznej ilości miejsc parkingowych na które nie rzadko kierowcy z braku przestrzeni wybierają osiedlowe skrzyżowania typu "T"</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg na danym terenie. Na ul. Woronicza zaprojektowano postój równoległy na jezdni.</p>
258.	MAIL_1 60	Cieszyńska	<p>Mam pytanie dotyczące rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie. Obecna propozycja kończy się na ulicy Cieszyńskiej 4, pozostawiając ślepą uliczkę z adresami Cieszyńska 1-2a poza strefą. Jako mieszkańiec ul. Cieszyńskiej 2a, zastanawiam co w takim przypadku z nami, czy będę mógł wykupić abonament mieszkańca (na co dzień bardzo często parkuję w 'przyszłej SPP' ze względu na brak miejsc 'pod blokiem') i czy ewentualnie planujecie Państwo dla tego ślepego odcinka ulicy Cieszyńskiej wyznaczyć obszar B-35 (tylko dla mieszkańców), co wydaje mi się najlepszym rozwiązaniem, by uniknąć tam gromadzenia się kierowców próbujących uniknąć opłat.</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
259.	MAIL_1 61	Abramowski	Czy możliwe jest jeszcze zgłoszenie ulic na Mokotowie do rozszerzenia strefy PP? Chodzi o ulicę Abramowskiego oraz dojazdową do budynku przy ulicy Domaniewska 26.	Ulica Abramowskiego na odcinku al. Niepodległości - Abramowskiego 9 pozostaje ujęta w opracowaniu SPPN. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
260.	MAIL_1 62	Abramowski	Czy możliwe jest jeszcze zgłoszenie ulic na Mokotowie do rozszerzenia strefy PP? Chodzi o ulicę Abramowskiego oraz dojazdową do budynku przy ulicy Domaniewska 26.	Ulica Abramowskiego na odcinku al. Niepodległości - Abramowskiego 9 pozostaje ujęta w opracowaniu SPPN. Pozostałe odcinki są drogami wewnętrznymi, które nie mogą być objęte SPPN. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
261.	MAIL_1 63	Wiktorska	Chciałbym postulować o pozostawienie miejsce skośnych na zaznaczonym fragmencie drogi Ulicy Wiktorskiej. Na zaznaczonym fragmencie drogi od wielu lat samochody parkowały w sposób skośny, co pozwalało na uzyskanie kilku miejsc parkingowych więcej.	Wprowadzono. Zaprojektowano parkowanie ukośne we wskazanym miejscu.
262.	MAIL_1 64	Etiudy Rewolucyjnej	W nawiązaniu do konsultacji społecznych dotyczących rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie-Wyglądowie proszę o wzięcie pod dyskusję: 1) Zmianę rodzaju parkowania przy adresie Etiudy Rewolucyjnej 5/7 z równoległego (wzdłuż osi jedni). Na "jodełkę" identyczną jak przy numerze 11/13 i 15/17 (tej samej ulicy).	Nie wprowadzono. Istniejąca geometria nie pozwala na wyznaczenie miejsc do parkowania skośnego.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
263.	MAIL_1 65	Wyględów	W nawiązaniu do konsultacji społecznych dotyczących rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie-Wyględowie proszę o wzięcie pod dyskusję: 2) Rozszerzenia promienia obowiązującego abonamentu z 250m do 400m. Okrąg o takim promieniu pokrywa Mokotów Wyględów (oczywiście +/-).	Zasady dla strefy są ujednoczone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego.
264.	MAIL_1 66	Bytnara "Rudego"	Zgłaszam następujące uwagi do organizacji ruchu obszaru 3: a) brak możliwości przejazdu przez ul. Bytnara na skrzyżowaniu z Wołoską z południa na północ, b) na ul. Bytnara za skrzyżowaniem z Wołoską pod znakiem D-18 powinien być znak T-30h (parkowanie jednego boku na chodniku), a nie T-30i, c) brak słupków zabezpieczających chodniki na całym skrzyżowaniu Bytnara z Marzanny, d) na ul. Pułku AK Baszta na wysokości numeru 4 pod znakiem D-18 brakuje znaku T-30i, e) brak słupków zabezpieczających chodniki na całym skrzyżowaniu Joliot-Curie oraz Pułku AK Baszta i Kolberga, f) prawy pas wschodniej jezdni ul. Wołoskiej no odcinku od Woronicza do Bytnara przekształcić w miejsca parkingowe równoległe.	a) Nie wprowadzono. Uwaga niezrozumiała - istnieje możliwość przejazdu przez skrzyżowanie. b) Wprowadzono. Skorygowano projektowane oznakowanie. c) Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące na skrzyżowaniu. d) Nie wprowadzono. Sposób parkowania określa geometria zatoki - dodatkowy znak jest zbędny. e) Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące na skrzyżowaniach. f) Wprowadzono. Zaprojektowano miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.
265.	MAIL_1 67	Domaniewska, Al. Wilanowska	Uważam, że strefa płatnego parkowania (strefa 3) powinna być rozszerzona od ul. Domaniewskiej do Al. Wilanowskiej obejmując m.in. ulice: Stefana Bryły i Langego. Parkowanie w tym rejonie jest już ogromnie utrudnione dla mieszkańców ponieważ parkuje tam codziennie bardzo wielu kierowców	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



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			pracujących w okolicznych biurach. Nie parkują oni na swoich biurowych parkingach bo nie chcą płacić za parkowanie. Z chwilą objęcia strefy parkowania tak jak zaznaczono na mapie (czyli kończąc na Domaniewskiej) parkowanie dla mieszkańców w rejonie ulic Bryły i Langego stanie się "piekłem". Nie może być tak że ułatwiając jednym mieszkańcom parkowanie w swojej okolicy ogromnie utrudnia się parkowanie innym mieszkańcom w innym pobliskim rejonie.	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.
266.	MAIL_1 68	Wołoska	Bardzo proszę o wyznaczenie miejsc parkingowych po wschodniej stronie ulicy Wołoskiej na odcinku pomiędzy Odyńca a Woronicza, podobnie jak zostało to zrobione po stronie zachodniej na planach: <a href="https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2023/11/26A-Woloska-1.pdf">https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2023/11/26A-Woloska-1.pdf</a> <a href="https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2023/11/26B-Woloska-2.pdf">https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2023/11/26B-Woloska-2.pdf</a> Ponadto, po stronie zachodniej można zwiększyć liczbę miejsc parkingowych bez zmniejszania przepustowości drogi, po przerobieniu przystanku autobusowego (zlikwidowaniu "podwójnej zatoki"). Bardzo proszę o uwzględnienie tego w planach.	Zaprojektowano miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Wnioskowana przebudowa zatoki wykracza poza zakres opracowania.
267.	MAIL_1 69	Naruszewicza	Otrzymaliśmy informację, że planujecie Państwo poszerzenie strefy parkowania na Mokotowie. Zrób tak, proszę. mieszkamy na Naruszewicza 30 (zone 3), przed naszym budynkiem nie można parkować, wciąż codziennie samochody zatrzymują się i blokują garaż lub ulicę, a karetki i wozy strażackie nie mieszczą się, a dzieci nie widzą ulicy z ulic parkingowych i jest niebezpieczny.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
268.	MAIL_170	Wołoska, Konstruktorzka	<p>W nawiązaniu do planowanego poszerzenia strefy płatnego parkowania, mam pytanie dlaczego strefa taka nie powstanie na obszarze biurowców przy ulicy Wołoskiej, Konstruktorzkiej i sąsiednich? Cały ten obszar został wycięty ze strefy płatnego parkowania a to tutaj jest znacznie większy problem z zaparkowaniem niż choćby na ulicy Odyńca gdzie strefa ma powstać a problem ze znalezieniem miejsca parkingowego jest dużo mniejszy. Jako wieloletni mieszkaniec okolic "Mordoru" obserwuję, że to pracownicy tych biurowców generują największy ruch i obciążenie na parkingach wokół od godziny 6 do 18. Często parkują na niedozwolonych miejscach, chodnikach czy trawnikach.</p> <p>Powiększenie strefy w planowanym obszarze moim zdaniem pogorszy jeszcze bardziej możliwość parkowania dla mieszkańców z okolic Mordoru.</p> <p>Chyba powodem dla wprowadzenia SPPN ma być rozwiązanie problemu parkowania w zatłoczonych miejscach a nie tworzenie nowych problemów dla mieszkańców.</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>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
269.	MAIL_1 71	Miączyńska 5	Bardzo proszę o przerobienie miejsc parkingowych przed budynkiem przy ul. Miączyńskiej 5 na miejsca "ukośne" i tym samym zwiększenie ich liczby. W chwili obecnej w taki właśnie sposób parkują tam samochody i jest wystarczająco dużo miejsca dla pieszych.	Nie wprowadzono. Wyznaczone miejsca skośne zgodnie z przepisami nie będą posiadały odpowiedniej szerokości drogi manewrowej oraz nie będą się znajdowały w pasie drogowym ul. Miączyńskiej.
270.	MAIL_1 72	Karwińska	Bardzo proszę o wyznaczenie miejsc parkingowych po obu stronach ul. Karwińskiej. W chwili obecnej samochody parkują tam w ten sposób, zostawiając przepisowe 1,5m chodnika i wystarczająco dużo miejsca na pas ruchu.	Nie wprowadzono. Szerokość ul. Karwińskiej nie daje możliwości wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych po obu stronach ulicy.
271.	MAIL_1 73	Malczewski ego	Chciałabym poruszyć kwestie skrzyżowań ulicy Malczewskiego z ulicami Pilicką i Wejnerta oraz koniecznością stworzenia przejścia dla pieszych przez ulicę Malczewskiego na tych skrzyżowaniach (co najmniej w jednym miejscu, a optymalnie w obu). Ulica Malczewskiego na tym fragmencie jest ruchliwa, a samochody pędzą przez osiedle domów jednorodzinnych korzystając z tego skrótu między zapchanymi ulicami: Puławską i Niepodległości. Często naruszane są przepisy drogowe dotyczące ograniczenia prędkości. Oczywiście obecnie regularnie piesi przechodzą przez ulicę Malczewskiego przy opisanych skrzyżowaniach, mimo braku przejść - co grozi wypadkiem. Obecnie przejścia dla pieszych są na Malczewskiego na wysokości al.Niepodległości i ul. Krasickiego - odległość jest duża - uciążliwa aby przedostać się do jednego z przejść dla osoby starszej, rodzica z dzieckiem, z wózkiem dziecięcym lub osoby/dziecka z niepełnosprawnością na wózku. Pragnę zaznaczyć, że Przy ulicy Pilickiej jest Ośrodek Wczesnej Interwencji dla Dzieci z niepełnosprawnościami - do którego przyjeżdżają rodzice dzieci samochodami często parkując w dużej odległości np. po drugiej stronie ul. Malczewskiego (z uwagi na brak miejsc parkingowych) i muszą się przedostać przez ruchliwą ulicę często z dzieckiem w wózku lub na wózku inwalidzkim - muszą iść do oddalonego przejścia przy ul. Niepodległości lub Krasickiego. Nieopodal znajdują się też przedszkola - przy ul. Goszczyńskiego, ul. Lenartowicza, ul. Naruszewicza - "szlak" ulicami Pilicką i Wejnerta to trasa rodziców z wózkami,	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>z rowerami dziecięcymi, z hulajnogami i całym dziecięcym dobytkiem - prowadzi do metra, do pobliskich sklepów, piekarni itd. Za chwilę powstanie Punkt Obsługi Mieszkańców na rogu ulicy Wejnerta i Malczewskiego - spodziewamy się zatem znacznie większego ruchu w okolicy, a aby dojść do tego punktu przez Malczewskiego trzeba będzie iść do odległego przejścia dla pieszych. Proszę o podjęcie działań zmierzających do utworzenia przejść dla pieszych przez ul. Malczewskiego w ramach obecnych konsultacji dla tej okolicy.</p>	
272.	MAIL_1 74	Malczewski ego	<p>Pisze w sprawie konsultacji społecznych dotyczących organizacji strefy płatnego parkowania na Mokotowie. Chciałabym poruszyć kwestie skrzyżowań ulicy Malczewskiego z ulicami Pilicką i Wejnerta oraz koniecznością stworzenia przejścia dla pieszych przez ulicę Malczewskiego na tych skrzyżowaniach (co najmniej w jednym miejscu, a optymalnie w obu). Ulica Malczewskiego na tym fragmencie jest ruchliwa, a samochody pędzą przez osiedle domów jednorodzinnych korzystając z tego skrótu między zapchanymi ulicami: Puławską i Niepodległości. Często naruszane są przepisy drogowe dotyczące ograniczenia prędkości. Oczywiście obecnie regularnie piesi przechodzą przez ulicę Malczewskiego przy opisanych skrzyżowaniach, mimo braku przejść - co grozi wypadkiem. Obecnie przejścia dla pieszych są na Malczewskiego na wysokości al.Niepodległości i ul. Krasickiego - odległość jest duża - uciążliwa aby przedostać się do jednego z przejść dla osoby starszej, rodzica z dzieckiem, z wózkiem dziecięcym lub osoby/dziecka z niepełnosprawnością na wózku. Pragnę zaznaczyć, że Przy ulicy Pilickiej jest Ośrodek Wczesnej Interwencji dla Dzieci z niepełnosprawnościami - do którego przyjeżdżają rodzice dzieci samochodami często parkując w dużej odległości np. po drugiej stronie ul. Malczewskiego (z uwagi na brak miejsc parkingowych) i muszą się przedostać przez ruchliwą ulicę często z dzieckiem w wózku lub na wózku inwalidzkim - muszą iść do oddalonego przejścia przy ul. Niepodległości lub Krasickiego. Nieopodal znajdują się też przedszkola - przy ul. Goszczyńskiego, ul. Lenartowicza, ul. Naruszewicza - "szlak" ulicami</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Pilicką i Wejnerta to trasa rodziców z wózkami, z rowerami dziecięcymi, z hulajnogami i całym dziecięcym dobytkiem - prowadzi do metra, do pobliskich sklepów, piekarni itd. Za chwilę powstanie Punkt Obsługi Mieszkańców na rogu ulicy Wejnerta i Malczewskiego - spodziewamy się zatem znacznie większego ruchu w okolicy, a aby dojść do tego punktu przez Malczewskiego trzeba będzie iść do odległego przejścia dla pieszych. Proszę o podjęcie działań zmierzających do utworzenia przejść dla pieszych przez ul. Malczewskiego w ramach obecnych konsultacji dla tej okolicy.</p>	
273.	MAIL_1 75	Miączyńska	<p>O ile samo wprowadzenie SPP na Mokotowie uważam za bardzo dobry pomysł i popieram, bo ograniczy to parkowanie przez osoby które są przyjezdne i często zastawiają miejsca mieszkańcom to nie podoba mi się proponowany układ w następujących aspektach: Przed domami na Miączyńska 29, 31, 33, 35 planowane jest wydzielenie miejsc parkingowych które wiąże się z postawieniem znaków zarówno poziomych jak i pionowych. Stanowczo przeciwstawiam się temu rozwiązaniu. Wielkie wyspy mają być wymalowane na asfalcie zaraz przed moimi oknami. Znaki pionowe, których i tak jest za dużo w sferze miejskiej, tylko jeszcze bardziej oszpecą estetykę. Te znaki pionowe i poziome są zbędne, na tych miejscach parkują tylko mieszkańcy. Bardzo rzadko zdarza się że parkuje na nich ktoś przyjezdny. Nie potrzebujemy psucia estetyki całego osiedla po to żeby wyrysować 4 miejsca parkingowe. Z doświadczenia też wiem że oznaczenie poziome nie jest dobrze utrzymywane przez ZDM i po 1-2 latach wygląda fatalnie – tak jak np. jest z oznaczeniem ścieżek rowerowych które zostało zrobione kilka lat temu na Miączyńskiej, nie chcę tego widzieć przed moimi oknami i stanowczo się sprzeciwiam stawianiu pionowych i poziomych znaków przed moim domem. Czy rozważali Państwo zrobienie na tym odcinku woonerfu? To jest rozwiązanie, które poprawia estetykę i adresuje wiele problemów od parkowania po szybką jazdę i jazdę pod prąd która dziś jest nagminna w tym miejscu. Wiem że była przeprowadzana inwentaryzacja miejsc i skanowanie. I na podstawie rejestracji Państwo oceniali potrzebne miejsca zaznaczam że oba samochody</p>	<p>Nie wprowadzono. Warunkiem koniecznym przy wyznaczaniu miejsc postojowych w SPPN jest wprowadzenie oznakownia pionowego i poziomego. Wprowadzanie woonerfów nie było celem tego opracowania. Podczas badań "mieszkańcy" byli definiowani poprzez częstotliwość i porę obserwacji danego pojazdu w trakcie okien pomiarowych. Mieszkańcy nie byli definiowani poprzez meldunek czy tablicę rejestracyjną.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			które posiadamy w rodzinie są na rejestracjach z poza Warszawy ze względu na leasing więc wnioski dla tego odcinka mogą mieć Państwo zaburzone.	
274.	MAIL_1 76	Malczewski ego	<p>Chciałabym poruszyć kwestie skrzyżowań ulicy Malczewskiego z ulicami Pilicką i Wejnerta oraz koniecznością stworzenia przejścia dla pieszych przez ulicę Malczewskiego na tych skrzyżowaniach (co najmniej w jednym miejscu, a optymalnie w obu). Ulica Malczewskiego na tym fragmencie jest ruchliwa, a samochody pędzą przez osiedle domów jednorodzinnych korzystając z tego skrótu między zapchanymi ulicami: Puławską i Niepodległości. Często naruszane są przepisy drogowe dotyczące ograniczenia prędkości. Oczywiście obecnie regularnie piesi przechodzą przez ulicę Malczewskiego przy opisanych skrzyżowaniach, mimo braku przejść - co grozi wypadkiem. Obecnie przejścia dla pieszych są na Malczewskiego na wysokości al.Niepodległości i ul. Krasickiego - odległość jest duża - uciążliwa aby przedostać się do jednego z przejść dla osoby starszej, rodzica z dzieckiem, z wózkiem dziecięcym lub osoby/dziecka z niepełnosprawnością na wózku. Pragnę zaznaczyć, że przy ulicy Pilickiej jest Ośrodek Wczesnej Interwencji dla Dzieci z niepełnosprawnościami - do którego przyjeżdżają rodzice dzieci samochodami często parkując w dużej odległości np. po drugiej stronie ul. Malczewskiego (z uwagi na brak miejsc parkingowych) i muszą się przedostać przez ruchliwą ulicę często z dzieckiem w wózku lub na wózku inwalidzkim - muszą iść do oddalonego przejścia przy ul. Niepodległości lub Krasickiego. Nieopodal znajdują się też przedszkola - przy ul. Goszczyńskiego, ul. Lenartowicza, ul. Naruszewicza - "szlak" ulicami Pilicką i Wejnerta to trasa rodziców z wózkami, z rowerami dziecięcymi, z hulajnogami i całym dziecięcym dobytkiem - prowadzi do metra, do pobliskich sklepów, piekarni itd. Za chwilę powstanie Punkt Obsługi Mieszkańców na rogu ulicy Wejnerta i Malczewskiego - spodziewamy się zatem znacznie większego ruchu w okolicy, a aby dojść do tego punktu przez Malczewskiego trzeba będzie iść do odległego przejścia dla pieszych. Proszę o podjęcie działań zmierzających do utworzenia przejść dla</p>	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			pieszych przez ul. Malczewskiego w ramach obecnych konsultacji dla tej okolicy.	
275.	MAIL_1 77	Malczewski ego	<p>Chciałabym poruszyć kwestie skrzyżowań ulicy Malczewskiego z ulicami Pilicką i Wejnerta oraz koniecznością stworzenia przejścia dla pieszych przez ulicę Malczewskiego na tych skrzyżowaniach (co najmniej w jednym miejscu, a optymalnie w obu). Ulica Malczewskiego na tym fragmencie jest ruchliwa, a samochody pędzą przez osiedle domów jednorodzinnych korzystając z tego skrótu między zapchanymi ulicami: Puławską i Niepodległości. Często naruszane są przepisy drogowe dotyczące ograniczenia prędkości. Oczywiście obecnie regularnie piesi przechodzą przez ulicę Malczewskiego przy opisanych skrzyżowaniach, mimo braku przejść - co grozi wypadkiem. Obecnie przejścia dla pieszych są na Malczewskiego na wysokości al.Niepodległości i ul. Krasickiego - odległość jest duża - uciążliwa aby przedostać się do jednego z przejść dla osoby starszej, rodzica z dzieckiem, z wózkiem dziecięcym lub osoby/dziecka z niepełnosprawnością na wózku. Pragnę zaznaczyć, że przy ulicy Pilickiej jest Ośrodek Wczesnej Interwencji dla Dzieci z niepełnosprawnościami - do którego przyjeżdżają rodzice dzieci samochodami często parkując w dużej odległości np. po drugiej stronie ul. Malczewskiego (z uwagi na brak miejsc parkingowych) i muszą się przedostać przez ruchliwą ulicę często z dzieckiem w wózku lub na wózku inwalidzkim - muszą iść do oddalonego przejścia przy ul. Niepodległości lub Krasickiego. Nieopodal znajdują się też przedszkola - przy ul. Goszczyńskiego, ul. Lenartowicza, ul. Naruszewicza - "szlak" ulicami Pilicką i Wejnerta to trasa rodziców z wózkami, z rowerami dziecięcymi, z hulajnogami i całym dziecięcym dobytkiem - prowadzi do metra, do pobliskich sklepów, piekarni itd. Za chwilę powstanie Punkt Obsługi Mieszkańców na rogu ulicy Wejnerta i Malczewskiego - spodziewamy się zatem znacznie większego ruchu w okolicy, a aby dojść do tego punktu przez Malczewskiego trzeba będzie iść do odległego przejścia dla pieszych. Proszę o podjęcie działań zmierzających do utworzenia przejść dla</p>	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			pieszych przez ul. Malczewskiego w ramach obecnych konsultacji dla tej okolicy.	
276.	MAIL_1 78	Woronicza	W związku z wprowadzeniem strefy płatnego parkowania proszę o rozważenie uporządkowania kwestii parkowania na ulicy Woronicza, na odcinku od ul. Puławskiej do ul. Wołoskiej. Załączam zrzuty ekranu z Google Maps, żeby lepiej pokazać o co mi chodzi. Jadąc ulicą Woronicza od ulicy Puławskiej w stronę ulicy Wołoskiej nie da się korzystać z obu pasów ruchu. Jeden zawsze jest zajęty zaparkowanymi samochodami. Utrudnia to np. zajęcie pasa do skrętu w prawo z ul. Woronicza w Al. Niepodległości na skrzyżowaniu przy metrze Wierzbno. Czy można zamienić ten pas na miejsca parkingowe z wyznaczoną przestrzenią do skrętu w prawo przy skrzyżowaniach z ulicami: Krasickiego, Al. Niepodległości i Wołoską? Ewentualnie czy można zabronić parkowania samochodów na tym pasie?	Wprowadzono. Uporządkowano parkowanie na wskazanym odcinku ul. Woronicza.
277.	MAIL_1 79	Malczewski ego	Chciałabym poruszyć kwestie skrzyżowań ulicy Malczewskiego z ulicami Pilicką i Wejnerta oraz koniecznością stworzenia przejścia dla pieszych przez ulicę Malczewskiego na tych skrzyżowaniach (co najmniej w jednym miejscu, a optymalnie w obu). Ulica Malczewskiego na tym fragmencie jest ruchliwa, a samochody pędzą przez osiedle domów jednorodzinnych korzystając z tego skrótu między zapchanymi ulicami: Puławską i Niepodległości. Często naruszane są przepisy drogowe dotyczące ograniczenia prędkości. Oczywiście obecnie regularnie piesi przechodzą przez ulicę Malczewskiego przy opisanych skrzyżowaniach, mimo braku przejść - co grozi wypadkiem. Obecnie przejścia dla pieszych są na Malczewskiego na wysokości al.Niepodległości i ul. Krasickiego - odległość jest duża - uciążliwa aby przedostać się do jednego z przejść dla osoby starszej, rodzica z dzieckiem, z wózkiem dziecięcym lub osoby/dziecka z niepełnosprawnością na wózku. Pragnę zaznaczyć, że Przy ulicy Pilickiej jest Ośrodek Wczesnej Interwencji dla Dzieci z niepełnosprawnościami - do którego przyjeżdżają rodzice dzieci samochodami często parkując w dużej odległości np. po drugiej stronie ul. Malczewskiego (z	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>uwagi na brak miejsc parkingowych) i muszą się przedostać przez ruchliwą ulicę często z dzieckiem w wózku lub na wózku inwalidzkim - muszą iść do oddalonego przejścia przy ul. Niepodległości lub Krasickiego. Nieopodal znajdują się też przedszkola - przy ul. Goszczyńskiego, ul. Lenartowicza, ul. Naruszewicza - "szlak" ulicami Pilicką i Wejnerta to trasa rodziców z wózkami, z rowerami dziecięcymi, z hulajnogami i całym dziecięcym dobytkiem - prowadzi do metra, do pobliskich sklepów, piekarni itd. Za chwilę powstanie Punkt Obsługi Mieszkańców na rogu ulicy Wejnerta i Malczewskiego - spodziewamy się zatem znacznie większego ruchu w okolicy, a aby dojść do tego punktu przez Malczewskiego trzeba będzie iść do odległego przejścia dla pieszych. Proszę o podjęcie działań zmierzających do utworzenia przejść dla pieszych przez ul. Malczewskiego w ramach obecnych konsultacji dla tej okolicy.</p>	
278.	MAIL_180	podobszar 1	<p>Jestem przeciwny poszerzaniu SPPN na Mokotowie o obszar nr 1. Jest tu niewiele sklepów i usług, które generowałyby ruch w godzinach płatnego parkowania.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
279.	MAIL_1 81	Etiudy Rewolucyjnej	<p>Poważnym problemem jest za to brak miejsc parkingowych dla stałych mieszkańców od godzin popołudniowych, przez wieczorne i nocne, do porannych. Nieraz trzeba zaparkować auto o 300-400 metrów od miejsca zamieszkania, bo bliżej po prostu nie ma ogólnodostępnego, wolnego miejsca. A to znacznie przekracza zasięg abonamentu rejonowego (obszarowy z kolei jest zdecydowanie zbyt duży i zbyt drogi). Poddaję Państwu pod rozważenie, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) część ul. Etiudy Rewolucyjnej (z licznymi miejscami parkingowymi) i jej skrzyżowania z Miączyńską/Miłobędzką jest w strefie planowanego parkomatu nr 79; zignorowali Państwo ogrodzenie osiedla Marina: żeby tu zaparkować, kierowcy będą musieli skakać przez płot na wysokości ul. Łagodnej (albo po bilet, albo – parkując na Marinie, co zresztą problematyczne – by załatwić swoje sprawy; wejścia w osiedle są daleko – przy ul. Do fortu albo Wyjazd);</li> <li>2) zdecydowana większość mojego bloku jest w strefie parkomatu nr 79 – z powodu ogrodzenia Mariny – jakieś 2/3 miejsc w ramach abonamentu rejonowego będzie niedostępne bez skakania przez płot z Mariny;</li> <li>3) narożnik mego bloku jest też w strefie parkomatu nr 95 – z tego samego powodu – 1/2 miejsc w ramach abonamentu rejonowego będzie niedostępna bez skakania przez płot z Mariny;</li> <li>4) wiele miejsc parkingowych w tym osiedlu (na placach między budynkami) jest zamkniętych szlabanami przez SBM „Politechnika” i na stałe zajętych (za</li> </ol>	Lokalizacja parkomatów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów. Pokazywana podczas konsultacji siatka parkomatów wirtualnych była tylko przykładowa.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>opłatą) przez mieszkańców przyległych bloków, co dodatkowo zmniejsza liczbę ogólnodostępnych miejsc parkingowych w okolicy.</p> <p>W tym stanie rzeczy, konieczne jest - moim zdaniem - znaczne zwiększenie liczby parkomatów po miejskiej/spółdzielczej stronie ogrodzenia Mariny (ich „dogęszczenie”). Z mojej perspektywy powinny one stanąć co najmniej:</p> <p>a) w rejonie skrzyżowania ulic Etiudy Rewolucyjnej, Miączyńskiej i Miłobędzkiej,</p> <p>b) na końcu działki nr 134 (vide: Geoportal; chodzi w praktyce o przesunięcie planowanego parkomatu nr 95),</p> <p>c) na ul. Maklakiewicza na wysokości działki 38/6.</p>	
280.	MAIL_1 82	Bukowińska, Cieszyńska	<p>Bardzo bym prosiła o uwzględnienie minimalnego zmniejszenia strefy o ulicę Bukowińską i Cieszyńską, ponieważ na tej ulicy znajduje się szkoła podstawowa nr 33 i wymiana samochodów tam jest ciągła, a rodzice przyjeżdżający po dzieci czy dostarczający je (zatem dwukrotnie w ciągu dnia) nie powinni być zmuszani do opłaty postojowej - spowoduje to m.in. opuszczanie przez dzieci samochodów zatrzymanych na ulicy.</p> <p>Drugą kwestią jest zamieszkiwanie okolicznych bloków na Bukowińskiej przez starsze osoby, do których często trzeba podjechać z zakupami, pomóc podwożąc czy po prostu odwiedzić. Obecność strefy w tym miejscu bardzo utrudni pomoc babciom czy dziadkom, mającym dzieci oraz wnuki z samochodami, którzy często odwiedzają rodziców czy dziadków w dni powszednie w trakcie dnia.</p>	<p>Wprowadzenie 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. Podane w uwadze sytuacje stanowią dodatkowe uzasadnienie dla wprowadzenia SPPN. Nadmiar samochodów przywożących dzieci jest zjawiskiem niekorzystnym i SPPN może wpłynąć na jego ograniczenie. Postój osób odwiedzających dzięki SPPN będzie łatwiejszy, bo dostępność miejsc postojowych będzie lepsza.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
281.	MAIL_1 83	Malczewski ego	<p>Chciałabym poruszyć kwestie skrzyżowań ulicy Malczewskiego z ulicami Pilicką i Wejnerta oraz koniecznością stworzenia przejścia dla pieszych przez ulicę Malczewskiego na tych skrzyżowaniach (co najmniej w jednym miejscu, a optymalnie w obu). Ulica Malczewskiego na tym fragmencie jest ruchliwa, a samochody pędzą przez osiedle domów jednorodzinnych korzystając z tego skrótu między zapchanymi ulicami: Puławską i Niepodległości. Często naruszane są przepisy drogowe dotyczące ograniczenia prędkości. Oczywiście obecnie regularnie piesi przechodzą przez ulicę Malczewskiego przy opisanych skrzyżowaniach, mimo braku przejść - co grozi wypadkiem. Obecnie przejścia dla pieszych są na Malczewskiego na wysokości al.Niepodległości i ul. Krasickiego - odległość jest duża - uciążliwa aby przedostać się do jednego z przejść dla osoby starszej, rodzica z dzieckiem, z wózkiem dziecięcym lub osoby/dziecka z niepełnosprawnością na wózku. Pragnę zaznaczyć, że Przy ulicy Pilickiej jest Ośrodek Wczesnej Interwencji dla Dzieci z niepełnosprawnościami - do którego przyjeżdżają rodzice dzieci samochodami często parkując w dużej odległości np. po drugiej stronie ul. Malczewskiego (z uwagi na brak miejsc parkingowych) i muszą się przedostać przez ruchliwą ulicę często z dzieckiem w wózku lub na wózku inwalidzkim - muszą iść do oddalonego przejścia przy ul. Niepodległości lub Krasickiego. Nieopodal znajdują się też przedszkola - przy ul. Goszczyńskiego, ul. Lenartowicza, ul. Naruszewicza - "szlak" ulicami Pilicką i Wejnerta to trasa rodziców z wózkami, z rowerami dziecięcymi, z hulajnogami i całym dziecięcym dobytkiem - prowadzi do metra, do pobliskich sklepów, piekarni itd. Za chwilę powstanie Punkt Obsługi Mieszkańców na rogu ulicy Wejnerta i Malczewskiego - spodziewamy się zatem znacznie większego ruchu w okolicy, a aby dojść do tego punktu przez Malczewskiego trzeba będzie iść do odległego przejścia dla pieszych.</p>	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.
282.	MAIL_1 84	Malczewski ego	Chciałabym poruszyć kwestie skrzyżowań ulicy Malczewskiego z ulicami Pilicką i Wejnerta oraz koniecznością stworzenia przejścia dla pieszych przez ulicę Malczewskiego na tych skrzyżowaniach (co najmniej w jednym miejscu, a	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>optymalnie w obu). Ulica Malczewskiego na tym fragmencie jest ruchliwa, a samochody pędzą przez osiedle domów jednorodzinnych korzystając z tego skrótu między zapchanymi ulicami: Puławską i Niepodległości. Często naruszane są przepisy drogowe dotyczące ograniczenia prędkości. Oczywiście obecnie regularnie piesi przechodzą przez ulicę Malczewskiego przy opisanych skrzyżowaniach, mimo braku przejść - co grozi wypadkiem. Obecnie przejścia dla pieszych są na Malczewskiego na wysokości al.Niepodległości i ul. Krasickiego - odległość jest duża - uciążliwa aby przedostać się do jednego z przejść dla osoby starszej, rodzica z dzieckiem, z wózkiem dziecięcym lub osoby/dziecka z niepełnosprawnością na wózku. Pragnę zaznaczyć, że Przy ulicy Pilickiej jest Ośrodek Wczesnej Interwencji dla Dzieci z niepełnosprawnościami - do którego przyjeżdżają rodzice dzieci samochodami często parkując w dużej odległości np. po drugiej stronie ul. Malczewskiego (z uwagi na brak miejsc parkingowych) i muszą się przedostać przez ruchliwą ulicę często z dzieckiem w wózku lub na wózku inwalidzkim - muszą iść do oddalonego przejścia przy ul. Niepodległości lub Krasickiego. Nieopodal znajdują się też przedszkola - przy ul. Goszczyńskiego, ul. Lenartowicza, ul. Naruszewicza - "szlak" ulicami Pilicką i Wejnerta to trasa rodziców z wózkami, z rowerami dziecięcymi, z hulajnogami i całym dziecięcym dobytkiem - prowadzi do metra, do pobliskich sklepów, piekarni itd. Za chwilę powstanie Punkt Obsługi Mieszkańców na rogu ulicy Wejnerta i Malczewskiego - spodziewamy się zatem znacznie większego ruchu w okolicy, a aby dojść do tego punktu przez Malczewskiego trzeba będzie iść do odległego przejścia dla pieszych.</p>	<p>nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.</p>
283.	MAIL_185		Przedłużenie godzin działania okresu płatnego 22:00	<p>Prowadzone dotychczas badania zajętości i rotacji miejsc postojowych wskazują, że godz. 20 jest optymalną granicą obowiązywania opłat. Po godz. 20 na większości obszarów przeważają pojazdy mieszkańców.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
284.	MAIL_1 86		Wprowadzenia odpłatnego parkowania również w weekendy	Wprowadzenie odpłatnego parkowania w weekendy pozostaje w kompetencji Rady m.st. Warszawy.
285.	MAIL_1 87	Turystyczna	Postulowałbym odwrócenie kierunku na ulicy Turystycznej, by ruch odbywał się od Gimnastycznej do Raławickiej. Większość mieszkańców Gimnastycznej od nr 4 do 34 (numery parzyste) dojeżdża do swoich posesji od strony drogi wewnętrznej wzdłuż płotu szpitala MSW, która w praktyce używana jest jako jednokierunkowa w kierunku zachodnim (wjazd od Maratońskiej). Po skorzystaniu z wąskiego przejazdu między posesjami nr 34 i 36 Turystyczna umożliwia najszybszy wyjazd na Raławicką. W mojej ocenie należy odwrócić kierunek Turystycznej przy zachowaniu miejsc parkingowych po stronie wschodniej, jak w obecnie przedstawionej koncepcji. W takiej sytuacji zasadna może być jednoczesna zmiana kierunku na Oszczepników, tak by umożliwić zjazd z Raławickiej w kierunku Gimnastycznej.	Nie wprowadzono. Przyjęty układ dróg jednokierunkowych wraz z wyznaczeniem ogólnodostępnych miejsc postojowych daje lepsze warunki obsługi posesji. Wyjazd jest możliwy przez ul. Oszczepników.
286.	MAIL_1 88	Gimnastyczna	W obecnie proponowanej koncepcji na odcinku Gimnastycznej między Maratońską a Turystyczną nie przewiduje się ani jednego miejsca postojowego. Wydaje się jednak, że dla mieszkańców posesji Gimnastyczna 9, 11 czy 13 warto pomyśleć o dopuszczeniu parkowania wzdłuż południowego krawężnika ulicy przy zastosowaniu znaku B-35 z wyłączeniem dla mieszkańców (na przedstawionych mapach oznaczonych przerywaną fioletową linią).	Wprowadzono. Zaprojektowano zakaz postoju z wyłączeniem pojazdów mieszkańców posiadających identyfikator.
287.	MAIL_1 89	Baboszewska	Należy rozważyć dopuszczenie parkowania z wykorzystaniem B-35 dla mieszkańców po stronie zachodniej – obecnie ulica jest w całości wykorzystywana przez pojazdy po tej stronie. Jak rozumiem, problemem może być wąski przekrój jezdni, ale w zaproponowanej koncepcji parkowanie jest dopuszczone na odcinku południowym Baboszewskiej (z wjazdem od Bytnara), której przekrój zasadniczo się nie różni.	Wprowadzono. Dopuszczono postój dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora B35.
288.	MAIL_1 90	Wołoska	Należy wyznaczyć miejsca postojowe przy prawej krawędzi jezdni Wołoskiej w kierunku centrum między Woronicza a Bytnara, podobnie jak zaproponowano	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			po drugiej stronie. Miejsca te przydadzą się mieszkańcom np. ulicy Marzanny lub ich gościom, a także pozwolą wygodniej zaparkować, by skorzystać z poczty czy supermarketu przy skrzyżowaniu z Woronicza.	
289.	MAIL_1 91	Wołoska	W mojej ocenie należy wyznaczyć miejsca postojowe przy prawej krawędzi jezdni ulicy Wołoskiej w stronę centrum, w okolicy budynku Wołoska 58/62 za wjazdem do garażu posesji Wołoska 52A. W budynku znajduje się oddział banku PKO, pod którym przed przebudową ulicy Wołoskiej było kilka miejsc postojowych. Dodatkowo, obecnie na pasie do skrętu w prawo w Odyńca często zatrzymują się pojazdy dostarczające przesyłki do paczkomatu lub dostawy do pawilonów na bazarku. Może warto zalegalizować taką możliwość postoju w tym miejscu w okolicach banku nawet kosztem długiego pasa do skrętu w prawo (który można rozpocząć nieco później).	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.
290.	MAIL_1 92	Wołoska	Należy rozważyć wprowadzenie miejsc postojowych na jezdni Wołoskiej w stronę centrum za ulicą Wiktorską a przed Dąbrowskiego. Pozwoli to na postój m.in. osób korzystających z punktów usługowych w budynkach na rogu Dąbrowskiego i Wołoskiej (obecnie często ma miejsce nielegalny postój na zatoce przystanku za ulicą Dąbrowskiego lub przed, ale bliżej skrzyżowania z tą ulicą).	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.
291.	MAIL_1 93	Odyńca	Zaznaczona kolorem czarnym obowiązująca organizacja ruchu nie pokrywa się z rzeczywistością obowiązującą (np. obecnie parkowanie odbywa się na chodniku, a nie na jezdni, itd.) Jak sądzę, na planie została już zaznaczona docelowa organizacja ruchu po planowanej przebudowie ulicy Odyńca (?) – jeśli nie, zwracam uwagę projektantów na tę kwestię.	Wprowadzono. Uporządkowano kwestię istniejącej organizacji ruchu przedstawionej na planie sytuacyjnym.
292.	MAIL_1 94	Malczewski ego	Chciałabym tutaj poruszyć kwestie skrzyżowań ulicy Malczewskiego z ulicami Pilicką i Wejnerta oraz koniecznością stworzenia przejścia dla pieszych przez ulicę Malczewskiego na tych skrzyżowaniach (co najmniej w jednym miejscu, a optymalnie w obu). Ulica Malczewskiego na tym fragmencie jest ruchliwa, a samochody pędzą przez osiedle domów jednorodzinnych korzystając z tego	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>skrótów między zapchanymi ulicami: Puławską i Niepodległości. Często naruszane są przepisy drogowe dotyczące ograniczenia prędkości. Oczywiście obecnie regularnie piesi przechodzą przez ulicę Malczewskiego przy opisanych skrzyżowaniach, mimo braku przejść - co grozi wypadkiem. Obecnie przejścia dla pieszych są na ul. Malczewskiego na wysokości al. Niepodległości i ul. Krasickiego - odległość jest duża - uciążliwa, aby przedostać się do jednego z przejść dla osoby starszej, rodzica z dzieckiem, z wózkiem dziecięcym lub osoby/dziecka z niepełnosprawnością na wózku. Pragnę zaznaczyć, że przy ul. Pilickiej jest Ośrodek Wczesnej Interwencji dla Dzieci z niepełnosprawnościami - do którego przyjeżdżają rodzice dzieci samochodami, często parkując w dużej odległości np. po drugiej stronie ul. Malczewskiego (z uwagi na brak miejsc parkingowych) i muszą się przedostać przez ruchliwą ulicę często z dzieckiem w wózku lub na wózku inwalidzkim - muszą iść do oddalonego przejścia przy ul. Niepodległości lub Krasickiego. Nieopodal znajdują się też przedszkola - przy ul. Goszczyńskiego, ul. Lenartowicza, ul. Naruszewicza - "szlak" ulicami Pilicką i Wejnerta to trasa rodziców z wózkami, z rowerami dziecięcymi, z hulajnogami i całym dziecięcym dobytkiem - prowadzi do metra, do pobliskich sklepów, piekarni itd. Niedługo powstanie Punkt Obsługi Mieszkańców na rogu ulic Wejnerta i Malczewskiego - spodziewamy się zatem znacznie większego ruchu w okolicy, a aby dojść do tego punktu przez ul. Malczewskiego, trzeba będzie iść do odległego przejścia dla pieszych.</p>	<p>przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.</p>
293.	MAIL_1 95	Malczewski ego	<p>Chciałabym poruszyć kwestie skrzyżowań ulicy Malczewskiego z ulicami Pilicką i Wejnerta oraz koniecznością stworzenia przejścia dla pieszych przez ulicę Malczewskiego na tych skrzyżowaniach (co najmniej w jednym miejscu, a optymalnie w obu). Ulica Malczewskiego na tym fragmencie jest ruchliwa, a samochody pędzą przez osiedle domów jednorodzinnych korzystając z tego skrótów między zapchanymi ulicami: Puławską i Niepodległości. Często naruszane są przepisy drogowe dotyczące ograniczenia prędkości. Oczywiście obecnie regularnie piesi przechodzą przez ulicę Malczewskiego przy opisanych skrzyżowaniach, mimo braku przejść - co grozi wypadkiem. Obecnie przejścia</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>dla pieszych są na Malczewskiego na wysokości al.Niepodległości i ul. Krasickiego - odległość jest duża - uciążliwa aby przedostać się do jednego z przejść dla osoby starszej, rodzica z dzieckiem, z wózkiem dziecięcym lub osoby/dziecka z niepełnosprawnością na wózku. Pragnę zaznaczyć, że Przy ulicy Pilickiej jest Ośrodek Wczesnej Interwencji dla Dzieci z niepełnosprawnościami - do którego przyjeżdżają rodzice dzieci samochodami często parkując w dużej odległości np. po drugiej stronie ul. Malczewskiego (z uwagi na brak miejsc parkingowych) i muszą się przedostać przez ruchliwą ulicę często z dzieckiem w wózku lub na wózku inwalidzkim - muszą iść do oddalonego przejścia przy ul. Niepodległości lub Krasickiego. Nieopodal znajdują się też przedszkola - przy ul. Goszczyńskiego, ul. Lenartowicza, ul. Naruszewicza - "szlak" ulicami Pilicką i Wejnerta to trasa rodziców z wózkami, z rowerami dziecięcymi, z hulajnogami i całym dziecięcym dobytkiem - prowadzi do metra, do pobliskich sklepów, piekarni itd. Za chwilę powstanie Punkt Obsługi Mieszkańców na rogu ulicy Wejnerta i Malczewskiego - spodziewamy się zatem znacznie większego ruchu w okolicy, a aby dojść do tego punktu przez Malczewskiego trzeba będzie iść do odległego przejścia dla pieszych.</p>	
294.	MAIL_1 96	Malczewski ego	<p>Chciałabym poruszyć kwestie skrzyżowań ulicy Malczewskiego z ulicami Pilicką i Wejnerta oraz koniecznością stworzenia przejścia dla pieszych przez ulicę Malczewskiego na tych skrzyżowaniach (co najmniej w jednym miejscu, a optymalnie w obu). Ulica Malczewskiego na tym fragmencie jest ruchliwa, a samochody pędzą przez osiedle domów jednorodzinnych korzystając z tego skrótu między zapchanymi ulicami: Puławską i Niepodległości. Często naruszane są przepisy drogowe dotyczące ograniczenia prędkości. Oczywiście obecnie regularnie piesi przechodzą przez ulicę Malczewskiego przy opisanych skrzyżowaniach, mimo braku przejść - co grozi wypadkiem. Obecnie przejścia dla pieszych są na Malczewskiego na wysokości al.Niepodległości i ul. Krasickiego - odległość jest duża - uciążliwa aby przedostać się do jednego z przejść dla osoby starszej, rodzica z dzieckiem, z wózkiem dziecięcym lub</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>osoby/dziecka z niepełnosprawnością na wózku. Pragnę zaznaczyć, że Przy ulicy Pilickiej jest Ośrodek Wczesnej Interwencji dla Dzieci z niepełnosprawnościami - do którego przyjeżdżają rodzice dzieci samochodami często parkując w dużej odległości np. po drugiej stronie ul. Malczewskiego (z uwagi na brak miejsc parkingowych) i muszą się przedostać przez ruchliwą ulicę często z dzieckiem w wózku lub na wózku inwalidzkim - muszą iść do oddalonego przejścia przy ul. Niepodległości lub Krasickiego. Nieopodal znajdują się też przedszkola - przy ul. Goszczyńskiego, ul. Lenartowicza, ul. Naruszewicza - "szlak" ulicami Pilicką i Wejnerta to trasa rodziców z wózkami, z rowerami dziecięcymi, z hulajnogami i całym dziecięcym dobytkiem - prowadzi do metra, do pobliskich sklepów, piekarni itd. Za chwilę powstanie Punkt Obsługi Mieszkańców na rogu ulicy Wejnerta i Malczewskiego - spodziewamy się zatem znacznie większego ruchu w okolicy, a aby dojść do tego punktu przez Malczewskiego trzeba będzie iść do odległego przejścia dla pieszych.</p>	
295.	MAIL_197		<p>Absolutnie nie zgadzam się - to następne ograniczenia dla mieszkańców ,nie mówiąc już o kosztach. To drenowanie kieszeni obywateli .Zajmijcie się tworzeniem parkingów , studzienkami w ulicach które dewastują nam auta .XXI w a wy nie potraficie utrzymać prostych nawierzchni na wielu ulicach. Ale nie KASA KASA KASA was tylko interesuje - Może zrobicie jakieś normalne czytelne parkometry - tam gdzie już są - bo te co są to poraszka Nie czytelne ekran w słońcu nie do ogarnięcia starsi ludzie nie są w stanie nic tam zrobić , ekrany są za małe nie czytelne i trudno z nich korzystać - gdzie jest rada seniorów Warszawy i dzielnic laczego nie podejmują tego tematu ??? Ale po co lepiej tworzyć następne strefy i zbierać kasę z parkometrów i kar za brak biletu - to wam wychodzi najlepiej . Po co w ogóle ten cyrk z tymi konsultacjami i tak zrobicie co chcecie , ale niech głupi lud się cieszy że go się o coś pytamy. Kategorie jak większość mieszkańców jestem PRZCIWNY powiększenia strefy płatnej w Warszawie Powinno to dotyczyć tylko śródmieścia .</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
296.	MAIL_1 98		Ponieważ temat rozszerzenia SPPN budzi spore emocje, a w związku z tym również żywe zainteresowanie mieszkańców, przy wyborze miejsc spotkań na żywo dla poszczególnych podstref należy uwzględnić konieczność zapewnienia odpowiedniej ilości miejsca dla wszystkich zainteresowanych. W przypadku spotkania dla podstrefy 3 wybrane miejsce (salka w baraku II Ogrodu Jordanowskiego) nie mieściła wszystkich, którzy przyszli na spotkanie. Ci, którym udało się zmieścić w środku, byli stłoczeni, co powodowało gwar, duszność i podenerwowanie uczestników i utrudniało merytoryczną dyskusję. Wybór tego miejsca był niezrozumiały tym bardziej, że w okolicy jest kilka ośrodków kultury (Centrum "Łowicka" oraz MDK "Mokotów") oraz wiele szkół podległych władzom dzielnicy (np. VI LO, XXVIII LO, SP 69, SP 167), w których przeciętne sale lekcyjne (nie wspominając o salach gimnastycznych) są większe od pomieszczenia, w którym odbyły się konsultacje. Bardzo wątpliwe, że w ww. obiektach wszystkie pomieszczenia umożliwiające sprawne przeprowadzenie konsultacji były zajęte (np. że we wszystkich salach lekcyjnych czy audytorijnych prowadzono zajęcia np. sportowe). Stąd też na przyszłość postuluję organizację spotkań w pomieszczeniach o znacznie większej powierzchni, dających lepsze warunki do dyskusji, co leży w obszarze	Opinia została przyjęta. Miejsca, w których organizujemy konsultacje wybieramy tak, aby były jak najbliżej lokalnych społeczności. Zawsze wybieramy placówki, które są dla nas dostępne i wyrażą swoją chęć na użyczenie sali, a jednocześnie pomieszczą jak największą liczbę zainteresowanych osób.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			możliwości władz miasta i dzielnicy jako organów prowadzących miejskie szkoły i ośrodki kultury.	
297.	MAIL_1 99	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego.</p> <p>Jako mieszkanka Dąbrowskiego postuluję, by:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossmann nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania.</li> <li>2. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej.</li> <li>3. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować?</li> <li>4. Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</li> </ol>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
298.	MAIL_2 00	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego.</p> <p>Jako mieszkanka Dąbrowskiego postuluję, by:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossmann nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania.</li> <li>2. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej.</li> <li>3. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować?</li> <li>4. Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</li> </ol>	<p>do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
299.	MAIL_201	Dąbrowskiego	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego.</p> <p>Jako mieszkanka Dąbrowskiego postuluję, by:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po</li> </ol>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania.</p> <p>2. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej.</p> <p>3. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować?</p> <p>4. Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</p>	<p>istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
300.	MAIL_2 02	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego.</p> <p>Jako mieszkanka Dąbrowskiego postuluje, by:</p> <p>1. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania.</p> <p>2. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>3. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować?</p> <p>4. Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</p>	
301.	MAIL_2 03	Wiktorska	<p>Postuluję o naniesienie korekty na projekt SPPN na ulicy Wiktorskiej (druk 30D) pomiędzy ulicą Kazimierzowską a Wiśniową. Na poniższej grafice zaznaczyłem fragment ulicy, na której ograniczono możliwość parkowania. Prawdopodobnie zrobili to państwo, ponieważ na Państwa planach jest tam fragment chodnika. Jest to jednak nie prowadzący do nikąd chodnik. Nie prowadzi on do żadnej bramy ani furtki.</p> <p>Poniżej przesyłam zdjęcie z miejsca, o którym mówię. Jak widać na załączonym obrazku, chodnik prowadzi do nikąd. Mogłoby go tam równie dobrze nie być. Postuluję więc o przedłużenie strefy do parkowania na ten mały fragment, co pozwoli na zachowanie jednego miejsca postojowego więcej bez żadnych strat dla pieszych.</p>	Wprowadzono. Wniesiono korektę w zakresie wyznaczonych miejsc postojowych we wskazanym miejscu.
302.	MAIL_2 04	Wiktorska	<p>Piszę z zapytaniem, jak będzie wyglądała sprawa śmietników po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na mokotowie, a dokładniej mówiąc, na ulicy Wiktorskiej (druk 30D). Aktualnie śmietniki stoją często na ulicy, w miejscu gdzie mogą parkować samochody. Po wdrożeniu SPPN przybędzie obszarów wyłączonych z parkowania (tz. miejsc "nielegalnych"). Postuluję więc, aby po wprowadzeniu SPPN jak najwięcej śmietników znalazło się właśnie na tych obszarach wyłączonych z parkowania. Na zdjęciu zaznaczyłem kilka takich miejsc, które mogą zostać użyte do stawiania śmietników. Proszę zwrócić na to szczególną uwagę. Na tak gęsto</p>	Umieszczanie konterów na śmieci nie jest dozwolone w pasie drogowym, o ile ich właściciel nie uzyskał zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. Załatwienie tego problemu jest zadaniem właścicieli posesji.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>zaludnionym obszarze po wprowadzeniu SPPN i tak będzie problem z parkowaniem (można to stwierdzić np. podczas parkowania wieczorami np ok. godziny 21 - wtedy powinni tu parkować tylko mieszkańcy, a mimo to znalezienie wolnego miejsca parkingowego w dni powszednie wieczorami graniczy z cudem). Z tego powodu proszę położyć szczególną uwagę na położenie śmietników po wprowadzeniu SPPN, tak aby nie zajmowały one miejsc legalnego parkowania i wykorzystać na to wszystkie tereny wyłączone z parkowania.</p>	
303.	MAIL_2 05	Wiktorska	<p>Piszę w sprawie znaków drogowych, wyznaczających strefy do parkowania na ulicy wiktorskiej (druk 30D) i postuluję o zamienienie go w znak, dopuszczający na parkowanie w części (jednym kołem) na chodniku (pod zdjęciem uzasadnienie). Na załączonym przez państwa projekcie widnieje znak, pozwalający na parkowanie tylko na drodze. Chcę jednak, jako mieszkaniec tych okolic, poinformować, że obecnie parkowanie odbywa się na tej ulicy poprzez najeżdżanie jednym kołem na krawężnik. Takie rozwiązanie pozwala na pozostawienie większej przestrzeni dla ruchu samochodowego bez żadnych "minusów" dla otoczenia. Tak się tu parkowało od wielu lat. Pragnę podkreślić, że takie parkowanie nie niszczy zieleni, ponieważ pomiędzy jezdnią a pasem zieleni jest krawężnik na tyle szeroki, aby zmieściło się całe koło pojazdu i zostaje jeszcze trochę przestrzeni (przeźródleń pomiędzy jezdnią i terenem zielonym, na którym obecnie parkuje się jednym kołem widać nawet na państwa planach).</p>	<p>Wskazane miejsca postojowe przeznaczone są do parkowania z wykorzystaniem opaski, a ich oznakowanie jest takie, jak zostało przedstawione na planach sytuacyjnych.</p>
304.	MAIL_2 06	Wiśniowa	<p>Postuluję o wyznaczenie na ulicy wiśniowej (druk 28) na odcinku pomiędzy ulicą Wiktorską a Odolańską znaku parkowania tylko dla mieszkańców. Zaprezentowany fragment drogi zgodnie z Państwa projektem uniemożliwi całkowicie parkowanie na tej ulicy. Jest to jednak mało znacząca droga pod względem ruchu pieszego. Prawdopodobnie odpowiedzą Państwo, że parkowanie na tej drodze jest niemożliwe, ponieważ jest ona za wąska i pozostanie zbyt mało miejsca na chodniku dla pieszych. Mimo wszystko</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drógi. Wnioskowana likwidacja chodnika i przeznaczenie go na postój pojazdów wykracza poza zakres opracowania.</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			postuluje o ustawienie znaku tylko dla mieszkańców, aby zwiększyć dostępność miejsc parkingowych w okolicy. Jeśli nie będzie to możliwe przy obecnym układzie drogi, proponuję o zamienienie jednej strony chodnika w miejsca parkingowe właśnie. Dla mieszkańców nie będzie to żadna różnica, ponieważ aktualnie i tak samochody wykorzystują jego fragment do parkowania (z uwagi na ciężką sytuację mieszkańców związaną z parkowaniem w rejonie starego mokotowa).	
305.	MAIL_2 07	Kazimierzowska	Piszę w sprawie zmienienia sposobu parkowania na fragmencie ulicy Kazimierzowskiej z proponowanego przez Państwa równoległego, na obecny - prostopadły. Druk 55A, odcinek pomiędzy ulicą Wiktorską i Raclawicką. Na załączonym projekcie proponują Państwo usunięcie miejsc prostopadłych na zaznaczonym obszarze i zmienienie ich w miejsca równoległe. Dziwi mnie ta decyzja, ponieważ tuż za nimi wyrysowali Państwo już miejsca prostopadłe, czyli takie, jak obecnie się parkuje. Postuluję o przywrócenie i tych miejsc prostopadłych.	Nie wprowadzono. Miejsce postojowe wymaga odpowiedniej dla danego sposobu parkowania, określonej przepisami, szerokości drogi manewrowej, która we wskazanym miejscu nie jest spełniona ze względu na występującą tam powierzchnię wyłączoną z ruchu.
306.	MAIL_2 08	Woronicza	arkusz 13A: usunąć zakaz zatrzymywania się w zatoce "dla autobusów obsługujących hotel" przy Woronicza 82, i wyznaczyć tam miejsca postojowe. Powstały tam budynek zawiera wyłącznie lokale przeznaczone na najem długotrwały, który z pewnością nie będzie obsługiwany przez autobusy turystyczne. W miejscu tym już obecnie ciągle stoją wyłącznie samochody, stąd też zasadne jest utworzenie tam zatoki postojowej i zalegalizowanie obecnego stanu rzeczy;	Uwaga uwzględniona.
307.	MAIL_2 09	Woronicza	arkusz 13D (zgodnie z rysunkiem): wyznaczyć pas do parkowania równoległego przy północnej krawędzi jezdni, między ul. Spartańską a Maklakiewicza	Nie wprowadzono. Po północnej stronie ul. Woronicza planowana jest budowa drogi dla rowerów, co wpłynie na przebudowę ulicy. Ewentualne miejsca postojowe będą wyznaczone w ramach tej przebudowy.
308.	MAIL_2 10	Woronicza	arkusz 13E: usunąć miejsca do parkowania równoległego przy północnej krawędzi jezdni, między ul. Spartańską a Bełską. Obecnie w tym miejscu w	Uwzględniono. Po północnej stronie ul. Woronicza na odcinku od Bełskiej do ul. Spartańskiej przeznaczenie

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			godzinach wieczornych na lewym pasie tworzą się zatory spowodowane przez autobusy oczekujące na zjazd do zajezdni. Wyznaczenie tam miejsc postojowych oznaczałoby, jeśli zachowania kierowców autobusów nie ulegną zmianie, że w godzinach zjazdów do zajezdni ulica w kierunku zachodnim byłaby zupełnie nieprzejezdna, alternatywnie, jeżeli organizacja pracy w zajezdni MZA ulegnie poprawie na tyle, że korki autobusów na tym odcinku znikną, wydłużyć pas do parkowania równoległego w stronę ul. Betskiej jak na rysunku;	jednego pasa na parkowanie spowodowałyby utrudnienia związane z funkcjonowaniem zajezdni autobusowej. Autobusy zjeżdżające do zajezdni tworzą kolejkę i przy funkcjonowaniu jednego pasa na ul. Woronicza ulica stałaby się nieprzejezdna.
309.	MAIL_2 11	Marzanny	arkusz 58A: wydłużyć pas do parkowania równoległego w kierunku ul. Marzanny, jak na rysunku;	Wprowadzono. Wydłużono pas do parkowania na ul. Woronicza, w rejonie skrzyżowania z ul. Marzanny.
310.	MAIL_2 12	Woronicza	arkusz 58B: wyznaczyć miejsca do parkowania równoległego przy północnej krawędzi jezdni między ulicami Bukietową a Joliot-Curie, np. jak na rysunku;	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe przy północnej krawędzi jezdni ul. Woronicza na odcinku Bukietowa - Joliot-Curie.
311.	MAIL_2 13	Modzelewskiego	arkusz 58C: skorygować oznaczenie przy północnym wlocie ul. Modzelewskiego tak, aby możliwe było zlokalizowanie więcej miejsc postojowych przy ulicy Woronicza (jak na rysunku), wyznaczyć przejście dla pieszych przez ul. Woronicza przy ul. Modzelewskiego (najlepiej po stronie zachodniej, z połączeniem z przystankiem tramwajowym i autobusowym Telewizja Polska.	Skorygowano oznakowanie na ul. Woronicza w rejonie skrzyżowania z ul. Modzelewskiego. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Budowa przejścia dla pieszych wymaga budowy sygnalizacji świetlnej i stanowi inwestycję wykraczającą poza zakres projektu.
312.	MAIL_2 14	Dąbrowskiego	W związku z planowanym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia liczby legalnych miejsc parkingowych i postojowych zaakceptowanych przez ZDM w 2017 r po protestach mieszkańców gdy wprowadzany był przy ul Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie ZDM planuje działania uprzykrzające życie mieszkańcom ulicy Dąbrowskiego i pozostałych okolicznych ulic. Likwidacja wielu miejsc na ul Dąbrowskiego dotknie także mnie - mieszkanki ul Wiktorskiej.	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
313.	MAIL_2 15	Dąbrowskie go	nie likwidować 9 miejsc skośnych od Al. Niepodległości do ul Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania	Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann.
314.	MAIL_2 16	Dąbrowskie go 71	na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej	Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego.
315.	MAIL_2 17	Rondo Jasienicy	przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku proszę o ustawienie znaku B35 czyli parkowania tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na rondzie jest możliwe parkowanie taxi (jest wyznaczony postój) -to dlaczego mieszkańcy nie mogą parkować?	Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. Ponadto, utrzymana zostanie obecna organizacja ruchu wprowadzona w grudniu 2023 r. wyznaczająca legalne miejsca postojowe w tym rejonie.
316.	MAIL_2 18	Rondo Jasienicy	Postuluję by przy ul Dąbrowskiego od Al. Niepodległości do Ronda Jasienicy zostało zachowanych ok 150 miejsc parkingowych tak jak jest to obecnie a nie jak jest w Państwa propozycji ok 79 miejsc.	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych.
317.	MAIL_2 19	Wołoska	Arkusze 26A - zgodnie z rysunkiem (w załączeniu): wyznaczyć miejsca do parkowania równoległego na wschodniej jezdni ulicy, między ulicami Woronicza i Bytnara;	Wprowadzono. Zaprojektowano miejsca postojowe po wschodniej stronie ulicy.
318.	MAIL_2 20	Bytnara "Rudego"	Arkusze 26B - zgodnie z rysunkiem (w załączeniu): wydłużyć pas do parkowania równoległego na jezdni zachodniej, w stronę ul. Bytnara, wyznaczyć miejsca do parkowania równoległego na jezdni wschodniej między ulicami Bytnara a Odyńca;	Nie wprowadzono. Projekt nie obejmuje zmian na skrzyżowaniach i likwidacji pasów ruchu w obrębie oddziaływania sygnalizacji świetlnej. Dlatego wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni byłoby możliwe tylko na bardzo krótkim odcinku, a powodowałoby dodatkowe manewry wynikające z konieczności zmiany pasa z prawego na środkowy.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
319.	MAIL_2 21	Racławicka, Dąbrowskiego, Wiktorska, Wołoska	Arkusz 26C - zgodnie z rysunkiem: wyznaczyć miejsca do parkowania równoległego na jezdni wschodniej, między ulicami Racławicką a Dąbrowskiego, wyznaczyć ciąg pieszo-rowerowy na chodniku przy ul. Wołoskiej na wysokości budynku przy ul. Wiktorskiej 108D (analogicznie do odcinka między Wiktorską a Wołoską), oraz przejazd dla rowerów przy przejściu dla pieszych przez ul. Wiktorską, wykonać kilkumetrowy łącznik drogi dla rowerów po wschodniej stronie ul. Wołoskiej (od ul. Dąbrowskiego) z postulowanym wyżej ciągiem pieszo-rowerowym, zlikwidować zjazd na ww. drogę dla rowerów z ul. Wołoskiej oraz z ul. Wiktorskiej na jezdnię ul. Wołoskiej;	Zaprojektowano miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej. Ciąg pieszo-rowerowy już istnieje.
320.	MAIL_2 22	Wołoska	Arkusz 26D - zgodnie z rysunkiem: wyznaczyć miejsca do parkowania równoległego na jezdni wschodniej, między zatoką przystankową przy skrzyżowaniu z ul. Dąbrowskiego a zatoką postojową na wysokości budynku przy ul. Wołoskiej 88, wydłużyć pas do parkowania równoległego na zachodniej jezdni głównej w stronę ul. Kulskiego, usunąć betonowe bariery stojące w poprzek jezdni serwisowej przed szpitalem MSW, wprowadzić ruch jednokierunkowy na odcinku od wyjazdu dla karet ze szpitala w kierunku ul. Kulskiego, a także wyznaczyć miejsca do parkowania równoległego wzdłuż wschodniej krawędzi jezdni serwisowej.	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.
321.	MAIL_2 23		Wprowadzić strefę ograniczenia prędkości do 30 km/h na obszarze ograniczonym ulicami: Odyńca, Wołoską, Woronicza, Joliot-Curie, Malczewskiego, al. Niepodległości. Jest to obszar osiedla mieszkaniowego, na obszarze którego znajduje się wiele szkół i przedszkoli. Na części ulic znajdują się znaki informujące o ograniczeniu prędkości do 30 km/h, lecz nie na wszystkich (np. brak takiego na ul. Pułku "Baszta", przy której znajduje się szkoła podstawowa). Wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości poprawi bezpieczeństwo na objętym nią obszarze i zwiększy komfort mieszkańców, a także zmniejszy liczbę znaków, które muszą być użyte na terenie strefy (brak	Wprowadzono. Wyznaczono strefę "Tempo 30" na obszarze ograniczonym wymienionymi ulicami.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			konieczności powtórzeń znaków z ograniczeniami prędkości za skrzyżowaniami czy ostrzegających o progach zwalniających).	
322.	MAIL_2 24	Baboszewska	Ul. Baboszewska (arkusz 37) - wyznaczyć miejsca postojowe w ramach odcinka tylko dla mieszkańców (B-35) w zatoce w północnej części ulicy, przy bloku nr 6;	Wprowadzono. Dopuszczono postój dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora B35.
323.	MAIL_2 25	Bytnara "Rudego"	Ul. Bytnara (arkusz 40A) - pozostawić wszystkie miejsca parkingowe w zatoce na skrzyżowaniu ulic Bytnara i Pułku "Baszta" (zrezygnować z wygrodzienia słupkami części zatoki);	Nie wprowadzono. Wyznaczanie miejsc postojowych w rejonie skrzyżowania jest sprzeczne z obowiązującymi przepisami.
324.	MAIL_2 26	Joliot-Curie	Ul. Joliot-Curie (arkusz 44B i 44C): wyznaczyć miejsca do parkowania równoległego przy wschodniej krawędzi jezdni, między przejściem dla pieszych przy LO im. Goethego a ul. Bukietową - mimo zakazu samochodu tam stoją, wyznaczyć przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu z ulicą Bukietową: przez ul. Bukietową i przez ul. Joliot-Curie od str. północnej skrzyżowania - piesi często przechodzą w tych miejscach przez ulicę, w miejscu obniżenia krawężnika przy wschodniej krawędzi jezdni na południe od skrzyżowania z ul. Malczewskiego wskazać jako sposób parkowania parkowanie prostopadłe zamiast równoległego (jak na rysunku);	Nie wprowadzono. Postój pomimo znaku zakazu jest niezgodny z przepisami. Przestrzeganie przepisów jest pod kontrolą służb mundurowych. Celem projektu było m.in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Wnioskowane wyznaczenie przejścia dla pieszych wykracza poza zakres opracowania. Wprowadzono. Wyznaczono miejsca do parkowania prostopadłego w rejonie skrzyżowania z ul. Malczewskiego.
325.	MAIL_2 27	Bukietowa	Ul. Bukietowa (arkusz 49): zlikwidować część słupków i wprowadzić w ich miejsce możliwość postoju w ramach odcinków tylko dla mieszkańców (B-35), jak na rysunku, wprowadzić na odcinku ulicy od ul. Kolberga do ul. Joliot-Curie jeden kierunek ruchu (do ul. Joliot-Curie) - obecnie przy parkowaniu pojazdów po obu stronach drogi (co ma się nie zmienić po wprowadzeniu SPPN) po ulicy można jechać naraz tylko w jedną stronę. Przekształcenie ulicy w jednokierunkową stanowiłoby więc usankcjonowanie obecnego stanu rzeczy. Kierunek do ul. Joliot-Curie wydaje się przy tym lepiej odpowiadać potrzebom okolicznych mieszkańców niż kierunek przeciwny,	Zlikwidowano część słupków we wskazanym miejscu. Zaprojektowano ruch jednokierunkowy na ul. Bukietowej. Nie zaprojektowano przejścia dla pieszych. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			wytyczyć przejście dla pieszych przez ulicę przy skrzyżowaniu z ulicą Joliot-Curie;	
326.	MAIL_2 28	Modzelewskiego	Ul. Modzelewskiego (arkusz 50B): wprowadzić parkowanie skośne (częściowo na jezdni) zamiast równoległego na szerokim chodniku przy budynku Malczewskiego 45 (jak na rysunku), wprowadzić parkowanie prostopadłe (częściowo na szerokim w tym miejscu chodniku) zamiast równoległego na wysokości nr 71 (jak na rysunku);	W istniejącej geometrii drogi nie jest możliwe wyznaczenie wnioskowanego parkowania ukośnego - brak miejsca na drogę manewrową we wskazanym miejscu. Wyznaczono parkowanie prostopadłe we wskazanym miejscu (Modzelewskiego 71).
327.	MAIL_2 29	Tagore	Ul. Tagore'a - wprowadzić ruch w jedną stronę w kierunku ul. Odyńca - w sytuacji postojów przy obu krawężniach jezdni zostanie na niej zbyt mało miejsca, by samochody mogły poruszać się jednocześnie w obie strony;	Nie wprowadzono. Istniejąca geometria ul. Tagore uniemożliwia wyznaczenie miejsc postojowych o sposobie parkowania zapewniającym zwiększenie liczby miejsc postojowych w stosunku do stanu istniejącego, nawet po wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego, a przekształcenie ul. Tagore w ulicę jednokierunkową wpłynie negatywnie na warunki ruchu w rejonie ul. Tagore.
328.	MAIL_2 30	Pilicka	Ul. Pilicka (arkusz 52A) - wprowadzić ruch w jedną stronę od końca ulicy (ul. Wejnerta) do ul. Naruszewicza. W sytuacji postojów przy obu krawężniach jezdni zostanie na niej zbyt mało miejsca, by samochody mogły poruszać się jednocześnie w obie strony.	Wprowadzono. Wskazany odcinek ul. Pilickiej objęto ruchem jednokierunkowym.
329.	MAIL_2 31	Lenartowicza	Ul. Lenartowicza (arkusz 46A) - wygrodzić obszary zieleni przyulicznej bezpośrednio przy miejscach dozwolonego postoju w ramach obszaru B-35 i miejsc parkingowych w obrębie strefy (zwłaszcza między ul. Pilicką a ul. Krasickiego);	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
330.	MAIL_2 32	Krasickiego	Ul. Krasickiego (arkusze 54A-C), ul. Naruszewicza (arkusze 57A-B), - wygrodzić obszary zieleni przyulicznej bezpośrednio przy miejscach postojowych.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
331.	MAIL_2 33		W związku z prowadzeniem przez Państwa konsultacji ws. planowanego rozszerzenia SPPN na Mokotowie serdecznie Państwu dziękuję i popieram jako realizujący potrzeby tutejszych mieszkańców),	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
332.	MAIL_2 34	Domaniewska, Modzelewskiego, Woronicza	Co do granicy obszaru - poszerzyć obszar SPPN o obszar między ulicami Domaniewską, Modzelewskiego, Woronicza i linią kolejową.	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.
333.	MAIL_2 35	Malczewskiego 47, Bachmacka 2	Zmniejszyć odległość między kolejnymi "wirtualnymi parkomatami" (jeżeli ma być to rozwiązanie dominujące na obszarze planowanego rozszerzenia strefy) do max. 140 metrów. W proponowanym kształcie (zgodnie z demonstracyjną stroną udostępnioną przez ZDM) "wirtualne parkomaty" zostaną wyznaczone w odległości 200 m od siebie w siatce kwadratów, w oderwaniu od rzeczywistego układu ulic. To sprawi, że w każdym kwadracie wyznaczonym przez sąsiadujące "parkomaty" na ponad 21% powierzchni nie będzie możliwe parkowanie w ramach jakiegokolwiek abonamentu rejonowego, co ilustruje poniższy rysunek. W połączeniu z oderwaniem parkomatów od układu ulic spowoduje to, że wiele miejsc parkingowych w strefie będzie niedostępnych dla jakiegokolwiek mieszkańca mieszkającego w okolicznych blokach, chcącego skorzystać z abonamentu rejonowego (np. miejsca postojowe przed blokiem przy Malczewskiego 47, Bachmackiej 2 od strony J. Bytnara, Raławickiej 46 itd.). Takie rozwiązanie stoi w sprzeczności z deklarowanym przez ZDM celem SPPN, jakim jest zapewnienie miejsc postojowych mieszkańcom obszarów nią objętych, a także w niezasadny sposób faworyzuje bogatszych mieszkańców obszaru planowanego rozszerzenia względem tych uboższych. Proponowane przez ZDM rozwiązanie będzie bowiem skutkować istnieniem miejsc "normalnych" (dostępnych w ramach abonamentu rejonowego za 30 złotych rocznie) i "premium" (niedostępnych w ramach tańszego abonamentu rejonowego, ale tylko dla tych, których będzie stać na	Siatka wirtualnych parkomatów zostanie uzupełniona o parkomaty rzeczywiste ustawione w terenie wzdłuż ulic, co w znaczny sposób podniesie liczbę parkomatów oraz zniweluje dysproporcje dostępu do parkomatów.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>20-krotnie droższe abonamenty obszarowe). To zaś będzie sytuacja bez precedensu w innych częściach miasta objętych SPPN, a w konsekwencji - będzie przejawem dyskryminacyjnego traktowania uboższych mieszkańców obszaru rozszerzenia SPPN na Mokotowie względem mieszkańców obszarów w obecnych granicach strefy. Ponieważ (jak się domyślam) koszty "ustawienia" jednego "wirtualnego parkomatu" są zdecydowanie niższe, niż koszt ustawienia fizycznego parkomatu, nie widzę uzasadnienia dla sytuacji, w której zauważalna część miejsc postojowych w obszarze rozszerzenia strefy miałaby być niedostępna dla posiadaczy abonamentów rejonowych, których zasięg zależy od lokalizacji parkomatów (wirtualnych bądź nie). Dlatego też jako najprostsze i najbardziej sprawiedliwe rozwiązanie wskazanego wyżej problemu proponuję modyfikację siatki "wirtualnych parkomatów" przez jej zagęszczenie tak, aby odległość między nimi wynosiła nie więcej, niż 140 metrów wzdłuż linii wyznaczonej przez nie siatki i 200 metrów "po przekątnej". Alternatywną, choć bardziej skomplikowaną opcją byłoby powiązanie układu parkomatów z siecią drogową tak, aby zasięgiem strefy abonamentów rejonowych objąć całość dróg publicznych na obszarze planowanego rozszerzenia strefy.</p>	
334.	MAIL_2 36	Raławicka 36, Woronicza 8	<p>Uzupełnić siatkę "wirtualnych parkomatów" o brakujące punkty (w szczególności pomiędzy punktami 57 a 58, 108 a 109, 105 a 119, 106 a 120 itd.). Choć miejsca, w których "wypadała" lokalizacja "wirtualnego parkomatu" z których zrezygnowano znajdują się wewnątrz terenów niezamieszkałych stale (zazwyczaj zielonych), to w obszarze 100 metrów od nich znajdują się ulice, na których znajdują się wyznaczone miejsca parkingowe w ramach SPPN (tak istniejące obecnie jak i planowane). Brak parkomatów (rzeczywistych lub "wirtualnych") uniemożliwi korzystanie z tych miejsc przez okolicznych mieszkańców w ramach abonamentu rejonowego. Przykładami takich miejsc w propozycji rozmieszczenia parkomatów wg mapy ZDM będą m. in. te przy ul. Raławickiej 36 lub Woronicza 8. Takie rozwiązanie nie będzie zasadne z punktu widzenia deklarowanego przez ZDM celu rozszerzenia SPPN, jakim jest</p>	<p>Siatka wirtualnych parkomatów zostanie uzupełniona o parkomaty rzeczywiste ustawione w terenie wzdłuż ulic, co w znaczny sposób podniesie liczbę parkomatów oraz zniweluje dysproporcje dostępu do parkomatów.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			zapewnienie dostępu do miejsc parkingowych dla okolicznych mieszkańców, i zwiększa liczbę miejsc "premium", dostępnych tylko dla posiadaczy abonamentów obszarowych (o czym wspominałem wyżej). Dlatego też skoro ZDM przyjął dla analizowanego obszaru pokrycie go siatką "parkomatów wirtualnych", to zasadne jest, aby pokrycie to było całkowite, bez żadnych wyjątków i umożliwiające pełne korzystanie z okolicznych miejsc parkingowych przez mieszkańców najbliższej okolicy w ramach przystępnego cenowo abonamentu rejonowego.	
335.	MAIL_2 37		Niezależnie od siatki "parkomatów wirtualnych" wprowadzić na obszar planowanego rozszerzenia SPPN parkomaty rzeczywiste, zwłaszcza w miejscach o przewidywanej zwiększonej rotacji samochodów (np. w pobliżu targowisk, skupisk sklepów). Jakkolwiek zrozumiałe jest dążenie ZDM do zmniejszania kosztów funkcjonowania SPPN poprzez ograniczenie liczby parkomatów fizycznych i zastąpienie ich aplikacjami mobilnymi, należy zwrócić uwagę na fakt, że liczna część mieszkańców Warszawy (zwłaszcza ludzie starsi, choć nie tylko) nie posiadają smartfonów, a nawet jeśli je mają, to mogą nie mieć kompetencji cyfrowych umożliwiających sprawne korzystanie z aplikacji do opłat za parkowanie. Płatność przez aplikację może być też problemem dla okazjonalnie przyjeżdżających na obszar planowanego rozszerzenia strefy (np. turystów, w tym obcojęzycznych), niezapoznanych z płatnościami przez aplikację. Dla wszystkich, w szczególności zaś wskazanych wyżej grup, bardziej intuicyjne jest uiszczanie opłat w rzeczywistych parkometrach. Stąd też zasadne jest umieszczenie na obszarze planowanego rozszerzenia strefy również parkomatów fizycznych niezależnie od istnienia "parkomatów wirtualnych", najlepiej na skrzyżowaniach dróg lub co około 150-200 metrów. Parkomaty byłyby szczególnie konieczne w miejscach, w których spodziewana jest zwiększona rotacja samochodów na miejscach parkingowych, jak np. ulice Malczewskiego (wiele sklepów), Wołoska czy Odyńca (w pobliżu targowiska).	Lokalizacja parkomatów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
336.	MAIL_2 38	Okęcka	Na ulicy Okęckiej nie zaplanowano strefy płatnego parkowania, natomiast w sąsiedztwie już tak. Może to spowodować, że, samochody będą parkowały „na dziko” – tak jak obecnie – w miejscu oznaczonym przeze mnie po prawej stronie żółtym kwadratem. Równocześnie na ten obszar, skoro będzie bezpłatny, będą „na siłę” wjeżdżały kolejne samochody, z którymi służby miejskie nie będą walczyć, tak jak do tej pory. W jaki sposób miasto zamierza temu zapobiec? Proponujemy montaż separatorów albo utworzenie kilku płatnych miejsc.	Projekt zakłada, że ulica Okęcka znajduje się w strefie płatnego parkowania i wyznaczono na niej maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych (strefa B-35 z możliwością parkowania dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatorów). W pozostałych miejscach projekt przewiduje umieszczenie zakazu zatrzymywania się.
337.	MAIL_2 39	Okęcka	Likwidacja przejść dla pieszych w ciągu ul. Okęckiej spowoduje, że parkujący na dziko będą również stawiali tam auta – jest to droga dojścia do sklepu, w tym dla wielu starszych osób. Proponujemy pozostawienie jednego przejścia na wysokości bloku nr 10.	Zgodnie z posiadaną wiedzą przejścia na ul. Okęckiej zostały wykonane nielegalnie. Dodatkowo "przejścia" nie zostały oznakowane oznakowaniem pionowym więc z punktu widzenia formalnego nie są przejściami dla pieszych.
338.	MAIL_2 40	Bałuckiego	Na naszej ulicy są trzy miejsca parkingowe dla niepełnosprawnych. To pozostałość po ośrodku pomocy społecznej, którego w naszym budynku nie ma już od kilku ładnych lat. W tej chwili zajęte jest tylko jedno z trzech miejsc, i to przez samochody jednej i tej samej osoby z rejestracją z podkarpackiego. Niezależnie od tego, czy ta osoba będzie nadal parkować, czy nie, uważamy we Wspólnocie, że wystarczy nam jedno miejsce na Bałuckiego 3 i 5, zamiast trzech	Uwaga zostanie zweryfikowana na etapie uzgodnień projektowych przez Urząd Dzielnicy Mokotów.
339.	MAIL_2 41	Bałuckiego	prośba dotyczy bramy na Bałuckiego 5. W tej chwili parkują w niej samochody, najczęściej dwa, blokując pieszym drogę (np., z wózkiem często nie można przejechać). Parkujące samochody niszczą też strop w piwnicy – coraz bardziej pęka pod ciężarem. Gdyby nowe plany uwzględniły ten problem i uniemożliwiły parkowanie w bramie, byłoby to z wyżej wymienionych powodów bardzo pożądane.	Egzekwowanie naruszeń przepisów w kwestii nielegalnego postoju na zjazdach lub zajmowania chodnika w zakresie większym niż dopuszczają przepisy należy do służb mundurowych. Nie ma możliwości fizycznego uniemożliwienia postoju w bramie.
340.	MAIL_2 42	Bałuckiego	warto rozważyć zmianę kierunku ruchu na Bałuckiego. W tej chwili mamy codziennie przez kilka godzin dziennie korki na naszej malej uliczce -to ludzie,	Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			którzy skracają sobie drogę do ul. Dolnej. Tak nie powinno być – stojące godzinami samochody uniemożliwiają otwarcie okna wiosną i latem a zimą tworzą smog.	postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Odwrócenie kierunku ruchu na ul. Bałuckiego nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych. Decyzja w tej sprawie nie powinna być podejmowana w ramach konsultacji dotyczących parkowania, ale wynikać z osobnej analizy wykonanej przez zarządcę drogi.
341.	MAIL_2 43	Bałuckiego, Olkuska	Mamy też problem z oznakowaniem skrzyżowania Bałuckiego z Olkuską. Mieszkam nad tym skrzyżowaniem i przynajmniej kilka razy dziennie słyszę awantury i trąbienia, nierzadko ludzie wychodzą z samochodów i się kłócą. Chodzi o to, że nikt nie wie, kto na tym skrzyżowaniu ma pierwszeństwo. A Ci, którzy wiedzą, wolą się zatrzymać, bo wcale nie jest pewne, że osoba jadąca z naprzeciwka też to wie. Warto może jednak postawić przy okazji tych zmian znak, który wyraźnie wskaże, kto pierwszy może skręcić w Olkuską: jadący od strony Ursynowskiej i skręcający w prawo, czy raczej kierowcy z naprzeciwka.	Wprowadzono. Uporządkowano istniejące oznakowanie na skrzyżowaniu Bałuckiego - Olkuska poprzez likwidację zbędnego oznakowania linii warunkowego zatrzymania przed przejściem dla pieszych.
342.	MAIL_2 44	Odyńca, Wołoska, Woronicza, Domaniewska	Popieramy wprowadzenie SPPN w wybranych rejonach Mokotowa, w tym w rejonie ograniczonym ulicami Odyńca, Wołoska, Woronicza, Domaniewska, linia ul. Puławskiej (obszar nr 3). Wyrażamy nadzieję, że uporządkuje to chaotyczne parkowanie w tej części miasta, które utrudnia życie jej mieszkańcom.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
343.	MAIL_2 45	Bytnara "Rudego"	Wnosimy o ustawienie słupków zabezpieczających przed wjazdem na chodnik na wszystkich rogach skrzyżowania ulic: Jana Bytnara Rudego/Marzanny/Baboszevska. Zwracamy uwagę, że chodniki przy tym skrzyżowaniu są regularnie zastawione nieprawidłowo parkującymi pojazdami. Większość z nich staje tam 'na chwilę' – są to pojazdy kurierów, dostawców oraz klientów lokalu gastronomicznego znajdującego się na rogu ul. Bytnara Rudego i Marzanny. Pojazdy te utrudniają przejście przez skrzyżowanie oraz ograniczają widoczność. W związku z tym prosimy o uwzględnienie w projekcie organizacji ruchu słupków na każdym z czterech rogów tego skrzyżowania. Alternatywnie wnosimy o wyznaczenie przejścia dla pieszych przez ul. Marzanny, przy skrzyżowaniu z ul. Bytnara Rudego.	Wprowadzono. Chodniki na wlotach wskazanych skrzyżowań zabezpieczono słupkami blokującymi. 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.
344.	MAIL_2 46	Wołoska	Proponujemy rozważenie przeznaczenia jednego z pasów na ul. Wołoskiej pomiędzy ul. Woronicza i Madalińskiego (szczególnie po wschodniej stronie jezdni) na miejsca postojowe SPPN, podobnie jak to ma już miejsce na odcinku pomiędzy ul. Madalińskiego i Rakowiecką.	Wprowadzono. Zaprojektowano miejsca postojowe po wschodniej stronie ulicy.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
345.	MAIL_2 47	Bytnara "Rudego"	Popieramy rozwiązanie, aby na odcinku ul. Bytnara Rudego pomiędzy ul. Marzanny oraz Pułku Baszta obowiązywał zakaz postoj, który nie będzie dotyczył mieszkańców okolicznych bloków.	Wprowadzono. Wskazany odcinek ulicy objęto zakazem postoj, nie dotyczącym mieszkańców - posiadaczy identyfikatora.
346.	MAIL_2 48	Malczewski ego	Niniejszym zgłaszamy wniosek o zabezpieczenia miejsca postojowego dla Służb Miejskich (w tym odbierających odpady z nieruchomości Malczewskiego 47,48, 52,54,56) zgodnie z załączonym rysunkiem.	Pojazdy odbierające odpady nie korzystają z zastrzeżonych miejsc postojowych ale zatrzymują się na jezdni z użyciem żółtych sygnałów świetlnych.
347.	MAIL_2 49	Malczewski ego	1. przestawienie we wskazane miejsce znaku zatrzymywania się i postoj oraz uzupełnienie znaku droga wewnętrzna o znak - PARKOWANIE TYLKO DLA MIESZKAŃCÓW, 2. uzupełnienie znaku droga wewnętrzna o znak - PARKOWANIE TYLKO DLA MIESZKAŃCÓW 3. ustawienie znaku droga jednokierunkowa ( wjazd od ulicy Joliot-Curie ). Wszystkie wnioski zaznaczone są na załączonej mapie. Informujemy, że wnioski te zostaną do dnia 8 grudnia złożone także w Wydziale Infrastruktury Urzędu m.st. dla Dzielnicy Mokotów.	Wskazane odcinki to drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe, które nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
348.	MAIL_2 50	Woronicza, Suwak, Konstruktor ska, Racjonaliza cji	zwracamy się z wnioskiem o rozszerzenie projektowanej SPPN w 1 obszarze o dodatkowy kwartał przebiegający wzdłuż ulic J.P. Woronicza – Suwak – Konstruktor ska – Racjonalizacji.	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.
349.	MAIL_2 51	Woronicza, Marynarska	Zwracam się z uprzejmą prośbą o nie kończenie strefy na ulicy Woronicza, tylko pociągnięcie jej aż do Marynarskiej. Obecna wizja jest zgotowaniem mieszkańcom, tym tuż za granicą strefy, jeszcze większego piekła związanego z parkującym gdzie popadnie Mordorem. Patologiczne parkowanie	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			odwiedzających Mordor, niewydolna Straż Miejska, chore przepisy i fatalne rozszerzenie strefy, to będzie udręka dla okolicznych mieszkańców, tych tuż za granicą strefy.	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.
350.	MAIL_2 52	Lipskiego	Na ul. Lipskiego planowane jest zlikwidowanie przejścia dla pieszych. To ciąg komunikacyjny ze żłobka, przedszkola, placów zabaw. Sugeruję rozważenie pozostawienia tego przejścia i dodania podobnego na ul. Łowickiej na wysokości Dąbrowskiego 73D	Wprowadzono. Utrzymano przejście dla pieszych zlokalizowane na ul. J.J. Lipskiego.
351.	MAIL_2 53	Łowicka	Na ul. Łowickiej między Wiktorską a Dąbrowskiego obecnie samochody parkują skośnie. Przewidziane jest wprowadzenie parkowania równoległego, co zmniejszy liczbę miejsc parkingowych. Proszę o rozważenie możliwości utrzymania parkowania skośnego żeby wyraźnie nie zmniejszyć liczby miejsc. Oczywiście wiązałyby się to z przesunięciem granicy parkowania w stronę drzew kosztem 1m trawnika (czy raczej klepiska) który nie reprezentuje żadnej wartości estetycznej.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Przy obecnej szerokości jezdni nie ma miejsca na legalne zaparkowanie skośnie auta. Docelowo ul. Łowicka ma zostać przebudowana przez Urząd Dzielnicy Mokotów. Przebudowa przewiduje zatoki postojowe.
352.	MAIL_2 54	Wiktorska	Przy okazji zmian prośba o rozważenie instalacji słupków na chodniku po północnej stronie Wiktorskiej na wysokości Wiktorskiej 80. Od wielu lat przyjeżdżający "na chwilę po dzieci" do szkoły blokują lub utrudniają w każdy dzień roboczy przejście pieszym parkując na chodniku na zakazie parkowania. Przejazd np wózkiem dziecięcym jest wtedy zwyczajnie niemożliwy. Straż Miejska nie reaguje na tą mandatową żyłą złota.	Nie wprowadzono. Prawidłowy montaż słupków blokujących we wskazanym miejscu jest niemożliwy ze względu na małą szerokość istniejącego chodnika.
353.	MAIL_2 55	Maklakiewicza, Miączyńska	W nawiązaniu do prowadzonych konsultacji społecznych dotyczących poszerzenia strefy płatnego parkowania, uprzejmie proszę o uwzględnienie w projekcie przejść dla pieszych w rejonie skrzyżowania ulic Maklakiewicza i Miączyńskiej (zgodnie z dołączonym załącznikiem graficznym). Propozycję zmian projektowych pragnę umotywić faktem, iż skrzyżowanie	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Maklakiewicza i Miączyńskiej znajduje się na trasie prowadzącej z osiedla SM Politechnika do szkoły podstawowej nr. 205 na ul.Spartańskiej. Mając na celu bezpieczeństwo naszych dzieci, będę niezmiernie wdzięczny za pozytywne rozpatrzenie niniejszej prośby w Państwa projekcie.	Zarządzania Ruchem Drogowym. Jednocześnie informuję, że w strefach ograniczonej prędkości odchodzi się od wyznaczania przejść dla pieszych.
354.	MAIL_2 56	Joliot-Curie, Gandhiego	prośba aby zakaz skrętu w lewo / prawo i zakaz wjazdu z ul. F. Joliot-Curie w ul. M. Gandhiego nie dotyczył mieszkańców F.J.C 30... Odcinek ul. M. Gandhiego może być dwukierunkowy tylko do wysokości wjazdu na parking pod naszym budynkiem (dalej może być jednokierunkowa jak obecnie).	Nie wprowadzono. Dopuszczenie ruchu dwukierunkowego we wskazanym miejscu wymaga przebudowy wlotu skrzyżowania, który w obecnym stanie jest zbyt wąski aby obsłużyć ruch dwukierunkowy. Przebudowa skrzyżowania wykracza poza zakres opracowania, ponieważ celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg.
355.	MAIL_2 57		W pełni popieram rozszerzenie strefy płatnego parkowania.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
356.	MAIL_2 58	Dąbrowskiego	Po konsultacjach odbytych w ramach wprowadzenie nowego projektu ulicy Dabrowskiego prośba o pozostawienie miejsc parkignowych w takich samych ilościach co do tej pory. Nikt z was nie liczył, ile mieszkańców tam mieszka i parkuje swoje auta. Pomniejszając liczbę (która i tak już została zmniejszona) pozbawiacie ludzi prawa do posiadania auta (co jest nie dopuszczalne). Prośba o pozstawienie stanu jaki jest na załączonych zdjęciach. Można by było również zrobić miejsca parkingowe po prawej stronie ulicy, po co tak wielki pas zieleni????	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych, przewiduje za to co do zasady utrzymanie istniejącej organizacji postoju.
357.	MAIL_2 59	Krasickiego	Parkowanie prostopadłe sprawia, że na niektórych chodnikach jest po prostu za mało miejsca, żeby wygodnie np. mijać osoby idące/jadące z naprzeciwka. I tak jest właśnie na ul. Krasickiego przy rogu z Odyńca (1). Wyznaczone tam są miejsca do parkowania ukośnego. Moim zdaniem pozostawione dla pieszych miejsce jest niewystarczające, żeby można było tam wygodnie przejść (2 m w tym ok. 0,5 m. trawnika). Postuluję, żeby w zaznaczonym przeze mnie na różowo miejscu dopuszczone było parkowanie równoległe. (2) Podobnie tutaj: tych miejsc w ogole nie powinno być. Chodnik w tym miejscu jest bardzo wąski. Jestem przekonana, że samochody będą parkować głębiej, niż jest to dozwolone - tak, jak robią to teraz - przez co miniecie się z osobą idącą z naprzeciwka jest nieomal niemożliwe. Postuluję tu zakaz parkowania.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. We wskazanych miejscach wyznaczono maksymalną liczbę miejsc postojowych zgodnych z przepisami, tzn. miejsc spełniających parametry techniczne przy zachowaniu wymaganej przepisami przestrzeni dla pieszych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
358.	MAIL_260	Sandomierska	Chodzi o miejsce, w którym ulica Sandomierska, tuż za Olesińską przechodzi w szeroki deptak. Nie ma tam wyznaczonego przejścia, mimo, że jest to naturalny ciąg komunikacyjny, którym porusza się również wiele dzieci (niedaleko, na Sandomierskiej jest przedszkole, przychodnia dla dzieci, oraz szkoła na ul. Grażyny). Aby iść naturalną, zaznaczoną przeze mnie na zielono ścieżką, trzeba literalnie przecisnąć się między samochodami parkującymi na chodniku na ul. Olesińskiej, pod sklepem (oznaczenie na różowo). Jeśli nie można wyznaczyć tam przejścia - może można by chociaż postawić słupki? To bardzo niebezpieczne miejsce. Dzieci pomiędzy samochodów wychodzą prosto na ulicę.	Ulica Sandomierska nie jest objęta projektem, ponieważ już znajduje się w SPPN. Uwagi do obowiązującej organizacji ruchu można zgłaszać do Miejskiego Centrum Kontakt 19115.
359.	MAIL_261		Mieszkam na Dolnym Mokotowie od 50 lat, płacę podatki przez cały czas, czy moje zobowiązania kosztowe, przy zakupie abonamentu będą takie same, jak osoby wynajmującej mieszkanie od np. jednego miesiąca?	Abonament mogą otrzymać jedynie mieszkańcy zameldowani w strefie płatnego parkowania. Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
360.	MAIL_262	Zwierzyniecka	Uprzejmie proszę o rozważenie ulicy Zwierzynieckiej, na Mokotowie, gdzie według mnie zdecydowanie powinna obowiązywać strefa płatnego parkowania. Chodzi mi konkretnie o rejony, Zwierzyniecka 8, 8C, 8D. Niestety mieszkańcy nie są w stanie zaparkować swoich aut, ponieważ osoby z pozostałych części Warszawy, jak i odleglejszych zakątków Pruszków itp. Zostawiają swoje auta na ¼ dnia, i przesiadają się w transport publiczny, aby dalej kontynuować swoją podróż w kierunku centrum. Strefa płatnego parkowania jest tu niezbędna. Zarówno chodniki, jak i wszelkie możliwe zakamarki na ulicy, są całkowicie pozostawiane autami – przez co jest	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			całkowicie utrudniony ciąg dla pieszych. W pobliżu znajduje się również szkoła. Około roku temu, powstało tutaj również nowe osiedle, gdzie mieszkańcy często nie mają możliwości swobodnego wjechania na posesje, ze względu na auta które są wręcz pozostawione na ulicy Zwierzynieckiej. Niby jest to droga dwukierunkowa, aczkolwiek nie ma możliwości aby auta swobodnie się wyminęły. Bardzo proszę o rozważenie również ulicy Zwierzynieckiej, w podanych wyżej rejonach, jako miejsca do rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Obecnie komunikacja jest tu tragiczna, samochody na chodnikach, uciążliwe blokowanie jezdni, oraz auta przyjezdnych pozostawione na kilka godzin.	
361.	MAIL_2 63	Stępińska	Jedynie ułamek pracowników szpitala przy ul. Stepińskiej ma dostęp do szpitalnego parkingu - parking jest bardzo mały. Wielu pracowników parkuje np. na ul. Górskiej, Stopowej, Zbierskiej - mieszkańcy wyjeżdżają do pracy, pracownicy szpitala przyjeżdżają, a po godzinie 15 zamiana. Wszyscy wiemy że brakuje lekarzy - ja muszę jeździć samochodem, nie transportem publicznym, bo po pracy w szpitalu mam godzinę na dojazd do przychodni - 2 różnych, a bywało że 4 przychodni. Jeśli będę musiał płacić za parkowanie 1000zł miesięcznie, to zrezygnuję z przychodni i wybiorę transport publiczny. Tym sposobem zmniejszy się dostępność do lekarzy, wydłużą się kolejki w przychodniach. Tysiące pracowników szpitala może mieć taką sytuację.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
362.	MAIL_2 64		W przypadku posiadania samochodu w leasingu jaki dokument należy przedstawić, czy musi to być umowa leasingu czy wystarczy zaświadczenie firmy leasingowej że jest się użytkownikiem samochodu?	Abonament mieszkańca przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo, rozliczającym podatek PIT w Warszawie i posiadającym samochód (na własność lub na podstawie innego dokumentu, np. powierzenia, umowy z pracodawcą lub leasingowej).
363.	MAIL_2 65		Planowane miejsca dotyczą samochodów osobowych – a co z samochodami ciężarowymi, dostawczymi, samochodami kempingowymi, przyczepami itd. Gdzie takie pojazdy właściciele mają parkować?	Właściciele takich pojazdów powinni je parkować w miejscach w których jest to dozwolone, tj. wyznaczonych na jezdni lub w zatokach. Parkowanie na chodnikach dla pojazdów powyżej 2,5 t nie jest dozwolone.
364.	MAIL_2 66		Czy planowane są miejsca dla samochodów dostawców i kurierów; czy takie miejsce można zaproponować i w jaki sposób można to zrobić?	Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
365.	MAIL_2 67		Czy można uzyskać abonament na samochód zarejestrowany nie na siebie a na małżonka (wspólnota majątkowa)?	Należy okazać dokument udzielonego pełnomocnictwa ze strony męża/żony, aby m.in. na jego podstawie pracownik POP ZTM rozpatrzył wniosek i wyrobił abonament mieszkańca wnioskującej o to osobie.
366.	MAIL_2 68	Broniwoja, Ksawerów, Woronicza	Jakie planowane jest rozwiązanie dla pracowników Komendy Głównej Policji? Aktualnie w okolicy ul. Broniwoja, Ksawerów, Woronicza codziennie parkuje kilkadziesiąt samochodów pracowników. Czy planowany jest dla nich jakiś dodatkowy/nowy parking?	Nie wprowadzono. Pracownicy Komendy Głównej Policji mogą parkować na ogólnodostępnych miejscach parkingowych na takich samych zasadach jak pracownicy innych instytucji lub na terenie własnym Komendy. Nie planuje się wyznaczania dodatkowych

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				parkingów dla poszczególnych instytucji i firm znajdujących się w obszarze objętym strefą płatnego parkowania.
367.	MAIL_2 69	Bieżanowska	Kolejne pytanie a raczej uwaga na temat ul Bieżanowskiej – według projektu zlikwidowane zostaje kilkanaście miejsc do parkowania samochodów (po stronie wschodniej wzdłuż całej ulicy), co będzie bardzo dużym problemem dla mieszkańców. W tej chwili miejsc już brakuje i bardzo trudno zaparkować.	Nie są likwidowane żadne miejsca postojowe. Postój na chodniku jest obecnie niezgodny z przepisami prawa o ruchu drogowym. Szerokość jezdni nie pozwala na wyznaczenie miejsc postojowych po stronie wschodniej z zachowaniem wymaganej przepisami drogi manewrowej.
368.	MAIL_2 70	Wielicka	Czy na ul. Wielickiej od strony Woronicza po stronie zachodniej nie lepiej by było wprowadzić znak Parkingu z tabliczką T30e, mówiącą o parkowaniu pod skosem? Chodnik jest tam bardzo szeroki i nie byłoby problemu z takim rozwiązaniem, a zwiększyłoby to ilość miejsc parkingowych.	Wprowadzono korektę w projekcie.
369.	MAIL_2 71		Na wielu ulicach wprowadzenie SPPN mocno ogranicza ilość miejsc parkingowych i jednym z elementów na to wpływających są zaznaczone na projektach na czerwono malowane tzw wysepki czyli powierzchnie wyłączone. Szczególnie ograniczają one ilość miejsc parkingowych w rejonach, gdzie jest dużo wjazdów do budynków – wtedy z każdej strony wjazdu jest taka wyłączona powierzchnia. Jednak jak widać na projektach nie zawsze takie powierzchnie wyłączone są zaprojektowane – od czego to zależy? W bardzo wielu miejscach, gdzie w tej chwili mieszczą się np. 3 samochody, po wprowadzeniu powierzchni wyłączonych zmieszczą się jedynie 2 samochody. Czy jest możliwe w takich przypadkach rezygnowanie z malowania takich powierzchni wyłączonych?	Powierzchnie wyłączone z ruchu zostały zaprojektowane tam, gdzie konieczne było zapewnienie widoczności. W projekcie starano się zaprojektować jak najwięcej miejsc postojowych, z uwzględnieniem wymogów widoczności.
370.	MAIL_2 72		Chciałbym wyrazić zdecydowany sprzeciw w związku z planowanym rozszerzeniem strefy płatnego parkowania na Mokotowie, zwłaszcza w kontekście ulic położonych w okolicach ul. Domaniewskiej. Wprowadzenie strefy pogorszy nasz jako mieszkańców poziom życia, spowoduje obniżenie	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>wartości naszych lokali, poważnie zakłóci funkcjonowanie małych i średnich przedsiębiorstw na tym obszarze oraz utrudni życie osób starszych. Jednocześnie wobec próby przeprowadzenia tej propozycji nie będę głosował na osoby oraz partie polityczne władające obecnie stolicą w najbliższych wyborach samorządowych z uwagi szkodliwy charakter Państwa działań. Po drugie nastąpi ekonomiczne szykanowanie nas opłacalnością odwiedzania mieszkańców obszaru strefy w ciągu tygodnia, z uwagi na jej funkcjonowanie od poniedziałku do piątku, co będzie niekorzystne dla osobistych relacji mieszkańców, w tym bezpieczeństwa i jakości życia osób starszych. W praktyce oznacza to, że osoby, które z różnych powodów chcą odwiedzić nas w dni robocze, staną przed dodatkowym obciążeniem finansowym, co z pewnością wpłynie na ich decyzje dotyczące wizyt czy dojazdów z jakimiś usługami. Po trzecie, wprowadzenie płatnego parkowania znacząco utrudni kosztowo odwiedziny osób starszych przez członków rodzin lub wolontariuszy dojeżdżających własnymi pojazdami. Dla wielu seniorów, których mobilność własna jest ograniczona, płatne miejsca parkingowe wpłyną odstręcająco na decyzję o częstotliwości odwiedzin przez bliskich, znajomych i wolontariuszy. Niezmiernie ważne jest zauważenie, że wprowadzenie strefy płatnego parkowania może prowadzić do nierówności między przedsiębiorcami działającymi w strefie a tymi poza nią. Lokalne firmy spoza obszaru płatnego parkowania zyskują przewagę konkurencyjną, co stworzy niezdrową sytuację dla lokalnych przedsiębiorców operujących w obszarze objętym płatnym parkowaniem. Ostatecznie, widzę to jako praktykę prymitywnego fiskalnego stręczycielstwa ratusza związaną z miejscem naszego zamieszkania. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania bez wątpienia wpłynie na codzienne życie nas i lokalnych przedsiębiorstw, tworząc dodatkowe obciążenia finansowe i ograniczenia dostępu dla całych naszych rodzin.</p>	<p>podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
371.	MAIL_273		<p>Wyrażam sprzeciw rozszerzeniu spp o Mokotów. Po raz kolejny władze Warszawy chcą wyciągnąć pieniądze tłumacząc to dobrem mieszkańców. Mieszkałem kiedyś na woli kiedy wprowadzano tam spp. Wszystkich</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			mieszkańców spotkało rozczarowanie, a liczba miejsc parkingowych nie wzrosła. Sprzeciw.	parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
372.	MAIL_274		Na wstępie chciałbym zaznaczyć, iż w pełni popieram wprowadzenie SPPN na kolejnym obszarze miasta!	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
373.	MAIL_2 75	Wiktorska	Rysunek 30C (Wiktorska na odc. al. Niepodległości - Kazimierzowska) - w jakim celu na skrzyżowaniu z ul. Piłkarską zostanie utrzymany znak C-4 z tabliczką T-0?; Piłkarska będzie ulicą jednokierunkową, wspomniany znak wydaje się niepotrzebny,	Wprowadzono. Uporządkowano istniejące oznakowanie.
374.	MAIL_2 76	Kazimierzowska	Rysunek 30C - na dojeździe do skrzyżowania z ul. Kazimierzowską pod znakiem C-8 brakuje tabliczki T-0 "Nie dotyczy rowerów",	Wprowadzono. Uzupełniono brakujące oznakowanie.
375.	MAIL_2 77	Wiktorska	Rysunek 30D (Wiktorska na odc. Kazimierzowska - Bałuckiego) - na zachód od skrzyżowania z ul. Bałuckiego, po południowej stronie jezdni ustawiony jest znak B-2 obok istniejącego zjazdu z bramą pożarową; w projekcie SOR przewidziane jest tu wyznaczenie linią P-19 miejsc równoległych; dodatkowo	Wprowadzono. Zmieniono organizację ruchu uwzględniając istniejące zjazdy.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			tuż obok, na prawo od tegoż zjazdu, jest chodnik z ustawionym paczkomatem, po którym odbywa się dojazd do garażu podziemnego ('wjazd' ten oznaczony jest znakiem B-1 z tabliczką T-0) - do zastanowienia, jak powinna wyglądać organizacja ruchu w tym miejscu,	
376.	MAIL_2 78	Bałuckiego	Rysunek 30D - na skrzyżowaniu z ul. Bałuckiego jest proponowana zaakcentowanie kontraruchu rowerowego w stylu angielskim, tj. pod prąd - prośba o korektę SOR na tym skrzyżowaniu.	Uwaga uwzględniona.
377.	MAIL_2 79	podobszar 4	Popieram rozszerzenie strefy płatnego parkowania na podobszarze 4.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapelnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
378.	MAIL_2 80	Bobrowiecka	Na ulicy Bobrowieckiej niezbędne są progi zwalniające. Jest ona ulicą tranzytową, z ogromnym ruchem w godzinach szczytu. Progi potrzebne są przed przystankami autobusowymi, przejściami dla pieszych, jak również na wysokości okolicznych placówek edukacyjnych (liceum,, szkoła wyższa, przedszkole, żłobki: Bobrowiecka 10, Bobrowiecka 1), potrzebny również próg na skrzyżowaniu wylotu Kierbedzia z Bobrowiecką, ze względu na nagminne ignorowanie pierwszeństwa przejazdu z ulicy Kierbedzia (skrzyżowanie równorzędne, o którym przyjezdni nie wiedzą).	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.
379.	MAIL_2 81	Kierbedzia	Zakaz parkowania w miejscach utrudniających przejazd ulicą Kierbedzia i wyjazd na Bobrowieckiej. Samochody stoją na chodnikach po prawej stronie od zaplecza Wytwórni Filmów Fabularnych oraz przy wyjeździe z Kierbedzia w lewo na Bobrowiecką, stojące samochody zawężają jezdnię na i tak kolizyjnym skrzyżowaniu.	Wprowadzono słupki w rejonie posesji Kierbedzia 8.
380.	MAIL_2 82		Zdecydowanie popieram rozszerzenie SPPN	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
381.	MAIL_2 83	Wiktorska	Brak kontraruchu na Wiktorskiej od Łowickiej do Kraushara	Wprowadzono. Wyznaczono kontraruch rowerowy na wskazanym odcinku ul. Wiktorskiej.
382.	MAIL_2 84	Łowicka	Na ul. Łowickiej od Wiktorskiej do ronda Jasienicy brak słupków zapobiegających wjazd samochodów na chodnik po stronie zachodniej. Aktualnie samochody parkują po stronie wschodniej ukośnie wjeżdżając na trawnik i zastawiając pas ruchu, a samochody jadące Łowicką objeżdżają je po chodniku. Sama zmiana oznakowania wydaje się niewystarczająca.	Nie wprowadzono. Montaż słupków blokujących na wskazanym chodniku zmniejszy i tak małą szerokość istniejącego chodnika. Egzekwowanie sposobu parkowania przewidzianego organizacją ruchu należy do obowiązków odpowiednich służb. Docelowo ul. Łowicka ma zostać przebudowana przez Urząd Dzielnicy Mokotów. Przebudowa przewiduje zatoki postojowe.
383.	MAIL_2 85	Wołoska	Wzdłuż Wołoskiej od Wiktorskiej na północ powinien być ciąg pieszo-rowerowy łączący ciąg pieszo-rowerowy od ronda Schumana do DDR przed Dąbrowskiego	Ciąg pieszo-rowerowy na tym odcinku już istnieje.
384.	MAIL_2 86	Wiktorska, Wołoska	Brak przejazdu rowerowego przez Wiktorską przy skrzyżowaniu z Wołoską	Przejazd rowerowy już istnieje.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
385.	MAIL_2 87	Wiktorska, Wołoska	Brak słupków na Wiktorskiej na skrzyżowaniu z Wołoską za przejściem dla pieszych. Samochody nagminnie zastawiają w tym miejscu chodnik i przejście dla pieszych	Wprowadzono. Uzupełniono słupki blokujące we wskazanej lokalizacji.
386.	MAIL_2 88	Wiktorska	Pod znakiem B-2 na Wiktorskiej na skrzyżowaniu z Łowicką brakuje znaku T-0 nie dotyczy rowerów	Wprowadzono. Uzupełniono brakujące oznakowanie.
387.	MAIL_2 89	Ikara, Idzikowskie go, Czernowie ckiej, Cieszyńskie j,	Piszę z głosem gorącego poparcia dla rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie w okolicach ulicy Domaniewskiej. Jestem mieszkanką ulicy Ikara - wraz z sąsiadami obserwujemy jak nasza okolica staje się bezpłatnym parkingiem dla pracowników biurowców wybudowanych w okolicy metra Wilanowska. Samochody bardzo często zastawiają wyjazdy z bram, do tego szpecą krajobraz, stanowią zagrożenie dla spacerowiczów zmierzających do parku Arkadia i Królikarnia a przede wszystkim dzieci chodzących do pobliskiej szkoły. Z rozmów z sąsiadami z ulic: Ikara, Idzikowskiego, Czernowieckiej, Cieszyńskiej, wiem, że popierają pomysł rozszerzenia strefy sppn.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
388.	MAIL_290		<p>Po raz kolejny urzędnicy zawłaszczają ulice, które zostały wybudowane kosztem podatków mieszkańców Warszawy. Uczynili sobie z kierowców dojne krowy, które mają dawać tylko zysk, a w zamian mają siedzieć cicho. Ciekawe, że miasto toleruje cyklistów, którzy nie płacą jakiegokolwiek ubezpieczenia, nie mają żadnych uprawnień do kierowania pojazdami w ruchu drogowym. Buduje się dla nich za kilkaset milionów kładkę przez Wisłę. Poszerzenie strefy płatnego parkowania na Mokotowie i wydłużenie opłat do godz. 20 przez cały tydzień stanowczo wywołuje mój protest. Wpływa to nie tylko na działalność sklepów i punktów usługowych (lepiej pojechać do galerii niż do restauracji w okolicy) ale też wpływa na życie rodzinne - odwiedziny u starych Rodziców lub też wizyta dzieci zostanie teraz opodatkowana na rzecz miasta, które staje się wrogiem wobec mieszkańców. Mam nadzieję, że w kolejnych wyborach frakcja przeciwna mieszkańcom poniesie klęskę, co pozwoli uwolnić miasto od tych, którzy dążą do utrudnienia ludziom życia.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
389.	MAIL_2 91		Chciałbym zasugerować rozważenie zmiany wymogu meldunku w Warszawie jako warunku wykupienia abonamentu SPPN. Wiele osób, szczególnie młodych, mieszka, rozlicza podatki i ma auto zarejestrowane w Warszawie, jednak nie jest tu zameldowana, ponieważ obecna sytuacja na rynku mieszkaniowym nie pozwala im na kupno własnego mieszkania, a właściciele mieszkań na wynajem nie zgadzają się nawet na meldunek czasowy. Takie osoby mieszkają w Warszawie, często nawet w jednym wynajmowanym mieszkaniu przez wiele lat, jednak są wykluczone z możliwości kupna abonamentu SPPN - mimo że de facto są wieloletnimi mieszkańcami miasta spełniającymi pozostałe dwa warunki. Uważam więc, że poza byciem właścicielem zarejestrowanego samochodu i rozliczania podatków w Warszawie, trzeci warunek powinien mówić o "zameldowaniu w Warszawie LUB przedstawieniu umowy najmu mieszkania w Warszawie."	Każdy, kto mieszka w Polsce, ma obowiązek meldunkowy. Dotyczy on obywateli polskich oraz cudzoziemców - <a href="https://www.gov.pl/web/gov/obowiazek-meldunkowy">https://www.gov.pl/web/gov/obowiazek-meldunkowy</a>
390.	MAIL_2 92	Wołoska	Zgłaszam uwagę dotyczącą obszaru nr 2. Na rysunku Wołoska 4 został wprowadzony parking tylko po stronie zachodniej. Wnioskuje o umieszczenie miejsc parkingowych również od strony wschodniej, zlokalizowanych jak w zaznaczeniu na żółto na rysunku poniżej. To właśnie od strony wschodniej występują budynki mieszkalne i tam znajdują się potrzeby parkingowe mieszkańców. Skoro w trakcie analizy szerokości ulicy Wołoskiej stwierdzono możliwość zwiężenia do 2 pasów ruchu po stronie wschodniej nie widzę powodu dla którego nie można by tego samego zrobić po jej drugiej stronie w obszarze rysunku zarówno Wołoska 4 jak i Wołoska 3.	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.
391.	MAIL_2 93	Czerniowiecka	Wydaje się mało racjonalne planowanie wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ulicy Czerniowieckiej, w szczególności w sytuacji, gdy ul. Czerniowiecka ma być właśnie przebudowana. Planowane prace, które znalazły się wśród 10 inwestycji, które będą realizowane na Mokotowie i Ursynowie przy wsparciu samorządu Mazowsza, w ramach programu „Mazowsze dla równomiernego rozwoju” obejmą dwa odcinki ul. Czerniowieckiej: budowę fragmentu od ul. Bukowińskiej do ul. Puławskiej oraz	Wprowadzono w zakresie pozostawienia ruchu dwukierunkowego na ul. Czerniowieckiej od ul. Bukowińskiej do ul. Cieszyńskiej.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>przebudowę od ul. Bukowińskiej do ul. Ikara. Skoro ulica Czerniowiecka będzie miała wjazd/wyjazd do ul. Puławskiej to chyba zasadne byłoby, aby ruch kołowy odbywał się dwukierunkowo, bo to będzie bardziej ekonomiczne. Jestem właścicielem budynku jednorodzinne przy ul. Czerniowieckiej 8. Mój garaż jest posadowiony w przyziemiu. Wjazd i wyjazd z tego garażu oraz włączenie się w ruch w ulicę Czerniowiecką wymaga określonego pola manewru. Liczne samochody parkujące przy ulicy Czerniowieckiej, częstokroć z naruszeniem przepisów, zarówno po stronie północnej jak i po stronie południowej, uniemożliwiają swobodny wjazd i wyjazd z garażu. Praktycznie wjazd/wyjazd jest niemożliwy, kiedy samochody parkujące po stronie północnej ul. Czerniowieckiej czyli na chodniku stoją zaparkowane po obydwu stronach wjazdu, na styk do linii wyjazdu z garażu, a po południowej stronie ulicy jest zaparkowany samochód wzdłuż krawężnika. Samochody parkowane są nie tylko na chodniku vis a vis wejścia do budynku Czerniowiecka 8 ale także na chodniku znajdującym się pomiędzy wjazdami do garaży budynków Czerniowiecka 8 i Czerniowiecka 6a, – praktycznie każdy samochód tam parkujący blokuje albo mój wjazd/wyjazd z garażu albo sąsiadów. Od lat staram się zwrócić uwagę ZDM i Wydziału Infrastruktury Dzielnicy Mokotów na ten problem. Jakiś czas temu był chyba procedowany (ale bez skutku) projekt, który znalazłam w Internecie pod linkiem <a href="http://zm.org.pl/download/projekty1/2018-12-Czerniowiecka/18c-1-Czerniowiecka.jpg">http://zm.org.pl/download/projekty1/2018-12-Czerniowiecka/18c-1-Czerniowiecka.jpg</a> ( załączeniu). Projekt ten zakładał wprowadzenie zakazu parkowania po północnej stronie ul. Czerniowieckiej. Jest tam uczęszczany przez mieszkańców chodnik oraz liczne wjazdy do garaży budynków w zabudowie szeregowej. Przy aktualnym chaotycznym parkowaniu samochodów wszystkimi kołami na chodniku, chodnik jest mocno zwężony dla ruchu pieszych oraz wjazdy do garaży są permanentnie zastawiane przez źle zaparkowane samochody. Pomysł zlokalizowania słupków blokujących wjazd na chodnik po północnej stronie ul. Czerniowieckiej moim zdaniem był dobrym pomysłem.</p>	

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
392.	MAIL_2 94	Wiktorska	W związku z wprowadzeniem SPP na ulicy Wiktorskiej od Odyńca, mam pytanie jak zamierzacie Państwo rozwiązać problem parkowania pod garażami na ulicy Wiktorskiej 99? Strefa nie będzie obejmowała dojazdu do garażu, już teraz pomimo zakazu non stop wjazdu do garaży są zastawiane, obawiam się że po wprowadzeniu strefy będzie jeszcze gorzej. Ludzie będą uciekać ze strefy i nie ukrywajmy skuteczność SM z uwagi na ilość zgłoszeń jest słaba. Może warto poszerzyć strefę o dojazd do garaży?	Obowiązujące przepisy zabraniają postoju na wjazdach do garaży. Egzekwowanie naruszeń w kwestii przestrzegania przepisów należy do obowiązków służb mundurowych. Nie ma możliwości wyznaczenia płatnych miejsc na wjazdach do garaży.
393.	MAIL_2 95		Podczas konsultacji online na czacie YT zostały zadane pytania na które miały pojawić się odpowiedzi w późniejszym terminie. Gdzie można znaleźć odpowiedzi na zadane pytania?	Wszystkie zebrane uwagi oraz odpowiedzi zostały dołączone do niniejszego raportu z konsultacji i opublikowane na stronie <a href="http://www.zdm.waw.pl/">www.zdm.waw.pl/</a> oraz <a href="https://konsultacje.um.warszawa.pl/">https://konsultacje.um.warszawa.pl/</a> .
394.	MAIL_2 96	Osiedle Pod Skoczną	W związku z planowanymi zmianami w strefie płatnego parkowania chciałbym poprosić o zastanowienie się nad wpływem tych zmian dla ulic graniczących ze strefą, a konkretnie chodzi mi o szeroko rozumiane osiedle pod skoczną, którego jestem mieszkańcem. Osiedle znajduje się niedaleko metra (10 minut spacerem) i linii tramwajowej, obok jest park Arkadia - już od wielu lat obserwujemy, że na ulicach osiedla samochody parkują osoby, które dojeżdżają do pracy lub idą na spacer do parku. Jeżeli ulice w kierunku Puławskiej (po obydwu jej stronach), wzdłuż Arkadii zostaną włączone do SPP to obawiam się wzrostu liczby osób parkujących na naszym osiedlu, a już obecnie jest problem z poruszaniem się tymi ulicami (np. jedna część ulicy Płyćwiańskiej jest praktycznie w całości zajęta przez samochody, to samo z ulicą Obserwatorów), co powoduje utrudnienia ale i zagrożenie bezpieczeństwa. Nie wiem czy rozwiązaniem będzie włączenie osiedla do SPP, a może jest potrzeba wydzielenia miejsc parkowania, wprowadzenia zakazów parkowania i ruchu jednostronnego.	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.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
395.	MAIL_2 97	al. Niepodległ ości	Jestem mieszkańcem budynku Al. Niepodległości 24/30 od urodzenia tj. Ponad 50 lat. Chciałbym wyrazić sprzeciw wobec planowanej zmiany organizacji ruchu przy ul. Al Niepodległości 24/30 róg ul. Ksawerów przy lokalach wzdłuż Niepodległości. Planowana zmiana organizacji ruchu na ul. Ksawerów między ul. Wielicką a ul. Al. Niepodległości na ruch jednokierunkowy nie może wymuszać zmiany ruchu na niewielkim odcinku wzdłuż lokali użytkowych Al. Niepodległości 24/30. Planowana zmiana spowoduje brak dostępu do tych lokali od strony Al. Niepodległości, a jest tam APTEKA, Klinika weterynaryjna, itp.	Nie wprowadzono. Dojazd do lokali usługowych jest zapewniony od ul. Ksawerów. Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na wskazanej drodze zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych.
396.	MAIL_2 98	Huculska	Przy tej ulicy znajdują się 2 duże bloki z łączną ilością 130 mieszkań, bez własnych garaży oraz miejsc parkingowych. Usunięcie miejsc parkingowych spod adresów Huculska 1 i Huculska 4 drastycznie zmniejsza szansę na parking dla naszych mieszkańców. Najlepiej widać to w godzinach nocnych (czyli parkują sami mieszkańcy), gdzie zaparkowanie na tej ulicy jest niemożliwe. Wnioskuje o pozostawienie tych miejsc w strefie parkowania.	Nie wprowadzono. Projekt nie likwiduje istniejących miejsc postojowych w rejonie posesji Huculska 1 i Huculska 4.
397.	MAIL_2 99	Huculska	Wjazd za blok Huculska 3 - za naszym blokiem jest wyasfaltowany wjazd za blok, prowadzący do naszych jedynych miejsc parkingowych, jest też dojazdem do bloku znajdującego się w podwórzu, z blokiem Huculska 3, a także jedynym sposobem dla straży pożarnej, na dojazd do tychże nieruchomości. Przez zawilości administracyjne, od lat staramy się o stworzenie oficjalnego wjazdu od ulicy Huculskiej - bezskutecznie będąc odsyłanym od urzędu do urzędu, które kolejno wykazują się swoją niemocą. Zwracam się z ogromną prośbą o uwzględnienie wjazdu za blokiem Huculska 3, od strony tejże ulicy, obniżenie krawężnika i zabezpieczenie wjazdu przed blokowaniem go parkującymi samochodami. Leży to w interesie kilkudziesięciu właścicieli mieszkań, w innym przypadku zostaniemy odcięci od miejsc parkingowych i dojazdu dla służb ratunkowych i serwisowych.	Nie wprowadzono. W terenie nie ma zjazdu od ul. Huculskiej na wyasfaltowany plac. Wjazd odbywa się po chodniku w sposób nielegalny.
398.	MAIL_3 00	Huculska	Zmiana organizacji ruchu. Obecnie nasza ulica stanowi przelotówkę dla wielu samochodów skrcających sobie drogę podczas korków na ul. Dolnej.	Nie wprowadzono. Założeniem projektu było wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Prowadzi to do niebezpiecznych sytuacji z udziałem pieszych, w tym dzieci i zwierząt. Jeżeli zostanie wprowadzony tam ruch jednokierunkowy, kierowcy nie będą mieć już żadnych zahamowań przed rozpędzaniem się na naszej wąskiej ulicy do maksimum swoich możliwości. Jednocześnie zabierze nam mieszkańcom możliwość legalnej alternatywy wyjazdu z naszej ulicy. Często bowiem Huculska jest całkowicie blokowana przez śmieciarki lub samochody dostawcze. Dwukierunkowa droga daje możliwość wyboru, zamiast stania w miejscu. Poza tym, wyjazd na ulicę Dolną, jest często znacznie dogodniejszy od strony ulicy Ludowej (brak świateł, mniejszy ruch). PRzy okazji wnioskuję też o założenie 'spiących policjantów' na tej ulicy. Zgłaszałem już ta prośbę do miasta, umotywowaną kilkudziesięcioma podpisami właścicieli mieszkań przy tej ulicy. Bezskutecznie. Ruch obustronny zapewnia nam łatwość w przemieszczaniu się po naszym osiedlu. Nie widzimy benefitu płynącego z tego ograniczenia. Nawet w obecnej chwili nie ma takich sytuacji, które uniemożliwiałyby dwóm samochodom minąć się na tej ulicy</p>	<p>Utrzymanie na ul. Huculskiej ruchu dwukierunkowego zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych.</p>
399.	MAIL_3 01	Konduktorska	<p>Miejsca parkingowe - obecnie cały rejon jest pełny samochodów. Znów odnoszę się do warunków nocnych, gdy parkują tylko mieszkańcy. Usunięcie miejsc parkingowych spod adresu Konduktorska 22, drastycznie zmniejszy możliwości parkingowe w naszym sąsiedztwie. Ten sam komentarz dotyczy ulicy Padewskiej, na której planujecie PAństwo usunąć połowę miejsc parkingowych - gdzie Ci ludzie mają w takim razie parkować? apeluję o brak zmian w tym zakresie.</p>	<p>Nie wprowadzono. Na ul. Konduktorskiej i ul. Padewskiej wyznaczono maksymalną liczbę miejsc postojowych w tym miejsca tylko dla mieszkańców. Z punktu widzenia mieszkańców tego rejonu liczba miejsc postojowych nie ulegnie zmianie.</p>
400.	MAIL_3 02	Ludowa	<p>Słupki parkingowe na rogu ulicy Ludowej i Huculskiej stoją nielegalnie. Obecnie wspólnota Huculska 5 otrzymała wezwanie od Urzędu dzielnicy Mokotów, o usunięcie tych słupów i udostępnienie miejsc parkingowych dla mieszkańców dzielnicy. Czyli wzdłuż nieruchomości Huculska 5 pojawia się nowe miejsce do parkowania, które należy zagospodarować. Miejsca te powinny być dostępne zarówno dla wszystkich mieszkańców, jak i wyodrębnione miejsce parkingowe dla dostawców towarów i kurierów do</p>	<p>Wprowadzono. Usunięto słupki i wyznaczono miejsca postojowe dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatorów.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			sklepu i mieszkań Huculskiej 5. Obecnie przez słupki, dostawcy łamią przepisy parkując na ulicy Ludowej i utrudniając ruch.	
401.	MAIL_3 03	Ludowa	Usunięcie miejsc parkingowych pod adresem Ludowa 3 jest bezpodstawne. JAK w przypadkach wyżej - nocą nie ma miejsc do zaparkowania. Nie ma też jasnych powodów świadczących o usunięciu tych miejsc. PROsimy o wzięcie tego pod rozwagę.	Nie wprowadzono. Projekt pozostawia we wskazanym miejscu możliwość parkowania tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatorów.
402.	MAIL_3 04	Naruszewicza, Tyniecka	Podczas spotkania online otrzymałem informację, że dopuszczają Państwo możliwość zmian geometrii ulic. Dlatego proszę wziąć pod uwagę moją propozycję wyznaczenia zatok postojowych dla samochodów na ulicy Adama Naruszewicza, w miejscu gdzie obecnie są bardzo szerokie trawniki służące głównie psom za toaletę. (w załączeniu mapa z zaznaczonym kolorem turkusowym miejscem) Pozwoliłoby to uzyskać dużo pełnoprawnych miejsc postojowych w miejscu gdzie parkowanie jest dozwolone tylko w godz. 18:00-8:00. Dodatkowo warto zastanowić się nad zmianą kierunku na ulicy Tynieckiej. Śmieciarki odbierające odpady komunalne od zawsze wjeżdżają od ulicy Naruszewicza w Tyniecką.	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.
403.	MAIL_3 05	Huculska	Zapoznałam się z mapkami w okolicach mojego miejsca zamieszkania. Wynika z nich że tylko na ul. Ludowej na odcinku od Dolnej do Huculskiej i na ul Huculskiej stracimy około 30 miejsc parkingowych. Biorąc pod uwagę że na Huculskiej stoją dwa blok z lat 70 tychi po ponad 60 mieszkań bez parkingów podziemnych to jest problem. Nawet w godzinach wieczornych i nocnych oraz w weekendy jest problem z parkowaniem. Na miejscu gdzie był kiedyś parking stoi teraz blok Huculska 5. Gdzie my mamy parkować po tych proponowanych zmianach. Proszę o zweryfikowanie i zwiększenie ilości miejsc w SPPN w tym obszarze.	Wprowadzono. Doprojektowano nowe miejsca postojowe na południe od skrzyżowania Ludowa - Huculska.
404.	MAIL_3 06	Zwierzyniecka	Proszę o rozważenie również ulicy Zwierzynieckiej na Mokotowie, konkretnie adresy 8, 8c i 8d oraz okolice. Niestety, wiele mieszkańców z poza Warszawy	Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			zostawia tutaj swoje auta, i przesiada się w w komunikację miejską. Przez co ulica jest notorycznie zapchana, wręcz nieprzejezdna.	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.
405.	MAIL_3 07	Sibeliusa	Przy ulicy Sibeliusa 22 znajduje się wjazd na posesję, posłużyliście się Państwo nieaktualną mapą przy planowaniu miejsc parkingowych.	Uwzględniono zjazd w projekcie.
406.	MAIL_3 08	Woronicza, Raclawicka, Sibeliusa	Wprowadzenie strefy parkingowej w proponowanym kształcie spowoduje bardzo poważne utrudnienia dla mieszkańców. Obecnie osiedle w obrębach ulic Woronicza - Raclawicka nie ma dostatecznej ilości miejsc parkingowych. To jest stare osiedle, budowane jeszcze w latach 60. Po wprowadzeniu proponowanej zmiany ilość miejsc parkingowych drastycznie zmaleje i nie spowoduje ułatwień parkowania dla mieszkańców, wręcz przeciwnie. Przykładowo na ulicy Sibeliusa pozostanie jedynie połowa. Każdy z sąsiadów ma samochód, gdzie mają je zaparkować po powrocie z pracy? Mam wrażenie, że urząd wyłącznie jest zainteresowany opłatami, które będzie pobierał od przyjezdnych i mieszkańców. Może warto by było najpierw wybudować w okolicy parking wielopoziomowy przeznaczony dla mieszkańców osiedla? To jednak wiąże się z kosztami - łatwiej jest sprzedać wszystkie okoliczne tereny developerom, którzy zbudują nowe bloki mieszkalne i nowi mieszkańcy będą mieli problem z parkowaniem. Jestem oburzony działaniami urzędu	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
407.	MAIL_3 09	Gandhiego	Na planie SPP na ulicy M. Ghandiego pojawiają się po obu stronach ulicy znaki B-36 oznaczające zakaz parkowania. Codziennie na ulicy Ghandiego po jej obu stronach oraz w zatoczce na końcu ulicy jest zaparkowanych około 20 samochodów mieszkańców pobliskich bloków. Proszę o informacje jaki jest cel wyłączenia przedstawionej ulicy z możliwości parkowania tam samochodów mieszkańców.	Mała szerokość istniejących chodników i jezdni uniemożliwia postój pojazdów zgodny z przepisami, tzn. pozostawiający min. 1,5m szerokości chodnika przy jednoczesnym zachowaniu przejezdności odcinków drogi jednokierunkowej lub drogi bez przejazdu.
408.	MAIL_3 10		Proszę o informacje dotyczące planu ochrony podwórek realizowanego w innych dzielnicach takich jak Wola i Śródmieście. W przedstawionym planie dla strefy 3 nie ma informacji na temat jakichkolwiek ingerencji w podwórka pomiędzy blokami. Brak ochrony podwórek spowoduje odpływ przyjezdnych ze stref płatnego parkowania na podwórka. Spowoduje to brak miejsc parkingowych dla mieszkańców okolicznych bloków.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie.
409.	MAIL_3 11	Ksawerów	Znakomity pomysł. Oby się udało. Trzymam kciuki. Mieszkam w apartamentowcu na rogu Wielickiej i Ksawerów, na tyłach Komendy Głównej Policji. Jestem całym sercem za poszerzeniem strefy płatnego parkowania w tym rejonie. Nikt tu nie respektuje ani żadnych przepisów, ani znaków drogowych. Na Ksawerów auta stoją wzdłuż ciągłej linii aż do samego skrzyżowania (było tu już kilka stłuczek), stoją też na ścieżce rowerowej wzdłuż Ksawerów w części sąsiadującej z policją. Nie można swobodnie przejść chodnikiem w części przystającej do pałacyku Urzędu Generalnego Konserwatora Zabytków. Wyjazd z garażu też jest mocno utrudniony. Apogeum następuje jednak latem, w okresie trwania Targów Śniadaniowych. Co niedziela rozjeżdżane są wszystkie trawniki, mimo że dojazd w to miejsce komunikacją miejską jest wyjątkowo łatwy. Kursują autobusy, tramwaje, jest	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			metro. A uczestnikami Targów są głównie ludzie młodzi, na chodzie. Dodam, że większość tych aut to nie samochody osobowe, tylko SUVy przypominające autobusy. Uregulowanie stref parkowania byłoby więc także ekologiczne.	zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
410.	MAIL_3 12	Wołoska, Domaniewska	<p>W planie stworzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie ujęte są obszary, które z mojej, jak i okolicznych mieszkańców perspektywy są niewystarczające. Wnioskuje o rozszerzenie omawianej strefy do skrzyżowania Wołoska-Domaniewska. Stworzenie strefy (nr 3) nie dociągając jej do, co najmniej, skrzyżowania Wołoska i Domaniewska stworzy ogromny problem dla mieszkańców nowych bloków (np. Zdziechowskiego 6, 7, 9, 11, Domaniewska 34B, czy Samochodowa 2). Są to ogromne, nowe osiedla, które swoim powstaniem przyciągnęły spory ruch samochodowy. Nagminnie występuje tu problem parkowania na zakazach, chodnikach czy ulicach. Bardzo utrudnia to życie mieszkańcom. Wprowadzenie strefy parkowania zaraz obok spowoduje, że osoby, które chcą zaparkować gdzieś w okolicy będą przyjeżdżać w ten rejon samochodami poszukując darmowego parkingu, jeszcze bardziej zapychając ulice.</p> <p>Jednocześnie nowe osiedle przy Domaniewskiej jest również miejscem wielu biurowców - bardzo dużym problemem jest parkowanie w ciągu tygodnia pracowników tych biurowców na ulicy, czy chodnikach - rozszerzenie strefy</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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			parkowania do tego osiedla pomogłoby zniwelować ilość osób parkujących nielegalnie oraz zabierających miejsca mieszkańcom. Wydaje się to niejasne, dlaczego przy planie stworzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie nie uwzględniono tak gęsto zaludnionego obszaru, jakim są osiedla przy Zdziechowskiego i Domaniewskiej. Szczególnie, że osiedla te są mocno nieuregulowane - brakuje tu słupków na chodnikach, strefy zamieszkania, czy chociażby realnych interwencji Straży Miejskiej. Rozszerzenie strefy parkowania pozwoliłoby chociaż trochę wspomóc, ciężką już sytuację na ulicach osiedlowych, na której cierpią zwykle piesi, rowerzyści oraz osoby mniej mobilne.	
411.	MAIL_3 13	Malczewski ego	Bardzo proszę o wyznaczenie dodatkowego przejścia dla pieszych na tym odcinku ulicy Malczewskiego. Np. w rejonie skrzyżowania z Pilicką. Takiego przejścia bardzo brakuje, szczególnie że jest to droga z i do szkół i przedszkoli dla wielu osób.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.
412.	MAIL_3 14	Czerniowie cka	Na wschód od ulicy Cieszyńskiej, po północnej stronie zostały wyznaczone miejsca parkingowe na chodniku. Bardzo proszę o odwrotne działanie tj postawienie znaku B-36 - zakazu parkowania. Postój pojazdów na tym odcinku ulicy po północnej stronie powinien być niedozwolony. Motywuję to tym, że na Czerniowieckiej zostanie wprowadzony jeden kierunek i cały dotychczasowy ruch pójdzie właśnie przez ten odcinek Czerniowieckiej (zamiast przez Bukowińską jak dotychczas). Chodnik po po stronie północnej to jedyny chodnik na tym odcinku Czerniowieckiej i jest to częsta droga dzieci do szkoły i przedszkola. Ponadto mieszkańcy domów i segmentów jednorodzinnych na tym odcinku będą mogli parkować po stronie południowej oraz mogą parkować na swoich posesjach.	Nie wprowadzono. Celem projektu jest wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych. Proponowane rozwiązanie zmniejszyłoby natomiast ich liczbę. Projekt przewiduje pozostawienie po północnej stronie ulicy Czerniowieckiej chodnika o szerokości 2,5 m. Ulica Czerniowiecka na odcinku od ul. Bukowińskiej do ul. Cieszyńskiej pozostanie dwukierunkowa.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
413.	MAIL_3 15	Górska	W tej oznaczonej na mapie w załączniku części powinien być zakaz zatrzymywania z zastrzeżeniem że nie dotyczy chodnika. To co się teraz tutaj dzieje to jest absurd, czasem trzeba jeździć slalomem. Czasem nie można nawet z Chełmskiej wjechać w Górską.	Nie wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe częściowo na jezdni, co pozwala pozostawić ok 5,3 m przejazdu dla pojazdów.
414.	MAIL_3 16		Uważam rozszerzenie strefy płatnego parkowania za bezcelowe, ponieważ praktyka wskazuje, że nie wpływa ona na dostępność miejsc do parkowania. Nie spełnia zatem funkcji, do której została powołana. Przykładem plac Hallera, gdzie po wprowadzeniu strefy nadal wolne miejsca można znaleźć tylko przez krótki czas dwa razy dziennie: rano, gdy mieszkańcy udadzą się do pracy i wieczorem, gdy przed ich powrotem plac opuszczają ludzie załatwiający tu swoje sprawy w przychodni, urzędzie skarbowym, na poczcie czy w sklepach. Taka sama sytuacja jest w okolicach ulic Rydygiera, Zajączka, Wojska Polskiego czy Baleya, Gorlickiej, Mołdawskiej. W ścisłym centrum wolnych miejsc do parkowania praktycznie nie ma. Rozszerzenie strefy o wskazany obszar na Mokotowie mija się z celem również dlatego, że obejmie ona głównie osiedla, warszawskie sypialnie, gdzie niedostatek miejsc do parkowania wynika... z niedostatku miejsc do parkowania! Nie można liczyć na większą rotację samochodów. Większość z nich stoi tu, ponieważ ich właściciele mieszkają w pobliżu. W tej sytuacji rozszerzenie strefy trudno rozpatrywać inaczej, jak tylko próbę zwiększenia przychodów budżetu miasta, której się sprzeciwiam. To rodzaj kolejnej daniny, która zjawia się w momencie, gdy budżety mieszkańców są znacznie uszczuplone wskutek inflacji. Będąc pechowo mieszkańcem strefy płatnego parkowania, i tak trzeba zapłacić za abonament 30 zł, co tylko potwierdza, że strefa to li tylko źródło dochodu dla miasta. Traktując sprawę w szerszym kontekście, zwracam uwagę, że samochodem mało kto jeździ dla przyjemności. Większość osób używa go do załatwiania pilnych spraw i przewożenia rzeczy, które trudno nieść na plecach. Urząd miasta może oczywiście zachęcać do transportu publicznego, ale jedynym do tego sposobem winno być mnożenie jego zalet. Na początek warto zadbać o dobrą siatkę połączeń, dogodnie punkty	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>przesiadkowe i punktualność. Pod koniec sierpnia oczekiwałem około godziny 19.30 na przystanku przy ul. Mickiewicza na autobus 116. Wg rozkładu nie przyjechały co najmniej trzy pod rząd, ostatecznie poszedłem na metro i pojechałem z przesiadkami. Taka sama sytuacja miała miejsce trzy tygodnie później, gdy przy politechnice czekałem wieczorem na 131. Tym razem czwarty kurs się odbył. Z kolei 29 listopada około 12.30 na przystanek początkowy przy lotniku nie przyjechało 148, co było tym bardziej dolegliwe, że ten autobus jeździ rzadko, a dzień był mroźny. Jeśli wzorem Nysy i Starachowic, również Warszawa wprowadzi darmową komunikację miejską, będzie to najlepszą zachętą do korzystania z transportu publicznego. Przy czym warto, aby komunikacja była darmowa dla wszystkich, co będzie wygodne dla turystów i zachęci ich do odwiedzania stolicy. Środki na to na pewno się znajdują, gdy tylko miasto porzuci nachalny marketing, a mówiąc wprost propagandę i zdecyduje się skupić na zaspokajaniu potrzeb mieszkańców. Obecnie nierzadko można odnieść wrażenie, że Urząd Miasta jest maszynką transferującą publiczne pieniądze do prywatnych firm wyłonionych w przetargach celem realizacji zbędnych inwestycji.</p>	<p>może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
415.	MAIL_3 17	Domaniewska, Sasanki, Marynarska, Al. Wilanowska	<p>Chciałbym zwrócić uwagę że projektowane strefy są za małe. W tym momencie rozszerzenie powinno objąć co najmniej całą długość ulicy Domaniewskiej od południa, a najlepiej powinny sięgać do Sasanki/Marynarskiej/al Wialnowskiej. W obecnej chwili spowoduje to dodatkowe zatłoczenie nieobjętych strefą rejonów, w których już i tak nie ma miejsc na zastawianie samochodów i ich uporządkowanie jest konieczne.</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>
416.	MAIL_3 18		<p>Jako mieszkaniec ulicy Wiktorskiej jestem za proponowanym poszerzeniem strefy płatnego parkowania. Bliskość stacji metra oraz innych węzłów komunikacyjnych zapewnia mieszkańcom dobre alternatywy, jednocześnie</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>czyniąc z Mokotowa parking P&amp;R dla innych obszarów Warszawy. Od czasu wprowadzenia stref parkowania w północnej części Mokotowa istotnie zwiększyła się liczba samochodów parkujących w sposób utrudniający poruszanie się chodnikami czy nawet ulicami, zmniejszając widoczność i bezpieczeństwo. Jestem przekonany, że poszerzenie strefy przyczyni się do poprawy tej sytuacji na Mokotowie.</p>	<p>parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
417.	MAIL_3 19	Wilanowska, Wałbrzyska , Rolna, Puławska	<p>Prośba o informację, w jaki sposób mogą znaleźć się na liście planowanych stref, dalsze obszary? Jestem mieszkanką obszaru między al. Wilanowska - ul. wałbrzyska - ul. Rolna - ul. Puławska. Teren ten jest dosłownie rozjeżdżany przez kierowców, którzy pracują w tej okolicy w domach wynajmowanych na firmy. Powoduje to straszny chaos na tutejszych ulicach i brak przestrzeni dla mieszkańców, blokowanie bram domów itd. Obecny projekt nie sięga</p>	<p>Decyzję o rozszerzeniu strefy płatnego parkowania podejmie Rada m.st. Warszawy. Dzięki konsultacjom społecznym szczegółowe rozwiązania dla poszczególnych ulic będą lepiej odpowiadać potrzebom lokalnych społeczności i uwzględniać specyfikę miejsca, gdzie zostaną wprowadzone jeżeli zapadnie decyzja o rozszerzeniu SPPN.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			wymienionego przeze mnie obszaru. Czy jest szansa na poszerzenie planów ? Jeśli nie, to czy i kiedy można się spodziewać takich kroków?	
418.	MAIL_3 20	Odyńca	Bardzo się cieszę, że SPPN zostanie powiększona, liczę na uporządkowanie parkowania na Mokotowie. W założeniach miejsc parkingowych ma nie ubyc, liczba ma być taka sama. Niestety, niedaleko adresu którego mieszkam. Widzę, że będą kasowane miejsca parkingowe. Czy planują Państwo jakoś skompensować te kasowane miejsca? Przed blokiem przy Odyńca 59 zostaną skasowane 2 miejsca, Przed blokiem przy Odyńca 61 zostanie skasowane 1 miejsce i dodane jedno miejsce dla niepełnosprawnych. Przy ulicy Odyńca od strony działek ROD Obrońców pokoju, zostaną skasowane aż 6 miejsc. Na poniższym rysunku zaznaczone 6 miejsc. Te miejsca przed pasami są oznaczone, a co z 4 miejscami naprzeciwko adresu Odyńca 59? Kolejne 4 miejsca. Przy wyjeździe z Gandhiego na aleje Niepodległości. Zaznaczone na mapie poniżej.	Rozwiązania organizacji ruchu na ul. Odyńca zostały zaprojektowane zgodnie z założeniami projektu z Budżetu Obywatelskiego. We wskazanych lokalizacjach miejsca postojowe nie były likwidowane, ponieważ postój w rejonie skrzyżowania jest niezgodny z przepisami, bez względu na to czy postój odbywa się na zasadach ogólnych czy na miejscach wyznaczonych. Projekt organizacji ruchu opracowany na bazie istniejącej organizacji ruchu, mający na celu rozszerzenie SPPN, zawiera największą liczbę ogólnodostępnych miejsc postojowych jaka była możliwa do wyznaczenia w ramach istniejącej geometrii drogi i z uwzględnieniem obowiązujących przepisów.
419.	MAIL_3 21	Odyńca	Ponadto pomiędzy ulicami Odyńca, Niepodległości, Gandhiego i Joliot Curie, ma być droga wewnętrzna. Jakie zasady parkowania będą obowiązywać na drogach wewnętrznych? Czy będą one płatne? Czy będą tylko dla mieszkańców czy dla wszystkich samochodów? Jeśli droga wewnętrzna nie jest pasem drogi, to znaczy, że samochody, które są porzucone w tym obszarze, nadal będą mogłyby tam porzucone i Straż Miejska nie będzie mogła ich odholować?	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
420.	MAIL_3 22	Wołoska	W nawiązaniu do mapy zatytułowanej "Istniejące i planowane ulice jednokierunkowe na konsultowanym obszarze" zgłaszam uwagę dot. ulic Gierymskiego i Braci Pillatich. Mieszkam w budynku Sobieskiego 111, samochód parkuję na ul. Gierymskiego. Popieram wprowadzenie strefy, ponieważ obecnie szukanie miejsca parkingowego w tej lokalizacji to jest koszmar. Natomiast wprowadzenie ruchu jednokierunkowego tak, jak jest to zaznaczone na mapie, spowoduje ogromne utrudnienie dojazdu do miejsc	Wprowadzono. Wyznaczono dodatkowe miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>parkingowych na ul. Gierymskiego. Mapa sugeruje, że jedyny dojazd do ul. Gierymskiego będzie od ul. Kostrzewskiego. Mieszkańcy parkujący na ul. Gierymskiego dojeżdżają do swoich domów najczęściej ul. Dolną od Puławskiej bądź ul. Sobieskiego od strony Wilanowa / Ursynowa. Przy planowanej organizacji ruchu dojazd od ul. Dolnej będzie wymagał zrobienia dużego koła Dolna - Sobieskiego - Kostrzewskiego - Gierymskiego. Dojazd od ul. Sobieskiego od strony Wilanowa / Ursynowa wymagałby jeszcze dłuższego objazdu, chyba że zostanie udostępniony skręt w lewo z Sobieskiego w Kostrzewskiego (ale tego skrętu nigdy w historii nie było). Jaka jest na to rada? Zrezygnować z wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na Braci Pillatich. Przy takim rozwiązaniu dojazd na ul. Gierymskiego ze wszystkich omawianych stron stanie się możliwy bez długich objazdów.</p>	
421.	MAIL_3 23	Gierymskie go, Braci Pillatich	<p>W nawiązaniu do mapy zatytułowanej "Istniejące i planowane ulice jednokierunkowe na konsultowanym obszarze" zgłaszam uwagę dot. ulic Gierymskiego i Braci Pillatich. Mieszkam w budynku Sobieskiego 111, samochód parkuję na ul. Gierymskiego. Popieram wprowadzenie strefy, ponieważ obecnie szukanie miejsca parkingowego w tej lokalizacji to jest koszmar. Natomiast wprowadzenie ruchu jednokierunkowego tak, jak jest to zaznaczone na mapie, spowoduje ogromne utrudnienie dojazdu do miejsc parkingowych na ul. Gierymskiego. Mapa sugeruje, że jedyny dojazd do ul. Gierymskiego będzie od ul. Kostrzewskiego. Mieszkańcy parkujący na ul. Gierymskiego dojeżdżają do swoich domów najczęściej ul. Dolną od Puławskiej bądź ul. Sobieskiego od strony Wilanowa / Ursynowa. Przy planowanej organizacji ruchu dojazd od ul. Dolnej będzie wymagał zrobienia dużego koła Dolna - Sobieskiego - Kostrzewskiego - Gierymskiego. Dojazd od ul. Sobieskiego od strony Wilanowa / Ursynowa wymagałby jeszcze dłuższego objazdu, chyba że zostanie udostępniony skręt w lewo z Sobieskiego w Kostrzewskiego (ale tego skrętu nigdy w historii nie było). Jaka jest na to rada? Zrezygnować z wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na Braci Pillatich.</p>	<p>Nie wprowadzono. Założeniem projektu jest wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych. Utrzymanie na ul. Braci Pillatich ruchu dwukierunkowego zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Przy takim rozwiązaniu dojazd na ul. Gierymskiego ze wszystkich omawianych stron stanie się możliwy bez długich objazdów.	
422.	MAIL_3 24	Zdziechowskiego	W związku z konsultacjami społecznymi odnośnie rozszerzenia strefy płatnego parkowania, chciałabym zabrać głos i prosić o rozszerzenie strefy również na ulicę Zdziechowskiego. To już nie są ogródki działkowe jak kiedyś, a biurowce i bloki mieszkalne, w których mieszka wiele rodzin z małymi dziećmi, pozostawienie nas poza strefą jest nieuzasadnione, chodniki będą zastawiane nielegalnie parkowanymi autami (brak słupków oznacza możliwość wjazdu na chodnik), utrudni to nam swobodne poruszanie się z dziećmi, w tym z wózkami, negatywnie wpłynie na poziom bezpieczeństwa.	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.
423.	MAIL_3 25	Woronicza	Proszę o informację, czy jako mieszkaniec pod adresem JP Woronicza 33 będę objęty SPP przy tejże ulicy i jednocześnie będę mógł się ubiegać o abonament mieszkańca SPP?	Abonament mieszkańca mogą otrzymać mieszkańcy zameldowani w strefie płatnego parkowania oraz przylegających do jej granic nieruchomości.
424.	MAIL_3 26	Goszczyński	Piszę w sprawie organizacji ruchu na ul. Goszczyńskiego. Przy skrzyżowaniu z ul. Pilickiej, tak samo jak przy ul. Wejnerta powinny się znaleźć słupki - samochody parkują tam w dwóch rzędach - jeden na ulicy, drugi na chodniku, i właśnie tym rogiem, a także prześwitami przy bramach wjeżdżają na chodnik - być może w prześwitach też powinny pojawić się słupki, aczkolwiek, jako rodzic poruszający się z małym dzieckiem codziennie na rowerze uważam, że są dosyć niebezpieczne. (zaznaczyłam na różowo miejsca, gdzie powinny być słupki.	Wprowadzono. Uzupełniono słupki blokujące w rejonie skrzyżowania z ul. Pilicką.
425.	MAIL_3 27	Zdziechowskiego, Samochodowa, Domaniewska	Jako mieszkaniec dzielnicy Mokotów, zwracam się z apelem o rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania na rejon ograniczony ulicami Woronicza, Samochodową i Domaniewską lub przynajmniej na obszar określony ulicami Zdziechowskiego, Samochodową i Domaniewską. Nasze osiedle dynamicznie się rozwija, przyciągając nowych mieszkańców i przedsiębiorców. Obszar jest intensywnie zabudowany i jednocześnie trwa budowa kolejnych budynków	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>mieszkalnych przy ul. Zdziechowskiego. Rosnąca liczba osób i pojazdów generuje problemy z parkowaniem, które obecnie wymykają się spod kontroli. Parkowanie na zakazie zatrzymywania stało się normą, co prowadzi do utrudnień w ruchu, zagrożeń bezpieczeństwa oraz zmniejszenia jakości życia mieszkańców. Jednym z problemów jest dewastacja pasów zieleni przy ulicy Samochodowej, które są regularnie niszczone przez parkujące na nich samochody, co wpływa zarówno na degradację środowiska jak i estetykę naszej dzielnicy.</p> <p>Rozszerzenie strefy płatnego parkowania o ten obszar przyniesie szereg korzyści:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Poprawa organizacji ruchu i dostępności miejsc parkingowych dla mieszkańców i odwiedzających</li> <li>- Ochrona pasów zieleni przed dalszym niszczeniem, co przyczyni się do poprawy estetyki oraz jakości środowiska</li> <li>- Ograniczenie nielegalnego parkowania zwiększy bezpieczeństwo i ułatwi komunikację pieszą na naszym osiedlu</li> <li>- Generowanie dodatkowych środków finansowych dla miasta, które mogą zostać przeznaczone na rozwój lokalnej infrastruktury</li> </ul> <p>Załączam schemat mapy z zaznaczonymi obszarami, które moim zdaniem powinny zostać włączone do Strefy Płatnego Parkowania. Wierzę, że ta zmiana przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców i gości naszej dzielnicy.</p>	<p>rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
426.	MAIL_3 28	Ksawerów, Domaniewska	<p>Czy strefa płatnego parkowania na Mokotowie obszar nr 4 obejmie również drogi wewnętrzne, osiedlowe itd? A konkretnie Mokotów pomiędzy ulicami Ksawerów i Domaniewska wzdłuż zachodniej strony ul. Puławskiej. W przypadku nie objęcia tej strefy płatnym parkowaniem rejon tych uliczek będzie zapchany samochodami przyjezdnych i będzie jeszcze większy problem niż istnieje obecnie. W tym rejonie funkcjonują Poczta Polska, Komenda Główna Policji nowy biurowiec przy skrzyżowaniu ul. Puławskiej z Domaniewską i kilka innych obiektów podobnego przeznaczenia. Pracownicy</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>tych instytucji i osoby które będą chciały dotrzeć do tych instytucji będą szukały wolnych miejsc parkingowych w najbliższych okolicach tych instytucji. Samo ustawienie odpowiednich znaków drogowych dla tego obszaru też nie rozwiąże problemów z parkowaniem samochodów osób nie będących mieszkańcami tych bloków. W związku z powyższym zwracam się do Państwa z pytaniem czy utworzenie strefy płatnego parkowania w obrębie ulic Broniwoja, Ksawerów, Domaniewska, Wielicka, Aleja Niepodległości wepchnie siłą rzeczy w uliczki wewnątrz osiedlowe jeszcze więcej samochodów?</p>	
427.	MAIL_3 29	Magazynowa	<p>Czas najwyższy, trzymam kciuki aby wprowadzić strefę jak najszybciej. Strefa powinna być dużo większa bo Mokotów biurowy to horror dla mieszkańców i osób go odwiedzających, trawniki są rozjeżdżone, auta na chodnikach, brak widoczności przez auta parkujące na skrzyżowaniach i ograniczające widoczność, ruch wahadłowy bo auta z zakazu zatrzymywania sobie nic nie robią i zostawiają na cały dzień np.ul.Magazynowa.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
428.	MAIL_3 30	Wiktorska	Chciałem zwrócić uwagę, że aktualnie w projekcie w bezpośrednim sąsiedztwie Wydziału Komunikacji na Wiktorskiej zaznaczona jest strefa parkowania na chodniku którym codziennie przechodzą setki uczniów z Metra Raławicka do liceum im. Kochanowskiego. Zaskakujące jest to, że pozostałe chodniki w najbliższej okolicy tego miejsca okolicy są oddzielone od ulicy słupkami, co praktycznie blokuje parkowanie na chodniku, który wcześniej był zastawiony samochodami, a teraz dzięki słupkom można normalnie się poruszać. Zaznaczona na schemacie strefa zajmuje prawie cały chodnik, tak więc zablokuje ruch w tym miejscu, tym bardziej że obok tego chodnika jest trawnik i rosną drzewa.	Nie wprowadzono. Do dyspozycji pieszych pozostaje chodnik przy budynku.
429.	MAIL_3 31	Służewiec Przemysłowy	jako mieszkaniec Mokotowa z zadowoleniem przyjałem nowy projekt powiększonej strefy w stosunku do pierwotnego. Postuluje dodatkowo powiększenie SPPN na Sluzewcu Przemysłowym (tzw Mordorze) w kierunku południowym do ulicy Marynarskiej a najlepiej aż do Bokserskiej. Jest to czesc dzielnicy masowo zalewana samochodami przyjezdnych. Wprowadzenie SPPN pozwoli ograniczyc korki w tym rejonie.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
430.	MAIL_332	Konstruktorska	Jako mieszkaniec ul. Konstruktorskiej uważam i chciałbym aby strefa znalazła się także na naszej ulicy. Notorycznie widzę jak przyjezdni stawiają swoje auta na cały dzień i idą do pracy, jest też dużo aut, które poprostu stoją tygodniami.	Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Jeszcze dodam, że odwiedzając często rodzinę na Goławiu - jest tam ten sam problem i moim zdaniem też tam powinna powstać SPPN.	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.
431.	MAIL_3 33	Służewiec Przemysłowy	Proponuje się powiększyć strefę (większa w stosunku do pierwotnej propozycji) tak aby obejmowała obszar tzw. 'Mordoru'. Strefa, której dodanie do sppn proponuję ograniczona byłaby następującymi ulicami: ul. Suwak od zachodu ul. Marynarska i al. Wilanowska od południa ul. Puławska od wschodu od północy strefa przylega do propozycji UM i łączy się z nią wzdłuż ulic: Woronicza, Modzelewskiego, Domaniewska	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.
432.	MAIL_3 34		Jako mieszkaniec Mokotowa kategorycznie sprzeciwiam się powiększeniu strefy płatnego parkowania.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
433.	MAIL_335		Nie popieram strefy płatnego parkowania.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
434.	MAIL_3 36		Jaki jest sens istnienia braku opłat w weekendy? W okolicach parku Łazienki Królewskie największy najazd samochodów jest w weekendy i dni wolne. Misia to nie zarabia nic, a mieszkańcy dalej jak nie mieli gdzie parkować, tak nie mają dalej. Wystarczy że wyjadę na chwilę i już nie mam co wracać, bo wszystko zastawione.	Opłata za postój w Strefie Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w Warszawie pobierana jest w dni robocze od poniedziałku do piątku, z wyłączeniem dni: 2 maja, 24 i 31 grudnia, w godzinach 8:00-20:00. Pobieranie opłat w dni wolne wymaga wprowadzenia Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania, co wymaga decyzji Rady m.st. Warszawy.
435.	MAIL_3 37	Pilicka	Jestem zdecydowanie przeciw temu pomysłowi. Od strefy płatnego parkowania miejsc do parkowania nie robi się w magiczny sposób więcej, jakość dróg się nie poprawia (patrzac na ochotę to balagan nadal pozostaje) I najważniejszy argument. Na tej strefie jest ośrodek Wczesnej Interwencji dla dzieci z dużymi problemami neurologicznymi przy ulicy Pilickiej. Niby niedaleko jest metro ale jednak w taki dzień jak pada lub jest śnieg to wcale nie jest blisko. Trzeba conajmniej z 10 min żeby dojść do ośrodka. Mam córkę lat 4. Nie chodzi. Zaczyna stawiać pierwsze kroki. Nie mieszkamy koło metra. Potrzeba nam przynajmniej 1 przesiadki żeby dotrzeć do ośrodka. Zajęcia mamy x3 w tyg po 1h lub 2h i dojazd ztm to ok 40 min. Z autem to czas skraca się do 25min. A tu płać dodatkowo wcale nie małe pieniądze. Ośrodek nie ma parkingu dla pacjentów. Są dzieci przyjeżdżające z bardzo daleka na rehabilitacje i konsultacje lekarskie. Autobusami też na konkretną godzinę jest problem z dojazdem bo ile wózków inwalidzkich lub wózków dziecięcych może	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			stanąć w jednym autobusie? Z całym szacunkiem ale pomysł to tylko wyciąganie kasy i ograniczenie praw człowieka do godziwego transportu i usług.	ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
436.	MAIL_3 38	Zdziechowskiego	Jestem mieszkanką budynku przy ul. Mariana Zdziechowskiego 10. W planach powiększenie strefy objętej płatnym parkowaniem ulica nie jest uwzględniona. Osiedle stale się powiększa i niepokoi mnie jego nieuporządkowanie. Samochody często parkują na chodnikach bez pomysłu o pieszych, dodatkowo parkowanie na zakazie zatrzymywania jest nagminne. W związku z tym poprzez mailową możliwość konstatacji chciałabym się zwrócić o rozszerzenie strefy płatnego parkowania i uwzględnienie w niej ulicy Mariana Zdziechowskiego.	Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
437.	MAIL_3 39	Woronicza 82	Na obszarze 13A, na ulicy Jana Pawła Woronicza 82 postuluję wprowadzenie równoległych miejsc parkingowych w zatoce. Obecnie obowiązuje tam zakaz zatrzymywania się, który nie dotyczy autobusów obsługujących hotel. Problem w tym, że w okolicy zatoki nie znajduje się żaden hotel	Uwzględniono.
438.	MAIL_3 40	Służewiec Przemysłowy	Proponuję powiększyć strefę (większą w stosunku do pierwotnej propozycji) tak aby obejmowała obszar tzw. 'Mordoru'. Strefa ta była by ograniczona następującymi ulicami: ul. Suwak od zachodu ul. Marynarska i al. Wilanowska od południa ul. Puławska od wschodu od północy strefa przylega do	Rozszerzenie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>propozycji UM i łączy się z nią wzdłuż ulic: Woronicza, Modzelewskiego, Domaniewska Jej rozszerzenie ograniczy możliwość parkowania pojazdów przyjeżdżających do pracy spoza dzielnicy. Widziałem to na budynkach administrowanych na Saskiej Kępie, gdy strefa parkowania objęła Śródmieście - ludzie dojeżdżali do Saskiej Kępy i tam parkowali pojazdy. Obawiam się, że tak się stanie gdy Magazynowa i Garażowa nie będą w strefie - wszyscy tam będą parkować po dotarciu do tego miejsca.</p>	<p>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>
439.	MAIL_3 41	Bobrowiecka, Kierbedzia	<p>Jestem mieszkańcem ulicy Bobrowieckiej i Kierbedzia gdzie planujecie wprowadzić strefę płatnego parkowania. Bardzo dobry pomysł, ale jak się przyglądałam planom to na tych dwóch ulicach nie będzie dodatkowych słupków chroniących chodniki a ZDM dodatkowo pozwoli na parkowanie na chodnikach i nie wydzieli miejsc na ulicy. Na obu ulicach parkujące samochody zostawiają na chodnikach dosłownie 2-3 płytki chodnikowe czyli szerokość 80-100 cm na przejście dla pieszych, rowerów, wózków w tym inwalidzkich i hulajnóg! Na chodnikach nie można się swobodnie wyminąć. Tu są nowe osiedla, 3 przychodnie zdrowia, 3 biurowce, kilka szkół, gabinety ortopedyczne i Centrum rehabilitacji oraz mnóstwo usług. Dodatkowo nowe bloki w budowie. Na tak gęstej ulicy większość obiektów ma wysokie ogrodzenia w świetle granicy działki. Każdy pieszy się przeciska jak szczur w tunelu pomiędzy płotem ogrodzenia a szpalerem zaparkowanych samochodów. Zastawione są często przystanki. Jest za mało miejsc dla niepełnosprawnych. Straż Miejska jest non stop wzywana i nie daje rady opanować ruchu. Bardzo proszę wziąć to pod uwagę przy planowaniu parkowania na Bobrowieckiej oraz Kierbedzia. Potrzebne są: nowe słupki, zakaz parkowania w kilku wąskich miejscach na ulicy, ochrona przystanków autobusowych, więcej niebieskich kopert.</p>	<p>W projekcie wprowadzono słupki blokujące.</p>
440.	MAIL_3 42	Domaniewska	<p>"Strefa 3" kończy się tuż przed blokowiskiem na ulicach Stefana Bryły, Ignacego Maleckiego oraz Oskara Langego. Jako mieszkańcy tego osiedla zmagamy się z częstym zajmowaniem parkingów oraz ustawianiem aut w</p>	<p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>miejskach utrudniających przejazd przez pracowników biurowych tzw. "Mordoru", który jest w sąsiedztwie osiedla. Innym poważnym problemem na parkingach przybłokowych jest częste porzucanie samochodów, które "kradną" miejsca lub też zajmują więcej niż jedno miejsce postojowe. Co prawda S.M. Mokotów posiada zamknięte parkingi, jednak są one w całości pozajmowane przez jego stałych użytkowników lub tych "na wszelki wypadek". Przez brak wytyczonych linii parkingowych przyjezdni bardzo często stawiają auta na dwóch miejscach przez co brakuje miejsc dla mieszkańców. Jako mieszkańcy tego osiedla codziennie w tygodniu widzimy co się dzieje w godzinach szczytu na skrzyżowaniu ulic Domaniewskiej z Modzelewskiego i zdajemy sobie sprawę z tego, że Ci kierowcy, którzy zajmowali ulice bliżej biura, które teraz są w proponowanej Strefie 3 przejadą kawałek dalej na teren Osiedla Domaniewska II i tylko pogorszą sytuację parkingową, która już trudna.</p>	<p>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>
441.	MAIL_3 43	Konstruktor ska	<p>Strefa płatnego parkowania powinna być poszerzona o tzw "Mordor" a w szczególności o wiecznie zakorkowana ul. Konstruktorską.</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>
442.	MAIL_3 44	Kozłowska, Pyjasa, Idzikowskie go, Piekałkiewi cza	<p>Widzę że planowana jest SPP na osiedlu obejmującym ulice Kozłowskiej, Pyjasa, Idzikowskiego, Piekałkiewicza - sektor 4 planowanego poszerzenia strefy - skrajny południowy wschód obszaru. Proszę o wyjaśnienie, jaka jest podstawa do objęcia tych ulic strefą, skoro jest to osiedle zamknięte, zarządzane przez administrację osiedla, z ograniczonym wjazdem kontrolowanym przez ochronę i z wyznaczonymi miejscami postojowymi.</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
443.	MAIL_3 45	Bytnara "Rudego"	Dlaczego w okolicach Szkoły Podstawowej Nr 202 przy ul. Bytnara Rudego 19 w projekcie nie została przewidziana strefa K+R "kiss and ride" przeznaczona dla rodziców, którzy autem przywożą i odbierają swoje dzieci ze szkoły podstawowej ?	Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;R spełnia swoją funkcję tylko wtedy, kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsłużenie dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss &amp; Ride”</p>
444.	MAIL_346	Konstruktorska, Racjonalizacji, Gandalfa, Suwak	Z przykrością zauważyłem, że nie planujecie rozszerzyć strefy płatnego parkowania na północną część Służewca. Rozumiem w pewnym sensie niechęć do rozciągania strefy na część biurową, ale apeluję do Państwa o objęcie strefą części mieszkalnej (okolice ulicy Konstruktorskiej). Już w tym momencie większość zabudowy w tym rejonie to bloki (ul. Konstruktorska, Racjonalizacji, Gandalfa, Suwak). Granica strefy na ulicy Woronicza doprowadzi do jeszcze mniejszej możliwości zaparkowania dla okolicznych mieszkańców. Ponadto, miejmy nadzieję, że wprowadzenie strefy w tym regionie zniechęci pracowników biur do korzystania z samochodu i zachęci ich do wybrania komunikacji zbiorowej. Mam nadzieję, że strefa spowodowałaby również wzrost bezpieczeństwa na drodze, co będzie bardzo ważne wraz z oddaniem do użytkowania szkoły podstawowej przy ulicy	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Konstruktorskiej/Gandalfa. Moje spostrzeżenia są potwierdzone rozmowami z licznymi sąsiadami, dlatego zwracam się z uprzejmą prośbą o włączenie również tej części Służewca do strefy płatnego parkowania.	
445.	MAIL_3 47		Bardzo pozytywnie oceniam projekt powiększenia strefy parkowania na Mokotowie. Od kilku lat, nawet przed wprowadzenie strefy parkowania w pn części dzielnicy, jesteśmy permanentnie zastawiani samochodami, które parkują cały dzień, a ich kierowcy przesiadają się na komunikacje miejską. Uporządkowanie zasad parkowania w rejonie ulic bliskich metru i linii tramwajowej jest bezwzględnie koniecznością.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
446.	MAIL_3 48	Ikara	pozytywnie oceniam koncepcje wprowadzenia zasady ruchu jednokierunkowego na osiedlowych ulicach, w tym na ul. Ikara.	Opinia została przyjęta.
447.	MAIL_3 49	Ikara	rys. nr 74 powinien być skorygowany w zakresie, w którym wyznacza fioletową linią miejsca możliwego parkowania zgodnego z przepisami, w których nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych. Wzdłuż nieruchomości ul. Ikara 1 i częściowo ul. Ikara 3 obowiązuje znak zakazu postoju B-35. Istnienie tego znaku jest całkowicie uzasadnione i od lat, z małymi wyjątkami, przestrzegane przez kierowców. Dlatego linia fioletowa na rysunku powinna kończyć się w miejscu usytuowania znaku B-35. Dodatkowo zarówno budynek Ikara 1 jak i Ikara 3 mają wjazdy na posesję (do garażu) i powinno to być uwzględnione, tak jak przy innych wjazdach wzdłuż ul. Ikara. Sytuacja podobna do opisanej ma miejsce wzdłuż nieruchomości ul. Ikara 9 gdzie stosowna linia nie jest wyrysowana na projekcie na odcinku obowiązywania znaku B-35. Proszę o uwzględnienie mojej uwagi w tym zakresie.	Wprowadzono. Na projekcie skorygowano fioletową linię. Nie wprowadzono w zakresie likwidacji możliwości postoju dla mieszkańców w rejonie posesji Ikara 1 i Ikara 3 z uwagi na fakt, że zmniejszyłoby to liczbę miejsc postojowych.
448.	MAIL_3 50		chciałem zaprotestować przeciwko wszelkim ograniczeniom typu sppn czy też wcześniejsze doktrynerskie wymysły dotyczące sct. Wciąganie ludzi w te psychotechniczne opiniowanie i koncentrowanie na szczegółach przedsięwzięcia nie powinny mieć miejsca. Zdając sobie sprawę że te wymysły typu sct czy sppn są realizowane z pobudek polityczno-ideologicznych chcę wyrazić moją bezsilność wobec prezentowanych głupot i wdrażanych ograniczeń które wzorem mistrzów manipulacji są przedstawiane jako korzyści. Dlaczego ulotka nie przedstawia strat powodowanych przez istnienie tego wymysłu jaki jest sppn? Ulotka jest jednostronnym dziełem bardzo nieobiektywnym. Jeszcze raz chciałem zaprotestować przeciwko wszelkim ograniczeniom typu sppn i sct i innym wymysłom mającym na celu męczenie ludzi, a stosowane techniki manipulacji uważam za obraźliwe.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania wypełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
449.	MAIL_3 51	Wołoska	Prośba o rozważenie miejsc parkingowych wzdłuż Wołoskiej na odcinku Woronicza-Odyńca po wschodniej stronie, na wzór tych utworzonych na tej ulicy między Narbutta a Rakowiecką oraz po stronie zachodniej. Wołoska jest ulicą znacznie przeskalaną na tym fragmencie, liczba pasów jest nieadekwatna do natężenia ruchu. Zabranie części pasa na parking będzie korzystna podwójnie: zwiększy się liczba miejsc parkingowych i uspokoi się ruch na tej ulicy.	Wprowadzono. Wyznaczono dodatkowe miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.
450.	MAIL_3 52		Czy jednoślady (motocykle i skutery) będą podlegały rejestracji?	Uwaga nie dotyczy SPPN. Opłaty w strefie są pobierane wyłącznie od pojazdów samochodowych.
451.	MAIL_3 53		Czy 1 zameldowana osoba (i odprowadzająca podatki) może zarejestrować 1 pojazd?	Jedna osoba może otrzymać 1 abonament na 1 pojazd.
452.	MAIL_3 54		Jeżeli w 1 gospodarstwie domowym są 2 zameldowane osoby ( i rozliczające się na Mokotowie) i: pojazd A jest wyłączną własnością 1 osoby, pojazd B ma współwłasność 50/50 właściciela pojazdu A i drugiej, zameldowanej na Mokotowie osoby, to ta druga osoba może zarejestrować na siebie pojazd B?	Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. Jedna osoba może otrzymać 1 abonament na 1 pojazd.
453.	MAIL_3 55		Jaka byłaby roczna opłata za korzystanie ze strefy parkowania za pojazd, którego nie można już przypisać do mieszkańca?	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonamento obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postojów po obu stronach ulic będących granicami obszarów. Pojazdy nieposiadające abonamentu powinny mieć opłacony postój wg stawek godzinowych.
454.	MAIL_3 56	Odyńca, Woronicza	Jako mieszkaniec dolnego Mokotowa jestem PRZECIWNY rozszerzaniu strefy płatnego parkowania. Wprowadzenie strefy spowoduje zabranie miejsc parkingowych, nie poprawi rotacji w parkowaniu, a jedynie zacznie się "wojna" o miejsca wśród mieszkańców z abonamentem. Pozostali zaczną parkować zaraz za strefą zabierając miejsca i tylko problem się pogłębi. Być może jest sens wprowadzenia strefy na górnym Mokotowie (Odyńca, Woronicza), bo chaotyczna zabudowa deweloperska w tych okolicach generuje dodatkowy ruch, bez zapewnienia miejsc parkingowych, ale reszta miasta powinna być darmowa. W tym projekcie da się wyczuć, że chodzi jedynie o pieniądze. Zresztą oferta ZDM (jakość dróg, parkowania i chodników) pozostawia wiele do życzenia mówiąc delikatnie.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
455.	MAIL_357		<p>Na początek chciałbym podkreślić że bardzo się cieszę z wprowadzenia SPPN i uporządkowania parkowania w tym rejonie.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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,</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
456.	MAIL_3 58	Wołoska	Postuluję zamianę prawego pasa Wołoskiej, jezdni w stronę północną, na pas do parkowania. Analogicznie jak planuje się wprowadzić na jezdni w stronę południową. W zamian za dodatkowe miejsca parkingowe uzyskane w ten sposób proponuję usunąć z ulic Marzanny oraz Jana Bytnara Rudego taką samą ilość miejsc wyznaczonych w miejscach zachodzących na chodniki.	Wprowadzono. Wyznaczono dodatkowe miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.
457.	MAIL_3 59	Woronicza, Kolberga, Joliot-Curie	Postuluję zmianę obu prawych pasów ulicy Woronicza (poza okolicą skrzyżowań) pomiędzy Wołoską, a Niepodległości na miejsca parkingowe. Zmiana nie wpłynie na przepustowość ulicy, ponieważ na skrzyżowaniach i tak zawsze jest jeden pas ruchu w danym kierunku. W zamian za dodatkowe miejsca parkingowe uzyskane w ten sposób proponuję usunąć z ulic Kolberga oraz Joliot-Curie taką samą ilość miejsc wyznaczonych w miejscach zachodzących na chodniki.	Ad. 1 Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe na prawym pasie wskazanego odcinka ul. Woronicza. Ad. 2 Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Rezygnacja z wyznaczania miejsc postojowych zgodnych z przepisami byłoby sprzeczne z celem projektu.
458.	MAIL_3 60	Bukietowa	Zmiana organizacji na Bukietowej na jednokierunkową w stronę od Kolberga do Joliot-Curie. Dzięki temu będzie można wyznaczyć miejsca parkingowe na jezdni zamiast zachodzące na chodnik. Odcinek między Woronicza a Kolberga mógłby zostać dwukierunkowy żeby ułatwić komunikację.	Wprowadzono. Zaprojektowano ruch jednokierunkowy na ul. Bukietowej.
459.	MAIL_3 61	Balonowa	Jestem właścicielem domu przy adresie Balonowa 8 w Warszawie. Mamy małe dzieci. Bardzo prosimy o utrzymanie chodnika po naszej (parzystej) stronie ulicy, bo jest on niezbędny do bezpiecznego wychodzenia z małymi dziećmi z posesji. Jednocześnie, jeśli jest to możliwe, to wnoszę o likwidację parkowania	Chodnik po parzystej stronie nie jest likwidowany. Likwidacja wyznaczonych miejsc po parzystej stronie ul. Balonowej nie jest planowana. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			po parzystej stronie Balonowej. Będziemy chować auta na posesję. Chętnie widzielibyśmy natomiast zaraz za chodnikiem ścieżkę rowerową.	największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Proponowana likwidacja tych miejsc jest sprzeczna co do założeń projektu. Ulica Balonowa znajduje się w strefie ograniczonej prędkości gdzie dopuszczony został dwukierunkowy ruch rowerów w każdym kierunku.
460.	MAIL_3 62	Sielecka	Bardzo proszę o przydzielenie 3 lub 2 miejsc parkingowych dla Przedszkola Integracyjnego nr 117 mieszczącego się na parterze w bloku mieszkalnym przy ul. Sieleckiej 26, w Warszawie. Przydział miejsc parkingowych ułatwił by pracę placówki. Przyjeżdżają do nas teatryki, filharmonie, elektrycy, hydraulicy, dostawcy, którzy mają problem z zaparkowaniem, przeniesieniem sprzętu niezbędnego do pracy, rekwizytów, oraz produktów do przygotowania posiłków dla dzieci. Czasami jeżdżę sama po zakupy dla placówki, niestety po wypadku samochodowym mam problem z przenoszeniem ciężkich zakupów. Natomiast jest też plus, te miejsca będą zajęte tylko w dni pracujące, jak mieszkańcy wyjeżdżają do pracy to my będziemy przejeżdżać, a jak skończymy pracę to mieszkańcy będą wracać.	Nie wprowadzono. Wyznaczenie miejsc zastrzeżonych dla placówek wykracza poza zakres niniejszego opracowania.
461.	MAIL_3 63	Bobrowiecka	Chciałabym zwrócić uwagę na rejon ul. Bobrowieckiej, na której ilość chcących zaparkować samochód potrafi doprowadzić do przestępczych patologii. Proszę o rozszerzenie strefy płatnego parkowania o ul. Bobrowiecką (zgodnie z projektem - obszar oznaczony nr 4)	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoj, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
462.	MAIL_3 64	Zdziechowski, Pęcherska	jako mieszkanka ulicy Zdziechowskiego, gdzie w ostatnich latach powstało wiele budynków mieszkalnych i gdzie mimo zakazu zatrzymywania na całej ulicy, ten zakaz jest notorycznie łamany, wnoszę o rozszerzenie strefy płatnego parkowania na zachód o prostokąt między Wołoska/Samochodowa, Woronicza i Domaniewska, tak żeby cała ulica Zdziechowskiego i Pecherska były objęte strefą płatnego parkowania. Uważam też że korzystne byłoby jej rozszerzenie na południową część Służewca (na południe od Marynarskiej) co pozytywnie wpłynęło by na odciążenie tej części miasta od ruchu samochodowego.	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.
463.	MAIL_3 65	Zdziechowski	jako mieszkanka ulicy Zdziechowskiego, gdzie w ostatnich latach powstało wiele budynków mieszkalnych i gdzie mimo zakazu zatrzymywania na całej ulicy, ten zakaz jest notorycznie łamany, wnoszę o rozszerzenie strefy płatnego parkowania na zachód o prostokąt między Wołoska/Samochodowa, Woronicza i Domaniewska, tak żeby cała ulica Zdziechowskiego i Pecherska były objęte strefą płatnego parkowania. Uważam też że korzystne byłoby jej	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			rozszerzenie na polnocna czesc Sluzewca (na polnoc od Marynarskiej) co pozytywnie wpłynelo by na odciążenie tej czesci miasta od ruchu samochodowego.	rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
464.	MAIL_3 66		Uwaga ogólna dla całego Mokotowa: uważam, że priorytetem przy wyznaczaniu miejsc w strefie płatnego parkowania nie może być wyłącznie wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc parkingowych. Moim zdaniem nie mniej istotne jest pozostawienie wystarczającej przestrzeni pieszym, czyli zapewnienie odpowiedniej szerokości chodników. Zwracam uwagę, że obecnie na wielu uliczkach samochody nie trzymają się wyznaczonej strefy parkowania, tylko wystają na chodnik, co często utrudnia przejście. Dlatego postuluję zabezpieczenie nawet szerszych chodników, niż minimalne wymagane prawem 2m. Za niedopuszczalne uważam wyznaczanie miejsc parkingowych bez pozostawienia 2m chodnika w jakimkolwiek miejscu.	Wprowadzono. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych pozostawiono co najmniej minimalną szerokość chodnika wymaganą przepisami.
465.	MAIL_3 67	al. Witosa	Proponuję wyznaczenie pasa postojowego na wschodniej nitce Al. Witosa na odcinku, gdzie są mało uczęszczane dwa pasy ruchu równoległe do wiaduktu (od rozjazdu, do sygnalizacji świetlnej przez wlotem ul. Beethoveena), wzgłuz Osiedla Idzikowskiego, oczywiście z zachowaniem odstępu od przejścia, pozwalającego zachowanie dobrej widoczności wchodzącego pieszego i wjeżdżającego na przejazd rowerzysty. W pobliżu przejścia należy zabezpieczyć strefę wolną od parkowania wyspą i słupkiem. (mapa 119A i 119B). Zwiększy to pulę miejsc parkingowych, bez istotnych strat dla przepustowości, gdyż ruch samochodów na tej nitce jest bardzo mały (dopiero od wlotu z Beethoveena się zwiększa).	Nie wprowadzono. Jezdnia przebiega na wzniesieniu i nie posiada dojścia do potencjalnych miejsc postojowych.
466.	MAIL_3 68	Dolna	Na ulicy Dolnej postuluję zamianę miejsc skośnych na równoległe i zabezpieczenie chodnika słupkami. Nie raz idąc tamtędy miałam kłopot z przejściem z szerokim wózkiem dziecięcym, dlatego uważam, że należy zabezpieczyć przestrzeń dla pieszych w tym miejscu. (Mapa 86B).	Założeniem projektu jest wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych. Zamiana miejsc skośnych na równoległe zmniejszyłaby liczbę miejsc postojowych. Jednocześnie projekt przewiduje we wskazanym miejscu montaż słupków i pozostawienie szerokości chodnika min. 2,0 m.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
467.	MAIL_3 69	Dolna	Miejsca parkingowe po północnej stronie ul Dolnej należy przesunąć na jezdnię, lub zlikwidować. Chodnik o szerokości 2m to za mało biorąc pod uwagę ruch pieszy, jaki tam się odbywa. Ponadto należy zabezpieczyć chodnik słupkami lub separatorami, bo kierowcy nie trzymają się wyznaczonych linii. (mapa 86 B)	Nie wprowadzono. Projekt zapewnia chodnik o szerokości od 3,2 m do 2,1 m.
468.	MAIL_3 70	Stępińska	Ul. Stępińska. Chodniki, jakie wg. rysunku pozostawiono pieszym, są za wąskie. Podobnie jak na Dolnej, miałam tam trudność z przejściem z szerokim wózkiem, bo kierowcy nie trzymają się wyznaczonych linii i nie zostawiają pieszym odpowiedniego miejsca. Być może należy rozważyć likwidację miejsc parkingowych po jednej stronie, w celu zapewnienia pieszym odpowiednio szerokiego przejścia, na rysunku zaznaczono w jednym miejscu szerokość 1.95, to za mało. (mapa 110B).	Nie wprowadzono, zgodnie z założeniami do projektu minimalna szerokość chodnika przy projektowaniu miejsc postojowych to 2 m, co pozwala na swobodny ruch pieszych.
469.	MAIL_3 71	Malawskiego o 16	Proponowany projekt organizacji ruchu w SPPN Mokotów przewiduje miejsca postojowe i znak parkowania przed posesją Malawskiego 16. Uprzejmie informuję, że zgodnie z załączoną w niniejszym mailu decyzją lokalizacyjną, w 2022 roku został wykonany zjazd indywidualny dla naszej posesji. Wydział Infrastruktury UD Mokotów w 26.09.2022 odebrał prace, co potwierdzam przesłanym w załączniku protokołem. W związku z powyższym oczekuję, iż projekt zostanie zmieniony w taki sposób by miejsca parkingowe i znaki drogowe nie kolidowały z wjazdem na naszą posesję. Proszę o potwierdzenie otrzymania wiadomości i naniesienia zmiany w projekcie.	Uwzględniono zjazd w projekcie.
470.	MAIL_3 72		Jestem zdecydowanie przeciw rozszerzeniu SPP na Mokotowie . Jest to tylko kolejne wyciąganie pieniędzy od kierowców.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
471.	MAIL_3 73		Zachować kontraruch rowerowy tam gdzie jest, oraz utworzyć na ulicach które mają zostać jednokierunkowe.	Wprowadzono.
472.	MAIL_3 74		Unikać zjawiska znikających prawych pasów, co stoi w sprzeczności z zasadą ruchu prawostronnego, prowokując kierowców do ściskania się na lewych (i środkowych) pasach ruchu. Unikać też pasów rozbiegowych, całkowicie zbędnych na drogach o prędkości ruchu 50 km/h.	W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych w istniejącej geometrii drogi, są one wyznaczone na prawym pasie ruchu. W związku z tym, nie zawsze jest możliwe bez zmiany geometrii wprowadzenie zanikania lewego, a nie prawego pasa.
473.	MAIL_3 75	Woronicza	arkusz 13E: cały prawy pas powinien służyć do parkowania, a nie w połowie (z drugą połową na rozbiegówce, zupełnie niepotrzebne na zbiorczej drodze); w dodatku warto rozważyć miejsce na wymalowanie pasów rowerowych, o szerokości 1m;	Na tym odcinku ul. Woronicza zaprojektowano parkowanie po południowej stronie jezdni. Po północnej stronie ul. Woronicza na odcinku od Bełskiej do ul. Spartańskiej przeznaczenie jednego pasa na

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				parkowanie spowodowałyby utrudnienia związane z funkcjonowaniem zajezdni autobusowej. Autobusy zjeżdżające do zajezdni tworzą kolejkę i przy funkcjonowaniu jednego pasa na ul. Woronicza ulica stałaby się nieprzejezdna. Na tym odcinku planowana jest budowa drogi dla rowerów po północnej stronie ulicy. Jest to zadanie niezależne od SPPN.
474.	MAIL_3 76	Woronicza	arkusz 13D: dostosować przekrój ulicy do 1x2 (patrz uwagę do 13E), zostawić lewoskręty na większych skrzyżowaniach (w tym z sygnalizacją);	Nie wprowadzono. Po północnej stronie ul. Woronicza na odcinku od Bełskiej do ul. Spartańskiej przeznaczenie jednego pasa na parkowanie spowodowałyby utrudnienia związane z funkcjonowaniem zajezdni autobusowej. Autobusy zjeżdżające do zajezdni tworzą kolejkę i przy funkcjonowaniu jednego pasa na ul. Woronicza ulica stałaby się nieprzejezdna.
475.	MAIL_3 77	Woronicza	arkusz 13C: przemalować skrzyżowanie z Maklakiewicza tak, aby wydzielić lewoskręty; docelowo to skrzyżowanie powinno zostać przebudowane na ruch okrężny	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Proponowana zmiana segregacji na skrzyżowaniu wychodzi poza założenia projektu. Skrzyżowanie będzie przebudowywane niezależnie od SPPN w związku z budową drogi dla rowerów.
476.	MAIL_3 78	Wołoska	arkusz 26C i 26D: kończącym pasem nie powinien być prawy, a lewy- przypomnę że w Polsce obowiązuje ruch prawostronny; ten błąd już był poprawiany na jezdni zachodniej za Rakowiecką;	W przypadku wyznaczenia miejsc postojowych w istniejącej geometrii drogi, są one wyznaczone na prawym pasie ruchu. W związku z tym, nie zawsze jest możliwe bez zmiany geometrii wprowadzenie zanikania lewego, a nie prawego pasa.
477.	MAIL_3 79	Wołoska	arkusz 26B: jak wyżej, ponadto na wysokości Bytnara powinien zostać utrzymany przekrój 2-pasowy na wschodniej jezdni, a zatoka przystankowa	Wprowadzono. Wyznaczono dodatkowe miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			przeniesiona na były prawy pas, za PdP (patrz rys. 26B Propozycja), co pozwoli poszerzyć i wyprostować chodnik	
478.	MAIL_3 80	Ractawicka	Wykorzystać prawe pasy na parkingi, lub ew. DDR po stronie północnej, gdyż przekrój 2x3 jest zupełnie niepotrzebny.	Nie wprowadzono. Ze względu na dużą liczbę skrzyżowań i zjazdów oraz konieczność zachowania widoczności, wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni byłoby możliwe tylko na bardzo krótkim odcinku, a powodowałyby dodatkowe manewry wynikające z konieczności zmiany pasa z prawego na środkowy.
479.	MAIL_3 81	Puławska	Przenieść parkowanie z chodników na prawe pasy; obecny przekrój ulicy, przystający bardziej do autostrady niż do miejskiej alei, jest niedopuszczalny.	Nie wprowadzono. Podstawowym celem projektu SPPN jest oznakowanie miejsc postojowych. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.
480.	MAIL_3 82	al. Niepodległości	(arkusze 51C i 51D): przenieść parkowanie z chodników na prawe pasy	Na wskazanym odcinku nie występuje parkowanie na chodnikach.
481.	MAIL_3 83	Tyniecka	Bardzo mnie cieszy ta informacja. Strefa płatnego parkowania na Mokotowie to coś, na co od dawna czekałem. Mam nadzieję, że obejmie też całą ulicę Tyniecką.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
482.	MAIL_384		<p>Pragnę wyrazić swój sprzeciw dotyczący wprowadzenia SPP Mokotów (rozszerzenie strefy do ul. Woronicza i Domaniewskiej). Pracuję w strefie 3 planowanego rozszerzenia SPP Mokotów i dojeżdżam samochodem do tej strefy. Po wprowadzeniu SPP nie będę mógł dojeżdżać do pracy samochodem, co stanie się dla mnie dużym utrudnieniem. Jestem przeciwny wprowadzeniu SPP Mokotów, która staje się coraz większa. Od wielu lat można znaleźć miejsce do zaparkowania, nawet w godzinach wieczornych i popołudniowych, wymaga to czasem przejechania kilkuset metrów w celu poszukania miejsca, ale argumenty, że mieszkańcy nie mogą znaleźć miejsca, są nieprawdziwe i wygłaszają je chyba piesi, którzy najchętniej pozbyliby się samochodów z ulic. Wprowadzenie SPP utrudni znalezienie miejsca parkingowego, gdyż mieszkańcy będą mieli do dyspozycji jedynie kilka wybranych parkometrów i nie będą mogli poszukać miejsca w bliskiej okolicy. Doświadczyłem wprowadzenia SPP na Woli wiele lat temu jako mieszkaniec i sytuacja z możliwością zaparkowania samochodu uległa drastycznemu</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			pogorszeniu. W związku z tym proszę nie używać argumentu, że SPP służy poprawie i ułatwieniu parkowania samochodu przez mieszkańców.	samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
483.	MAIL_3 85	Bukietowa, Joliot-Curie	Zarządy Wspólnot Mieszkaniowych, od wielu lat prowadzą działania na rzecz uregulowania kwestii miejsc parkingowych zlokalizowanych w obrębie działki ograniczonej posesjami: Bukietowa 9, 13, 15 i Joliot-Curie 16 i 16a. Wielokrotnie wysyłane pisma i rozmowy z przedstawicielami Dzielnicy Mokotów nie przyniosły żadnego rozstrzygnięcia z uwagi na brak dobrej woli i decyzyjności władz dzielnicy. Mając na uwadze planowane rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania na Mokotowie o osiedle Wierzbno, systematyczne ograniczanie przez ZDM ilości miejsc parkingowych w dzielnicy oraz oczywiste korzyści finansowe dla Miasta (wyznaczenie i odpłatne wydzierżawienie miejsc parkingowych na przedmiotowym terenie), wnioskujemy o uregulowanie statusu tego terenu jako miejsc parkowania pojazdów - z jednoczesnym ograniczeniem dostępu wyłącznie dla mieszkańców oraz restrykcjami dotyczącymi maksymalnej DMP pojazdów uprawnionych do wjazdu. W opinii WM, ilość zieleni w chwili obecnej jest znacząco wyższa od powierzchni pokrytej asfaltem i spełnia oczekiwania w stopniu zadowalającym	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w granicach pasa dróg publicznych. Zmiana organizacji ruchu na terenach wewnętrznych wykracza poza zakres opracowania.
484.	MAIL_3 86	Stopowa, Zbierska, Górska	W związku z powiększeniem SPPN i planowaną zmianą ulic Stopowej i Zbierskiej w ulice jednokierunkowe, również ulica Górska pomiędzy Stopową i Zbierską powinna być jednokierunkowa (kier. w stronę ul. Gagarina).	Nie wprowadzono. Wyznaczenie jednego kierunku ruchu nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych. Dodatkowo utrudni obsługę posesji przy



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Umożliwiłoby to utworzenie większej ilości miejsc parkingowych i raz na zawsze zakończyło odwieczne problemy z wymijaniem się samochodów na tym odcinku. Codziennie kierowcy wymuszają na sobie pierwszeństwo blokując przejazd na tym odcinku, utrudniając ruch oraz stwarzając zagrożenie dla innych pojazdów.</p>	<p>ul. Górskiej. Dojazd musiałby się odbywać poprzez skrzyżowanie Gagarina - Belwederska.</p>
485.	MAIL_3 87	Fitelberga, Sibeliusa, Etiudy Rewolucyjnej	<p>wyrażamy zaniepokojenie projektowaną likwidacją połowy miejsc parkingowych na takich ulicach jak Fitelberga, Sibeliusa i Etiudy Rewolucyjnej. Te małe osiedlowe ulice mają mniej niż 100 m długości i otoczone są 10-piętrowymi blokami z lat 70., czyli blokami bez parkingów podziemnych ani naziemnych (np. na Maklakiewicza, Malawskiego i na Etiudy Rew.) Nasze ulice będą dzieliły parkomaty z tymi blokami i jak dawniej będą stanowiły zaplecze parkingowe dla ich mieszkańców. Z tą różnicą, że projekt SPPN kasuje obustronne parkowanie na naszych uliczkach, wprowadza parkowanie tylko po jednej stronie oraz jeden kierunek. Nawet jeśli ubędzie przyjezdnych aut, tych miejsc parkingowych nie starczy dla tubylców. Wiemy to, gdyż wiele lat temu zlikwidowano brzydkimi słupkami parkowanie po wschodniej stronie Maklakiewicza i od tamtej pory jest tam dotkliwy i chroniczny brak miejsc postojowych, który teraz tylko się pogłębi. Nasze osiedle jest z lat 60 i mamy wielu mieszkańców w podeszłym wieku, którzy teraz nie będą mogli zaparkować pod własnym domem. Dla nich samochód pod domem jest gwarancją bezpieczeństwa i niezależności. A przecież ZDM i m.st. Warszawa zapewniają, że w SPPN chodzi o zachowanie jak największej ilości miejsc parkingowych. Na ul. Płatowcowej lub Olimpijskiej zachowane jest parkowanie po obu stronach. Dlaczego więc likwidowane jest obustronne parkowanie na Sibeliusa, Fitelberga i Etiudy? Są to ulice podobnej kategorii. Wnosimy więc o oznakowanie ulic Fitelberga, Sibeliusa i Etiudy, a przynajmniej Fitelberga i Sibeliusa oznakowaniem B-35.</p>	<p>Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Na ul. Sibeliusa i Fitelberga został zaprojektowany ruch jednokierunkowy z wyznaczeniem ogólnodostępnych miejsc postojowych. Pozostała szerokość jezdni 3,5 m nie daje możliwości zaparkowania i jednocześnie utrzymania przejezdności. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczone tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.</p>
486.	MAIL_3 88	Gierymskie go	<p>Ulica Gierymskiego nie powinna być jednokierunkowa, gdyż po wprowadzeniu jednocześnie jednego kierunku na ul. Braci Pillatich zwiększy się dodatkowo</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>natężenie ruchu na aktualnie jednokierunkowej ul. Konduktorskiej przez auta jadące na ul. Gierymskiego i ul. Braci Pillatich dla których to będzie jedyna droga dojazdu od strony Puławskiej i Dolnej. W godz. szczytu już obecnie na ul. Konduktorskiej jest bardzo duże natężenie ruchu, auta zjeżdżające od strony Puławskiej przez Dolną skręcają w ul. Konduktorską w celu ominięcia korka na odcinku Dolna 21-1 tj. do Belwederskiej. Skrzyżowanie Konduktorska/Piaseczyńska już obecnie jest zakorkowane w godzinach szczytu. Wyjazd z ul. Piaseczyńskiej od skrzyżowania z ul. Konduktorską na ul. Dolną (ok. 250 m) zajmuje często ok. 40 minut. Zdjęcie w załączeniu. Proszę o wprowadzenie modyfikacji organizacji ruchu, aby wyjazd z Piaseczyńskiej na Dolną był bardziej płynny.</p>	<p>liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Pozostawienie ulic Gierymskiego i Braci Pillatich jako dwukierunkowe zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych. W docelowym projekcie, w wyniku uwag z konsultacji, zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Gierymskiego (docelowo od Dolnej do Kostrzewskiego).</p>
487.	MAIL_3 89	Konduktorska 4	<p>Na ul. Konduktorskiej można zlikwidować znak "Uwaga Niewidomi" . W budynku Konduktorska 4 już nie ma siedziby Fundacji aktywizującej osoby niewidome.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
488.	MAIL_3 90	Płatowcowa 19	<p>SPP uważam za słuszną i potrzebną inicjatywę, jednak brak jakichkolwiek płatnych miejsc parkingowych na ulicy, zwłaszcza w kontekście bardzo niewielkiej planowanej ilości takich miejsc na sąsiednich ulicach, utrudni zamiast ułatwić życie mieszkańcom. Co w przypadku samochodów usługowych? Co z okazjnymi gośćmi mieszkańców? Co w sytuacji gdy ktoś będzie potrzebował wezwać hydraulika, gazownika, kominiarzy? Rozumiemy, że Płatowcowa jest uliczką bardzo wąską, z niewielką liczbą faktycznie spełniających wymogi miejsc parkingowych (jest ich z tego co widziałam 6) ale czemu właśnie tych miejsc nie przeznaczyć na te opłacane? Wiezorami nie ma problemu z samochodami napływowymi, tak więc te 6 miejsc i tak byłoby pewnie wykorzystywane raczej w ciągu dnia, a przymus płacenia i tak skutecznie zniechęcałby tych parkujących w pobliżu miejsca pracy.</p>	<p>Szerokość jezdni ul. Płatowcowej nie pozwala na wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych przy dwukierunkowym ruchu samochodowym. Natomiast wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w znacznym stopniu utrudni dostęp do posesji (nadrabianie drogi).</p>
489.	MAIL_3 91		<p>Jako główny cel SPPN podają Państwo m.in. wprowadzenie preferencji dla komunikacji zbiorowej - wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców do wjeżdżania do strefy. Korzystam obecnie z komunikacji zbiorowej i niestety</p>	<p>Organizacją komunikacji miejskiej zajmuje się Zarząd Transportu Miejskiego. Układ sieci tras i częstotliwość</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>muszę przyznać, że komunikacja zbiorowa nie jest dostosowana do obsługi zwiększonej liczby mieszkańców - mam tu na myśli osoby, które zrezygnują z przejazdu własnym samochodem i przesiadną się na komunikację miejską. Proszę zaobserwować co się dzieje w godzinach szczytu w komunikacji miejskiej, szczególnie na stacji przesiadkowej Metro Świętokrzyska. Tłum jest tak ogromny, że chwilami staje się to niebezpiecznie, gdyż ludzie nie mieszczą się w przejściu. Jeśli więcej osób zacznie korzystać z metra ze względu na wprowadzenie SPPN na nowych podobszarach, to komunikacja miejska będzie jeszcze bardziej obłożona i korzystanie z niej stanie się niemożliwe.</p>	<p>kursowania są dostosowywane do zapotrzebowania pasażerów.</p>
490.	MAIL_3 92		<p>jako mieszkaniec mogę kupić abonament mieszkańca, uprawniający do bezpłatnego parkowania w pobliżu miejsca zamieszkania. Już samo sformułowanie "kupić coś uprawniającego do bezpłatnego parkowania" jest niefortunne, gdyż ze względu na zakup nie można mówić o bezpłatnym abonamencie. Abonament kosztuje 30 zł - taka jest cena dzisiaj. Oczywiście jest, że ceny rosną. Za rok może to być już 90 zł,, a w kolejnych latach np. 90 zł miesięcznie. Nikt nie zagwarantuje stałości cen.</p>	<p>Opinia została przyjęta.</p>
491.	MAIL_3 93		<p>Wprowadzenie SPPN nakłada na mnie obowiązek dodatkowych czynności i poświęcania czasu na załatwianie spraw w Urzędzie - muszę udowodnić, że mieszkam w Warszawie, przedstawić dokumenty dotyczące samochodu, wnieść opłatę itd. Nie jest to dla mnie komfortowe z perspektywy mieszkańca.</p>	<p>Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. Wniosek w tej sprawie można złożyć przez internet, bez potrzeby wizyty w urzędzie.</p>
492.	MAIL_3 94		<p>Zdarza się, że samochód się psuje i w ramach Assistance otrzymuję auto zastępcze na innych numerach rejestracyjnych niż te, które podam w Urzędzie. Na czas naprawy będę musiała opłacać parking, mimo iż mój</p>	<p>W przypadku utraty możliwości korzystania z pojazdu, na który został wydany abonament, wskutek uszkodzenia lub wypadku, w POP ZTM wydaje się</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			samochód w tym czasie będzie stał w warsztacie, a nie na parkingu. Powstaje absurdalna sytuacja płacenia za coś, co już opłaciłam w ramach abonamentu.	abonament zastępczy na pojazd zastępczy, na okres nie dłuższy niż dotychczasowy abonament, jeżeli wnioskodawca spełni łącznie następujące warunki: - wykaże utratę możliwości korzystania z pojazdu, w szczególności przez przedłożenie: notatki z policji lub innej służby, zgłoszenia szkody potwierdzonego przez ubezpieczyciela, zaświadczenia z zakładu naprawczego; -przedłoży umowę z ubezpieczycielem lub zakładem naprawczym, lub inny dokument potwierdzający wydanie pojazdu zastępczego do używania w określonym terminie, nie dłuższym niż czas naprawy albo likwidacji szkody.
493.	MAIL_3 95		Rodzina, która mnie odwiedza, nie będzie mogła parkować w pobliżu mojego miejsca zamieszkania bezpłatnie. To duży wydatek, jeśli ktoś odwiedza mnie np. na tydzień.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN ma służyć właśnie do tego, aby podczas tygodniowej wizyty nie zajmować przez cały czas miejsca postojowego, z którego mogłoby skorzystać więcej osób.
494.	MAIL_3 96		Płacę podatki w Warszawie - dlaczego mam płacić jeszcze za parking? Przecież ten parking już jest finansowany z pobranego ode mnie podatku.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.
495.	MAIL_3 97		W okolicy mojego mieszkania jest sporo ulic, na których parkuję samochód, w zależności od dostępności miejsc. Jeśli wszystkie miejsca, które wskażę w abonamencie, będą zajęte, to i tak będę musiała płacić za parking, mimo posiadanego abonamentu. Dodatkowo będę musiała pamiętać, gdzie wolno mi parkować, a gdzie już muszę zapłacić. To niepotrzebny stres.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie 100 m od max. 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na znacznie większym obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
496.	MAIL_3 98		Nie jestem zwolennikiem wprowadzenia SPPN w mojej okolicy. Nie widzę w tym dla siebie korzyści, a wręcz same przeszkody. Nie przekonuje mnie argument, że będzie większa rotacja na parkingach - obecnie w centrum bardzo ciężko znaleźć wolne miejsce parkingowe mimo wprowadzonej tam strefy. Proponuję na początek zwiększyć dostępność komunikacji miejskiej oraz przebudować stację przesiadkową Metra Świętokrzyska - szczególnie przejście pomiędzy linią 1 i 2 oraz poszerzyć perony. Jak komunikacja będzie bardziej dostępna i przyjazna i nie będzie konieczności podróżowania w tłumie, to mieszkańcy sami zrezygnują z przejazdów samochodami, bez konieczności wprowadzania opłat za parking. Jako alternatywę proponuję wybudowanie nowych parkingów - moim zdaniem miasto powinno się dostosować do potrzeb mieszkańców, a nie ograniczać ich wygodę.	Organizacją komunikacji miejskiej zajmuje się Zarząd Transportu Miejskiego. Układ sieci tras i częstotliwość kursowania są dostosowywane do zapotrzebowania pasażerów.
497.	MAIL_3 99	Dąbrowskie go	Uważam, że jest absolutna konieczność natychmiastowego rozszerzenia strefy płatnego parkowania na południe Warszawy. Jestem mieszkańcem ul. Dąbrowskiego i od momentu rozszerzenia strefy - 4.12.2022 o ile dobrze pamiętam - nie ma u nas w okolicy czegoś takiego jak wolne miejsce parkingowe. Na pewno wasze analizy zajętości to pokazują. Ja to widzę na co dzień próbując parkować auto. Także konieczność jest i trzeba to zrobić jak najszybciej!!!	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
498.	MAIL_400		Mam jedna - ZASADNICZA UWAGE - wynikajaca z moich doswiadczen. Granica SPPN powinna byc POSRODKU STACJI METRA NIEZALEZNIE JAKIE TO SA STACJE. W innym przypadku - czyli jej konca tuz przed stacja, jak jest u nas przy Metro Raclawicka, zacheca sie przyjezdnych do szukania miejsca na przedmurzu strefy i przesiadania sie do metra co powoduje koszmar, ktorego jestesmy udzialem na Mokotowie. Tak wiec jesli pomiedzy stacjami Wierzbno i Wilanowska - to linia strefy powinna byc pewnie na wysokosci ul. Ksawerow. Jesli pomiedzy Wilanowska i Sluzew - pewnie za dworcem Poludniowym. To jest naprawde bardzo wazna kwestia - wezcie to prosze pod uwage przy jej wytyczaniu.	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.
499.	MAIL_401		Jestem mieszkańcem Mokotowa w Warszawie stanowczo sprzeciwiam się jej rozszerzeniu w zaproponowanym zasięgu zwłaszcza na odległe od centrum miasta dzielnice.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
500.	MAIL_402		<p>Wyrażam stanowczy protest przeciwko nakładaniu haraczu na mieszkańców w postaci planowanego rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie . Podczas spotkania z mieszkańcami jasne się stało że to nie mieszkańcy tylko urzędnicza machina jest duchem sprawczym proponowanych zmian i pobierania myta za parkowanie. Nikt z osób obecnych na spotkaniu 5.12.2023 nie potwierdził faktu prowadzenia jakichkolwiek konsultacji w tej sprawie z mieszkańcami. Jedyne co zostaje do powiedzenia to: urzędnicze łapska precz od mieszkańców ! Poradzimy sobie z parkowaniem sami, wystarczy żebyście nam nie przeszkadzali, dość dojenia mieszkańców!</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
501.	MAIL_403		Wyrażam stanowczy sprzeciw wobec rozszerzeniu strefy płatnego parkowania na mokotowie.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
502.	MAIL_4 04	Stępińska, Zbierska, Górska	Chciałabym wyrazić swoje obawy, dotyczące wprowadzenia strefy płatnego parkowania w obrębie trzech placówek edukacyjnych na Dolnym Mokotowie, które prowadzę przy ul. Stępińskiej 13, ul. Zbierskiej 5 oraz ul. Górskiej 7. Istnieje pewna niepewność, dotycząca: 1. dostępu rodziców podwożących swoje dzieci (szczególnie te najmłodsze 3-10 lat) do naszych placówek; 2. obciążeń finansowych, jakie mogą ponieść nauczyciele pracujący w naszej placówce, dojeżdżający do pracy i przebywający w niej niekiedy ponad 8 godzin. Komunikacja miejska nie dla wszystkich jest alternatywą dla samochodu. W obecnej chwili mierzymy się z wieloma utrudnieniami związanymi z budową tramwaju do Wilanowa. Wiele osób dojeżdża do szkoły spoza Warszawy, z miejsc słabo skomunikowanych z centrum miasta. Zastanawiam się, czy możliwe byłoby wyjście nam naprzeciw, aby umożliwić rodzicom naszych uczniów krótki postój na zasadach Kiss&ride w określonych godzinach o poranku oraz po zakończonych lekcjach, bez ryzyka otrzymania mandatu Dobrym rozwiązaniem byłoby także wprowadzenie abonamentów przyjaznych osobom pracującym w szkole. Proszę o uwzględnienie tych kwestii w ramach konsultacji społecznych, aby znaleźć równowagę pomiędzy potrzebami społeczności szkolnej, a ewentualnymi korzyściami z wprowadzenia płatnego parkowania.	1. Dostęp rodziców do szkoły nie zostanie ograniczony poprzez wprowadzenie SPPN. Postój rodziców w celu odwiezienia dziecka jest z zasady krótkotrwały i jego koszt w przypadku wprowadzenia SPPN będzie niewielki. 2. Wprowadzenie 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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
503.	MAIL_405	Baboszewska	<p>Jako mieszkańcy obszaru nr 3 Mokotowa, pragnę wyrazić mój sprzeciw wobec sposobu, w jaki przeprowadzane są obecne konsultacje społeczne dotyczące wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) w naszym obszarze. Z przykrością stwierdzam, że informacje o spotkaniach konsultacyjnych dotarły do mnie oraz wielu innych mieszkańców naszego obszaru już po fakcie ich odbycia. Brak odpowiedniego powiadomienia o tak ważnym wydarzeniu uniemożliwił nam aktywne uczestnictwo w dyskusji oraz wyrażenie naszych opinii i uwag dotyczących proponowanych zmian. W związku z powyższym, zwracam się z uprzejmą prośbą o zorganizowanie dodatkowego spotkania konsultacyjnego dla mieszkańców obszaru nr 3. Uważam, że takie działanie jest niezbędne, aby zapewnić transparentność procesu decyzyjnego oraz umożliwić wszystkim zainteresowanym mieszkańcom wyrażenie swoich poglądów i udział w ważnych dla naszej społeczności decyzjach.</p>	<p>Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 15 listopada do 15 grudnia 2023 roku. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w procesie. Akcja informacyjna obejmowała: -ogłoszenie o konsultacjach na warszawskiej stronie konsultacji z mieszkańcami oraz na stronie Zarządu Dróg Miejskich (od 8 listopada); -wpisy o rozpoczęciu i o działaniach w konsultacjach na profilu Facebook Konsultacje społeczne Warszawa oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich; -za pośrednictwem Poczty Polskiej do skrzynek mieszkańek i mieszkańców Mokotowa trafiło 41 150 ulotek informujących o SPPN i konsultacjach; - informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej (13-19 listopada); -dystrybucja ulotek i plakatów w instytucjach publicznych za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy Mokotów; -plakaty o konsultacjach na stacjach metra na obszarze Mokotowa (8-22 listopada); -powiadomienia przez Warszawski System Powiadomień 19 115 (15-29 listopada); -o pomoc w upowszechnieniu informacji o konsultacjach zwróciliśmy się też do: Burmistrza, Rady Dzielnicy, Dzielnicowej Komisji Dialogu Społecznego i lokalnych parafii. Poza udziałem w spotkaniach, przez cały czas trwania konsultacji każdy mieszkaniec miał możliwość złożenia uwag za pośrednictwem dedykowanego adresu mailowego.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
504.	MAIL_4 06	Etiudy Rewolucyjnej	Sugeruje się wykonanie zamiennego projektu organizacji ruchu poprzedzonego projektem przebudowy ulicy, uwzględniając przy opracowaniu realne zagospodarowanie terenu i potrzeby mieszkańców, w tym przede wszystkim: likwidację zakazu postoju (znaku B-36) po stronie nieparzystej ul. Miłobędzkiej i dopuszczenie postoju posiadaczom abonamentu mieszkańca (możliwość postoju poza wyznaczonymi miejscami postojowymi w ramach SPPN, czyli na zakazie postoju), poprzez wprowadzenie znaku B-35; spowolnienie ruchu ograniczeniem szerokości obu jezdni ulicy Miłobędzkiej do 4,50 m (czyli tak jak na odcinku Etiudy Rewolucyjnej przed skrzyżowaniem z ul. Miączyńska), likwidację progów spowalniających, adaptację chodników przed posesjami, po obu stronach ulicy, w tym istniejący chodnik po stronie parzystej do pozostawienia szer. 2,0 m; wykonanie po stronie parzystej stanowisk postojowych podlegających SPPN (pełnowymiarowe parkingi płatne, z wykorzystaniem 2,0 m istniejącego chodnika oraz 0,5 m istniejącej jezdni, czyli dokładnie ten sam układ, jak po parzystej stronie ul. Etiudy Rewolucyjnej);	Nie wprowadzono. Projekt zakładał wyznaczenie największej możliwej zgodnie z przepisami ilości miejsc parkingowych w istniejącej geometrii drogi. Projekt dla ulicy Etiudy Rewolucyjnej został wykonany na podstawie ww. wytycznych. Z uwagi na brak odpowiedniej szerokości ulicy/chodnika nie możliwe było wyznaczenie miejsc po obu stronach ulicy z zachowaniem ruchu dwukierunkowego. Postulowane zmiany mogłyby być rozważane w przypadku kompleksowej przebudowy ulicy, co wykracza poza zakres opracowania.
505.	MAIL_4 07	Bełska, Spartańska	Odcinek ulicy powinien być przeznaczony tylko do parkowania dla mieszkańców oraz ich gości. Bez miejsc postojowych ogólnodostępnych. Czy osoby bez identyfikatora mogą parkować w bramie? Jeżeli tak to czy muszą wykupić bilet? W jaki sposób jest sprawdzane czy osoba stoi w bramie czy na ulicy w miejscu przeznaczonym dla mieszkańców?	We wskazanym miejscu jest możliwość wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych. Miejsca tylko dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczone tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Parkowanie na podjeździe bramowym przez mieszkańców na wysokości swojej bramy jest dopuszczone jeżeli nie utrudnia się korzystania z danej bramy lub chodnika. Kontrole przeprowadzane przez ZDM i Straż Miejską weryfikują czy pojazd jest zaparkowany zgodnie z przepisami i posiadanymi kompetencjami.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
506.	MAIL_4 08	Bełska, Spartańska	Chciałbym aby była możliwość swobodnego, zgodnie z przepisami, parkowania po obu stronach ulicy. Linia fioletowa przerywana wzdłuż całości odcinka ulicy po obu stronach "miejsca możliwego parkowania zgodnego z przepisami, w których nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych". Bez wyznaczonych miejsc zatoczek.	Nie wprowadzono. We wskazanym miejscu jest możliwość wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczone tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
507.	MAIL_4 09	Lenartowic za 20	Wynajmuję dom przy ul. Lenartowicza 20. Obecnie bardzo trudno jest mi wyjechać z posesji. Samochody parkują po obu stronach ulicy. Jak samochody stoją naprzeciwko wjazdu oraz po obu jego stronach nie mam możliwości wyjechania samochodem. Samochód nie jest w stanie złamać się wykręcając. W związku z powyższym postuluje o zlikwidowanie miejsc postojowych przy moim wjeździe lub na przeciwko wjazdu. Załączam rysunek.	Uwzględniono. Skrócono odcinek oznakowany znakiem B-35, na którym dopuszczony jest postój mieszkańców z identyfikatorem, tak aby ułatwić wyjazd z posesji.
508.	MAIL_4 10	Malczewski ego	W ramach zmiany organizacji ruchu wnoszę o realizację przejścia dla pieszych przez ulicę Malczewskiego przy skrzyżowaniach z ulicami Wejnerta i Pilicką. Przejścia dla pieszych w obu wskazanych miejscach byłyby optymalne, natomiast przejście dla pieszych w rejonie ul. Wejnerta jest konieczne.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.
509.	MAIL_4 11	Wejnerta, Pilicka	Proszę o lokalizację parkometrów w rejonie ul. Wejnerta i Pilickiej, (w szczególności odcinek pomiędzy ul. Malczewskiego i Goszczyńskiego) która umożliwi parkowanie mieszkańcom budynku wielorodzinnego przy Al. Niepodległości 64/68 na miejscach przeznaczonych dla mieszkańców w obrębie tych ulic w ramach abonamentu dla mieszkańców w najniższej stawce ( 30 zł) Budynek jest dość oddalony od najbliższych miejsc postojowych. Ulice Wejnerta i Pilicka to dotychczasowym miejsca parkowania samochodów mieszkańców. Wraz ze wprowadzeniem SPPN nie obawiamy się zmniejszenia liczby miejsca parkingowych, tylko, że wyznaczony promień 150 m jest w	Lokalizacja parkomatów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów. Pokazywana podczas konsultacji siatka parkomatów wirtualnych była tylko przykładowa.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			naszym wypadku zbyt mały, by objąć ulice, na których zlokalizowana jest niezbędna liczba miejsc zdolna obsłużyć zapotrzebowanie budynku.	
510.	MAIL_4 12	Pilicka, Wejnerta, Goszczyńskiego	Proszę o sprawdzenie zgodności z warszawskimi standardami dostępności rejonów połączeń skrzyżowań ul. Pilickiej i Wejnerta z ul. Goszczyńskiego. W ramach remontu ul. Goszczyńskiego odtworzony został na podłączeniach tych ulic historyczny bruk z otoczek. Wygląda to bardzo atrakcyjnie i samo w sobie jest wartościowe, niestety brukowane fragmenty znajdują się na ciągach pieszych w miejscu gdzie piesi przekraczają ulice. Bardzo wypukłe otoczki i głębokie przerwy między nimi niestety utrudniają przekroczenie jezdni a także niemal uniemożliwiają wjazd wózkami inwalidzkimi. Osoby prowadzące wózek zmuszone są omijać ten brukowy fragment, schodząc w światło jezdni ul. Goszczyńskiego. Na bruku klinują się też kółka wózków dziecięcych i hulajnóg. Być może można rozważyć przeniesienie tego historycznego fragmentu kilka metrów bardziej w głąb jezdni, tak by nie znajdował się na osi traktu pieszego lub poprawić wykonanie zmniejszając głębokość przerw pomiędzy otoczekami.	Uwaga nie dotyczy strefy płatnego parkowania. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Wymiana nawierzchni dróg wykracza poza zakres opracowania.
511.	MAIL_4 13	Służewiec Przemysłowy	Chciałbym prosić o rozważenie powiększenia strefy od południa do co najmniej ulicy Marynarskiej lub Cybernetyki. Swoją prośbę motywuję tragiczną sytuacją w tzw. Mordorze, który w obecnej chwili mierzy się z dużym problemem z samochodami zastawiającymi pobocze oraz tereny zielone. W ostatnich latach okolice Mordoru straciły charakter monokultury biurowej, z której był dotychczas znany. W okolicy powstało wiele osiedli mieszkaniowych, a kolejne są w budowie. Wszędzie samochody, które w ciągu dnia masowo zastawiają okolice w znacznym stopniu utrudniają mieszkańcom funkcjonowanie. Chciałbym zaznaczyć również, że wprowadzenie strefy nie będzie tak uciążliwe dla mieszkańców jak ma to w innych częściach Warszawy, gdyż większości osiedli posiada rozbudowane parkingi podziemne, które spełniają potrzeby mieszkańców. Ponadto wyraźnie widoczne jest, że znaczna część biurowców jest w obecnym momencie	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			opuszczona. Pozwala to sądzić, że w najbliższych latach problem „zatykania” się komunikacji miejskiej w godzinach szczytu ulegnie zmniejszeniu co zachęci osoby dotychczas dojeżdżające do pracy samochodem do skorzystania z komunikacji zbiorowej. Wprowadzenie SPP pozwoliłoby oddanie znacznej części terenów miastu oraz odmienienie urbanistycznie Mordoru.	
512.	MAIL_4 14		Wielka prośba od mieszkańców osiedla Wierzbo kwartał pomiędzy ulicami Niepodległości/Odyńca/Joliot-Curie/Malczewskiego o wprowadzenie programu ochrony podwórek. Jest to konieczne, jeśli strefa płatnego parkowania nie obejmuje przestrzeni pomiędzy blokami. Już w tej chwili samochody zaparkowane są na chodnikach i trawnikach, a po wprowadzeniu strefy prawdopodobnie będzie jeszcze gorzej...	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie.
513.	MAIL_4 15	Puławska 176, 178, 174	W przypadku wprowadzenia strefy płatnego parkowania (której nie chcę i wyrażam sprzeciw dla jej wprowadzenia) proszę o zmianę zasad przyznawania abonamentu w przypadku budynku Puławska 176/178 i 174. Proponowany przez państwa zasięg 150 m (Fot.1) obejmuje zaledwie kilka miejsc wzdłuż ul. Puławskiej, które z reguły są wykorzystywane przez klientów sklepów i zakładów usługowych położonych w parterze. Zasięg 150m od bloku obejmuje również kilka miejsc wzdłuż ul. Bukowińskiej, lecz te, zgodnie z przedstawionymi projektami, nie są w całości położone w pasie drogowym i nie można zakładać, że będą one wiecznie pozostawione jako ogólnodostępne.	Abonament rejonowy pozwala zaparkować na obszarze w pobliżu miejsca zameldowania: w rejonie do 100 m od parkomatów oddalonych nie więcej niż 150 m od domu, co przekłada się średnio na kilkadziesiąt miejsc postojowych. Zasady dla strefy są ujednolicone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego.
514.	MAIL_4 16	Domaniewska,	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej,	Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		Wołoska, Garażowa	<p>Magazynowej i Garażowej. Szczególnym problemem w tym miejscu jest ulica Garażowa, na której znajdują się bardzo uczęszczane sklepy Pepco i Biedronka. Klienci tych sklepów nie znaleźć miejsca postojowego zostawiają samochody 'na chwilę' na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Często po obu stronach jezdni jednocześnie stoją tak zostawione samochody. To powoduje znaczne utrudnienia w ruchu. W tym miejscu jest to niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej.</p> <p>Nieuporządkowane parkowanie na garażowej już teraz potrafi stanowić zagrożenie życia przez opóźnianie wyjazdu karetek o kilkadziesiąt sekund, a problem ten znacząco się nasili jeśli będzie to pierwsza ulica za granicą strefy (Wiemy co się dzieje tuż za granicami obecnej strefy). Na Garażowej jest bardzo dużo miejsc postojowych, niestety są one wykorzystywane do długoterminowego przechowywania samochodów. Wiele z nich stoi tygodnie, niektóre miesiące. Ponadto znaczącą część stanowią samochody pracowników biurowych. Uwolnienie tych miejsc dzięki SPPN zapewniłoby adekwatną ilość miejsc dla sklepów i udrożniłoby to przejazd garażową i magazynową nie tylko karetkom ale i mieszkańcom. Przedstawiciele ZDM na konsultacjach sami przyznali, że granice strefy muszą być czytelne i najlepiej gdy są nimi duże ulice. W zaproponowanym rozwiązaniu granice znacząco się upraszczają bo wielopasmowa Wołoska i szeroka Domaniewska, już są tymi granicami na innych odcinkach.</p>	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.
515.	MAIL_4 17	Garażowa	Proszę o poszerzenie granicy strefy tak aby uwzględnić ulicę magazynową i samochodową. Granica będzie bardziej naturalna, a istniejące poważne problemy z miejscami postojowymi i utrudnienia w ruchu w tym obszarze tylko się nasilą gdy będziemy tuż za granicą 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
516.	MAIL_4 18	Magazynowa	<p>Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej. Szczególnym problemem w tym miejscu jest ulica Garażowa, na której znajdują się bardzo uczęszczane sklepy Pepco i Biedronka. Klienci tych sklepów nie znaleźć miejsca postojowego zostawiają samochody 'na chwilę' na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Często po obu stronach jezdni jednocześnie stoją tak zostawione samochody. To powoduje znaczne utrudnienia w ruchu. W tym miejscu jest to niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej.</p> <p>Nieuporządkowane parkowanie na garażowej już teraz potrafi stanowić zagrożenie życia przez opóźnianie wyjazdu karetek o kilkadziesiąt sekund, a problem ten znacząco się nasili jeśli będzie to pierwsza ulica za granicą strefy (Wiemy co się dzieje tuż za granicami obecnej strefy). Na Garażowej jest bardzo dużo miejsc postojowych, niestety są one wykorzystywane do długoterminowego przechowywania samochodów. Wiele z nich stoi tygodnie, niektóre miesiące. Ponadto znaczącą część stanowią samochody pracowników biurowych. Uwolnienie tych miejsc dzięki SPPN zapewniłoby adekwatną ilość miejsc dla sklepów i udrożniłoby to przejazd garażową i magazynową nie tylko karetkom ale i mieszkańcom. Przedstawiciele ZDM na konsultacjach sami przyznali, że granice strefy muszą być czytelne i najlepiej gdy są nimi duże ulice. W zaproponowanym rozwiązaniu granice znacząco się upraszczają bo wielopasmowa Wołoska i szeroka Domaniewska, już są tymi granicami na innych odcinkach.</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.
517.	MAIL_4 19	Garażowa, Magazynowa,	Zwracam się z prośbą o poszerzenie planowanej strefy o ulice Garażową, Magazynową i Samochodową. Już teraz na ul. Garażowej dochodzi do agresji drogowej, trąbienia, tworzenia zatorów na wysokości Biedronki, do tego	Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		Samochodowa	trwale rozjeżdżana jest zieleń i dochodzi do nielegalnego parkowania na ul. Magazynowej, tym samym zajmowania pasa ruchu. To niedopuszczalne z uwagi na umiejscowienie bazy karetek, których kierowcy muszą przedzierać się między samochodami parkującymi "na chwilę". A trąbienie kierowców bywa naprawdę uciążliwe dla mieszkańców, gdyż wielu kierowców z zagłębia biurowego jeździ tym "skrótami" w kierunku TVP. Większość miejsc przy garażach na ul. Garażowej wykorzystują mieszkańcy bloków z okolic Woronicza i Joliot Curie, którzy będą objęci strefą, tym samym sytuacja ulegnie pogorszeniu z uwagi na status ulicy granicznej i bliskość linii metra. Dodatkowo sporo miejsc zajętych jest miesiącami przez te same auta, które uniemożliwiają rotację. Jako mieszkaniec ul. Garażowej proszę o uwolnienie tych miejsc, zakończenie patoparkowania i wprowadzenie SPPN na terenie pozostawionego prostokąta - od ulicy Domaniewskiej do Woronicza i Wołoskiej. Sytuacja jest bardzo niekomfortowa, a przez proponowane rozwiązanie może stać się dużo gorsza.	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.
518.	MAIL_4 20	Joliot-Curie	Proszę o wyznaczenie przejść dla pieszych wzdłuż Joliot-Curie przez ulice Bukietową oraz Kolberga, oraz montaż słupków przystanku przy Kolberga i okolicy skrzyżowania z bukietową (dalej niż to jest w planach) W tym miejscu dziesiątki rodziców z dziećmi codziennie rano podróżuje do przedszól i szkół, chodniki są zawałone samochodami, a przechodzenie przez te jezdnie jest niebezpieczne, szczególnie dla dzieciaków wychodzący z między zaparkowanych na środku skrzyżowania samochodów. Taka jest codzienność od 3 lat jak się tędy poruszam. Zakazy są niespektowane.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Przejścia dla pieszych nie są w zakresie projektu. Zaprojektowano dodatkowe słupki blokujące w rejonie przystanku autobusowego.
519.	MAIL_4 21	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazyno	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej. Klienci pobliskich sklepów (Biedronka, Pepco) już teraz zostawiają samochody 'na chwilę' na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Chaotyczne parkowanie ma miejsce również przy (niesieciowej) stacji benzynowej na Samochodowej. Wszystko to powoduje znaczne utrudnienia w	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		wa, Garażowa	ruchu, co jest niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej. Pozostawienie tych ulic poza strefą spowoduje, że ulice, które i tak już są bardzo nieprzyjazne i męczące swoim samochodowym krajobrazem dla mieszkańców okolicznych bloków, zostaną do reszty zablokowane autami chcącymi zaparkować zaraz za strefą, bez dokonywania opłaty.	rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
520.	MAIL_4 22	Garażowa	Proponuję rozszerzenie strefy płatnego parkowania także o obszar obejmujący ulicę Garażową, która przy obecnym planowaniu strefy znajduje się zaraz obok granicy strefy. Ulica ta posiada znaczną część miejsc postojowych, a mimo to jest regularnie zastawiana przez parkujące samochody do biur czy sklepów na chodnikach. Zdarzają się regularne zatory spowodowane przez chaotycznie pozostawione samochody. Dochodzą jeszcze kwestie dojazdu karetek do stacji pogotowia i transportu sanitarnego i utrudnień dla mieszkańców, które tylko się pogorszą jeśli ulica ta będzie graniczną.	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.
521.	MAIL_4 23	Bukietowa, Joliot-Curie	Proszę o wyznaczenie przejścia dla pieszych na skrzyżowaniu ulicy Bukietowej i Joliot-Curie. Jest to skrzyżowanie przy przedszkolu nr 199 gdzie codziennie chodzą rodzice z dziećmi.	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.
522.	MAIL_4 24	Płatowcowa	Według obecnego stanu organizacja ruchu na ulicy Płatowcowej jest poprawna i tak naprawdę nie zachodzi konieczność przeprowadzania jakichkolwiek usprawnień. Wyrażam obawę, czy proponowane w projekcie SPP zmiany nie doprowadzą do istotnego pogorszenia warunków dojazdu do nieruchomości znajdujących się przy ww. ulicy.	Szerokość jezdni ul. Płatowcowej nie pozwala na wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych przy dwukierunkowym ruchu samochodowym. Natomiast wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w znacznym stopniu utrudni dostęp do posesji (nadrabianie drogi).

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
523.	MAIL_4 25	Płatowcowa	Zgodnie z proponowanymi zmianami organizacja ruchu na ulicy Płatowcowej nie jest przewidziana wprowadzenie ruchu jednokierunkowego. Jest to rozwiązanie absolutnie właściwe, gdyż w przeciwnym wypadku dojazd do ul. Płatowcowej w jednym kierunku musiałby się odbywać ulicą Olimpijską, co już obecnie jest bardzo niewygodne i niebezpieczne ze względu na fakt, że ulica Olimpijska jest bardzo wąska i zazwyczaj zastawiona samochodami po obu stronach ulicy.	Uwaga przyjęta do wiadomości.
524.	MAIL_4 26	Płatowcowa	W projektowanych przez Państwa rozwiązaniach proszę o uwzględnienie faktu, że praktycznie do wszystkich nieruchomości położonych przy ul. Płatowcowej muszą okresowo dojeżdżać inne pojazdy – np. dostawcy, serwisanci kotłów grzewczych czy innych mediów, pojazdy wykonawców usług remontowo-budowlanych. Te osoby również powinny mieć możliwość wjazdu na ulicę a przecież w pobliżu ulicy Płatowcowej nie ma dostępnych miejsc parkingowych.	Szerokość jezdni ul. Płatowcowej nie pozwala na wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych przy dwukierunkowym ruchu samochodowym. Natomiast wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w znacznym stopniu utrudni dostęp do posesji (nadrabianie drogi).
525.	MAIL_4 27	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej. Szczególnym problemem w tym miejscu jest ulica Garażowa, na której znajdują się bardzo uczęszczane sklepy Pepco i Biedronka. Klienci tych sklepów nie mogąc znaleźć miejsca postojowego zostawiają samochody 'na chwilę' na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Często po obu stronach jezdni jednocześnie stoją tak pozostawione samochody. To powoduje znaczne utrudnienia w ruchu. W tym miejscu jest to niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej. Nie uporządkowane parkowanie na ulicy Garażowej już teraz potrafi stanowić zagrożenie życia przez opóźnianie wyjazdu karetek o kilkadziesiąt sekund, a problem ten znacząco się zwiększy jeśli będzie to pierwsza ulica za granicą strefy (wiemy co się dzieje tuż za granicami obecnej strefy). Na ulicy Garażowej jest bardzo dużo miejsc postojowych, niestety są one	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>wykorzystywane do długoterminowego przechowywania samochodów. Wiele z nich stoi tygodnie, niektóre miesiące. Ponadto znaczącą część stanowią samochody pracowników biurowych. Uwolnienie tych miejsc dzięki SPPN zapewniłoby adekwatną ilość miejsc dla sklepów i udrożniły przejazd ulicami Garażową i Magazynową nie tylko karetką ale i mieszkańcom. Przedstawiciele ZDM na konsultacjach sami przyznali, że granice strefy muszą być czytelne i najlepiej gdy są nimi duże ulice. W zaproponowanym rozwiązaniu granice znacząco się upraszczają bo wielopasmowa ulica Wołoska i szeroka Domaniewska już są tymi granicami na innych odcinkach.</p>	
526.	MAIL_4 28	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	<p>Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej. Szczególnym problemem w tym miejscu jest ulica Garażowa, na której znajdują się bardzo uczęszczane sklepy Pepco i Biedronka. Klienci tych sklepów nie mogą znaleźć miejsca postojowego zostawiają samochody 'na chwilę' na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Często po obu stronach jezdni jednocześnie stoją tak pozostawione samochody. To powoduje znaczne utrudnienia w ruchu. W tym miejscu jest to niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej. Nie uporządkowane parkowanie na ulicy Garażowej już teraz potrafi stanowić zagrożenie życia przez opóźnianie wyjazdu karetek o kilkadziesiąt sekund, a problem ten znacząco się zwiększy jeśli będzie to pierwsza ulica za granicą strefy (wiemy co się dzieje tuż za granicami obecnej strefy). Na ulicy Garażowej jest bardzo dużo miejsc postojowych, niestety są one wykorzystywane do długoterminowego przechowywania samochodów. Wiele z nich stoi tygodnie, niektóre miesiące. Ponadto znaczącą część stanowią samochody pracowników biurowych. Uwolnienie tych miejsc dzięki SPPN zapewniłoby adekwatną ilość miejsc dla sklepów i udrożniły przejazd ulicami Garażową i Magazynową nie tylko karetką ale i mieszkańcom. Przedstawiciele ZDM na konsultacjach sami przyznali, że granice strefy muszą być czytelne i</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>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			najlepiej gdy są nimi duże ulice. W zaproponowanym rozwiązaniu granice znacząco się upraszczają bo wielopasmowa ulica Wołoska i szeroka Domaniewska już są tymi granicami na innych odcinkach.	
527.	MAIL_4 29	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej. Szczególnym problemem w tym miejscu jest ulica Garażowa, na której znajdują się bardzo uczęszczane sklepy Pepco i Biedronka. Klienci tych sklepów nie mogąc znaleźć miejsca postojowego zostawiają samochody 'na chwilę' na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Często po obu stronach jezdni jednocześnie stoją tak pozostawione samochody. To powoduje znaczne utrudnienia w ruchu. W tym miejscu jest to niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej. Nie uporządkowane parkowanie na ulicy Garażowej już teraz potrafi stanowić zagrożenie życia przez opóźnianie wyjazdu karetek o kilkadziesiąt sekund, a problem ten znacząco się zwiększy jeśli będzie to pierwsza ulica za granicą strefy (wiemy co się dzieje tuż za granicami obecnej strefy). Na ulicy Garażowej jest bardzo dużo miejsc postojowych, niestety są one wykorzystywane do długoterminowego przechowywania samochodów. Wiele z nich stoi tygodnie, niektóre miesiące. Ponadto znaczącą część stanowią samochody pracowników biurowych. Uwolnienie tych miejsc dzięki SPPN zapewniłoby adekwatną ilość miejsc dla sklepów i udroźniły przejazd ulicami Garażową i Magazynową nie tylko karetką ale i mieszkańcom. Przedstawiciele ZDM na konsultacjach sami przyznali, że granice strefy muszą być czytelne i najlepiej gdy są nimi duże ulice. W zaproponowanym rozwiązaniu granice znacząco się upraszczają bo wielopasmowa ulica Wołoska i szeroka Domaniewska już są tymi granicami na innych odcinkach.	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.
528.	MAIL_4 30	Domaniewska,	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej,	Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	<p>Magazynowej i Garażowej. Szczególnym problemem w tym miejscu jest ulica Garażowa, na której znajdują się bardzo uczęszczane sklepy Pepco i Biedronka. Klienci tych sklepów nie mogąc znaleźć miejsca postojowego zostawiają samochody 'na chwilę' na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Często po obu stronach jezdni jednocześnie stoją tak pozostawione samochody. To powoduje znaczne utrudnienia w ruchu. W tym miejscu jest to niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej. Nie uporządkowane parkowanie na ulicy Garażowej już teraz potrafi stanowić zagrożenie życia przez opóźnianie wyjazdu karetek o kilkadziesiąt sekund, a problem ten znacząco się zwiększy jeśli będzie to pierwsza ulica za granicą strefy (wiemy co się dzieje tuż za granicami obecnej strefy). Na ulicy Garażowej jest bardzo dużo miejsc postojowych, niestety są one wykorzystywane do długoterminowego przechowywania samochodów. Wiele z nich stoi tygodnie, niektóre miesiące. Ponadto znaczącą część stanowią samochody pracowników biurowych. Uwolnienie tych miejsc dzięki SPPN zapewniłoby adekwatną ilość miejsc dla sklepów i udrożniły przejazd ulicami Garażową i Magazynową nie tylko karetką ale i mieszkańcom. Przedstawiciele ZDM na konsultacjach sami przyznali, że granice strefy muszą być czytelne i najlepiej gdy są nimi duże ulice. W zaproponowanym rozwiązaniu granice znacząco się upraszczają bo wielopasmowa ulica Wołoska i szeroka Domaniewska już są tymi granicami na innych odcinkach.</p>	<p>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>
529.	MAIL_4 31	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	<p>Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej. Szczególnym problemem w tym miejscu jest ulica Garażowa, na której znajdują się bardzo uczęszczane sklepy Pepco i Biedronka. Klienci tych sklepów nie mogąc znaleźć miejsca postojowego zostawiają samochody 'na chwilę' na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Często po obu stronach jezdni jednocześnie stoją tak pozostawione samochody. To powoduje znaczne utrudnienia w ruchu. W tym miejscu jest to</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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej. Nie uporządkowane parkowanie na ulicy Garażowej już teraz potrafi stanowić zagrożenie życia przez opóźnianie wyjazdu karetek o kilkadziesiąt sekund, a problem ten znacząco się zwiększy jeśli będzie to pierwsza ulica za granicą strefy (wiemy co się dzieje tuż za granicami obecnej strefy). Na ulicy Garażowej jest bardzo dużo miejsc postojowych, niestety są one wykorzystywane do długoterminowego przechowywania samochodów. Wiele z nich stoi tygodnie, niektóre miesiące. Ponadto znaczącą część stanowią samochody pracowników biurowych. Uwolnienie tych miejsc dzięki SPPN zapewniłoby adekwatną ilość miejsc dla sklepów i udrożniły przejazd ulicami Garażową i Magazynową nie tylko karetką ale i mieszkańcom. Przedstawiciele ZDM na konsultacjach sami przyznali, że granice strefy muszą być czytelne i najlepiej gdy są nimi duże ulice. W zaproponowanym rozwiązaniu granice znacząco się upraszczają bo wielopasmowa ulica Wołoska i szeroka Domaniewska już są tymi granicami na innych odcinkach.</p>	<p>zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
530.	MAIL_4 32	Malawskiego o 18	<p>Uprzejmie proszę o zweryfikowanie w terenie czy przed wjazdem do posesji Malawskiego 18 został zachowany 5-metrowy pas manewrowy. Jeśli nie, proszę o stosowną korektę miejsc postojowych przed moim domem.</p>	<p>Odległość od bramy do wyznaczonych miejsc parkingowych wynosi ponad 5 m, sama jezdnia pozostawiona dla ruchu pojazdów ma szerokość 3,6 m.</p>
531.	MAIL_4 33	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	<p>Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej. Szczególnym problemem w tym miejscu jest ulica Garażowa, na której znajdują się bardzo uczęszczane sklepy Pepco i Biedronka. Klienci tych sklepów nie znaleźć miejsca postojowego zostawiają samochody 'na chwilę' na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Często po obu stronach jezdni jednocześnie stoją tak zostawione samochody. To powoduje znaczne utrudnienia w ruchu. W tym miejscu jest to niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej.</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>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Nieuporządkowane parkowanie na garażowej już teraz potrafi stanowić zagrożenie życia przez opóźnianie wyjazdu karetek o kilkadziesiąt sekund, a problem ten znacząco się nasili jeśli będzie to pierwsza ulica za granicą strefy (Wiemy co się dzieje tuż za granicami obecnej strefy). Na Garażowej jest bardzo dużo miejsc postojowych, niestety są one wykorzystywane do długoterminowego przechowywania samochodów. Wiele z nich stoi tygodnie, niektóre miesiące. Ponadto znaczącą część stanowią samochody pracowników biurowych. Uwolnienie tych miejsc dzięki SPPN zapewniłoby adekwatną ilość miejsc dla sklepów i udrożniłoby to przejazd garażową i magazynową nie tylko karetkom ale i mieszkańcom. Przedstawiciele ZDM na konsultacjach sami przyznali, że granice strefy muszą być czytelne i najlepiej gdy są nimi duże ulice. W zaproponowanym rozwiązaniu granice znacząco się upraszczają bo wielopasmowa Wołoska i szeroka Domaniewska, już są tymi granicami na innych odcinkach.</p>	
532.	MAIL_4 34	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	<p>Zwracam się z uprzejmą prośbą o poszerzenie SPPN do ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia w Strefie ulic Garażowej, Samochodowej i Magazynowej. Przy ulicy Garażowej znajdują się popularne sklepy Pepco i Biedronka, których klienci ze względu na brak miejsca do zaparkowania często zostawiają samochody na światłach awaryjnych na jezdni, powodując zagrożenie zdrowia pieszych przechodzących przez Garażową, a także utrudniając wyjazd karetkom z Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego. Zwolnienie okolicznych miejsc postojowych umożliwiło by mieszkańcom podjechanie do sklepu i poprawiło bezpieczeństwo pieszych. W okolicy parkują pracownicy biurowców, pozostawiając samochody na cały dzień. Oba te problemy będą się wyłącznie pogłębiać, jeśli Garażowa, Samochodowa i Magazynowa nie zostaną objęte SPPN. Granica SPPN na Wołoskiej i Domaniewskiej będzie też bardziej czytelna ze względu na to, że są to większe ulice.</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>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
533.	MAIL_4 35	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Zwracam się z uprzejmą prośbą o poszerzenie SPPN do ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia w Strefie ulic Garażowej, Samochodowej i Magazynowej. Przy ulicy Garażowej znajdują się popularne sklepy Pepco i Biedronka, których klienci ze względu na brak miejsca do zaparkowania często zostawiają samochody na światłach awaryjnych na jezdni, powodując zagrożenie zdrowia pieszych przechodzących przez Garażową, a także utrudniając wyjazd karetkom z Wojewódzkiej Stacji Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego. Zwolnienie okolicznych miejsc postojowych umożliwiło by mieszkańcom podjechać do sklepu i poprawiło bezpieczeństwo pieszych. W okolicy parkują pracownicy biurowców, pozostawiając samochody na cały dzień. Oba te problemy będą się wyłączenie pogłębiać, jeśli Garażowa, Samochodowa i Magazynowa nie zostaną objęte SPPN. Granica SPPN na Wołoskiej i Domaniewskiej będzie też bardziej czytelna ze względu na to, że są to większe ulice.	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.
534.	MAIL_4 36	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Wnioskuje o powiększenie SPPN i ustanowienie granicy wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej, uwzględniając w strefie ulice Garażową, Magazynową i Samochodową. Naturalnymi granicami stref są zazwyczaj duże ulice - jak wielopasmowa Wołoska i szeroka Domaniewska - jest to czytelny i domyślny układ. Okolica ta jest szczególnym miejscem, na której już w tym momencie panuje chaos parkingowy. Pomimo wielokrotnych interwencji Straży Miejskiej i zakładania blokad przy ulicy Magazynowej, czy interwencji na ulicy Garażowej gdzie powstają zatory poprzez pozostawione na ulicy samochody (na światłach awaryjnych). Za to przy ulicy Samochodowej samochody pozostawiane są na trawniku - rozjeżdżają go i niszczą zieleń. Ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego i Wojewódzką Komendę Straży Pożarnej okolica ta powinna być drożna i nie stanowić zagrożenia życia w postaci opóźnień wyjazdów służb na interwencję. Ze względu na obecną tragiczną sytuację, a wiadomo co się	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>stanie, jak ul. Garażowa będzie pierwszą ulicą poza granicą SPPN - sytuacja może się drastycznie pogorszyć.</p>	
535.	MAIL_4 37	Szarotki	<p>Ul. Szarotki jest planowana jako ulica jednokierunkowa z wjazdem od Tynieckiej, do której z kolei wjazd będzie od ul. Odyńca. Musicie Państwo wiedzieć, że ulica Odyńca potrafi być bardzo zakorkowana w godzinach popołudniowych, jest to jedna z głównych arterii łączących Ochotę z dolnym Mokotowem, jeździ tamtędy komunikacja miejska, dwa numery autobusów 172 i 141 i mnóstwo samochodów, ulica często "stoi" na co ma też wpływ zakorkowany zjazd w Dolną. Jak widzicie, jest to system naczyń połączonych, dlatego też "dorzucenie" kolejnych samochodów z Tynieckiej i Szarotki nie poprawi, a jedynie pogorszy sytuację na Odyńca, a mieszkańcom tych dwóch ulic - utrudni życie. Dlatego proszę o wzięcie pod uwagę następującej zmiany - ulica Szarotki, jako ulica jednokierunkowa, JEDNAKŻE w kierunku OD ul. Krasickiego DO ul. Tynieckiej. Oczywiście to założenie ma sens w momencie gdy ul. Tyniecka będzie jednokierunkowa od ul. Odyńca w kierunku Goszczyńskiego. Gdyby Tyniecka była jednokierunkowa od Goszczyńskiego, wtedy planowany jeden kierunek na ul. Szarotki w kierunku od Tynieckiej do Krasickiego jest zasadny.</p>	<p>Wprowadzono. Zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Szarotki.</p>
536.	MAIL_4 38		<p>Jestem zwolennikiem strefy płatnego parkowania w naszej okolicy, mam nadzieję, że zwiększy to dostępność miejsc parkingowych.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
537.	MAIL_4 39	Magazynowa, Garażowa	<p>Już obecnie ul. Magazynowa i Garażowa jest często nieprzejezdna z powodu nielegalnie parkujących samochodów na jednym z pasów. Dodatkowo ostatnio zlikwidowano ok 10 miejsc parkingowych na ulicy Magazynowej na rzecz poszerzenia chodnika (do kilku metrów obecnie) co jeszcze bardziej pogorszyło sytuację. Nie wyobrażam sobie co będzie się działo po wprowadzeniu SPPN w obecnie zaproponowanym kształcie.</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>
538.	MAIL_4 40	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa,	<p>Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej. Przedstawiciele ZDM na konsultacjach sami przyznali, że granice strefy muszą być czytelne i najlepiej gdy są nimi duże ulice. W zaproponowanym rozwiązaniu granice znacząco się upraszczają bo</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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		Magazynowa, Garażowa	wielopasmowa Wołoska i szeroka Domaniewska, już są tymi granicami na innych odcinkach.	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.
539.	MAIL_4 41	Sadyba	Jestem absolutnie PRZECIWNIA powiększaniu strefy płatnego parkowania o Sadybę!	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
540.	MAIL_4 42	Samochodowa, Garażowa, Magazynowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
541.	MAIL_4 43	Miączyńska	<p>Jako mieszkaniec ulicy Miączyńskiej chciałbym odnieść się do propozycji zmian w organizacji ruchu na ulicy Miączyńskiej pomiędzy ulicami Bełską a Spartańską. Proponowane rozwiązania nie budzą akceptacji mieszkańców tego odcinka ulicy Miączyńskiej. Wydzielenie płatnych miejsc postojowych na jezdni powoduje ograniczenie możliwości korzystania z wjazdów na posesje, które znajdują się po przeciwnej stronie ulicy od wydzielonych miejsc. Z kolei propozycje wydzielonych miejsc postojowych po nieparzystej stronie ulicy przy jednoczesnej możliwości parkowania po przeciwnej stronie ulicy ograniczają przejezdność ulicy Miączyńskiej (zawężenie jezdni poniżej 3m). Ogranicza się możliwość zaparkowania samochodu przed własnym domem (strona nieparzysta).</p> <p>Obecnie na odcinku ulicy Miączyńskiej od ulicy Bełskiej do Spartańskiej obowiązuje organizacja ruchu zatwierdzona przez Inżyniera Ruchu w roku 2017. Była ona wynikiem konsultacji mieszkańców i władz dzielnicy. Zakłada ona możliwość parkowania samochodów po obu stronach ulicy. Mieszkańcy są zadowoleni z istniejącego rozwiązania: dwukierunkowy ruch rowerowy nie jest ograniczony, właściciele posesji parkują samochody w sposób umożliwiający przejazd po chodniku wózka z dzieckiem oraz wózka dla osoby niepełnosprawnej. Sporadyczne przypadki zastawiania chodników uniemożliwiającego przejazd wózków są powodowane przez samochody nienależące do mieszkańców. Ogólnodostępne płatne miejsca postojowe nie</p>	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Odległość od bramy do wyznaczonych miejsc parkingowych wynosi ponad 5m, sama jezdnia pozostawiona dla ruchu pojazdów ma szerokość 3,5m. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Na ul. Miączyńskiej nie jest obecnie możliwe zaparkowanie samochodów po obu stronach zgodnie z przepisami.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			są potrzebne mieszkańcom domów jednorodzinnych. Postuluję o zachowanie możliwości parkowania dla mieszkańców po obu stronach ulicy bez wydzielania ogólnodostępnych miejsc postojowych.	
542.	MAIL_4 44		Jaki jest sens tych konsultacji, skoro jako mieszkańcy złożyliśmy bardzo merytoryczne przesłanki o powiększeniu strefy płatnego parkowania, a i tak została zmniejszona pod wpływem lobbowania. Jako mieszkańcy jesteśmy bardzo zawiedzeni, że nasz rzeczowy głos jest pomijany na rzecz głośniejszej grupy. Chodzi mi oczywiście o Strefę czystego transportu.	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. Konsultacje oraz wprowadzenie Strefy Czystego Transportu nie jest powiązane z procesem konsultacji społecznych dotyczących SPPN na Mokotowie.
543.	MAIL_4 45	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
544.	MAIL_4 46	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa,	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		Magazynowa, Garażowa		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.
545.	MAIL_4 47	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
546.	MAIL_4 48	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
547.	MAIL_4 49	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		wa, Garażowa		zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
548.	MAIL_4 50	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
549.	MAIL_4 51	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
550.	MAIL_4 52	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
551.	MAIL_4 53	Odyńca	Wnioskuje o wyłączenie ze SPPN wewnętrznych ulic osiedli. Miejsc do parkowania i tak jest mało i nie wystarczająco, biorąc pod uwagę na przykład osiedle na Wierzbnie przy ulicy Odyńca i okolicach. W pobliżu nie ma również większych biurowców, a ponadto osiedle zamieszkują głównie ludzie starsi, którzy często wymagają pomocy rodziny - w przypadku wprowadzenia SPPN takie osoby będą musiały płacić za parkowanie, kiedy będą musiały przyjechać odwiedzić i pomóc najbliższej osobie. W związku z powyższym uważam za bezzasadne wprowadzenie SPPN na terenie dzielnicy Mokotów.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
552.	MAIL_4 54	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Proszę o wydłużenie granicy sppn wzdłuż granicy wołoskiej i domaniewskiej w celu uwzględnia ulic samochodowa, garażowa i magazynowa. Są to ulice przy których długoterminowe parkują samochody pozostawione nieużytkowane, przy tych ulicach bloku mieszkalnego parkują pracownicy okolicznych biur, zaś klienci biedronki pozostawiają swoje auta na ulicy ograniczając ruch na ulicy.	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.
553.	MAIL_4 55	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
554.	MAIL_4 56		Kategorycznie sprzeciwiam się likwidacji miejsc parkingowych na Mokotowie, a tylko po to jest strefa.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
555.	MAIL_4 57	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
556.	MAIL_4 58	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
557.	MAIL_4 59	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
558.	MAIL_4 60	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
559.	MAIL_4 61	Garażowa	Pisze w sprawie pomysłu na temat poszerzenia strefy płatnego parkowania na ulice Garażowa w Warszawie. Uważam że to zły pomysł. Na ulicy Garażowej z reguły nie ma problemów z zaparkowaniem, oczywiście na przeciwko apartamentowca często miejsca są zajęte, ale 30 metrów można znaleźć wolne miejsce. Wiem, że podnoszony jest argument, iż pracownicy lokalnych korporacji parkują na Garażowej. Korporacje mają swoje podziemne parkingi, które nie są w pełni wykorzystywane-większość pracowników pracuje z domu. Na ulicy Garażowej, dużo jest starych garaży/magazynów, jest Wojewodzka Stacja Pogotowia Ratunkowego i Sanitarnego, parę małych zakładów typu poligrafia. W porównaniu do innych ulic w mieście, nie są to miejsca szczególnie uczęszczane przez ludzi.	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.
560.	MAIL_4 62	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
561.	MAIL_4 63	Karwińska	Bardzo proszę o wprowadzenie strefy dopuszczonego postoju dla mieszkańców strefy (B-35/przerywana fioletowa linia) na ulicy Karwińskiej, zamiast wyznaczonych miejsc płatnego parkowania (przynajmniej częściowo).	Nie wprowadzono. We wskazanym miejscu jest możliwość wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczone tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
562.	MAIL_4 64	Karwińska	Proszę o wyznaczenie strefy postoju lub miejsc parkingowych przed posesją Karwińska 13 i 15 (na przeciwko garaży).	Wprowadzono. Zaprojektowano miejsca do parkowania równoległego naprzeciwko posesji nr 13 i 15.
563.	MAIL_4 65	Samochodowa, Garażowa, Magazynowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej. Nieprawidłowo zaparkowane samochody, to codzienność w tym obszarze i stanowią istotne zagrożenie dla życia i zdrowia mieszkańców.	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.
564.	MAIL_4 66	Samochodowa, Garażowa, Magazynowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
565.	MAIL_4 67		Chce zglosic sprzeciw, nie rzyczę sobie powiększenia strefy sppn o kolejne dzielnicę.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
566.	MAIL_4 68	Bałuckiego	Jako mieszkanka ul. Bałuckiego 5 (odcinek między ul. Ursynowską a ul. Olkuską) zgłaszam swoje poparcie dla rozszerzenia strefy płatnego parkowania na tę część Mokotowa. Jednocześnie zwracam się z prośbą o odwrócenie	Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Odwrócenie kierunku ruchu na ul. Bałuckiego nie

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			kierunku jazdy na tym odcinku ul. Bałuckiego, tak aby intensywny ruch samochodowy nie był przepychany na naszej wąskiej uliczce.	wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych. Decyzja w tej sprawie nie powinna być podejmowana w ramach konsultacji dotyczących parkowania, ale wynikać z osobnej analizy wykonanej przez zarządcę drogi.
567.	MAIL_4 69	Balonowa	Wprowadzenie na tym odcinku strefy dopuszczonego postoju dla mieszkańców s(B-35/przerywana fioletowa linia). W chwili obecnej parkowanie na tym odcinku już teraz odbywa się wzdłuż wschodniego krawężnika ulicy i już teraz brakuje w dzień miejsc parkingowych. Ponieważ drastycznie zmniejszy się liczba miejsc parkingowych w okolicy, należy chronić miejsca parkingowe mieszkańców.	Nie wprowadzono. Przy wyznaczonych miejscach po wschodniej stronie dla ruchu pojazdów pozostaje 3,6m. W związku z tym nie ma możliwości dodatkowego wprowadzenia zatrzymywania się pojazdów po zachodniej stronie.
568.	MAIL_4 70	Balonowa	Chodnik przed budynkiem nr 12 (przedszkole) jest w tym miejscu bardzo (niepotrzebnie) szeroki. Można uzyskać kilka miejsc parkingowych zwiężając go do typowej szerokości.	Nie wprowadzono. Zawężenie chodnika przed posesją nr 12 nie wpłynie na możliwość wyznaczenia dodatkowych miejsc postojowych. Posesja nr 12 zlokalizowana jest przy dwóch zakrętach gdzie parametry do przejazdu (szczególnie samochodów większych np. śmieciarki) są większe.
569.	MAIL_4 71	Woronicza, Suwak, Konstrukto rska, Racjonaliza cji	Chciałabym prosić o rozszerzenie strefy dalej niż przewiduje to obecny plan, dołączając do tego kwartał ulic: Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak.	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.
570.	MAIL_4 72	Dąbrowskie go	Licząc na ograniczenie przyjezdnych samochodów, zalegających cały dzień w tej okolicy wyrażam swoje poparcie dla wdrożenia SPPN przy ul.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Dąbrowskiego. W okolicy znajduje się stacja Metra Raclawicka - wiele osób traktuje ten rejon jako przesiadkowy ponieważ można tu parkować bezpłatnie, następnie przesiada się w metro by dojechać do pracy/uczelni, która znajduje się w strefie płatnego parkowania (Metro Pole Mok, Politechnika, Centrum). Płatne parkowanie ograniczy i skróci postoje samochodów - przełoży się to na mniejsze zanieczyszczenie powietrza i łatwiejszy dostęp do miejsc dla mieszkańców.</p>	<p>ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapelnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
571.	MAIL_4 73		<p>W związku z projektowanymi zmianami:  <a href="https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2023/11/27B-Dabrowskiego-2.pdf">https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2023/11/27B-Dabrowskiego-2.pdf</a>          Proszę o przesłanie zgody rzeczoznawcy reprezentującego służby ratownicze na ograniczenie dostępu do budynków mieszkaniowych znajdujących się bezpośrednio w pobliżu nowych ograniczeń dostępowych.</p>	<p>Uwaga niezrozumiała. Wprowadzenie SPPN nie dotyczy ograniczania dostępności do posesji dla służb.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
572.	MAIL_4 74	Olimpijska, Miączyńska , Balonowa, Płatowcowa, Karwińska,	Wniosuję o zastosowanie takiego samego sposobu wyznaczania miejsc parkingowych/miejsc do parkowania dla wszystkich odcinków ulic: Olimpijska, Miączyńska, Balonowa, Płatowcowa, Karwińska. Miejsca do parkowania powinny być wyznaczone w sposób gwarantujący możliwość wyjazdu z terenu nieruchomości. Stosunek ilości miejsc parkingowych ogólnodostępnych oraz przeznaczonych do parkowania tylko dla mieszkańców na wszystkich odcinkach wyżej wymienionych ulic powinien być taki sam/zbliżony (ilość mp ogólnodostępnych vs ilość mp dla mieszkańców). Wyznaczenie na części ulic miejsc tylko dla mieszkańców, przy jednoczesnym pozostawieniu miejsc ogólnodostępnych na niewielkiej ilości pozostałych ulic spowoduje, iż wszystkie samochody „przyjezdnych” oraz „usług” będą parkować na tych odcinkach ulic które mają miejsca ogólnodostępne - biorąc pod uwagę niewielką ilość miejsc parkingowych na w/w ulicach uniemożliwi to parkowanie mieszkańcom posiadającym abonament rejonowy (tj. z zachowaniem odpowiedniej odległości od miejsca zamieszkania).	Nie wprowadzono. Celem opracowania było jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
573.	MAIL_4 75	Spartańska, Olimpijska	Wyznaczenie ulic jednokierunkowych powinno odbyć się po analizie ruchu w godzinach szczytu z uwzględnieniem samochodów przywożących/odbierających dzieci do placówek oświatowych przy ulicy Spartańskiej oraz Olimpijskiej. Należy wziąć pod uwagę, iż wyjazd na ulicę Raławicką z ulicy Balonowej ma w godzinach szczytu ograniczoną przepustowość, ze względu na utrudniający wyjazd korek na ulicy Raławickiej tj. kolejkę samochodów stojących na światłach z ul. Wołoską. Dodatkowo przepustowość wyjazdu z ulicy Spartańskiej w ul. Woronicza może być po wybudowaniu świateł oraz zwięźeniu ul. Woronicza do jednego pasa ruchu ograniczona (w przypadku wystąpienia korków na skutek wyznaczenia wzdłuż ulicy Woronicza miejsc parkingowych). W związku z powyższym powinny zostać zachowane alternatywne drogi wyjazdu z osiedla np. możliwość wyjazdu z ul. Spartańskiej w kierunku ul. Etiudy Rewolucyjnej. Przy wyznaczaniu kierunków jazdy dla ulic jednokierunkowych zasadny jest taki sposób ich wyznaczania aby nie generować dodatkowego ruchu (na skutek	Wprowadzenie jednokierunkowych ulic poprzedzone było obserwacjami terenowymi celem wypracowania najkorzystniejszego wariantu ruchowego z maksymalną liczbą miejsc postojowych.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			konieczności krążenia po osiedlu w celu dojechania do nieruchomości). Alternatywnym rozwiązaniem jest pozostawienie ruchu dwukierunkowego na w/w ulicach przy jednoczesnym braku wyznaczania miejsc parkingowych ogólnodostępnych na w/w ulicach.	
574.	MAIL_4 76		Gorąco popieram rozszerzenie strefy płatnego parkowania. Bardzo zależy mi na ukróceniu tzw. patoparkowania, czyli uniemożliwieniu kierowcom parkowania w miejscach nielegalnych, np. na chodnikach, na przejściach dla pieszych oraz w ich okolicach, na skrzyżowaniach, na trawnikach, w bramach, etc. Wierzę, że rozszerzenie strefy płatnego parkowania doprowadzi do uporządkowania przestrzeni wspólnej, co powinno być dla władarzy miasta najwyższą wartością.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
575.	MAIL_4 77		W załączeniu przesyłamy Państwu nasze uwagi do projektów organizacji ruchu związanych z kolejnym rozszerzeniem SPPN na Mokotowie.	<p>Celem opracowania było oznakowanie miejsc postojowych, przy wykorzystaniu istniejącego zagospodarowania drogi i przy zachowaniu chodników odpowiedniej szerokości oraz bez ingerencji w zieleń. Odnosząc się do poszczególnych uwag informujemy że:</p> <p>1. Miejsca postojowe były wyznaczone na jezdni, w istniejących zatokach oraz na chodnikach, pod warunkiem ich odpowiedniej szerokości. Wyznaczanie miejsc postojowych wyłącznie na jezdni zmniejszy liczbę ogólnodostępnych miejsc postojowych a na niektórych ulicach spowoduje całkowity zakaz postoju jakichkolwiek samochodów. Byłoby to sprzeczne z oczekiwaniami mieszkańców wyrażonymi w licznych uwagach zgłoszonych w niniejszych konsultacjach. Tym niemniej, w wielu przypadkach istniejące parkowanie na chodnikach proponujemy przenieść częściowo lub całkowicie na jezdnię. 2. Uwzględniono. 3. Wprowadzono. Ulice jednokierunkowe wchodzące w zakres tego opracowania objęto kontraruchem rowerowym. Ulice jednokierunkowe poza granicami obszaru objętego opracowaniem nie zostały objęte wnioskowanymi zmianami. 4. Nie wprowadzono. Oznakowanie B-35 i B-39 pozwala na dopuszczenie postoju dla możliwie jak największej liczby pojazdów i jest projektowane w miejscach, w których nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Rezygnacja z tego oznakowania oznaczałaby wykluczenie możliwości postoju dla mieszkańców (na niektórych ulicach wręcz</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>całkowite wykluczenie postoj). Byłoby to sprzeczne z oczekiwaniami mieszkańców wyrażonymi w licznych uwagach zgłoszonych w niniejszych konsultacjach. 5. 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. 6. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Wnioskowane zmiany mogą być wprowadzane przez zarządców dróg niezależnie od SPPN. 7. W projekcie uwzględniono parkowanie naprzemienne na ul. Olkuskiej i Ursynowskiej. Przyjęcie tego rozwiązania jako ogólnej zasady spowodowałoby na wielu ulicach znaczne ograniczenie liczby miejsc postojowych. 8. Wprowadzono. Wskazane miejsca zabezpieczono słupkami blokującymi. 9. Wskazany odcinek ul. Wiśniowej przekształcono w ulicę jednokierunkową. Przekształcenie ul. Goszczyńskiego w ulicę jednokierunkową może stanowić utrudnienie w dojeździe do szpitala. 10. Strefa zamieszkania zezwala na postój pojazdów wyłącznie na miejscach wyznaczonych. Na ul. Czeczota nie jest możliwe wyznaczenie miejsc zgodnych z przepisami, a zatem wprowadzenie strefy zamieszkania skutkowałoby</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>całkowitym brakiem możliwości legalnego postoju pojazdów. Zaprojektowano strefę zamieszkania na ul. Tenisowej, gdzie miejsca postojowe wyznaczono na istniejącym chodniku. 11. Wprowadzono. Wyznaczając miejsca postojowe na obszarze objętym opracowaniem, nie korzystano z terenów zielonych. 12. Wprowadzenie strefy śródmiejskiej nie jest przedmiotem niniejszych konsultacji. 13. Wprowadzono. Wyznaczając miejsca postojowe na chodniku, na obszarze objętym opracowaniem, uwzględniono obowiązujące przepisy. Pozostałe uwagi dotyczące organizacji ruchu wykraczają poza zakres opracowania, które ma polegać przede wszystkim na oznakowaniu miejsc postojowych, a nie na organizacji ruchu w całej dzielnicy. Odnosząc się do uwag szczegółowych: Bałuckiego: • Uzupełniono oznakowanie miejsc postojowych na odcinku Raclawicka-Olkuska. • Uzupełniono słupki blokujące na skrzyżowaniu Bałuckiego-Raclawicka. • Odwrócenie kierunku ruchu na ul. Bałuckiego nie wpłynie na zwiększenie liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych. • Uzupełniono oznakowanie dotyczące ruchu rowerowego. • Zrezygnowano z wyznaczonych miejsc na chodniku - dostępną przestrzeń przeznaczono na postój dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatorów. Olkuska: • Wprowadzono parkowanie naprzemienne. • Ewentualna likwidacja miejsc zastrzeżonych zostanie przeanalizowana wspólnie z urzędem dzielnicy na etapie opiniowania projektu. • Uzupełniono słupki blokujące i oznakowanie dotyczące ruchu rowerowego we wskazanej lokalizacji. Tenisowa:</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uzupełniono oznakowanie dotyczące ruchu rowerowego we wskazanych lokalizacjach.</li> <li>• Zaprojektowano wprowadzenie strefy zamieszkania. Raclawicka: Uzupełniono słupki blokujące we wskazanej lokalizacji. Ursynowska: • Wprowadzono parkowanie naprzemienne. • Uzupełniono oznakowanie dotyczące ruchu rowerowego we wskazanych lokalizacjach. Cieszyńska: • Wprowadzono w zakresie umieszczenia wysp przy przejściu dla pieszych w rejonie szkoły. • W zakresie parkowania w rejonie zjazdu wprowadzono oznakowanie B-36, które swoim zakresem obejmuje również zjazd.</li> </ul>
576.	MAIL_4 78	Służewiec Przemysłowy, Służew	chcielibyśmy podkreślić nasze pełne poparcie dla utworzenia SPPN na Mokotowie nie tylko na proponowanym obszarze ale na dużo większym obejmującym także Służewiec i Służew. Chcielibyśmy także zaapelować o spojrzenie na zmianę organizacji ruchu przy okazji SPPN nie tylko z perspektywy kierowcy ale także dzieci, osób starszych, poruszających się pieszo i na rowerze czy hulajnodze.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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 istniejącą strefą potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
577.	MAIL_4 79	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego.</p>	<p>Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.</p>
578.	MAIL_4 80	Dąbrowskie go	<p>My mieszkańcy Dąbrowskiego domagamy się, by: Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią – 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 – czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować np. na bardzo szerokim chodniku po stronie wschodniej? Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.	identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.
579.	MAIL_4 81	Zbierska	SPPN powinna przewidywać parkowanie pojazdów na ul. Zbierskiej na odcinku od Stopowej do Tureckiej nie tylko po stronie wschodniej ale również zachodniej – tak jak to ma miejsce teraz. W razie konieczności należy poszerzyć chodnik. Można wprowadzić tam parkowanie tylko dla mieszkańców.	Po wyznaczeniu miejsc postojowych po obu stronach ulicy Zbierskiej dla pojazdów pozostałby przejazd szerokości 2,6 m, a minimalna jezdnia manewrowa wynosi 3 m.
580.	MAIL_4 82	Górska	Należy pozostawić miejsca parkingowe przy ul. Górskiej po jej stronie wschodniej na odcinku od ul. Zbierskiej w kierunku na północ. Wbrew oznaczeniach na graficznych planach SPPN - w rzeczywistości wzdłuż ul. Górskiej nie ma żadnych słupków.	Nie wprowadzono. Na ul. Górskiej wykazano zatwierdzony w ramach odrębnej dokumentacji projekt organizacji ruchu.
581.	MAIL_4 83	Górska	Po stronie wschodniej ul. Górskiej na odcinku pomiędzy ul. Stopową a ul. Turecką (która tu jest strefą zamieszkania) samochody parkują skośnie. W praktyce powoduje to, że na tym odcinku ulica Górska jest traktowana przez kierowców jak jednokierunkowa. Należy pozostawić ten sposób parkowania i ten odcinek ul. Górskiej przekwalifikować na ulicę jednokierunkową, tworząc jednokierunkowy ring z ul. Stopową i Zbierską, które w planach SPPN mają być jednokierunkowe.	Nie wprowadzono. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynęłoby na ilość wyznaczonych miejsc postojowych. Z uwagi na konieczność zachowania przy parkowaniu skośnym minimalnej szerokości drogi manewrowej 5,0 m, konieczne byłoby zlikwidowanie parkowania po drugiej stronie ulicy. Dodatkowo wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w znacznym stopniu utrudniłoby obsługę posesji przy ul. Górskiej. Konieczny byłby

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				objazd poprzez ul. skrzyżowanie Gagarina - Belwederska.
582.	MAIL_4 84	Zbierska	Na odcinku ul. Zbierskiej wzdłuż garaży, czyli gdy skręci się w ul. Zbierską z ul. Górskiej planowane jest pozostawienie miejsc parkingowych z parkowaniem równoległym. Z racji likwidacji innych miejsc oraz uczynienia ul. Zbierskiej jednokierunkową należy rozważyć wprowadzenie parkowania skośnego lub prostopadłego. W razie konieczności należy poszerzyć chodnik.	Nie wprowadzono. Z uwagi na konieczność zapewnienia przy parkowaniu skośnym minimalnej drogi manewrowej 5,0 m. nie ma możliwości wyznaczenia w rejonie garaży miejsc skośnych.
583.	MAIL_4 85		Powyższych uwag nie należy traktować jako jakakolwiek akceptacja dla SPPN, której w rejonie Sielec jestem przeciwny.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapelnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
584.	MAIL_4 86	Wyględów	<p>Wyrażam stanowczy sprzeciw przeciwko rozszerzaniu strefy płatnego parkowania o kolejne dzielnice mieszkaniowe Mokotowa, w których już w tej chwili jest dramatycznie trudno znaleźć miejsce do parkowania! I Nie dlatego że na naszej ulicy parkują samochody z innych dzielnic czy pracownicy biur, bo takich tu nie ma. U nas na Wyględowie brakuje miejsc dla mieszkańców! Tutaj są stare bloki, które nie mają parkingów, domki jednorodzinne, które nie mają garaży ani miejsca do parkowania na podwórku ! Praktyka pokazuje, że gdziekolwiek wkraczacie ze strefą płatnego parkowania korzyści odnosi tylko miasto a nie jego mieszkańcy! Tłumaczenie tego dobrem mieszkańców jest skrajnie przewrotne. Wystarczy popatrzeć na ulice takie jak Sękocińska, Uniwersytecka, Marszałkowska między placem Unii a Zbawiciela, ul.Dąbrowskiego i wiele innych. Tam zgotowano mieszkańcom prawdziwe piekło! Nie mogą parkować ukośnie, tak jak robiono wcześniej bez żadnej szkody dla ruchu samochodowego i pieszego - tylko wzdłuż chodnika mimo że praktycznie nie ma tam ruchu. Obcinacie wielkie przestrzenie na zakrętach. To wszystko sprawia że już i tak trudna sytuacja mieszkańców staje się nie do zniesienia! Miejsc parkingowych wciąż ubywa! Takie pomysły mogłyby być rozważane gdyby miasto zadbało najpierw o miejsca do parkowania dla mieszkańców. Wyrzucacie samochody z centrum. Nie każdemu się to podoba, ale jest bardziej do usprawiedliwienia niż stwarzanie piekła parkingowego mieszkańcom osiedli mieszkaniowych! Stanowczo się nie zgadzam na rozszerzenie strefy płatnego parkowania na kolejne podobszary Mokotowa.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
585.	MAIL_4 87	Balonowa	wnioskuję, aby na ulicach osiedlowych Wyględowa, w tym na Balonowej, utworzyć minimalną ilość wyznaczonych płatnych miejsc parkingowych na rzecz jak największej strefy dopuszczonego postoju dla mieszkańców (B-39 / B-35/przerywana fioletowa linia). Obecny projekt nie uwzględnia faktu, iż budynki po stronie zachodniej ulicy to budynki wielolokalowe, w których zamieszkuje ponad 30 rodzin. Postuluję ewentualne wyznaczenie miejsc płatnych na odcinku ulicy Balonowej za zakrętem (za budynkiem Balonowa 12), gdzie intensywność zabudowy jest mniejsza i gdzie nie ma budynków wielorodzinnych.	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drógi. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczone tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
586.	MAIL_4 88	Balonowa	postulat dotyczy takiej aranżacji Balonowej, aby parkowanie (zarówno w ramach B-39 / B-35, jak i w ramach ewentualnych miejsc płatnych) możliwe było po obu stronach ulicy, tak jak obecnie. Obecna szerokość chodnika po stronie wschodniej ulicy+szerokość jezdni+szerokość opaski przy trawniku = 8.5m. Ta szerokość pozwala na wyznaczenie: (a) dwóch równoległych pasów parkingowych po obu stronach ulicy (2x2m) oraz (b) zachowaniu 1.2-1.5m przejścia pieszych w miejscu chodnika oraz (c) min. 3m przejazdu środkiem ulicy. Postuluję w związku z tym zmianę funkcji obecnego chodnika po stronie wschodniej poprzez jego zawężenie do szerokości 1.2-1.5 m np. poprzez wyznaczenie/wymalowanie strefy parkowania pojazdów częściowo na chodniku, instalacje słupków parkingowych lub poprzez rekonstrukcję zwiężającą obecnego chodnika, co pozwoli zarówno zachować funkcjonalne przejście pieszych, jak i swobodny przejazd pojazdów środkiem ulicy. Postuluję analogiczne wyznaczenie pasa parkowania po stronie zachodniej z wykorzystaniem istniejącej opaski trawnika. Parkowanie pod stronie zachodniej ul. Balonowej w zatokach/wjazdach do garaży (które są niefunkcjonalne i martwe) powinno być dopuszczalne WYŁĄCZNIE WZDŁUŻ ulicy, a nie na skos, tak, aby pojazdy tam zaparkowane nie blokowały przejazdu środkiem ulicy.	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drógi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych pozostawiono co najmniej minimalną szerokość chodnika wymaganą przepisami.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
587.	MAIL_4 89	Balonowa	w przypadku braku realizacji powyższych postulatów wnioskuję o wyznaczenie miejsc parkingowych po stronie zachodniej ul. Balonowej, a po stronie wschodniej wprowadzenie czasowej dopuszczalności parkowania w godzinach 18-8 oraz w weekendy.	Nie wprowadzono. Z przeprowadzonych analiz wynika, że wyznaczając miejsca po zachodniej stronie, gdzie jest więcej zjazdów do posesji uzyska się mniejszą ich liczbę, co jest sprzeczne z założeniami projektu. Jednocześnie pozostawiona szerokość jezdni dla ruchu pojazdów nie pozwala na dopuszczanie parkowania po przeciwnej stronie.
588.	MAIL_4 90	Dąbrowskie go	<p>Na wstępie chciałem podziękować za zorganizowane konsultacje on-line w których miałem okazję uczestniczyć na początku grudnia. Uważam że rozszerzenie strefy jest niezbędne, aczkolwiek mam dwa zasadnicze zastrzeżenia:</p> <p>Obszar powiększenia - Absolutnie niezrozumiałe jest wyłączenie z obszaru rozszerzenia terenów Służewca Przemysłowego. W szczególności kwartału pomiędzy ulicami Woronicza i Domaniewska. Jest to obszar który w ostatnich latach dynamicznie się rozwija, i oprócz biurowców znajduje się tam także coraz więcej zabudowy mieszkaniowej. Niestety, samochody pracowników i gości okolicznych biur zastawiają wszystkie ulice, chodniki i trawniki, korzystając z opcji darmowego postoj. Jest to nie tylko uciążliwe dla mieszkańców, którzy nie mają gdzie zaparkować, ale także ogranicza bezpieczeństwo ruchu (zastawione chodniki zmuszają pieszych do poruszania się jezdnią, zastawione skrzyżowania ograniczają widoczność), i niszczenia przestrzeni publicznej (rozjeżdżone trawniki, popękane krawężniki i płyty chodnikowe). Naprawdę trudno zrozumieć dlaczego dzielnica Mokotów ma być darmowym parkingiem dla prywatnych korporacji. Dodam tylko, że miejsca parkingowe w biurowcach są dostępne i są w znacznej mierze wolne. Z tą zasadniczą różnicą, że te miejsca są płatne, w przeciwieństwie do darmowych miejsc zapewnianych z podatków mieszkańców przez dzielnicę/miasto. W związku z powyższym, wnioskuję o rozszerzenie strefy o obszar Służewca. Mając na uwadze dodatkowy czas niezbędny na analizy i projekt wykonawczy dla takiego obszaru, aby nie opóźnić wprowadzenia SPPN</p>	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoj, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawę na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			na obszarze już zaproponowanym przez Miasto, proponuje wariant minimum, t.j. rozszerzenie strefy do ulicy Domianiewskiej (włącznie) na całej jej długości (t.j. do ulicy Suwak).	Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
589.	MAIL_4 91	Sibeliusa	W związku z wrowadzeniem SPPN na Wyglądowie, wyrazamy zaniepokojenie projektowana likwidacja potowy miejsc parkingowych na ul. Sibeliusa. Ta mała osiedlowe ulice ma mniej niz 100 m dugosci z zabudowa szeregową ale otoczona jest 10-pietrowymi blokami z lat 70., czyli blokami bez parkingow podziemnych ani naziemnych (np. na Maklakiewicza, Malawskiego i na Etiudy Rew.) Ul. Sibeliusa bedzie dzielila parkomaty z tymi blokami i jak dawniej beda stanowily zaplecze parkingowe dla ich mieszkancow. Z ta roznicą, ze projekt SPPN kasuje obustronne parkowanie na naszych uliczkach, wrowadza parkowanie tylko po jednej stronie oraz jeden kierunek. Nawet jesli ubedzie przyjezdnych aut, tych miejsc parkingowych nie starczy dla mieszkancow. Nasze osiedle jest z lat 60 i mamy wielu mieszkancow w podeszym wieku, ktorzy teraz nie beda mogli zaparkowac pod wasnym domem. Dla nich samochod pod domem jest gwarancja bezpieczenstwa i niezaleznosci. A przeciez ZDM i m.st. Warszawa zapewniaja, ze w SPPN chodzi o zachowanie jak najwiekszej ilosci miejsc parkingowych. Wnoszę wiec o oznakowanie ul. Sibeliusa oznakowaniem B-35 - parkowanie tylko dla mieszkancow ulicy Sibeliusa.	Nie wprowadzono. Na ulicy Sibeliusa został zaprojektowany ruch jednokierunkowy z wyznaczeniem ogólnodostępnych miejsc postojowych. Pozostała szerokość jezdni 3,5 m nie daje możliwości zaparkowania i jednocześnie utrzymania przejezdności.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
590.	MAIL_4 92	Dąbrowskiego, Łowicka	Według projektu, na wymienionych odcinkach planowana jest redukcja dużej ilości miejsc postojowych (ukośnych). Ponieważ podnoszone są teorie, że w tym obszarze parkuje rzekomo "Mordor", zostawiając swoje samochody w drodze do pracy i przesiadając się do metra, zamieszczam reprezentatywne zdjęcia z tej okolicy w trakcie jednego z ostatnich weekendów w porze/dniu gdy okoliczne sklepy były zamknięte. Jeśli na obu ulicach nastąpi redukcja miejsc postojowych poprzez zastąpienie parkowania ukośnego, parkowaniem równoległym, strefa nie zapewni żadnego ułatwienia w dostępności miejsc dla mieszkańców, przy jednoczesnych kosztach. Obawiam się, że dostępność miejsc gwałtownie się pogorszy w porównaniu do i tak trudnej już sytuacji. Powyższe zdjęcia są reprezentatywne dla pór w jakich były robione. Być może poza krótkim odcinkiem przy samej al. Niepodległości, reszta samochodów to ewidentnie pojazdy mieszkańców osiedla, a nie jakichkolwiek osób przyjezdnych. Jest to nader oczywiste na ulicy Łowickiej, która jest oddalona zarówno od metra, jak i sklepów. Uporządkowanie estetyki ulic za sprawą redukcji istniejących miejsc stwarza bardzo duże zagrożenie "parkingowym armageddonem" dla mieszkańców osiedla. Tym bardziej, jeśli miejsca ukośne zostaną zastąpione parkowaniem równoległym również na odcinku Dąbrowskiego pomiędzy Rondem Jasienicy, a Wołoską.	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych, zakłada za to w dużej mierze utrzymanie istniejących zasad legalnego postoju.
591.	MAIL_4 93	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
592.	MAIL_4 94	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
593.	MAIL_4 95	Dąbrowskiego	domagamy się pozostawienia dotychczasowej organizacji ruchu. Możliwości parkowania po obu stronach ulicy. Dodatkowo, uważam, że projekt zawiera dużo błędów (widać, że projektant nawet nie był na ulicy) i miejsc na planie, które pozostały nie zaprojektowane. Kategorycznie nie zgadzamy się na proponowaną organizację ruchu i żądamy spotkania i dalszych uzgodnień z mieszkańcami nie w formie wysyłania maili (które być może są czytane może nie), ale prawdziwego spotkania twarzą w twarz i ponownego omówienia projektu tak żebyśmy nie musieli znowu procedować na ulicy..	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych, zakłada za to w dużej mierze utrzymanie istniejących zasad legalnego postoju.
594.	MAIL_4 96		składam wniosek o zmianę projektu na poszerzenia SPPN na Mokotowie. Wnioskuje, aby zaproponowana przez ZDM strefę nr 3 rozszerzyć wobec aktualnego projektu o obszar ograniczony ulicami: - Domaniewska (obie strony ulicy) - al. Niepodległości (obie strony ulicy) - Aleja Wilanowska (od strony północnej) - Bukowińska oraz wszystkie ulice pomiędzy Bukowińską a Skarpą Mokotowską: Pejzażowa, Cieszyńska, Czerniowiecka, Ikara, Idzikowskiego - wszystkie po obu stronach Jako mieszkaniec ulicy Bukowińskiej na co dzień obserwuje, jak Bukowińska i jej okolice są permanentnie zastawiane przez samochody osób dojeżdżających do metra, co znacznie utrudnia parkowanie mieszkańcom.	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
595.	MAIL_4 97	Miączyńska	Wnioskuje o wyznaczenie maksymalnie 4 miejsc parkingowych na odcinku od Spartańskiej do Maklakiewicza, w pozostałym zakresie wyznaczenie miejsc parkingowych wyłącznie dla mieszkańców.	Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
596.	MAIL_4 98	Miączyńska	Wnioskuje o wyznaczenie kierunków ruchu zgodnie z propozycją Miasta, to jest jednokierunkowość od Spartańskiej do Maklakiewicza. W okolicy mamy jedną dominantę ruchu drogowego: biurowy Mordor. Dostępne opcje należy oceniać najpierw pod tym kątem. I tak: Jeśli Miączyńska ma kierunek od Spartańskiej do Etiudy to dajemy Mordorowi 3 trasy dojazdu do Raławickiej i do Żwirek omijające korki na Woronicza. Ten korek jest po południu. Jeśli Miączyńska ma kierunek od Etiudy do Spartańskiej to dajemy Mordorowi 3 trasy wjazdu od północy Warszawy omijające korki na Żwirkach od Raławickiej do Woronicza. Ten korek jest rano.	Wprowadzono. Zaprojektowano kierunek ruchu od ul. Spartańskiej w kierunku ul. Maklakiewicza. Układ taki daje możliwość wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych oraz dogodną obsługę posesji.
597.	MAIL_4 99	Cieszyńska	Chciałabym zgłosić zapotrzebowanie na dostawienie dodatkowego wirtualnego parkomatu na ul. Cieszyńskiej. Zaplanowany parkomat, który stoi przy ul. Bukowińskiej i byłby moim obowiązującym parkomatem, nie obejmuje większości miejsc na ul. Cieszyńskiej, przy której jest najwięcej miejsc parkingowych i przy której parkuje obecnie przeważająca liczba osób z mojego bloku.	Lokalizacja parkomatów (stacjonarnych) zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów. Pokazywana podczas konsultacji siatka parkomatów wirtualnych była tylko przykładowa.
598.	MAIL_5 00		Czy abonament mieszkańca uprawnia mnie do parkowania również w całym kole o promieniu 150 m od mojego adresu zamieszkania? Czy mogę parkować jedynie w kole o promieniu 100 m od „mojego” parkomatu?	Abonament uprawnia do postoju w promieniu 150 m od miejsca zameldowania oraz 100 m od przypisanych parkomatów.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
599.	MAIL_5 01		Dlaczego ustawiacie Państwo i wydajecie pieniądze na wstawianie słupków w miejscach, które prawnie nie są przeznaczone do parkowania? Dlaczego takie miejsca nie zostaną bez słupków, ale za to z ewentualnymi mandatami od straży miejskiej za nieprawidłowe parkowanie?	Słupki są projektowane dla zabezpieczenia chodników przed nielegalnym parkowaniem, wszędzie tam gdzie nagminnie dochodzi do takich sytuacji.
600.	MAIL_5 02		Zgłaszam zapotrzebowanie na utworzenie czegoś na kształt „darmowego biletu okazjonalnego" dla gości (znajomych, rodziny, itp).	Okazjonalny postój wymaga wniesienia opłaty według stawki godzinowej.
601.	MAIL_5 03		Zgłaszam wniosek, aby strefy płatnego parkowania w dzielnicach oprócz centrum, były w godzinach 8-18. Uważam, że powinno się omijać sytuację, gdy wracając z pracy okaże się, że w obszarze mojego abonamentu mieszkańca nie ma w danym momencie żadnego wolnego miejsca (bo miejsc parkingowych dla samych mieszkańców i tak już jest za mało - posiłkuje się przykładem Woli, gdzie mieszkałam i na której również wprowadzono sppn, która to stworzyła tylko problemy z parkowaniem zamiast je poprawić), to wtedy muszę zaparkować teoretycznie „pod domem" w innej strefie parkingowej i muszę za to dodatkowo zapłacić mimo opłaconego abonamentu mieszkańca.	Zasady dla strefy są ujednolicone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego. Odpłatność w godz. 18-20 ma zniechęcać kierowców do zajmowania miejsc postojowych w tych godzinach a w efekcie zwiększać szansę na znalezienie wolnego miejsca przez mieszkańców wracających o tej porze do domu.
602.	MAIL_5 04	podobszar 4	Jestem za utworzeniem strefy płatnego parkowania w obszarze 4.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
603.	MAIL_5 05	Nabielaka	Postuluję pozostawić dwukierunkowy (jak jest obecnie) odcinek ul. Nabielaka od ul. Tatrzaskiej do ul. Gagarina.	Nie wprowadzono. Obowiązująca na ul. Nabielaka organizacja ruchu została wprowadzona w związku z budową tramwaju w ul. Belwederskiej i po zakończeniu prac zostanie przywrócona pierwotna organizacja ruchu.
604.	MAIL_5 06	Nabielaka	Projektanci tego planu nie umieli odpowiedzieć na pytania dotyczące dwóch plac parkingowych znajdujących się przy tejże ulicy. Przypuszczam, że nie zrobili wizji lokalnej, nie zapoznali się osobiście z tym terenem przed przystąpieniem do sporządzenia planu.	Wzdłuż ul. Nabielaka wyznaczone zostaną równoległe miejsca postojowe. Place na których w chwili obecnej odbywa się nieuporządkowane parkowanie zostaną zabezpieczone przed wjazdem pojazdów.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
605.	MAIL_5 07	Miłobędzka	<p>Jestem właścicielem domku jednorodzinny na ul Miłobędzkiej odcinek Raclawicka-Etiudy Rewolucyjnej, ulica Miłobędzka na tym odcinku jest dość specyficzna ponieważ oprócz faktu ,że jest to ulica domów jednorodzinnych to dodatkowo stanowi "łącznik" pomiędzy ulicą Woronicza i Raclawicką. Ten krótki odcinek drogi 300m w godzinach szczytowych jest bardzo ruchliwy a w sytuacjach np.obsługi MPO lub samochodów dostawczych tworzą się duże utrudnienia w ruchu nie wspomnę już o niemożności podjechania pod swoją posesję i zaparkowania. Doatkowo istniejące spowalniacze również utrudniają ruch chociaż jest to uzasadnione proponuję zamontowanie innej formy spowalniaczy np. "wysepki". Wprowadzenie na takim odcinku ulicy strefy płatnego parkowania i to w dodatku według projektu tylko po jednej stronie ulicy /parzystej/ spowoduje nie tylko dodatkowe korki ale również nie pozwoli mieszkańcom swobodnie parkować przy swojej posesji ! Propozycja ZDM aby tylko jedna strona ulicy była przeznaczona na parkowanie samochodów jest nieakceptowana przeze mnie ponieważ w rzeczywistości nie zapewni to wszystkim mieszkańcom tego odcinka ulicy możliwości zaparkowania. Wnoszę protest na przedstawiony projekt strefy płatnego parkowania . Ulica Miłobędzka powinna zostać zmodernizowana czyli po obu stronach powinien być prawidłowej szerokości chodnik zapewniający swobodny ruch pieszych, jezdnia powinna być zwężona i jednokierunkowa i oznakowana zakazem parkowania z wyłączeniem właścicieli posesji -takie rozwiązanie zastosowano na Żoliborzu (okolice ulicy Kossaka )Proponuję wprowadzenie możliwości okresowej opłaty za parkowanie w sytuacji kiedy np.właściciel domu prowadzi prace remontowe i jest konieczność parkowania dużego samochodu -przecież takie sytuacje są bardzo częste w dzielnicy willowej .</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Przebudowa ulicy wykracza poza zakres opracowania. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego znacząco utrudni obsługę posesji.</p>
606.	MAIL_5 08	Tatrzańska	<p>Wyrażam sprzeciw w związku z planowanym wprowadzeniem ruchu jedno kierunkowego na ulicy Tatrzańskiej w ogóle, a w szczególności jego kierunku, Obecne natężenie ruchu nie stwarza istotnych problemów komunikacyjnych, co w przypadku planowanego dodatkowego zmniejszenia natężenia ruchu wskutek wprowadzenia SPPN stanie się mniej istotne. Zaplanowany kierunek</p>	<p>Wprowadzono. Zmieniono kierunek ruchu na ul. Tatrzańskiej.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>ruchu na ul. Tatrzańskiej w kierunku ul. Górskiej spowoduje odcięcie możliwości sprawnego wyjazdu ul. Nabelaka, jak to jest obecnie, jednocześnie powodując wydłużenie tras wyjazdu z w kierunku śródmieścia i dojazdu od strony ul. Chełmskiej, Sobieskiego, Dolnej, Czerniakowskiej, ponieważ jedyny wjazd w ulicę Tatrzańską możliwy będzie wyłącznie z kierunku Gagarina/Nabelaka. Pogorszenie skomunikowania ulicy i wydłużenie drogi i czasu dojazdu w godzinach szczytu ulegnie dodatkowemu zwiększeniu wskutek zmian wynikających z planowanej reorganizacji ruchu (braku możliwości zawracania) wynikającej z wprowadzenia linii tramwajowych. Alternatywne prowadzenie ruchu jednokierunkowego w kierunku ul. Nabelaka skróciłoby zarówno czas i drogę dojazdu i wyjazdu z ulicy Tatrzańskiej. Dodatkowym problemem dla nieruchomości Tatrzańska 5, 5a, 7a są parametry drogi i charakterystyka wjazdu na teren podwórka, która przy pojazdach parkujących na chodniku i ulicy naprzeciwko wjazdu oraz wygrodzeniu wjazdu słupkami utrudnia lub nawet całkowicie uniemożliwia wjazd pojazdom służb miejskich i ratunkowych. Postuluje się wprowadzenie modyfikacji projektu korygującej ten problem. Na rysunku poniżej – czerwony kolor wjazd i zielony wyjazd wg projektu – możliwość wjazdu w ulicę Tatrzańską – praktycznie jedynie od ul. Gagarina w kierunku Wisły. Przy zmianie kierunku na ul. Tatrzańskiej i pn. części ul Nabelaka – kolor niebieski znaczne skrócenie drogi i czasu wyjazdu oraz zwiększenie możliwości wyboru kierunku docelowego oraz przyjazdu. Taka zmiana usprawnia ruch w okolicy i odzwierciedla główne kierunki ruchu na sąsiednich ulicach, jednocześnie eliminując ryzyko kolizji na skrzyżowaniu równorzędnym.</p>	
607.	MAIL_5 09	Sielce	<p>Jestem bardzo ciekawa Analizy badań parkingowych, których nie mogłam nigdzie znaleźć. Z moich obserwacji wynika, że w mojej okolicy parkują głównie mieszkańcy (pracownicy pobliskiego biura parkują w godzinach 9-18, więc wtedy, kiedy nie ma mieszkańców), zatem wprowadzenie SPPN nie spowoduje, że zmniejszy się liczba samochodów i wieczorem będzie łatwiej zaparkować. Jedyne co się zmieni, to że samochodów będzie mniej w ciągu</p>	<p>Szczegółowe dane zebrane podczas badań parkingowych mogą zostać udostępnione na wniosek. Ogólne wyniki dla obszarów zostały udostępnione w prezentacjach. Każdy, kto mieszka w Polsce, ma obowiązek meldunkowy. Dotyczy on obywateli polskich oraz cudzoziemców -</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>dnia, kiedy nikomu one nie przeszkadzają. Drugą rzeczą, która się zmieni, to konieczność tymczasowego meldunku w celu uzyskania karty mieszkańca umożliwiającej parkowanie w strefie. Niby w Polsce nie ma obowiązku meldunkowego, a jednak... W tej okolicy bardzo dużo osób wynajmuje mieszkania (na dłuższy czy krótszy czas) i wprowadzenie SPPN utrudni życie głównie im. Natomiast nikomu nie pomoże, no chyba, że budżetowi dzielnicy/miasta. Kolejny problem, to pomysł wprowadzenia jednokierunkowych ulic np. Gierymskiego czy Braci Piłatich. Już teraz z powodu budowy linii tramwajowej dojazd do posesji na Gierymskiego jest mocno utrudniony - trzeba okrążyć pół osiedla, bo wszystkie drogi wjazdowe (od strony skrzyżowania Dolnej z Sobieskiego) zostały zamknięte. Po wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego, dojazd i wyjazd z osiedla będzie zajmował jeszcze więcej czasu. Podsumowując, nie wiem dlaczego władze dzielnicy chcą utrudnić swoim mieszkańcom codzienną egzystencję, więc proszę, zostawcie Sielce w spokoju.</p>	<p><a href="https://www.gov.pl/web/gov/obowiazek-meldunkowy">https://www.gov.pl/web/gov/obowiazek-meldunkowy</a>  Wprowadzenie jednokierunkowych ulic poprzedzone było obserwacjami terenowymi celem wypracowania najkorzystniejszego wariantu ruchowego z maksymalną liczbą miejsc postojowych.</p>
608.	MAIL_5 10		<p>Bardzo się cieszę z rozszerzenia strefy płatnego parkowania.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
609.	MAIL_5 11	Wielicka, Ksawerów	ograniczenia w parkowaniu powinny się łączyć ze stałą poprawą alternatywnych środków transportu, zarówno dla tych dojeżdżających do centrum, jak i wewnątrz dzielnic - komunikacja miejska wewnątrz dzielnicy Mokotów pozostawia do życzenia. Istotne jest także wprowadzenia zachęt do korzystania z rowerów (bezpieczne rozwiązania dla rowerzystów, kontraruchy, śluzy dla rowerów i pieszych, niekoniecznie tylko ścieżki rowerowe) oraz do chodzenia (zapewnienie bezpiecznych przejść i szlaków dla pieszych).	Na terenie Mokotowa objętym opracowaniem przebiega m.in. linia metra i dwie trasy tramwajowe (oraz trzecia w budowie). Istnieją również liczne trasy rowerowe, a kolejne są planowane.
610.	MAIL_5 12	Wiktorska	Obszar 2 - ulica Wiktorska (Wołoska-Niepodległości): cieszy porzucenie szalonego pomysłu w ramach konsultacji dla ruchu rowerowego, w którym padła propozycja likwidacji miejsc parkingowych wzdłuż ulicy celem budowy ścieżki rowerowej. Należy się zastanowić nad utworzeniem strefy kiss&ride przed szkołami (Wiktorska 69 i 67), aby we współpracy ze szkołami / radami rodziców umożliwić system szybkiego i bezpiecznego wysadzenia z auta dzieci przed szkołą, co zminimalizuje potrzebę parkowania w godzinach szczytu szkolnego. Korzystałem z takich udogodnień w Belgii, jest to bardzo pożyteczny system jeżeli chodzi o płynność ruchu, o bezpieczeństwo ruchu (także pieszego) jak i dostępność miejsc parkingowych.	Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&amp;R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;R spełnia swoją funkcję tylko wtedy, kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsługa dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwa przy pomocy kilku miejsc „Kiss &amp; Ride”. Biorąc pod uwagę wnioski zgłaszane w konsultacjach, zamiast „Kiss &amp; Ride” proponujemy organowi zarządzającemu ruchem rozwiązanie polegające na ustawieniu na odcinku np. 2 miejsc postojowych znaków B-35 ograniczonych czasowo np. do 10 min w godzinach 7-17.</p>
611.	MAIL_5 13	Bieżanowska, Ksawerów	<p>Obszar 3 - okolice ulicy Bieżanowskiej, ulica Ksawerów (Niepodległości-Wielicka): cieszy uporządkowanie parkowania, nie mam zastrzeżeń do wprowadzenia ruchu jednokierunkowego. Niemniej jednak trzy uwagi: przeraża szyldoza w zaproponowanym rozwiązaniu. To szpeci wygląd ulicy (mam tego przykład przy zakładem pracy na Rakowieckiej 36) i jest potwornie drogie - czy miasto aby nie ma nadmiar kasy, jeżeli tak chce wzbogacić producentów znaków drogowych?</p> <p>obawiam się, że porządkowanie miejsc parkingowych oraz utworzenie ulicy jednokierunkowej doprowadzi do wzrostu prędkości, jaka auta mogą się po tych ulicach poruszać. obecnie znaczne zwężenie spowodowane parkowaniem aut po dwóch stronach jedni znacząco spowalnia ruch. Tu też polecam zastanowienie się nad przykładem np. Flandrii, gdzie miejsca do parkowania często są tak zakładane, że tamują ruch - ktoś komuś musi ustąpić (oczywiście nie coś, co działa na ulicy jednokierunkowej);</p> <p>nie rozumiem braku miejsc parkingowych po północnej stronie jezdni na wysokości ul. Ksawerów 10;</p> <p>dłaczego cały ten obszar nie jest ograniczony do 30 km/h?</p>	<p>Sposób oznakowania wyznaczonych miejsc postojowych wynika z obowiązujących przepisów i nie jest możliwe zmniejszenie liczby znaków pionowych. Po północnej stronie ul. Ksawerów na wysokości posesji nr 10 wprowadzono parkowanie tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatorów B35. W miejscu tym nie ma możliwości wyznaczenia pełnowymiarowych miejsc postojowych z uwagi na węższy chodnik niż na odcinku wcześniejszym tej ulicy.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
612.	MAIL_5 14	Woronicza	Obszar 3 - ulica Woronicza (numery 36-42): dlaczego na tym odcinku muszą być dwa pasy ruchu w każdą stronę? Już obecnie na północnej stronie ulicy wieczorem jest dozwolone parkowanie. Zwężenie ulicy, ew. pozwolenie na parkowanie, ew. założenie pasa dla rowerzystów przyczyniłoby się do uspokojenia ruchu.	Wprowadzono. Miejsca postojowe na skrajnych pasach ul. Woronicza wyznaczono na odcinkach umożliwiających wprowadzenie takiej organizacji ruchu.
613.	MAIL_5 15	Czerniowiecka	Obszar 3 - ulica Czerniowiecka: wielkim nieporozumieniem jest wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na odcinku Bukowińska - Cieszyńska. To spowoduje, że mieszkańcy dość znacznego obszaru z blokami mieszkalnymi, sklepami oraz szkołą będą zmuszeni zjechać do domu jedynie przez ul. Puławską / Idzikowskiego / Ikara. Zarówno Puławską jak i Idzikowskiego są regularnie zakorkowane. Ulica Ikara jest wąską uliczką mieszkalną. Ulica Czerniowiecka na tym odcinku musi pozostać dwukierunkowa.	Wprowadzono. Pozostawiono ruch dwukierunkowy na ul. Czerniowieckiej na odcinku od ul. Bukowińskiej do ul. Cieszyńskiej.
614.	MAIL_5 16	al. Niepodległości	Obszar 3 - Aleje Niepodległości: jaki będzie wpływ realizacji (może przeskalowanych i niepotrzebnych) planów na ścieżkę rowerową wzdłuż Al. Niepodległości na plany SPPN dla tego obszaru?	Inwestycja polegająca na przebudowie al. Niepodległości nie ma związku z wprowadzeniem SPPN i może być realizowana niezależnie od tego, czy na danym obszarze obowiązuje SPPN czy nie.
615.	MAIL_5 17	Dąbrowskiego	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN w obszarze zasobów SM Mokotów, zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontr-ruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossmann nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej.	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią – 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 – czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować np. na bardzo szerokim chodniku po stronie wschodniej? Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</p>	<p>Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
616.	MAIL_5 18	Tolkiena, Suwak, Magazynowa	<p>Nie rozumiem, dlaczego obszar dawnego Służewca Przemysłowego, który już dawno temu jako pierwszy na Mokotowie powinien być objęty strefą, wciąż nie jest brany pod uwagę. Patoparkowanie na Mordorze jest wręcz legendarne, a po wprowadzeniu strefy kończącej się na Woronicza, będzie kosmicznych rozmiarów. Już teraz, choć w pobliżu nie ma SPPN, kierowcy zostawiają swe pojazdy na jezdni, chodnikach, trawnikach, ignorując znaki i przepisy PoRD. Na małej, obecnie ślepo zakończonej ulicy Tolkiena samochody regularnie zastawiają jedną stronę jezdni mimo znaku B-36. Podobnie jest na Suwak czy Magazynowej. Straż Miejska jest całkowicie niewydolna i bezradna, i tak naprawdę najpierw przydałoby się ją wzmocnić kadrowo oraz narzędziami typu współpraca z patrolami ZDM kontrolującymi opłaty, a dopiero potem wprowadzać strefę. Wolę sobie nie wyobrażać, co się będzie działo na południe od Woronicza po uruchomieniu SPPN. Podsumowując, SPPN bez Mordoru to parkingowy kataklizm na Służewcu, zwłaszcza jeżeli Straż Miejska nie zostanie istotnie wzmocniona.</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>
617.	MAIL_5 19	Płatowcowa	<p>stanowczo nie zgadzam się z planowanym wprowadzeniem na tej ulicy zakazu postoju i parkowania dla wszystkich, poza jej mieszkańcami. Są różne sytuacje, z którymi związany jest czasowy postój, czy to spotkania i uroczystości rodzinne, spotkania ze znajomymi i przyjaciółmi, wizyty domowe lekarzy, aż</p>	<p>Szerokość jezdni ul. Płatowcowej nie pozwala na wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych przy dwukierunkowym ruchu samochodowym. Natomiast</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>po tak prozaiczne sprawy, jak interwencje hydraulika, elektryka, konserwatora pieca gazowego itp. Tego rodzaju postoje i parkowanie samochodów zazwyczaj nie trwają całe dni, a nawet nie kilka godzin, a nie wyobrażam sobie, jak można korzystać z tego typu usług bez umożliwienia bezproblemowego zaparkowania samochodu pod domem. To jakiś rodzaj braku wyobraźni, uwzględnienia potrzeb mieszkańców, opresji, spowodowanie ograniczeń i utrudnień w dostępie do domu w przypadkach szczególnych, zwłaszcza awaryjnych. Zgodzić się mogę natomiast z ustanowieniem strefy płatnego parkowania, tak, jak to już jest wprowadzone w wielu miejscach Warszawy. Moja rodzina i ja często mamy do czynienia z niemożnością zaparkowania auta tuż pod naszym domem, bo zostawianie są tam "obce" samochody, parkujemy pod domami sąsiadów, przepraszając za każdym razem, że tylko na jakiś czas, dopóki "tamten" nie odjedzie. Widać, że tam, gdzie zostały postawione parkomaty, zdarza się znaleźć miejsce postojowe, więc okazuje się, że płatny postój stanowi jakiś rodzaj hamulca dla tych przyjezdnych, którzy zostawiają samochody na cały dzień, przesiadając się w pobliżu do środków komunikacji miejskiej. Proponuję więc ustanowienie strefy płatnego parkowania, zamiast "wylewania dziecka z kąpielą" i wprowadzania całkowitego zakazu - nie dotyczącego wprowadzenia mieszkańców- postojów i parkowania.</p>	<p>wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w znacznym stopniu utrudni dostęp do posesji (nadrabianie drogi).</p>
618.	MAIL_5 20	Sielecka	<p>Zwracam się z prośbą o informację, czy strefa płatnego parkowania przy ulicy Sieleckiej (Mokotów) będzie dotyczyła całej ulicy? Przy ul. Sieleckiej 26 znajduje się Przedszkole Integracyjne (podmiot publiczny), do którego, żeby dotrzeć należy wjechać w część "podwórkową". Pomieszczenia przedszkolne znajdują się w budynku mieszkalnym. Biorąc pod uwagę potrzeby zaparkowania na czas pracy przedszkola (dowóz osób z niepełnosprawnością, dostawcy żywności, dyrektor) potrzebne są trzy miejsca parkingowe. Czy na tabliczce informacyjnej, jeśli by taka powstała, może być informacja, która wskazuje takie miejsca? Jeśli potrzebne będą szczegółowe informacje</p>	<p>Odcinek ul. Sieleckiej znajdujący się w rejonie wejścia do przedszkola nie jest drogą publiczną. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			dotyczące opisanej sytuacji, chętnie odpowiem. Będę wdzięczna za rozpatrzenie mojej prośby.	
619.	MAIL_5 21	Dąbrowskie go	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN w obszarze zasobów SM Mokotów, zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontr-ruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią – 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 – czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować np. na bardzo szerokim chodniku po stronie wschodniej? Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.
620.	MAIL_5 22	Dąbrowskie go	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN w obszarze zasobów SM Mokotów, zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Dąbrowskiego kontr-ruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią – 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 – czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować np. na bardzo szerokim chodniku po stronie wschodniej? Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</p>	<p>możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
621.	MAIL_5 23	Ikara, Czerniowie cka	<p>Utrzymanie ruchu dwukierunkowego na ul. Czerniowieckiej na odcinku od ul. Bukowińskiej do Cieszyńskiej. W związku z tym proponujemy, aby dojazd do ulicy Cieszyńskiej odbywał się ulicą Czerniowiecką – ulica Czerniowiecka byłaby zatem dwukierunkową na odcinku Bukowińska – Cieszyńska. Na odcinku od Cieszyńskiej do Ikara/skarpy warszawskiej ulica Czerniowiecka pozostałaby jednokierunkowa, zgodnie z planowaną organizacją ruchu.</p>	<p>Wprowadzono. Na ul. Czerniowieckiej na odcinku od Bukowińskiej do Cieszyńskiej pozostawiono ruch dwukierunkowy.</p>
622.	MAIL_5 24	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN w obszarze zasobów SM Mokotów, zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Dąbrowskiego kontr-ruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią – 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 – czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować np. na bardzo szerokim chodniku po stronie wschodniej? Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</p>	<p>możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
623.	MAIL_5 25	Balonowa	<p>Jako mieszkańcy ulicy Balonowej na Wyglądowie, w związku z planami wprowadzenia na naszej ulicy Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, wnioskujemy o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków), na odcinku od ulicy Raclawickiej do Balonowej nr 15. A jednocześnie wnioskujemy o możliwość parkowania samochodów po zachodniej stronie ulicy, tak jak jest dotąd - co jest absolutnie niezbędne mieszkańcom. Stanowczo protestujemy przeciwko planowanej redukcji o połowę miejsc parkingowych na naszej ulicy, gdyż po prostu nie będziemy mieli gdzie parkować naszych samochodów. Aktualnie mieszkańcy jednokierunkowej ulicy Balonowej na wyżej wymienionym odcinku parkują po</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami. Parkowanie na zjeździe do garażu/bramy jest dopuszczalne pod warunkiem nieblokowania możliwości wjazdu /wyjazdu z bramy oraz pozostawienia chodnika dla pieszych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>obu stronach ulicy: lewymi kołami na chodniku po stronie wschodniej (ok 20 miejsc) lub prawymi kołami na tzw. opaskach jezdni po stronie zachodniej (około 15 miejsc) oraz – co bardzo ważne – na podjazdach do własnych garaży po stronie zachodniej (21 miejsc), co daje maksymalnie około 56 miejsc do zaparkowania. Taki sposób parkowania nikomu nie przeszkadza, nie utrudnia też ruchu większym pojazdom (ciężarówkom) po ulicy Balonowej. Warto nadmienić, że parkowanie na podjazdach jest niezbędne, ponieważ garaże w budynkach wielorodzinnych po stronie zachodniej były budowane ponad 60 lat temu i nie pasują do obecnych standardów samochodów, są zbyt małe dla większości z nich, dodatkowo ich przystosowanie do zjazdu obecnych samochodów w większości przypadków wymagałoby przebudowy zjazdu z koniecznością zwężenia chodnika. Samochody parkujące na podjazdach muszą wystawać na jezdnię, aby nie tarasować chodnika, nie przekraczają jednak linii pojazdów zaparkowanych wzdłuż jezdni po tej stronie - przy obecnym stanie rzeczy nie utrudniają ruchu (bez problemu ulicą przejeżdżają śmieciarki, wozy straży pożarnej, etc.). Według projektów przedstawionych przez ZDM, planuje się ograniczenie parkowania wyłącznie do wschodniej strony ulicy czterema kołami na jezdni, z przejazdem drugą stroną, co wyklucza nie tylko parkowanie po zachodniej stronie wzdłuż jezdni, ale również parkowanie na podjazdach do garaży. W ten sposób na naszej ulicy, na omawianym odcinku, pozostanie zaledwie około 20 miejsc parkingowych, co nie wystarczy nawet na potrzeby stałych mieszkańców z domów wielorodzinnych po zachodniej stronie ulicy. W związku z powyższym wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków) na omawianym odcinku ulicy Balonowej i wyznaczenie na nim możliwości postoju pojazdów. Takie rozwiązanie pozwoli zachować dotychczasowy sposób parkowania i zagwarantuje, że szanse mieszkańców na znalezienie miejsca w zasięgu swojego abonamentu znacząco się zwiększą. Do dyspozycji pieszych pozostanie chodnik po zachodniej stronie ulicy – pozwalający swobodnie poruszać się na całej długości ulicy Balonowej,</p>	

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			do tego oddzielony od jezdni szerokim pasem zieleni. Podobne rozwiązania funkcjonują na Wyglądowie od wielu lat, m.in. na ulicy Olimpijskiej.	
624.	MAIL_5 26	Ludowa 12	Uprzejmie proszę o założenie słupków w miejscu, w którym stoi zaparkowany Hyundai. Kierowcy notorycznie parkują samochody na wysokości wyjazdu z garażu budynku przy ul.Ludowej 12 bardzo utrudniając wyjazd. Wiele aut stojących jak Hyundai i puste miejsce przed nim już zostało uszkodzonych, ponieważ wyjeżdżający kierowcy nie zmieścili się. Załączony Państwa projekt nie przewiduje w tym miejscu miejsc postojowych i słusznie.	Nie wprowadzono. We wskazanym miejscu projekt przewiduje wprowadzenie zakazu zatrzymywania się, który powinien wyeliminować parkowanie pojazdów.
625.	MAIL_5 27	Ludowa, Boryszewska, Huculska	Mają Państwo moje (i sąsiadów) pełne poparcie przy wprowadzaniu strefy płatnego parkowania na obszarze ul.Ludowa, Boryszewska, Huculska.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
626.	MAIL_5 28	Huculska, Konduktorska	Jednokierunkowa Huculska oraz Konduktorska mają sens.	Uwaga została przyjęta.
627.	MAIL_5 29	Ludowa, Boryszewska, Huculska	Proszę o uwzględnienie przestrzeni dla pieszych zgodne z ustawą o zachowaniu 2m szerokości, ponieważ szerokość chodników na Państwa projekcie nie zgadza się ze stanem rzeczywistym.	Wprowadzono. Projekt zakłada pozostawienie chodników o szerokości min. 2,0 m.
628.	MAIL_5 30	Ludowa, Boryszewska, Huculska	Jeżeli nie ma miejsca na 2m szerokości chodnika, proszę o słupki, aby kierowcy nie zabierali przestrzeni pieszym.	Nie wprowadzono. Projekt zakłada pozostawienie chodników o szerokości min. 2,0 m.
629.	MAIL_5 31	Dąbrowskiego	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN w obszarze zasobów SM Mokotów, zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontr-ruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossmann nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>chodniku przynajmniej pod przychodnią – 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 – czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować np. na bardzo szerokim chodniku po stronie wschodniej? Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</p>	
630.	MAIL_5 32	Boryszewsk a	<p>W projekcie nie widać, aby w miejscu na którym zaparkowana jest czarna Tesla miały powstać słupki uniemożliwiające parkowanie. Tym samym umożliwiające swobodne przejście pieszym (ustawowe 2m). W górę ul. Boryszewskiej jest jeszcze gorzej, tam piesi zmuszeni są iść ulicą ponieważ samochody ze względu na zakręt parkują jeszcze głębiej na chodniku. Bardzo proszę o założenie w tych miejscach słupków tym bardziej, że w projekcie jest znak dot. zakazu parkowania.</p>	<p>Nie wprowadzono. We wskazanym miejscu projekt przewiduje wprowadzenie zakazu zatrzymywania się. Słupki spowodowałyby znaczne zwężenie chodnika.</p>
631.	MAIL_5 33		<p>Absolutne TAK dla strefy płatnego parkowania na Mokotowie.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
632.	MAIL_5 34	Dąbrowskiego	<p>Nie wszystkie niedogodności da się jednak zaakceptować. Do nich należy na pewno brak strefy płatnego parkowania na ulicy J. Dąbrowskiego Na odcinku Al. Niepodległości – ul. Wołoska .Standard życia mieszkańców ulicy J. Dąbrowskiego obniżył się katastrofalnie . Jedynym rozwiązaniem jest strefa płatnego parkowania . BARDZO PROSIMY O JAK NAJSZYBSZE JEJ WPROWADZENIE !</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
633.	MAIL_5 35	Malczewski ego	Ulica Malczewskiego na tym fragmencie jest ruchliwa, a samochody pędzą przez osiedle domów jednorodzinnych korzystając z tego skrótu między zapchanymi ulicami: Puławską i Niepodległości. Często naruszane są przepisy drogowe dotyczące ograniczenia prędkości. Oczywiście obecnie regularnie piesi przechodzą przez ulicę Malczewskiego przy opisanych skrzyżowaniach, mimo braku przejść - co grozi wypadkiem. Proszę o podjęcie działań zmierzających do utworzenia przejść dla pieszych przez ul. Malczewskiego w ramach obecnych konsultacji dla tej okolicy.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.
634.	MAIL_5 36	Goszczyński ego	Prosimy o wyjaśnienie dlaczego na projekcie spp na ul. Goszczyńskiego na wprost wyjazdu z naszego garażu przy Goszczyńskiego 2A, zostały zaplanowane miejsca parkingowe strefy spp. Nadmienię, iż budynek garażu stoi legalnie w tym miejscu od 30 lat. Zjazd z garażu na ul. Goszczyńskiego został wykonany na podstawie Decyzji Nr.13/06/2018. jeszcze przed przebudową ul. Goszczyńskiego dwa lata temu (?). Na projekcie przebudowy ul.Goszczyńskiego zarówno garaż jak i zjazd z garażu też już wówczas były naniesione na mapę. Skąd więc taki projekt ?	Wprowadzono. Skorygowano przedstawioną organizację ruchu o istniejący wjazd do garażu.
635.	MAIL_5 37	Kałatówki	Zgodnie z planami wg podobszaru konsultacji nr 3 i arkusza projektowego nr 73, kierunek planowanej jednokierunkowej ulicy Kałatówki w kierunku ulicy Zawrat (uliczki dochodzące do ulicy Idzikowskiego) sparaliżuje ruch w tym obszarze: 1) Plan dotyczy przede wszystkim ulicy Zawrat (spokojną uliczkę	Nie wprowadzono. Założeniem projektu było wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych. Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na ul.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>obok rezydencji ambasadora USA, to znaczy są tam boczne drogi do owej rezydencji), co nie jest uwzględnione w planach. Po zmianie na jednokierunkową ulicę Kalatówki w kierunku ulicy Zawrat, to cały lokalny ruch będzie przechodził przez ulicę Zawrat (należy uwzględnić znaczenie tej uliczki w przypadku świąt USA ). 2) Mieszkańcy Puławskiej 119 i 115 mają wejścia do budynków (parkingi) od strony ulicy Kalatówki, także obecnie w ramach dojazdu mieszkańcy częściej korzystają z przetoki jednokierunkowej z Puławskiej do rogu Ulic Zawrat-Kalatówki (zjazd w prawo przed Puławska 113), czyli przeciwnie do kierunku proponowanym w propozycji. Natomiast wyjeżdżają ulicą Kalatówki na ulicę Idzikowskiego. Wymuszenie kierunku ulicy Kalatówki tylko w stronę ulicę Zawrat spowoduje, że cały ruch tych uliczek będzie miał ujście ns skrzyżowaniu Zawrat z Idzikowskiego (wymusi to potrzebę ustawienia tam sygnalizacji świetlnej), 3) Proponowany dojazd do Ulicy Kalatówki z Ulicy Puławskiej spowoduje paraliż ruchu na czasowo zakorkowanej Ulicy Idzikowskiego. Zjazd z ulicy Puławskiej przez skrzyżowanie z ulicą Idzikowskiego polega na zatrzymaniu się za skrzyżowaniem i cierpliwym czekaniu aż ktoś ustąpi miejsca by wjechać od tej strony na ulicę Kalatówki (podobnie jest ze skręceniem w lewo z ulicy Idzikowskiego w Zawrat, tylko że Zawrat jest nieco dalej od skrzyżowania z Puławską). 4) Odbiór śmieci z reguły odbywa się w kierunku Idzikowskiego a nie w kierunku Zawrat (ze względu że łatwiejszy wyjazd na ulicę Puławską niedaleko skrzyżowania Puławskiej z Idzikowskiego). 5) Znaczne zwiększenie ruchu na ulicy Zawrat, co zmieni spokojny charakter ulicy Zawrat będącej w sąsiedztwie rezydencji ambasadora USA. To znaczy: ruch mieszkańców z ulicy Kalatówki i Puławskiej 119 oraz 115 i odbiory śmieci i ruch związany z przywożącymi i odwożącymi dzieci z przedszkoli na ulicy Kalatówki. w planach cały lokalny ruch będzie przebiegać przez Zawrat (w tym koło Przedszkola nr 191). 6) Pozytywny aspekt jednokierunkowej to czynnik związany z Przedszkolami na ulicy Kalatówki gdzie jednokierunkowy układ uliczki wyeliminuje kolizje zawracających samochodów.</p>	<p>Kalatówki uniemożliwi wyznaczenie na niej miejsc postojowych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
636.	MAIL_5 38	Miączyńska	<p>wnioskuje o porzucenie planu ustanowienia trzech stref płatnych miejsc postojowych na odcinku Miączyńskiej od Bełskiej do Spartańskiej i o ustanowienie tego odcinka jako strefy abonamentowej wyłącznie dla mieszkańców Wyględowa. Przedstawiony przez ZDM plan zakłada ustanowienie na ulicy Miączyńskiej pomiędzy Bełską a Spartańską trzech stref miejsc postojowych dla przyjezdnych płacących godzinowe stawki w parkomatach. Strefy te, zgodnie z mapą nr 32 mają się znajdować naprzeciw domów Miączyńska 26. (po południowej stronie ulicy) Miączyńska 22. (po południowej stronie ulicy) Miączyńska 19, 21, 23. (po północnej stronie ulicy) Parkowanie w tych strefach utrudni lub uniemożliwi wyjazd z powyższych posesji, ponieważ bardzo zawęzi obszar manewrowania naszych samochodów. Szczególnie dotyczy to posesji Miączyńska 26, z uwagi na latarnię uliczną znajdującą się w bezpośredniej bliskości wyjazdu z bramy od strony zachodniej. Warto zauważyć, że na omawianym odcinku ulicy Miączyńskiej o długości ok.200 metrów znajduje się łącznie 46 wjazdów na posesje (22 po stronie południowej i 24 po stronie północnej). Brak swobody manewrowania pojazdami obniży bezpieczeństwo ruchu drogowego i pieszego. W 2023r. zatwierdzono budżet na przebudowę ul. Spartańskiej. Prace budowlane obejmą odcinek drogi o długości 381 m. Powstaną też ścieżka rowerowa i 53 miejsca postojowe (w tym 5 dla osób niepełnosprawnych). Tak więc przyjeżdżający spoza Wyględowa będą mieli dostateczną liczbę płatnych miejsc postojowych i dodatkowe miejsca na Miączyńskiej nie są konieczne.</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.</p>
637.	MAIL_5 39		<p>Podstawowy zarzut pod adresem tych, którzy zdecydowali o wprowadzeniu strefy płatnego parkowania tylko w części Mokotowa to złamanie zasady równego traktowania mieszkańców. Drugi to nieuwzględnienie zasady służebności względem mieszkańców rozwiązań prawno-finansowych. Chcąc zwiększyć wpływy do budżetu miasta, należało widzieć problem w jego wymiarze całościowym. W efekcie zwiększone zostały wpływy do budżetu miasta z parkomatów w jednej strefie, a z mandatów w drugiej, czyli</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			nieobjętej płatnym parkowaniem. Jednym mieszkańcom polepszono warunki parkowania, drugim w sposób drastyczny utrudniono, i to z narażeniem na wyżej wspomniane mandaty za parkowanie niewłaściwe.	postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
638.	MAIL_5 40	Raclawicka 10	Proszę o montaż słupka blokującego w rejonie ul. Raclawicka 10. Kierowcy wjeżdżają na teren placu i chodnika, stanowiąc niebezpieczeństwo dla pieszych. Słupek można zainstalować w ramach trwającej przebudowy ul. Raclawickiej.	Wprowadzono. Zaprojektowane słupki blokujące we wskazanej lokalizacji.
639.	MAIL_5 41	Badowska	czy istnieje możliwość wprowadzenia zmian w zaistniałej SPPN. Pod wejściem do naszego bloku jest ślepe zakończenie ulicy Badowskiej. Ta ulica w ogóle nie została objęta strefą. Zastanawiamy się dlaczego i czy jest jeszcze możliwe aby ją objąć. Jeśli nie bo jest to droga wewnętrzna, chociaż nie ma znaku, który by to stwierdzał, to może możliwe byłoby wprowadzenie strefy parkowania tylko dla mieszkańców? Słyszałam o czymś podobnym w innej dzielnicy. SPPN	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			dookoła ulicy Badowskiej sprawia, że nie wszyscy chcą parkować u nas pod blokiem aby uniknąć płacenia. W bloku mieszkają starsi ludzie, którzy mają problemy z poruszaniem a najbliższa ulica SPPN jest niby nie daleko, ale dla osób które mają problemy z chodzeniem to już jest uciążliwa odległość. Proszę o informację, jaką w tym przypadku stosujemy odpowiedź w załączniku, czy inną?	Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
640.	MAIL_5 42	Balonowa	wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków), na odcinku od ulicy Raławickiej do Balonowej nr 14 (włącznie) i wyznaczenie na nim miejsc postojowych na zasadach opisanych poniżej oraz przywrócenie możliwości parkowania po stronie zachodniej (nieparzyste numery budynków) do wysokości budynku nr 15.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.
641.	MAIL_5 43	Balonowa	wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków), na odcinku od ulicy Raławickiej do Balonowej nr 14 (włącznie) i wyznaczenie na nim miejsc postojowych na zasadach opisanych poniżej oraz przywrócenie możliwości parkowania po stronie zachodniej (nieparzyste numery budynków) do wysokości budynku nr 15.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.
642.	MAIL_5 44	Służewiec	chcielibyśmy zgłosić postulat objęcia terenem przyszedłem SPP terenu Służewca (zwłaszcza części biurowej). Na poparcie swojego postulatu, załączamy wyniki ankiety przeprowadzonej wśród mieszkańców, które jasno pokazują, że brak takiego rozszerzenia wpłynie negatywnie na dzielnicę.	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
643.	MAIL_5 45	Dąbrowskiego	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN prośba do projektantów o nie zmniejszanie ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Prośba o ponowne przyjrzenie się zmianom planowanym i nie likwidowanie: 1. 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69, jest tu bardzo szeroki chodnik i miejsca postojowe nie zagrażają nikomu. 2. pod sklepem Rossmann nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania, gdyż jest tam bardzo szeroki chodnik i samochody do tej pory legalnie tam parkują. 3. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje 4. jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Postawić znak B-35 zamiast zakazu parkowania. 5. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować? Reasumując prośba, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79. O tych wszystkich zmianach rozmawialiśmy w trakcie konsultacji i Państwo przychylaliście się do tych propozycji. Likwidacja tylu miejsc będzie katastrofalna dla nas gdyż jest to tzw blokowisko, gdzie parkują mieszkańcy a nie przyjezdni. Proszę jeszcze raz o pochylenie się nad projektem i nakreślenie go wg oczekiwań mieszkańców, którzy nie mają tu parkingów ani garaży bo mieszkają w blokach wybudowanych w latach '60. Do</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			tej pory nikt nie myślał o tym jak nam pomóc tylko likwidowane są miejsca parkingowe. Proszę o informację dotyczącą rozpatrzenia mojego pisma.	
644.	MAIL_5 46	Domaniewska, Wołoska	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
645.	MAIL_5 47	Dąbrowskiego	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN prosba do projektantów o nie zmniejszanie ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Prośba o ponowne przyjrzenie się zmianom planowanym i nie likwidowanie: 1. 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69, jest tu bardzo szeroki chodnik i miejsca postojowe nie zagrażają nikomu. 2. pod sklepem Rossmann nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania, gdyż jest tam bardzo szeroki chodnik i samochody do tej pory legalnie tam parkują. 3. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje 4. jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Postawić znak B-35 zamiast zakazu parkowania. 5. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować? Reasumując prosba, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasionicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79. O tych wszystkich zmianach rozmawialiśmy w trakcie konsultacji i Państwo przychylaliscie się do tych propozycji. Likwidacja tylu miejsc będzie katastrofalna dla nas gdyż jest to tzw blokowisko, gdzie parkują mieszkańcy a nie przyjezdni. Proszę jeszcze raz o pochylenie się nad projektem i nakreślenie go wg oczekiwań mieszkańców, którzy nie mają tu parkingów ani garaży bo mieszkają w blokach wybudowanych w latach '60. Do tej pory nikt nie myślał o tym jak nam pomóc tylko likwidowane są miejsca parkingowe. Proszę o informację dotyczącą rozpatrzenia mojego pisma.</p>	
646.	MAIL_548	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN prosba do projektantów o nie zmniejszanie ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Prośba o ponowne przyjrzenie się zmianom planowanym i nie likwidowanie: 1. 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69, jest tu bardzo szeroki chodnik i miejsca postojowe nie zagrażają nikomu. 2. pod sklepem Rossmann nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania, gdyż jest tam bardzo szeroki chodnik i samochody do tej pory legalnie tam parkują. 3. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje 4. jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Postawić znak B-35 zamiast zakazu parkowania. 5. Przy Rondzie Jasionicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasionicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować? Reasumując prosba, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79. O tych wszystkich zmianach rozmawialiśmy w trakcie konsultacji i Państwo przychylaliście się do tych propozycji. Likwidacja tylu miejsc będzie katastrofalna dla nas gdyż jest to tzw blokowisko, gdzie parkują mieszkańcy a nie przyjezdni. Proszę jeszcze raz o pochylenie się nad projektem i nakreślenie go wg oczekiwań mieszkańców, którzy nie mają tu parkingów ani garaży bo mieszkają w blokach wybudowanych w latach '60. Do tej pory nikt nie myślał o tym jak nam pomóc tylko likwidowane są miejsca parkingowe. Proszę o informację dotyczącą rozpatrzenia mojego pisma.</p>	
647.	MAIL_5 49	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN prosba do projektantów o nie zmniejszanie ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Prośba o ponowne przyjrzenie się zmianom planowanym i nie likwidowanie: 1. 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69, jest tu bardzo szeroki chodnik i miejsca postojowe nie zagrażają nikomu. 2. pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania, gdyż jest tam bardzo szeroki chodnik i samochody do tej pory legalnie tam parkują. 3. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje 4. jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Postawić znak B-35 zamiast zakazu parkowania. 5. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować? Reasumując proszę, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79. O tych wszystkich zmianach rozmawialiśmy w trakcie konsultacji i Państwo przychylaliście się do tych propozycji. Likwidacja tylu miejsc będzie katastrofalna dla nas gdyż jest to tzw blokowisko, gdzie parkują mieszkańcy a nie przyjezdni. Proszę jeszcze raz o pochylenie się nad projektem i nakreślenie go wg oczekiwań mieszkańców, którzy nie mają tu parkingów ani garaży bo mieszkają w blokach wybudowanych w latach '60. Do tej pory nikt nie myślał o tym jak nam pomóc tylko likwidowane są miejsca parkingowe. Proszę o informację dotyczącą rozpatrzenia mojego pisma.</p>	
648.	MAIL_5 50	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN proszę do projektantów o nie zmniejszanie ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Prośba o ponowne przyjrzenie się zmianom planowanym i nie likwidowanie: 1. 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69, jest tu bardzo szeroki chodnik i miejsca postojowe nie zagrażają nikomu. 2. pod sklepem Rossmann nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania, gdyż jest tam bardzo szeroki chodnik i samochody do tej pory legalnie tam parkują. 3. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje 4. jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Postawić znak B-35 zamiast zakazu parkowania. 5. Przy Rondzie Jasienicy</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować? Reasumując prosba, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79. O tych wszystkich zmianach rozmawialiśmy w trakcie konsultacji i Państwo przychylaliście się do tych propozycji. Likwidacja tylu miejsc będzie katastrofalna dla nas gdyż jest to tzw blokowisko, gdzie parkują mieszkańcy a nie przyjezdni. Proszę jeszcze raz o pochylenie się nad projektem i nakreślenie go wg oczekiwań mieszkańców, którzy nie mają tu parkingów ani garaży bo mieszkają w blokach wybudowanych w latach '60. Do tej pory nikt nie myślał o tym jak nam pomóc tylko likwidowane są miejsca parkingowe. Proszę o informację dotyczącą rozpatrzenia mojego pisma.</p>	
649.	MAIL_5 51	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN prosba do projektantów o nie zmniejszanie ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Prośba o ponowne przyjrzenie się zmianom planowanym i nie likwidowanie: 1. 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69, jest tu bardzo szeroki chodnik i miejsca postojowe nie zagrażają nikomu. 2. pod sklepem Rossmann nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania, gdyż jest tam bardzo szeroki chodnik i samochody do tej pory legalnie tam parkują. 3. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje 4. jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Postawić znak B-35 zamiast zakazu parkowania. 5. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować? Reasumując prosba, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79. O tych wszystkich zmianach rozmawialiśmy w trakcie konsultacji i Państwo przychylaliście się do tych propozycji. Likwidacja tylu miejsc będzie katastrofalna dla nas gdyż jest to tzw blokowisko, gdzie parkują mieszkańcy a nie przyjezdni. Proszę jeszcze raz o pochylenie się nad projektem i nakreślenie go wg oczekiwań mieszkańców, którzy nie mają tu parkingów ani garaży bo mieszkają w blokach wybudowanych w latach '60. Do tej pory nikt nie myślał o tym jak nam pomóc tylko likwidowane są miejsca parkingowe. Proszę o informację dotyczącą rozpatrzenia mojego pisma.</p>	<p>Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
650.	MAIL_5 52	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN prosba do projektantów o nie zmniejszanie ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Prośba o ponowne przyjrzenie się zmianom planowanym i nie likwidowanie: 1. 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69, jest tu bardzo szeroki chodnik i miejsca postojowe nie zagrażają nikomu. 2. pod sklepem Rossmann nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania, gdyż jest tam bardzo szeroki chodnik i samochody do tej pory legalnie tam parkują. 3. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje 4. jednocześnie nie</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Postawić znak B-35 zamiast zakazu parkowania. 5. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować? Reasumując proszę, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79. O tych wszystkich zmianach rozmawialiśmy w trakcie konsultacji i Państwo przychylaliście się do tych propozycji. Likwidacja tylu miejsc będzie katastrofalna dla nas gdyż jest to tzw blokowisko, gdzie parkują mieszkańcy a nie przyjezdni. Proszę jeszcze raz o pochylenie się nad projektem i nakreślenie go wg oczekiwań mieszkańców, którzy nie mają tu parkingów ani garaży bo mieszkają w blokach wybudowanych w latach '60. Do tej pory nikt nie myślał o tym jak nam pomóc tylko likwidowane są miejsca parkingowe. Proszę o informację dotyczącą rozpatrzenia mojego pisma.</p>	<p>Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
651.	MAIL_553	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN proszę do projektantów o nie zmniejszanie ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Prośba o ponowne przyjrzenie się zmianom planowanym i nie likwidowanie: 1. 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69, jest tu bardzo szeroki chodnik i miejsca postojowe nie zagrażają nikomu. 2. pod sklepem Rossmann nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania, gdyż jest tam bardzo szeroki chodnik i samochody do tej pory legalnie tam parkują. 3. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje 4. jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Postawić znak B-35 zamiast zakazu parkowania. 5. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować? Reasumując prosba, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79. O tych wszystkich zmianach rozmawialiśmy w trakcie konsultacji i Państwo przychylaliście się do tych propozycji. Likwidacja tylu miejsc będzie katastrofalna dla nas gdyż jest to tzw blokowisko, gdzie parkują mieszkańcy a nie przyjezdni. Proszę jeszcze raz o pochylenie się nad projektem i nakreślenie go wg oczekiwań mieszkańców, którzy nie mają tu parkingów ani garaży bo mieszkają w blokach wybudowanych w latach '60. Do tej pory nikt nie myślał o tym jak nam pomóc tylko likwidowane są miejsca parkingowe. Proszę o informację dotyczącą rozpatrzenia mojego pisma.</p>	<p>Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
652.	MAIL_5 54	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN prosba do projektantów o nie zmniejszanie ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Prośba o ponowne przyjrzenie się zmianom planowanym i nie likwidowanie: 1. 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69, jest tu bardzo szeroki chodnik i miejsca postojowe nie zagrażają nikomu. 2. pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania, gdyż jest tam bardzo szeroki chodnik i samochody do tej pory legalnie tam parkują. 3. Na całej</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje 4. jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej. Postawić znak B-35 zamiast zakazu parkowania. 5. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować? Reasumując prosba, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79. O tych wszystkich zmianach rozmawialiśmy w trakcie konsultacji i Państwo przychylaliście się do tych propozycji. Likwidacja tylu miejsc będzie katastrofalna dla nas gdyż jest to tzw blokowisko, gdzie parkują mieszkańcy a nie przyjezdni. Proszę jeszcze raz o pochylenie się nad projektem i nakreślenie go wg oczekiwań mieszkańców, którzy nie mają tu parkingów ani garaży bo mieszkają w blokach wybudowanych w latach '60. Do tej pory nikt nie myślał o tym jak nam pomóc tylko likwidowane są miejsca parkingowe. Proszę o informację dotyczącą rozpatrzenia mojego pisma.</p>	<p>postoiu taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
653.	MAIL_5 55	Dąbrowskie go	<p>domagamy się, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</p>	<p>Na wskazanym odcinku ul. Dąbrowskiego jak i na całym obszarze objętym opracowaniem wyznaczono maksymalną liczbę miejsc postojowych zgodnych z przepisami.</p>
654.	MAIL_5 56	Dąbrowskie go 69	<p>Proszę pozostawić parkowanie ukośne na wysokości ul. Dąbrowskiego 69 między Niepodległości a Kraushara</p>	<p>Wprowadzono. Zachowano możliwość postoiu przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
655.	MAIL_5 57	rondo Jasienicy	Proszę pozostawić miejsca do parkowania na szerokich chodnikach na rondzie Jasienicy (znak B-35), o ile nie jest planowana jego całkowita przebudowa w ogóle.	Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. Ponadto, utrzymana zostanie obecna organizacja ruchu wprowadzona w grudniu 2023 r. wyznaczająca legalne miejsca postojowe w tym rejonie.
656.	MAIL_5 58	Maklakiewi cza	Gdzie można uzyskać informacje nt głosowania Rady Miasta w tej kwestii? Byłabym zainteresowana informacją, którzy radni byli za, a którzy przeciw - czy znajdę taką informację w internecie?	Decyzja Rady m.st. Warszawy w sprawie rozszerzenia SPPN nie została podjęta. Wykaz uchwał oraz transmisje z posiedzeń są dostępne w Biuletynie Informacji Publicznej.
657.	MAIL_5 59	Dąbrowskie go	Po zapoznaniu się z planem wprowadzenia zmian SPPN na Mokotowie (ul. Dąbrowskiego w okolicy Łowickiej), wyrażam swoje gorące poparcie dla proponowanych zmian. Ta okolica cechuje się wyjątkowo uciążliwym społecznie nielegalnym parkowaniem, wielokrotnie zagrażającym bezpieczeństwu oraz płynności ruchu samochodowego (zostawione samochody blokują przejazd dużych autobusów) oraz rowerowego. Jednocześnie służby nie są w stanie opanować sytuacji. Dodatkowo strefa SPPN poprawi dostępność miejsc postojowych (rotacja) dla mieszkańców. Gorąco popieram i dziękuję za prowadzenie zmian oraz konsultacje społeczne.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
658.	MAIL_5 60	Dąbrowskie go	<p>Po zapoznaniu się z planem wprowadzenia zmian SPPN na Mokotowie (ul. Dąbrowskiego w okolicy Łowickiej), wyrażam swoje gorące poparcie dla proponowanych zmian. Ta okolica cechuje się wyjątkowo uciążliwym społecznie nielegalnym parkowaniem, wielokrotnie zagrażającym bezpieczeństwu oraz płynności ruchu samochodowego (zostawione samochody blokują przejazd dużych autobusów) oraz rowerowego. Jednocześnie służby nie są w stanie opanować sytuacji. Dodatkowo strefa SPPN poprawi dostępność miejsc postojowych (rotacja) dla mieszkańców. Gorąco popieram i dziękuję za prowadzenie zmian oraz konsultacje społeczne.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
659.	MAIL_5 61	Służewiec Przemysłowy	Chciałbym wyrazić pełne poparcie dla rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego na Mokotowie i jednocześnie zaproponować uwzględnienie rozszerzenia tej strefy na tzw. Mordor na Służewcu podczas trwających konsultacji społecznych.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				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.
660.	MAIL_5 62	Bałuckiego	Proponuję zmianę kierunku na ul. Bałuckiego (od ul. Olkuskiej do ul. Ursynowskiej) ze względu na intensywny ruch i tworzące się korki na wąskich, jednokierunkowych ulicach. Od godziny 17 do 19 mamy pod oknami stojący sznur samochodów, które zatruwają powietrze. Zapach jest tak silny, że musimy zamykać okna.	Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Odwrócenie kierunku ruchu na ul. Bałuckiego nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych. Decyzja w tej sprawie nie powinna być podejmowana w ramach konsultacji dotyczących parkowania, ale wynikać z osobnej analizy wykonanej przez zarządcę drogi.
661.	MAIL_5 63	Bałuckiego	Uważam też, że należałoby usunąć miejsca postojowych na chodniku na ul. Bałuckiego (od ul. Ursynowskiej 16 do ul. Bałuckiego 6), z uwagi na nieprzestrzeganie przepisów dotyczących szerokości chodnika oraz niezgodność odległości od budynków mieszkalnych. Jednocześnie pomimo znaków jakie mamy na wjazdach do garażu i na naszą posesję – wjazdy te są regularnie zastawiane. Co komplikuje nam codzienne życie.	Wprowadzono. Zrezygnowano z wyznaczonych miejsc na chodniku - dostępną przestrzeń przeznaczono na postój dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatorów B35.
662.	MAIL_5 64	Ursynowska	Dobrze byłoby postawić słupki na skrzyżowaniach i przejść dla pieszych słupkami, zwłaszcza na skrzyżowaniach Ursynowska/Bałuckiego, Bałuckiego/Raławicka, Bałuckiego/Olkuska oraz Raławicka/Dożynkowa.	Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące w rejonie wskazanych skrzyżowań.
663.	MAIL_5 65	Raławicka, Olkuska,	Brakuje kontraruchu rowerowego na Raławickiej, Olkuskiej, Ursynowskiej i Tenisowej. A nasza społeczność korzysta z rowerów regularnie. W tym przede wszystkim młodzież.	Wprowadzono. Uzupełniono brakujące oznakowanie we wskazanych miejscach.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		Ursynowska, Tenisowa		
664.	MAIL_5 66		Wskazuję na konieczność montażu słupków uniemożliwiających wjazd na chodniki na skrzyżowaniach i miejscach strategicznych.	Wprowadzono. Słupki blokujące są projektowane w miejscach gdzie parkowanie samochodów zagrażało bezpieczeństwu pieszych.
665.	MAIL_5 67	Puławska	w przypadku ul. Puławskiej, proponuję dostosowanie miejsc postojowych do obecnie obowiązujących przepisów, uwzględniając szerokość chodnika.	Wprowadzono. Projekt przewiduje wyznaczenie miejsc postojowych z zachowaniem chodników zgodnych z przepisami.
666.	MAIL_5 68	Konstruktorska	Zgodnie z planem zagospodarowania przestrzennego zaplanowano w miejscu biurowców mieszkania wzdłuż Konstruktorskiej. Służewiec jest zdominowany biurowcami. Codziennie przyjeżdża tu tysiące samochodów i panuje totalny chaos komunikacyjny. Miejsc parkingowych jest niewystarczająca ilość, każdy trawnik, chodnik jest wykorzystywany na nielegalne parkowanie jeśli tylko kierowca ma możliwość wjechania bo nie ma fizycznej zapory. Tylko wprowadzenie strefy sięgającej minimum do Marynarskiej - spowoduje unormowanie tego problemu. Na ulicy Konstruktorskiej, gdzie aktualnie trwa budowa szkoły podstawowej jest tysiące mieszkań. Mieszkancom grozi totalny komunikacyjny armagedon. Pominięcie dzielnicy biurowej w tym projekcie jest kompletnie niezasadne z punktu widzenia strategii komunikacyjnej. Strefa powinna wymusić rotację i zmotywować pracowników - setki tysięcy dziennie by nie generowali korków a wybrali komunikację. Tylko objęcie tego obszaru przynajmniej do ulicy Marynarskiej pozwoli na rozwój dzielnicy. Pominięcie Służewca w Strefie jest ogromnym błędem planistycznym.	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.
667.	MAIL_5 69	Dąbrowskiego	My mieszkańcy Dąbrowskiego domagamy się, by: 1. Nie likwidować 9 miejsc skośnych od Niepodległości do Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69 i dalej pod sklepem Rossman nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania. 2. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71 po stronie południowej	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach gdzie obecnie istnieje i jednocześnie nie likwidować parkowania równoległego na tym odcinku po stronie północnej.</p> <p>3. Przy Rondzie Jasienicy pozostawić możliwość parkowania na szerokim chodniku przynajmniej pod przychodnią - 5 miejsc skośnych. W pozostałych miejscach wokół ronda na szerokim chodniku prosimy o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mogą tu nadal parkować?</p> <p>4. Reasumując postulujemy, by przy ul. Dąbrowskiego od Niepodległości do Ronda Jasienicy zachowanych zostało około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak Państwo proponują 79.</p>	<p>projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. 4. Wprowadzono. Projekt nie przewiduje likwidacji istniejących miejsc postojowych.</p>
668.	MAIL_5 70	Wiśniowa	<p>Proszę o rozważenie wyznaczenia miejsc parkingowych w SPPN obszar nr 2 na ul. Wiśniowej (od ul. Odolańskiej do ul. Wiktorskiej - po lewej stronie patrząc w kierunku Północnym) Wzdłuż tej ulicy, na wzniesieniu, które kiedyś, bardzo dawno temu zaprojektowane zostało jako chodnik, od zawsze parkują samochody osobowe i nigdy nikt nie przechodził po tej stronie, gdyż po drugiej stronie jest szeroki i wygodny chodnik. Dzięki temu rozwiązaniu przybyłoby ok 8 miejsc do parkowania i poprawiłoby to bezpieczeństwo w poruszaniu się pojazdów oraz pieszych w tym rejonie.</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drógi. Założenia projektu nie przewidują likwidacji chodników na cele parkingowe.</p>
669.	MAIL_5 71	Fitelberga, Sibeliusa	<p>W związku z wprowadzeniem SPPN na Wyglądowie, wyrażam zaniepokojenie projektowaną likwidacją połowy miejsc parkingowych na takich ulicach jak Fitelberga czy Sibeliusa. Te małe osiedlowe ulice mają mniej niż 100 m długości i otoczone są 10-piętrowymi blokami z lat 70., czyli blokami bez parkingów podziemnych ani naziemnych (np. na Maklakiewicza, Malawskiego i na Etiudy Rewolucyjnej) Nasze ulice będą dzieliły parkomaty z tymi blokami i jak dawniej będą stanowiły zaplecze parkingowe dla ich mieszkańców. Z tą różnicą, że projekt SPPN kasuje obustronne parkowanie na naszych uliczkach, wprowadza parkowanie tylko po jednej stronie. Nawet jeśli ubędzie</p>	<p>Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Na ul. Sibeliusa i Fitelberga został zaprojektowany ruch jednokierunkowy z wyznaczeniem ogólnodostępnych miejsc postojowych. Pozostała szerokość jezdni 3,5 m nie daje możliwości zaparkowania i jednocześnie utrzymania przejezdności. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczone tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>przyjezdnych aut, tych miejsc parkingowych nie starczy dla tubylców. Nasze osiedle jest z lat 60 i mamy wielu mieszkańców w podeszłym wieku, którzy teraz nie będą mogli zaparkować pod własnym domem. Dla nich samochód pod domem jest gwarancją bezpieczeństwa i niezależności. ZDM i m.st. Warszawa zapewniają, że w SPPN chodzi o zachowanie jak największej ilości miejsc parkingowych. Rozumiem, że parkowanie po obu stronach jest właściwie niemożliwe do zachowania ze względu na bardzo małą szerokość tych ulic. Wydaje mi się jednak, że przynajmniej dla ulic przy których znajduje się SBM „Osiedle Autorów”, czyli Sibeliusa, Fitelberga oraz Maklakiewicza na odcinku od Malawskiego do Żuławskiego, można zastosować oznakowanie B-35. Wyrażam nadzieję że propozycja ta zostanie rozpatrzona pomyślnie.</p>	<p>ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.</p>
670.	MAIL_5 72	Wiktorska	<p>Chciałem wyrazić swoje poparcie dla rozszerzenia SPPN na Starym Mokotowie. Mieszkam na ulicy Wiktorskiej, skrzyżowanie z Bałuckiego, gdzie aktualnie jest granica strefy i jest to horror dla wszystkich mieszkańców.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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,</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
671.	MAIL_5 73	Wiktorska	<p>Chciałem wyrazić swoje poparcie dla rozszerzenia SPPN na Starym Mokotowie. Mieszkam na ulicy Wiktorskiej, skrzyżowanie z Bałuckiego, gdzie aktualnie jest granica strefy i jest to horror dla wszystkich mieszkańców.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
672.	MAIL_5 74	Dąbrowskie go	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN w obszarze zasobów SM Mokotów, zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontr-ruch rowerowy.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
673.	MAIL_5 75	Karwińska, Wołoska	W związku z planowanym poszerzeniem strefy SSP na Mokotowie na ul. Karwińską, postuluję: w jak w największym utrzymanie obecną liczbę miejsc parkingowych dla mieszkańców, w szczególności przez wyznaczenie minimalnej liczby wyznaczonych płatnych miejsc parkingowych na rzecz maksymalizacji strefy dopuszczonego postoju dla mieszkańców strefy (B-35/przerywana fioletowa linia). możliwe zwiększenie liczby wyznaczonych płatnych miejsc parkowania wzdłuż ul. Wołoskiej.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Wzdłuż ulicy Wołoskiej po wschodniej i zachodniej stronie ulicy zostaną wyznaczone miejsca do parkowania kosztem lewego pasa ruchu. Długość tych pasów uzależniona jest od potrzeb ruchowych w ul. Wołoskiej.
674.	MAIL_5 76	Dąbrowskie go	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontrruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
675.	MAIL_5 77	Dąbrowskie go	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
676.	MAIL_5 78		Za duzo stref za daleko od centrum, kłopotliwe dla miszkancow i ich gosci. Kłopotliwe dla osob pracujacych na dalszym mokotowie. Mieszkam na Mokotowie od lat i jestem zdecydowanie przeciwna rozszerzaniu stref platnego parkowania. Jest juz i tak duzo za duzo. takze Please NO!	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
677.	MAIL_5 79	Magazynowa, Garażowa, Samochodowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej. Szczególnym problemem w tym miejscu jest ulica Garażowa, na której znajdują się bardzo uczęszczane sklepy Pepco i Biedronka. Klienci tych sklepów nie mogąc znaleźć miejsca postojowego zostawiają samochody 'na chwilę' na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Często po obu stronach jezdni jednocześnie stoją tak zostawione samochody. To powoduje znaczne utrudnienia w ruchu. W tym miejscu jest to niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej. Na Garażowej jest bardzo dużo miejsc postojowych, niestety są one wykorzystywane do długoterminowego przechowywania samochodów. Wiele z nich stoi tygodnie, niektóre miesiące. Ponadto znaczącą część stanowią samochody pracowników biurowych. Uwolnienie tych miejsc dzięki SPPN zapewniłoby adekwatną ilość miejsc dla sklepów i udrożniłoby to przejazd garażową i magazynową nie tylko karetkom ale i mieszkańcom. Przedstawiciele ZDM na konsultacjach sami przyznali, że granice strefy muszą być czytelne i najlepiej gdy są nimi duże ulice. W zaproponowanym rozwiązaniu granice znacząco się upraszczają bo wielopasmowa Wołoska i szeroka Domaniewska, już są tymi granicami na innych odcinkach.	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.
678.	MAIL_5 80	Dąbrowskiego	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontra ruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego.	
679.	MAIL_5 81	Dąbrowskie go	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontra ruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
680.	MAIL_5 82	Dąbrowskie go 81	Dopiero dziś, dzięki informacji od córki, dowiedziałam się o projekcie rozszerzenie strefy płatnego parkowania na Mokotowie o okolice ul. J. Dąbrowskiego 81. Nie każdy siedzi na co dzień w internecie i mediach społecznościowych. Nie zauważyłam, natomiast, żadnych pisemnych informacji typu plakaty czy też pisma w tej sprawie przyklejone na szybach klatek schodowych.	Aby umożliwić wszystkim mieszkańcom zapoznanie się z projektami i zgłoszenie uwag konsultacje społeczne trwały od 15 listopada do 15 grudnia 2023 roku. Liczba osób biorących udział w spotkaniach i zgłaszających uwagi świadczy o dużym zainteresowaniu udziałem w procesie. Akcja informacyjna: -ogłoszenie o konsultacjach na warszawskiej stronie konsultacji z mieszkańcami oraz na stronie Zarządu Dróg Miejskich (od 8 listopada); -posty o rozpoczęciu i o działaniach w konsultacjach na profilu Facebook Konsultacje społeczne Warszawa oraz na profilu Zarządu Dróg Miejskich; -za pośrednictwem Poczty Polskiej do skrzynek mieszkańek i mieszkańców Mokotowa trafiło 41 150 ulotek informujących o SPPN-ie i konsultacjach; - informacja o konsultacjach na ekranach w komunikacji publicznej (13-19 listopada); -dystrybucja ulotek i plakatów w instytucjach publicznych za pośrednictwem Urzędu Dzielnicy Mokotów; -plakaty o konsultacjach na stacjach metra na obszarze Mokotowa (8-22 listopada); -powiadomienia przez Warszawski System

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>Powiadomień 19 115 (15-29 listopada); -o pomoc w upowszechnieniu informacji o konsultacjach zwróciliśmy się też do: Burmistrza, Rady Dzielnicy, Dzielnicowej Komisji Dialogu Społecznego ilokalnych parafii. Spotkania online odbywały się w godzinach wieczornych od 17 do 19 30. Często przedłużały się aż do godz. 20. Dzięki temu osoby aktywne zawodowo mogły w nich uczestniczyć. W podobnych godzinach organizowane były spotkania otwarte, podczas których pracownicy Zarządu Dróg Miejskich poza prezentowaniem wyników badań i zasad projektowych dysponowali projektami w formie papierowej i odpowiadali na szczegółowe pytania mieszkańców, zbierając również ich opinie i uwagi za pośrednictwem formularzy. Przez cały czas trwania konsultacji każdy mieszkaniec miał możliwość złożenia uwag za pośrednictwem dedykowanego adresu mailowego.</p>
681.	MAIL_5 83	Ludowa	<p>W nawiązaniu do konsultacji dot.strefy płatnego parkowania na Mokotowie w 3 załącznikach przesyłam: - 2 zdjęcia obrazujące to jak każdego dnia wygląda parkowanie przy ul.Ludowej po parzystej stronie (wschodniej); - projekt przygotowany przez Państwa biuro projektowe zgodnie z którym w tym miejscu wyznaczony jest chodnik 2m, na którym na żółto zaznaczone jest miejsce, którego dotyczą zdjęcia zaparkowanych samochodów. Na jednym załączniku auto zajmuje tak dużą powierzchnię chodnika, że pieszym zostaje 75cm (!!!), natomiast obok pozostałych samochodów (w stronę ul.Dolnej) na chodniku zostaje 100cm. To jest absolutny skandal. Te chodniki tak wyglądają każdego dnia. Uprzejmie proszę Państwa o uporządkowanie tej przestrzeni z poszanowaniem pieszych. Jeżeli nie ma możliwości, aby zmieściły się samochody przy pozostawieniu ustawowych 2m dla pieszych to proszę założyć słupki, aby samochody nie mogły wjeżdżać na chodnik. Dokładnie tak jak jest</p>	<p>Wprowadzono. Projekt przewiduje pozostawienie chodnika o szerokości 2,0 m.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			na wysokości ul.Ludowa 10. Dodatkowo wzdłuż ul.Ludowej kierowcy parkują po obu stronach, na obu chodnikach, przez co niemożliwe jest minięcie się dwóch samochodów.	
682.	MAIL_584		Poza tym jednym „detalem” dot.przestrzeni dla pieszych jako mieszkanka Mokotowa całkowicie popieram strefę płatnego parkowania. Proszę robić tak dużo jak tylko jest to możliwe. Dzięki temu unikniemy parkowania przez kierowców, którzy zostawiają auta na obrzeżach strefy i cały dzień blokują miejsca ponieważ są bezpłatne.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoj, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
683.	MAIL_5 85		W ramach odbywających się konsultacji społecznych rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego na Mokotowie chciałbym wyrazić moje pełne poparcie dla tej inicjatywy.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapelnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
684.	MAIL_5 86	Służewiec	Proszę o wzięcie pod uwagę rozszerzenia SPPN o Mordor na Służewcu.	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



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				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.
685.	MAIL_5 87	Bałuckiego	Odwrócenie kierunku na ul. Bałuckiego (od ul. Olkuskiej do ul. Ursynowskiej) ze względu na intensywny ruch ponadlokalny i korki, które tworzą się na wąskich, jednokierunkowych ulicach (Ursynowskiej, Bałuckiego, Olkuskiej).	Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Odwrócenie kierunku ruchu na ul. Bałuckiego nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych. Decyzja w tej sprawie nie powinna być podejmowana w ramach konsultacji dotyczących parkowania, ale wynikać z osobnej analizy wykonanej przez zarządcę drogi.
686.	MAIL_5 88	Bałuckiego	Likwidacja miejsc postojowych wyznaczonych po str. wschodniej na chodniku na ul. Bałuckiego (od ul. Ursynowskiej 16 do ul. Bałuckiego 6) ze względu na fakt, że szerokość chodnika dostępnego dla pieszych nie ma wymaganych przepisami 2 metrów (przy budynku na Ursynowskiej 16 i Bałuckiego 4 są naświetla zwężające chodnik) natomiast miejsce postojowe wyznaczone na chodniku nie ma wymaganej minimalnej szerokości 2,5 m. Poza tym, miejsca postojowe wyznaczone na chodniku znajdują się 1,8 m od okien kamienic co jest niezgodne z przepisami odnośnie odległości wyznaczonych miejsc postojowych od budynków mieszkalnych. Parkowanie samochodów tak blisko okien budynków mieszkalnych jest ogromną uciążliwością dla mieszkańców, zwłaszcza mieszkających na parterze. Okna pokoi moich dzieci wychodzą na ulicę a smród spalin i hałas są dużym utrudnieniem. Te miejsca można przenieść na Ursynowską tam, gdzie będzie sensowna ulica i dodatkowe miejsca postojowe po południowej stronie.	Wprowadzono. Zrezygnowano z wyznaczonych miejsc na chodniku - dostępną przestrzeń przeznaczono na postój dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatorów B35.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
687.	MAIL_5 89	Bałuckiego	<p>Zabezpieczenie słupkami skrzyżowań i przejść dla pieszych przez nielegalnie parkującymi swoje samochody kierowcami:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- skrzyżowanie Ursynowska/Bałuckiego (róg ptn/wsch i róg ptn/zach)</li> <li>- skrzyżowanie Bałuckiego/Raławicka (słupek na polu wyłączonym i wysepka prefabrykowana z ruchu a najlepiej przeniesienie parkowania na północną stronę co zwiększyłoby widoczność na tym skrzyżowaniu dla skęcających w lewo z Bałuckiego.</li> <li>- skrzyżowanie Bałuckiego/Olkuska (zamontowanie wysepki prefabrykowanej na polu wyłączonym z ruchu)</li> <li>- skrzyżowanie Raławicka/Dożynkowa i przejście dla pieszych przez ul. Raławicką przy Dożynkowej (róg ptn/wsch +przejście po ptn str., róg ptn/zach, przejście po południowej str.)</li> </ul>	Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące w rejonie wskazanych skrzyżowań.
688.	MAIL_5 90	Raławicka, Olkuska, Ursynowska, Tenisowa	<p>Brakujący kontraruch rowerowy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Raławicka na jednokierunkowym odcinku</li> <li>- Olkuska przy Puławskiej</li> <li>- Ursynowska przy Puławskiej</li> <li>- Tenisowa</li> </ul>	Wprowadzono. Uzupełniono brakujące oznakowanie we wskazanych miejscach.
689.	MAIL_5 91	Ursynowska, Olkuska, Raławicka	<p>esowanie toru jazdy dla spowolnienia ruchu i wyznaczenia dodatkowych miejsc postojowych</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ursynowska (na odc. od Kazimierzowskiej do Bałuckiego oraz od Bałuckiego do Puławskiej)</li> <li>- Olkuska</li> <li>- Raławicka (na jednokierunkowym odcinku od tymczasowego przejścia dla pieszych do skrzyżowania z Bałuckiego)</li> </ul>	W projekcie uwzględniono parkowanie naprzemienne na ul. Olkuskiej i Ursynowskiej.
690.	MAIL_5 92	Tenisowa	<p>Wprowadzenie strefy zamieszkania na całej ulicy Tenisowej, na której obecnie samochody parkują na chodniku na całej jego szerokości. Dzięki temu kierowcy będą mogli legalnie parkować na chodniku natomiast piesi będą mogli korzystać z jezdni. Chodzi o zalegalizowanie obecnego stanu rzeczy. Chodnik na ul. Tenisowej ma 1,5 m więc stawianie znaków B25 i B36 mija się z</p>	Wprowadzono. Zaprojektowano strefę zamieszkania na ul. Tenisowej, gdzie miejsca postojowe wyznaczono na istniejącym chodniku.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			celem. Przy B36 chodnik nie będzie zabezpieczony przed nielegalnym postojem, natomiast przy B35 nie możliwe jest legalne parkowanie udostępniające pieszym 1,5 m przejście.	
691.	MAIL_5 93		Uprzywilejowanie aż 3 miejsc postojowych dla obsługi biura OSiR wydaje się nieuzasadnione i niesprawiedliwe wobec mieszkańców. Wnoszę także o likwidację wyznaczonego na chodniku miejsca postojowego dla OSiR (które nie jest ujęte w projektach organizacji ruchu). Wjazd na chodnik i manewrowanie na nim stwarza to niebezpieczeństwo dla pieszych.	Likwidacja miejsc zastrzeżonych dla placówek będzie konsultowana z Urzędem Dzielnicy na etapie opiniowania projektu organizacji ruchu.
692.	MAIL_5 94	Bałuckiego	W projektach organizacji ruchu brakuje oznakowania pionowego i poziomego parkowania na chodniku po wsch. stronie ul. Bałuckiego (od Olkuskiej do Raclawickiej)	Wprowadzono. Uzupełniono brakujące oznakowanie we wskazanej lokalizacji.
693.	MAIL_5 95	Olkuska, Raclawicka	montaż słupków uniemożliwiających wjazd na chodnik - "przejście" przez Raclawicką na skrzyżowaniu z Bałuckiego (po zachodniej stronie) i zabezpieczenie chodnika słupiem przed wjeżdżaniem na niego samochodami - "przejście" przez Raclawicką po stronie wschodniej przy myjni i zabezpieczenie chodnika słupkiem przed wjeżdżaniem na niego samochodami - na ul. Olkuskiej przy ul. Puławskiej po północnej stronie (przy pawilonach)	Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące we wskazanych miejscach.
694.	MAIL_5 96	Puławska	Dostosowanie wyznaczonych na chodniku miejsc postojowych na ul. Puławskiej od ul. Dolnej do pl. Unii Lubelskiej do obecnie obowiązujących przepisów z uwzględnieniem 2 metrowej szerokości chodnika dostępnego dla pieszych i 2,5 metrowej szerokości miejsc postojowych.	Nie wprowadzono. Wskazany odcinek ulicy jest poza granicami opracowania.
695.	MAIL_5 97	Malawskiego	chcę zapytać, gdzie mieszkańcy 10-piętrowych bloków przy ul. Malawskiego będą mogli zostawiać swoje samochody po wprowadzeniu SPPN? Przed każdym z czterech wysokich bloków zaproponowano na ul. Malawskiego kilkunastometrowy odcinek do parkowania, czyli na kilka - kilkanaście aut. Zapewne mieszkańcy ci w akcie desperacji będą pozostawiać swoje samochody tak, jak robią to do tej pory - czyli parkują przed segmentami na	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Sibeliusa, Fitelberga, Maklakiewicza (nry 3-5), ew. Etiudy. A gdzie wobec tego staną auta mieszkańców Sibeliusa i Fitelberga? Nie wiadomo, gdyż propozycja SPPN tnie miejsca parkingowe na tych uliczkach o więcej niż 50%. Czy możemy dostać odpowiedź na to pytanie przed wprowadzeniem strefy?	którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. Wprowadzenie SPPN nie zmienia faktu, że postój musi odbywać się zgodnie z przepisami. Postój w sposób nieprawidłowy jest wykroczeniem niezależnie od tego, czy SPPN zostanie wprowadzona.
696.	MAIL_5 98		Dlaczego nie przypomina się mieszkańcom o zakończeniu ważności abonamentu? Słyszałam od wielu osób, gdzie obowiązuje SPPN, że tylko mandaty boleśnie przypominają im o obowiązku wykupienia abonamentu. Powinno być to jakoś uregulowane - skoro miasto w pandemii potrafiło porozumiewać się z mieszkańcami smsami, to może tędy droga?	O nowy abonament należy wnioskować nie wcześniej niż 30 dni przed: -rozpoczęciem terminu jego obowiązywania wskazanym we wniosku o abonament lub -upływem terminu ważności poprzedniego abonamentu. Data ważności abonamentu jest widoczna na abonamencie.
697.	MAIL_5 99	Dąbrowskie go	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
698.	MAIL_6 00	Miączyńska	Należy w jak największym stopniu utrzymać obecną liczbę miejsc parkingowych dla mieszkańców ulicy Miączyńskiej. W tym celu należy zlikwidować zaproponowane w projekcie wyznaczone płatne miejsca parkingowe. Przy naszej ulicy zlokalizowana jest jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa, zatem miejsca ogólnodostępne np dla usług czy usług publicznych są zbędne. Prosimy , aby po obu stronach jezdni zostały wyznaczone strefy dopuszczalnego postoju dla mieszkańców (B-35 lub inaczej przerywana fioletowa linia).	Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczone tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
699.	MAIL_6 01		Proszę , aby wyznaczenie kierunków ruchu nowych ulic jednokierunkowych zostało poprzedzone badaniami i symulacjami ruchu, szczególnie biorąc pod uwagę potoki na głównych ulicach zbiorczych dokoła naszego osiedla, tak żeby zaproponować optymalne rozwiązanie, które nie będzie powodowało "zapychania" się małych uliczek wewnętrznych.	Wprowadzenie jednokierunkowych ulic poprzedzone było obserwacjami terenowymi celem wypracowania najkorzystniejszego wariantu ruchowego z maksymalną liczbą miejsc postojowych.
700.	MAIL_6 02	Wołoska, Raclawicka	Należy zwiększyć ilość wyznaczonych płatnych miejsc parkowania wzdłuż Wołoskiej oraz na Raclawickiej (przy Gwardii).	Wzdłuż ul. Wołoskiej została wyznaczona maksymalna liczba miejsc postojowych w lokalizacjach, gdzie parkujące pojazdy nie będą powodowały utrudnień ruchowych wzdłuż ulicy. Przy ul. Raclawickiej w rejonie Gwardii na wyodrębnionym parkingu została wyznaczona maksymalna ilość miejsc postojowych. Na jezdni ul. Raclawickiej nie zostały wyznaczone miejsca z uwagi na intensywny ruch kołowy oraz liczne skrzyżowania i zjazdy.
701.	MAIL_6 03	Spartańska	Należy rozważyć przebudowę ulicy Spartańskiej w taki sposób aby umożliwić parkowanie równoległe w zatoce oraz przygotowanie stref "Kiss& Szkole nr 205 oraz poprawy organizacji ruchu przy nowym przedszkolu i żłobku w taki sposób aby odwożący rodzice nie stwarzali zagrożenia dla innych dzieci (poprzez np. wycofywanie) oraz nie blokowali Spartańskiej. Dla upłynnienia ruchu zawracających rodziców w kierunku Woronicza można by na przykład wykorzystać istniejącą zawrotkę dla autobusów (obecnie nawet podczas ładowania autobusu, w dalszym ciągu zawrotka pozostaje przejezdna nawet dla innego autobusu więc samochody osobowe też się na pewno zmieszczą.	W związku z przebudową ulicy Spartańskiej, odrębnym projektem zostaną wyznaczone miejsca po dwóch stronach ulicy w zatokach ze sposobem parkowania równoległe do krawędzi jezdni. Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętla autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&amp;R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;R spełnia swoją funkcję tylko wtedy, kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsłużenie dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss &amp; Ride”</p>
702.	MAIL_6 04	Bałuckiego	<p>Ze względu na wielkie korki po południu w tygodniu na Ursynowskiej i Bałuckiego zgłaszam potrzebę interwencji w tej sprawie - zmiany kierunku ruchu na Bałuckiego. Zgłaszam również tę ulicę do strefy płatnego parkowania - zaparkowanie tam graniczy z cudem.</p>	<p>Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Odwrócenie kierunku ruchu na ul. Bałuckiego nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych. Decyzja w tej sprawie nie powinna być podejmowana w ramach konsultacji dotyczących parkowania, ale wynikać z osobnej analizy wykonanej przez zarządcę drogi.</p>
703.	MAIL_6 05	Naruszewicza	<p>Zgłaszam do strefy płatnego parkowania ul. Naruszewicza - podobne gigantyczne problemy z parkowaniem. Informuję, że na stronie <a href="https://zdm.waw.pl/aktualnosci/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-mokotowie">https://zdm.waw.pl/aktualnosci/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-mokotowie</a> JEST BŁĄD - do odcinka u.. NARUSZEWICZA od Krasickiego do Puławskiej jest załączona ponownie mapa odcinka Naruszewicza od ul. Niepodległości do Krasickiego.</p>	<p>Błąd został poprawiony. Ulica Naruszewicza wchodzi w zakres opracowania i została objęta koncepcją rozszerzenia SPPN.</p>
704.	MAIL_6 06		<p>Mam nadzieję że wprowadzenie sppn zwiększy dostępność miejsc parkingowych i unormuje sytuację parkową na starym Mokotowie.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
705.	MAIL_6 07	Fitelberga, Miączyńska , Sibeliusa	<p>Załączam projekt modyfikacji propozycji biegu dróg jednokierunkowych. Jego podstawowym celem jest ograniczenie ruchu spoza strefy na największych ulicach przy zachowaniu możliwie wygodnego dojazdu dla mieszkańców. Szczegóły: ;Fitelberga: kier. na pld. Maklakiewicza: odc. Żuławskiego – Malawskiego: kierunek na pld., odc. Żuławskiego – Miączyńska: kierunek na ptn.; Malawskiego: kier na zach.; Miączyńska: odc. Maklakiewicza – Etiudy Rewolucyjnej: kier na zach., odc. Maklakiewicza – Spartańska: kier na wsch.; Sibeliusa: kier na ptn.; Żuławskiego: kier na wsch.</p>	<p>Nie wprowadzono. Załączone rozwiązanie nie zwiększa ilości wyznaczonych miejsc postojowych, nie skraca dojazdu do posesji a wręcz ją wydłuża lub komplikuje (ul. Miączyńska - dojazd tylko od strony Maklakiewicza poprzez jeszcze mniejsze uliczki).</p>
706.	MAIL_6 08	Miączyńska	<p>Dodatkowo wnoszę o umieszczenie znaku zakazu ruchu z wyłączeniem mieszkańców Miączyńskiej 52, 52a, 52b w sięgaczu naprzeciw wylotu</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Maklakiewicza w Miączyńskiej. Ta wewnętrzna uliczka stanowi dojazd do 3 posesji, a może łatwo stać się łakomym kąskiem dla chcących parkować za darmo. Jednak jej parametry nie pozwalają na wjazd i wyjazd z garaży znajdujących się pod kątem 90 st., jeśli stanie na niej samochód (co może nie być oczywiste dla osób tam niemieszkających).	na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
707.	MAIL_6 09	Wołoska	Postuluję też wprowadzenie parkowania po wschodniej stronie Wołoskiej na całym obszarze strefy (od Woronicza na płu.). Przed skrzyżowaniem z Dąbrowskiego, tam, gdzie kończyłby się parking, pasy ruchu powinny zostać wyesowane w prawo tak, by rozpocząć pas do skrętu w lewo w stronę szpitala.	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.
708.	MAIL_6 10	Bytnara "Rudego"	Pożyteczne byłoby również wydłużenie parkingu po stronie zachodniej przed skrzyżowaniem z Bytnara "Rudego" aż do przejścia dla pieszych (-10 m obszaru wyłączanego). Samo przejście mogłoby jednocześnie zostać skrócone o 1 pas ruchu.	Niezrozumiały opis lokalizacji uniemożliwia odniesienie się do uwagi.
709.	MAIL_6 11		Wyznaczenie takiego samego obszaru 150 m (+ 100 od parkometru) dla mieszkańców w sytuacji bardzo różnego zagęszczenia ilości mieszkańców (i samochodów) na jednostkę powierzchni w Warszawie jest niesprawiedliwe i nieprawidłowe. Preferuje mieszkańców domków jednorodzinnych w stosunku do mieszkańców blokowisk i innych stref o dużym zagęszczeniu.	Zasady dla strefy są ujednoczone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
710.	MAIL_6 12		Jestem za powiększeniem strefy płatnego parkowania na Mokotowie.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
711.	MAIL_6 13		Chciałbym zaproponować wprowadzenie zmiany uchwały z 26.06.2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłaty za postój pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłaty dodatkowej oraz określenia sposobu pobierania tych opłat	1) Zasady funkcjonowania abonamentów nie są przedmiotem niniejszych konsultacji. Niemniej, zagadnienie to jest obecnie w trakcie analiz dotyczących korekty zasad funkcjonowania abonamentów.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>(Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138 poz. 4868 z późn. zm., dalej jako "uchwała") i Regulaminu funkcjonowania SPPN (stanowiącego załącznik nr 2 do uchwały, dalej jako "regulamin") poprzez: 1) dodanie do zasięgu abonamentu rejonowego obszaru w odległości 150 metrów wokół miejsca zamieszkania (liczonego po obrysie budynku); 2) rozważenie wprowadzenia dodatkowych rozwiązań umożliwiających m. in. czasowy postój pojazdów gości mieszkańców strefy na warunkach preferencyjnych względem standardowych stawek; 3) niezależnie od powyższego, zwłaszcza w przypadku nieuwzględnienia pierwszej uwagi, wnoszę o korektę sieci wirtualnych parkomatów na obszarze rozszerzenia strefy, np. tak, aby 3 sąsiadujące ze sobą parkomaty stanowiły wierzchołki trójkąta równobocznego o boku 150 m.</p> <p>Ad. 1) Obecnie brzmienie par. 6 ust. 1c pkt 1 uchwały wskazuje, że abonament obszarowy upoważnia do postoju w rejonie do 8 parkomatów znajdujących się w pobliżu miejsca zamieszkania. Par. 5 ust. 2a regulaminu wskazuje na sposób wyznaczania parkomatów w rejonie których samochód mieszkańca jest uprawniony do postoju (a więc obszar do 8 parkomatów w odległości do 150 m od miejsca zameldowania), zaś rejon każdego parkomatu jako koło o promieniu 100 metrów wokół niego. Takie brzmienie ww. przepisów wskazuje na to, że w rozumieniu uchwały jedynym miejscem, w jakim dopuszczalne jest parkowanie samochodu w ramach abonamentu rejonowego jest tylko obszar 100 metrów wokół parkomatów, ale już nie obszar w promieniu 150 metrów wokół miejsca zameldowania. Poparciem takiej interpretacji jest w szczególności par. 5 ust. 2 regulaminu określający treść abonamentu, w którym wskazane są oznaczenia parkomatów objętych abonamentem, ale nie adres zameldowania, który byłby niezbędny do weryfikacji uprawnienia do postoju w strefie 150 metrów wokół tego miejsca. Umożliwienie parkowania w ramach abonamentu rejonowego jedynie w rejonie parkomatów oznacza, że przy obecnie proponowanym układzie parkomatów wirtualnych na obszarze rozszerzenia, 21% powierzchni rozszerzenia strefy znajdującej się poza ich zasięgiem (co ilustruje poniższy rys. 1). Na tym obszarze znajduje się</p>	<p>Preferowanym rozwiązaniem jest odejście od lokalizacji parkomatów przy wyznaczaniu zasięgu abonamentu. 2) SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. Wprowadzanie wyjątków umożliwiających rozszerzenie grupy osób uprawnionych do bezpłatnego postoju wpłynęłoby na pogorszenie dostępności miejsc dla wszystkich użytkowników. 3) Lokalizacja wirtualnych parkomatów prezentowana podczas konsultacji była tylko przykładowa. Docelowa lokalizacja parkomatów będzie ustalana na końcowym etapie projektu. Siatka parkomatów wirtualnych będzie dostosowana do uwarunkowań lokalnych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>wiele miejsc parkingowych, które w tej sytuacji będą stanowić miejsca "premium", niedostępne dla okolicznych mieszkańców, ale tylko dla tych, których będzie stać na opłaceniu 20-krotnie droższego abonamentu obszarowego lub stawki podstawowej. Taki skutek jest sprzeczny z deklarowanym celem SPPN, jakim jest zapewnienie podaży miejsc dla okolicznych mieszkańców. Duża część mieszkańców obszaru rozszerzenia będzie miała w zasięgu 150 metrów od domu jedynie jeden parkomat, wokół którego będzie zbyt mało miejsc aby zaspokoić potrzeby wszystkich mieszkańców (np. planowane parkomaty wirtualne nr 78 - gdzie nie będzie ani jednego miejsca, i 84, gdzie będzie ich co najwyżej 10). Mieszkańcy niektórych adresów nie będą mieli żadnej możliwości skorzystania z abonamentu rejonowego (np. bloki przy ul. Pyjasa). W trakcie spotkań przedstawiciel ZDM informował, że praktyką przyjętą przez tę jednostkę jest wliczanie do rejonu parkowania dozwolonego w ramach abonamentu rejonowego także obszaru w zasięgu 150 metrów wokół miejsca zamieszkania tak, że rejon parkomatów są w istocie jedynie "dodatkowym rozszerzeniem" strefy parkowania wokół miejsca zamieszkania. Jeżeli faktycznie taka praktyka jest stosowana, to nie ma ona dostatecznie mocnego oparcia w obecnym brzmieniu przepisów i może ona łatwo ulec zmianie na niekorzyść dla mieszkańców. Dlatego też zasadnym rozwiązaniem byłoby uwzględnienie takiego rozwiązania w uchwale, np. poprzez następującą treść par. 6 ust. 1c pkt 1 uchwały: "30 zł - za postój w rejonie do 150 metrów od miejsca zameldowania, oraz w rejonie do 8 parkomatów znajdujących się w jego pobliżu". W regulaminie strefy powinno również nastąpić doprecyzowanie sposobu liczenia odległości 150 metrów od miejsca zameldowania poprzez wskazanie, że jest to odległość liczona od zewnętrznych krawędzi budynku. Jest to rozwiązanie bardziej sprawiedliwe od wyliczania tej odległości od współrzędnych punktu adresowego (mających dość losowy charakter), tym bardziej w przypadku budynków długich (na obszarze rozszerzenia długość bloków o jednym adresie (punkcie adresowym) przekracza często 100 metrów), które mają zazwyczaj</p>	

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>więcej mieszkańców niż bloki krótsze, a przez to generują większe zapotrzebowanie na miejsca postojowe. Ad. 2) Jakkolwiek warunkom postoju w strefie nie sposób odmówić prostoty, to trzeba również przyznać, że w szeregu okoliczności mogą one nie odpowiadać potrzebom mieszkańców strefy. Niewątpliwą wadą funkcjonowania strefy, co podnoszono w trakcie spotkań w ramach konsultacji, jest uniemożliwienie postoju w rozsądnych cenach gościom odwiedzającym mieszkańców strefy. W odpowiedziach, które padły z ust przedstawicieli ZDM skupiono się na gościach mieszkających w Warszawie pomijając fakt, że na dłuższy pobyt do rodziny i znajomych mieszkających w stolicy mogą chcieć przyjechać osoby z obszarów wykluczonych komunikacyjnie, dla których samochód jest jedynym realnym środkiem komunikacji. Opłacanie kosztów kilkudniowego parkowania w pełnej wysokości może być dla nich obciążeniem, w szczególności jeśli są gorzej sytuowani. Rozwiązaniem dla tej grupy mogłyby być odpłatne średniookresowe bilety parkingowe (np. na 1, 2, 3 lub 5 dni) wydawane mieszkańcom każdorazowo dla konkretnych pojazdów. Analogiczne rozwiązanie można przewidzieć dla turystów z obszarów wykluczonych komunikacyjnie, chcących odwiedzić Warszawę. Ad. 3) Jak wspomniałem w ad. 1), na planowanym obszarze rozszerzenia strefy parkomatów wirtualne wyznaczono w sposób niepokrywający całej strefy (poza zasięgiem obszaru 100 metrów od najbliższego parkomatu jest ponad 21% obszaru rozszerzenia) i niezapewniający mieszkańcom równych szans na znalezienie miejsca postojowego dla ich pojazdów. Jedynie nieliczni (jeśli ktokolwiek) będzie mógł skorzystać z rejonu 4 parkomatów, wielu będzie musiało się tłoczyć w rejonie jednego, w końcu dla części mieszkańców najbliższy parkomat będzie zbyt daleko, aby mogli skorzystać z abonamentu rejonowego. Przyczyną tego jest metoda wyznaczenia sieci parkomatów, zakładająca rozmieszczenie ich w sieci składającej się z kwadratów o długości boku 200 m, tak aby rejon parkomatów nie nachodziły na siebie. Jednak trudno dostrzec powody ku temu, aby te rejonu na obszarze rozszerzenia nie mogły na siebie nachodzić,</p>	

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>skoro robią to na obszarach już włączonych do SPPN. Stąd też bardziej równomierny, a przez to sprawiedliwy dostęp do parkomatów zapewniłaby ich gęstsza sieć. Jako najbardziej optymalne rozwiązanie jawi się przy tym ich sieć oparta na trójkątach równobocznych o długości boku równej 150 metrów, w wierzchołkach których byłyby parkomaty wirtualne (jak na poniższym rys. 2). W ten sposób każdy punkt na obszarze strefy znajdowałby się w rejonie przynajmniej jednego parkomatu, z kolei w rejonie 150 m od każdego budynku znajdowałyby się 3-4 parkomaty, co nawet przy nieprzyjęciu propozycji zawartej w uwadze 1) znacząco zwiększyłoby skuteczność abonamentu rejonowego w zapewnieniu korzystającego z niego mieszkańcowi miejsca postojowego w jego najbliższej okolicy (do 200 m w linii prostej od miejsca zameldowania).</p>	
712.	MAIL_6 14		<p>Strefa jest oczywiście niepotrzebna, bo SPPN powinna być realizowana tylko w ścisłym centrum, a nie dzielnicach mieszkalnych. Strefa SPPN w oczywisty sposób zmniejsza liczbę miejsc parkingowych. Nikogo nie obchodzi czy miejsca są zwyczajowe. Fakt jest taki, że strefa kasuje połowę miejsc, ponieważ próbuje dostosować starą infrastrukturę do nowoczesnych standardów. Jestem mieszkańcem ulicy Abramowskiego i oczywiście wedle waszego projektu legalnych miejsc parkingowy, efektywnie skasujecie 30-50% miejsc zajmowanych obecnie przez auta.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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 istniejącą strefą potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Postój niezgodny z przepisami jest zabroniony a nie "zwyczajowy".</p>
713.	MAIL_6 15		Gdzie jest referendum? Co to za kłamiwe tłumaczenie, że referendum to było w formie wyborów samorządowych.	<p>Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
714.	MAIL_6 16	Balonowa	wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków), na odcinku od ulicy Raławickiej do Balonowej nr 14 (włącznie) i wyznaczenie na nim miejsc postojowych na zasadach opisanych poniżej oraz przywrócenie możliwości parkowania po stronie zachodniej (nieparzyste numery budynków) do wysokości budynku nr 15. Zgodnie z informacją na stronie internetowej ZDM „Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności” (źródło: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-stefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-stefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/</a> ). W przypadku ulicy Balonowej, planowane działania będą miały odwrotny efekt, co zostało szczegółowo przedstawione poniżej.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.
715.	MAIL_6 17	Balonowa	wnioskuję o wprowadzenie na ulicy Balonowej na omawianym odcinku tzw. „Strefy mieszkańca”, oznaczonej symbolem B-39, która umożliwi posiadaczom identyfikatora B-35 zaparkowanie samochodu w sąsiedztwie swojego domu/mieszkania. Na omawianym odcinku ulicy Balonowej znajdują się wyłącznie lokale mieszkalne i domy jednorodzinne, dlatego nie ma konieczności zapewnienia tu miejsc dla osób spoza strefy B-39.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
716.	MAIL_6 18		uważam, że przedstawiona propozycja zmian w organizacji ruchu na południowym obszarze dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy, związana z wprowadzeniem na tym terenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego jest niemożliwa do akceptacji, a realizacja wg tego projektu spowoduje totalną dezorganizację życia mieszkańców.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
717.	MAIL_6 19	Miączyńska , Karwińska	<p>Parkowanie ulica Karwińska - zostało przewidziane parkowanie tylko na jezdni i to po stronie wschodniej. Chodnik po stronie wschodniej jest szerokości 2,5 metra i wydaje się wystarczająco szeroki aby parkować częściowo na chodniku, a częściowo na jezdni. Dzięki temu będzie wystarczająco szeroko jezdni aby umożliwić przejazd i parkowanie, chociaż dla mieszkańców, po stronie zachodniej ulicy Karwińskiej. Pomysł zakazu parkowania po stronie zachodniej był już przerabiany w 2017 roku przy okazji wprowadzania kontrapasów dla rowerzystów (projekt z budżetu obywatelskiego, który został w trakcie zatwierdzania rozszerzony o zakazy parkowania na kilku ulicach) i wtedy zrezygnowano z zakazu parkowania po jednej stronie ulic: Miączyńskiej, Karwińskiej i Balonowej oraz z wyznaczania miejsc parkingowych tylko po drugiej (w przypadku Karwińskiej po stronie wschodniej). Parkowanie odbywa</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami. Szerokość ul. Karwińskiej nie daje możliwości wyznaczenia parkowania po dwóch stronach ulicy.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			się „na zasadach ogólnych” (czyli można poza wyznaczonymi miejscami, jednym kołem na chodniku, o ile zostaje co najmniej 1,5 m przejścia, a także nie jest to w obrębie skrzyżowania lub 10 m do niego).	
718.	MAIL_6 20	Miączyńska	Zakaz całkowity parkowania na ulicy Miączyńskiej na odcinku od Karolinki do Karwińskiej. Ruchu na tym odcinku jest bardzo lokalny, czyli mieszkańcy z ulicy Karolinki korzystają z tego odcinka by wyjechać z osiedla. Dojazd do tej części osiedla i ulicy Karwińskiej odbywa się głównie przez wjazd ulicą Balonową, a nie Karwińska -> Karolinki -> Miączyńska. W związku z powyższym zakaz parkowania na całym odcinku po obu stronach wydaje się mocną nadmiarowy. Parkowanie po stronie budynków z numerami 3 i 3a nikomu nie koliduje, a ułatwi życie mieszkańców.	Nie wprowadzono. Ulica Miączyńska na odc. od ul. Karolinki do ul. Karwińskiej ma ok. 5,8 m szerokości i jest to droga dwukierunkowa. Minimalne miejsce do parkowania równoległego to 2,0 m. Z tego wynika, że przy wyznaczeniu miejsc do parkowania dla dwukierunkowej drogi zostałoby ok. 3,8 m, co jest niezgodne z przepisami (minimum to 4,5 m).
719.	MAIL_6 21	Karwińska 2	Nasz budynek przy ulicy Karwińskiej 2 ma bramę wjazdową od ulicy Miączyńskiej (naprzeciwko adresu Miączyńska 3a). Nie widzę tego na arkuszach projektowych.	Na mapie jest zaznaczona brama wjazdowa. W terenie brak wykształconego zjazdu.
720.	MAIL_6 22		Na prezentacji przygotowanej przez ZDM „JAKA STREFA PŁATNEGO PARKOWANIA NA MOKOTOWIE?” z dnia 7 grudnia br. udostępnionej na platformie YT (prezentującym był p. Michał Lejk) widnieje informacja, że liczba samochodów należących do mieszkańców całej strefie 1, 2, 3 i 4 dla dzielnicy Mokotów to 4 735, a ogółem jest ich średnio na co dzień: 118 050 (odnotowanych unikalnych numerów rejestracyjnych pojazdów) – 40 642 (numerów rejestracyjnych pojazdów, które przebywały tylko jeden raz) = 77 408. Proszę o informację na jakiej zasadzie Państwo interpretujecie, że ktoś jest mieszkańcem czy nie? Czy jest to WE w numerze rejestracyjnym? Osobiście znam dużą liczbę aut należących do mieszkańców ale mające inne numery rejestracyjne niż zaczynające się od WE, bo np. są to samochody w leasingu, albo służbowe. Czy zostało to przez Państwa uwzględnione? Na PDFach dla pojedynczych stref na stronie <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/</a> liczba aut mieszkańców jak i miejsc	Pojazdy mieszkańców w trakcie pomiarów były identyfikowane na podstawie częstotliwości, długości i pory postoju. Wyznacznik tablicy rejestracyjnej czy miejsce rejestracji pojazdu nie były brane pod uwagę, jako że nie są to dane wskazujące miarodajnie na liczbę faktycznie zaparkowanych aut.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			parkingowych zaplanowanych dla mieszkańców prezentuje się inaczej niż na wspomnianej wyżej prezentacji YT Proszę o informację, które dane są właściwe?	
721.	MAIL_6 23		Ogólnie: popieram wprowadzenie strefy, popieram wprowadzenie kontraruchu dla rowerów	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
722.	MAIL_6 24		Sprzeciwiam się wyznaczaniu miejsc postojowych na chodniku. Prowadzi to do usankcjonowania patologii, jaką jest zabieranie miejsca pieszym na rzecz samochodów. Oprócz tego prowadzi to do psucia się chodników. Przede wszystkim sprzeciwiam się parkowaniu skośnemu na chodnikach, które prowadzi do tego, że samochody często wystają poza wyznaczone miejsca. W sytuacjach, w których parkowanie skośne lub prostopadłe jest absolutnie konieczne, bardzo proszę o montowanie ograniczników lub słupków, które uniemożliwią dalsze zabieranie miejsca pieszym.	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych pozostawiono co najmniej minimalną szerokość chodnika wymaganą przepisami.
723.	MAIL_6 25	Dąbrowskie go	27C - Ul. Dąbrowskiego 40 i 38 wnoszę o rezygnację z parkowania skośnego. Zamiast tego proponuję parkowanie równoległe i utworzenie pasa zieleni tak jak na pozostałej części ulicy. Dąbrowskiego 67 i 72 - jestem przeciwny wyznaczaniu miejsc postojowych w tak niewielkiej odległości od przejścia dla pieszych.	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych, zakłada za to w dużej mierze utrzymanie istniejących zasad legalnego postoju. Wyznaczone miejsca postojowe zachowują zgodną z przepisami odległość od przejścia dla pieszych. Tworzenie pasów zieleni wykracza poza zakres opracowania, które ogranicza się do oznakowania i nie przewiduje robót budowlanych.
724.	MAIL_6 26	Dąbrowskie go	55B - Dąbrowskiego: jestem przeciwny mieszeniu miejsc postojowych równoległych na jezdni i chodniku, gdyż będzie to zachęcać kierowców do parkowania na chodniku także w pozostałych miejscach. Kazimierzowska przy skrzyżowaniu z Wiktorską - wnoszę o fizyczne uniemożliwienie parkowania przy skrzyżowaniu, gdyż kierowcy często ignorują powierzchnię wyłączoną z ruchu, a Straż Miejska nie ma zasobów do pilnowania zakazu parkowania.	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Maksymalizacja liczby miejsc postojowych wiąże się z wyznaczaniem miejsc postojowych zarówno na jezdni jak i na chodniku, z zachowaniem odpowiedniej szerokości chodnika. Uwaga dot. ul. Kazimierzowskiej została uwzględniona. Zachowano istniejącą fizyczną blokadę uniemożliwiającą parkowanie przy skrzyżowaniu.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
725.	MAIL_6 27	Wejnerta, Pilicka	41B - Wejnerta, Pilicka - proszę o uniemożliwienie parkowania w miejscach, gdzie nie można wyznaczyć legalnych miejsc parkingowych i przeznaczenie tego terenu np. pod zieleni. Nie powinno być tak, że po jednej stronie miejsca postojowe będą płatne, a po drugiej nie, gdyż wprowadza to chaos, poczucie niesprawiedliwości i zachętę do parkowania nielegalnie.	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Wnioskowane utworzenie pasa zieleni wykracza poza zakres opracowania i jest możliwe niezależnie od SPPN.
726.	MAIL_6 28	Raclawicka	2B, 2C - Raclawicka - miejsca postojowe można wyznaczyć na skrajnych pasach jezdni	Nie wprowadzono. Ze względu na dużą liczbę skrzyżowań i zjazdów oraz konieczność zachowania widoczności, wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni byłoby możliwe tylko na bardzo krótkim odcinku, a powodowałoby dodatkowe manewry wynikające z konieczności zmiany pasa z prawego na środkowy.
727.	MAIL_6 29		59A, B, C, D, E - niedopuszczalne jest usankcjonowanie patologii, którą jest parkowanie na chodniku. Zamiast tego miejsca równoległe powinny być wyznaczone w całości na skrajnych pasach jezdni, a chodniki uwolnione od aut.	Nie wprowadzono. Podstawowym celem projektu SPPN jest oznakowanie miejsc postojowych. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.
728.	MAIL_6 30	Czerniowiecka	75 - Czerniowiecka - zamiast azylu z prefabrykatów sugeruję (w kolejności preferencji): utworzenie ogrodu deszczowego pełniącego funkcję retencji wody; ustawienie stojaków na rowery (tak jak np. w Krakowie); poszerzenie chodnika	Nie wprowadzono. Na ulicy Czerniowieckiej na odcinku od Bukowińskiej do Cieszyńskiej pozostawiono ruch dwukierunkowy w związku z powyższym nie projektuje się azylu z elementów prefabrykowanych.
729.	MAIL_6 31	Wielicka	58E - Wielicka: poszerzenie chodnika i zieleni (odpowiednio zabezpieczonej) zamiast pow. wyłączonej z ruchu i prefabrykatów	Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Zmiany geometrii są poza zakresem opracowania.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
730.	MAIL_6 32	Woronicza	58D, B, A - Woronicza: popieram utworzenie miejsc postojowych na skrajnych pasach, powinny być na całej długości ulicy i po obu stronach	Wprowadzono. Miejsca postojowe na skrajnych pasach ul. Woronicza wyznaczono na odcinkach umożliwiających wprowadzenie takiej organizacji ruchu.
731.	MAIL_6 33	Sierpińska	97B Sierpińska: parkowanie powinno być wyznaczone w całości na jezdni	Ulica Sierpińska nie występuje w Dzielnicy Mokotów. Arkusz 97B odnosi się do ulicy Gagarina odcinek Górńska - Gagarina 15.
732.	MAIL_6 34	Łużycka	121 Łużycka po stronie północnej: parkowanie powinno zostać przeniesione w całości na jezdnię, gdyż piesi mają na chodniku mało miejsca	Parkowanie nie może zostać przeniesione w całości na jezdnię ze względu na niewystarczającą szerokość. W projekcie zostanie uwzględnione częściowe przesunięcie parkowania na jezdnię.
733.	MAIL_6 35	Kierbedzia	103 Kierbedzia: proszę o ustawienie słupków po zewnętrznej stronie łuków ścieżek rowerowych, tak aby uniemożliwić parkowanie samochodów w tym miejscu. Proszę również o ustawienie ich na powierzchniach wyłączonych z ruchu. Kierowcy mają tendencję do parkowania w takich miejscach, a Straż Miejska nie chce tych samochodów odholowywać.	Nie wprowadzono. Uwaga nie dotyczy zakresu opracowania, które dotyczy oznakowania miejsc postojowych. Zgodnie z obowiązującymi przepisami nie zezwala się na montaż słupków blokujących w jezdni. Realizacja wniosku wymagałaby zawężenia jezdni.
734.	MAIL_6 36	Zakrzewska	100 Zakrzewska: proszę o likwidację miejsc postojowych po wschodniej stronie i przeniesienie tych po wschodniej w całości na jezdnię. Do tych po wschodniej ciężko dojść bez niszczenia zieleni. Dodatkowo proszę o zabezpieczenie zieleni przed rozjeżdżaniem przez samochody przy użyciu płotków.	Nie wprowadzono. Likwidacja miejsc po wschodniej stronie ulicy znacznie zmniejszy ich liczbę w rejonie. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Inne elementy są możliwe niezależnie od SPPN.
735.	MAIL_6 37	Balonowa	wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków), na odcinku od ulicy Racławickiej do Balonowej nr 14 (włącznie) i wyznaczenie na nim miejsc postojowych na zasadach opisanych poniżej oraz przywrócenie możliwości parkowania po stronie zachodniej (nieparzyste numery budynków) do wysokości budynku nr 15. Zgodnie z informacją na stronie internetowej ZDM „Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności” (źródło: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-stefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-stefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/</a> ). W przypadku ulicy Balonowej, planowane działania będą miały odwrotny efekt, co zostało szczegółowo przedstawione poniżej.	
736.	MAIL_6 38	Magazynowa, Garażowa, Samochodowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.
737.	MAIL_6 39	Ksawerów 23 i 23a	Nie zgadzamy się też z oznaczeniem naszej ulicy w przedstawionych przez Urząd Miasta planach na stronie internetowej konsultacje.um.warszawa.pl, iż ulica Ksawerów 23 i 23a jest drogą wewnętrzną, która stanowi jedynie dojazd do naszych posesji, ponieważ w tym roku zgodnie z decyzją Urzędu Miasta zostało dokonane połączenie ulic przez dewelopera Skanska między ulicą Ksawerów 23 i 23a przechodzącą w ul. Modzelewskiego a następnie w ul. Zdziechowskiego która to stanowi dojazd do nowo budowanego osiedla na tej ulicy przez w/w dewelopera. Zgodnie z informacją jaką otrzymaliśmy z Urzędu Miasta ma być to ulica jednokierunkowa stanowiąca przełot do ul. Domaniewskiej i ul. Samochodowej, więc ul. Ksawerów 23 i 23a nie stanowi drogi wewnętrznej w świetle tej decyzji. Od 2012 roku Rada Urzędu Miasta nie dokonała zmian planu miejscowego zagospodarowania przestrzennego, na której to znajduje się nasza ulica, choć działkę, obok która ciągnie się do ul. Domaniewskiej 26a przekształcono z terenu parkowego – zielonego na działkę budowlaną bez żadnych problemów. Urząd miasta pozostawił nas z bblem	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu. W przypadku nadania drodze statusu drogi publicznej, zostanie ona objęta SPPN.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>prawnym, a tym samym nie chce podjąć żadnych działań na ulicy, która wymaga jedynie modernizacji i dostosowania do obecnych przepisów prawnych. Ponadto to właśnie w tym roku Urząd Miasta odmówił nam po raz kolejny zresztą instalacji oświetlenia na ul. Ksawerów 23 i 23a twierdząc, iż nie posiada na ten cel środków. Oczywiście na tworzenie płatnej strefy parkingowej znalazły się fundusze, ale na stworzenie odpowiedniej infrastruktury dla mieszkańców ul. Ksawerów 23 i 23a to już niekoniecznie, gdyż ulica nie przyczyni się do wpływu dodatkowych przychodów do miasta i z punktu widzenia ekonomicznego jest po prostu nierentowna. To przykre, że mieszkamy w mieście, dla którego najważniejsze są zyski, a dobro jego mieszkańców stawiane jest na końcu. Mieszkamy w jednej z najpopularniejszych i najdroższych dzielnic Warszawy, choć jak widać w naszym przypadku zostaliśmy wykluczeni i pozbawieni naszych podstawowych praw wolności i dostępu do miejsca zamieszkania. Wprowadzenie SPP, która kończy się przed naszą ulicą Ksawerów 23 i 23a całkowicie utrudni mieszkańcom codzienne i prawidłowe funkcjonowanie, poprzez brak możliwości znalezienia miejsca do parkowania pod swoim blokiem, gdyż wszyscy będą parkować samochody właśnie pod nim, aby uniknąć opłaty za parkowanie. Od lat borykamy się już z problemem brakujących miejsc do parkowania pod naszym blokiem, niestety wprowadzenie SPP ten problem tylko zaostrzy, a w naszym przypadku strefa ta nie spełni stawianych jej założeń rotacji miejsc parkingowych raczej ograniczy miejsca parkingowe do zera.</p>	
738.	MAIL_640		<p>Wnoszę o zlikwidowanie podatku parkingowego, szczególnie dla mieszkańców Warszawy. Auto służy do podróżowania a nie do stania pod domem. Jest szybsze, wygodniejsze i sami używacie aut. Nikt nie płaci drugi raz w podatkach za chodnik i ścieżkę rowerowa, a rower publiczny i komunikacja miejska są nierentowne i dotowane z podatków.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
739.	MAIL_6 41	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Ustalono wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego oraz sąsiednich ulic, pozostałej części osiedla.</p>	<p>Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.</p>
740.	MAIL_6 42	Dąbrowskie go	<p>W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy</p>	<p>Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Ustalono wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego oraz sąsiednich ulic, pozostałej części osiedla.	geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
741.	MAIL_6 43	Sibeliusa	wyrazamy zaniepokojenie projektowana likwidacja potowy miejsc parkingowych na ul. Sibeliusa. Ta mala osiedlowe ulice ma mniej niz 100 m dugosci z zabudowa szeregowa ale otoczona jest 10-pietrowymi blokami z lat 70., czyli blokami bez parkingow podziemnych ani naziemnych (np. na Maklakiewicza, Malawskiego i na Etiudy Rew.) Ul. Sibeliusa bedzie dzielila parkomaty z tymi blokami i jak dawniej beda stanowiły zaplecze parkingowe dla ich mieszkanców. Z ta roznica, ze projekt SPPN kasuje obustronne parkowanie na naszych uliczkach, wrowadza parkowanie tylko po jednej stronie oraz jeden kierunek. Nawet jesli ubedzie przyjezdnych aut, tych miejsc parkingowych nie starczy dla mieszkanców. Nasze osiedle jest z lat 60 i mamy wielu mieszkancow w podesziym wieku, ktorzy teraz nie beda mogli zaparkowac pod wasnym domem. Dla nich samochod pod domem jest gwarancja bezpieczenstwa i niezaleznosci. A przeciez ZDM i m.st. Warszawa zapewniaja, ze w SPPN chodzi o zachowanie jak najwiekszej ilosci miejsc parkingowych. Wnoszę wiec o oznakowanie ul. Sibeliusa oznakowaniem B-35 - parkowanie tylko dla mieszkanców ulicy Sibeliusa.	Nie wprowadzono. Na ulicy Sibeliusa został zaprojektowany ruch jednokierunkowy z wyznaczeniem ogólnodostępnych miejsc postojowych. Pozostała szerokość jezdni 3,5 m nie daje możliwości zaparkowania i jednocześnie utrzymania przejezdności.
742.	MAIL_6 44		Chciałabym wyrazić poparcie dla utworzenia SPPN na Mokotowie, w możliwie najszerzej wersji.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
743.	MAIL_6 45	Służewiec Przemysłowy	Uważam, że strefa ta powinna obejmować również tzw. Mordor, gdzie od dawna jest problem z parkowaniem, a po utworzeniu strefy graniczącej z tym obszarem, sytuacja może się jeszcze pogorszyć.	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.
744.	MAIL_6 46		Ponadto zwracam uwagę na konieczność zabezpieczenia chodników i trawników na całym obszarze strefy i terenach z nią graniczących. Należy zadbać o szerokość chodników i wyrodę poruszania się pieszych. Ważne jest	Wprowadzono. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych pozostawiono co najmniej minimalną szerokość chodnika wymaganą przepisami. Dodatkowo

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			również zachowanie dwukierunkowości ruchu rowerowego tam, gdzie wprowadzany jest ruch jednokierunkowy.	każdorazowo przy wprowadzaniu ruchu jednokierunkowego zapewniany był również ruch rowerowy "pod prąd".
745.	MAIL_6 47	Aignera/Dziekońskiego	ul. Aignera/Dziekońskiego - uważam, że powinno się wyznaczyć jedno miejsce dla dostawcy paczek oraz jedno miejsce kiss&ride, albo z postojem ograniczonym do 5 minut dla osób odbierających paczki. Jednocześnie należy zabezpieczyć słupkami chodnik, w tym wlot chodnika - drogi wewnętrznej przy budynkach, żeby kierowcy nie parkowali w tym miejscu.	Na zlecenie Urzędu Dzielnicy Mokotów wykonany został projekt stałej organizacji ruchu który zakłada likwidację zapór betonowych i wyznaczenie miejsc postojowych na ul. Aignera w rejonie ul. Idzikowskiego.
746.	MAIL_6 48	Zakrzewska	ul. Zakrzewska strona północna - chodnik o szerokości 2 metrów po stronie północnej to za mało. Uważam, że należy zostawić szerszy chodnik, ewentualnie zmienić ruch na jednokierunkowy, jeżeli miejsca parkingowe mają zostać.	Uwaga niezrozumiała. Na odcinku na którym ul. Zakrzewska przebiega ze wschodu na zachód nie wprowadzono żadnych zmian w organizacji ruchu, na odcinku na którym przebiega z północy na południe pozostawiono chodnik o szerokości 2,4 m i jeden kierunek ruchu.
747.	MAIL_6 49	Czerniakowska	ul. Czerniakowska - należy uwzględnić potrzebę utworzenia trasy rowerowej również po stronie zachodniej tej ulicy. Tam, gdzie są parkingi połączone z drogą techniczną, należy wytyczyć dwukierunkowy ruch rowerowy, można dodatkowo oznaczyć go sierżantami rowerowymi.	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe niezależnie od wprowadzenia SPPN.
748.	MAIL_6 50	rondo Jasienicy	rondo Jasienicy - popieram zabezpieczenie tego ronda przed nielegalnym parkowaniem	Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. Ponadto, utrzymana zostanie obecna organizacja ruchu wprowadzona w grudniu 2023 r. wyznaczająca legalne miejsca postojowe w tym rejonie.
749.	MAIL_6 51	Dziekońskiego	Dziekońskiego - należy zabezpieczyć chodnik i trawnik przed nielegalnym parkowaniem	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. Wzdłuż ul. Dziekońskiego wyznaczone są miejsca w zatoce postojowej i nie ma uzasadnienia dla stosowania słupków blokujących.
750.	MAIL_6 52	Jana III Sobieskiego	Jana III Sobieskiego - należy zabezpieczyć słupkami chodnik i przystanek przed nielegalnym parkowaniem, gdyż kierowcy kupujący kwiaty nagminnie tam wjeżdżają i blokują chodnik lub drogę rowerową. Kładka jest już rozebrana, co należy uwzględnić w projekcie. Należy zabezpieczyć słupkami okolice wlotu ul. Kostrzewskiego i przystanki po obu stronach ul. Sobieskiego przed nielegalnym parkowaniem. Należy również po stronie zachodniej zabezpieczyć zieleń przed nielegalnym parkowaniem w pobliżu wjazdów do ROD.	Nie wprowadzono. Projekt uwzględnia zlikwidowaną kładkę i budowę tramwaju. Przedstawiona organizacja ruchu jest docelowa i pokazuje rozwiązania planowane po zakończeniu przebudowy. Dokumentacja dotycząca SPPN nie ingeruje w zatwierdzony projekt dla linii tramwajowej na ul. Sobieskiego.
751.	MAIL_6 53	Miączyńska	ul. Miączyńska - występuje tam problem z nielegalnym parkowaniem na chodniku, bez pozostawienia odpowiedniej szerokości chodnika - proszę zabezpieczyć słupkami.	Na ulicy Miączyńskiej zostały zaprojektowane miejsca do parkowania równoległego na jezdni - pozostawiając całą szerokość chodnika dla pieszych. Zostały również zaprojektowane znaki zakazu zatrzymywania się w miejscach niebezpiecznych. W miejscach gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym ustawiono znaki B-35 - miejsca dla pojazdów z identyfikatorem (mieszkańcy).
752.	MAIL_6 54	Karwińska, Miączyńska	róg ul. Karwińskiej i Miączyńskiej - należy zabezpieczyć chodnik słupkami. Wyznaczone miejsca specjalne nadmiernie zwężają chodnik, proszę o wyznaczenie tych miejsc po drugiej stronie ul. Karwińskiej na jezdni. Występuje tam problem parkowania na chodniku, skośnie, albo w inny przypadkowy sposób i prawie całkowite zawłaszczanie chodnika przez kierowców.	Wprowadzono. Przy wyznaczonych zastrzeżonych miejscach dla CC i CD chodnik dla pieszych pozostawiono o szerokości min. 1,8 m. Nie wprowadzono słupków blokujących z uwagi na dodatkowe zawężenie przestrzeni dla pieszych.
753.	MAIL_6 55	Bytnara "Rudego"	Bytnara - występuje problem parkowania na chodniku tak, że brakuje miejsca dla pieszych. Należy rozważyć postawienie słupków	Miejsca postojowe w ramach rozszerzenia SPPN dokładnie określają przestrzeń przeznaczoną na postój

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				pojazdów na chodniku i zostały one wyznaczone z zachowaniem przepisowej szerokości chodników. Słupki blokujące zastosowano w celu wyeliminowania nagminnego parkowania w rejonie przejść dla pieszych i skrzyżowań.
754.	MAIL_6 56	al. Niepodległ ości	Aleja Niepodległości - należy pozostawić szerokie chodniki jak również uwzględnić potrzebę utworzenia trasy rowerowej wzdłuż tej ulicy. To ulica o kluczowym znaczeniu również dla pieszych i rowerzystów. Być może zamiast parkowania na chodniku, należy utworzyć zatokę parkingową na jezdni.	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Budowa drogi dla rowerów jest osobną inwestycją, niezależną od wprowadzenia SPPN.
755.	MAIL_6 57	Woronicza	ul. Woronicza - przy tej ulicy potrzebna jest budowa drogi rowerowej, a do czasu jej budowy należy wyznaczyć pasy rowerowe na jezdni, naw3t zamiast zatoki parkingowej.	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych są możliwe niezależnie od wprowadzenia SPPN.
756.	MAIL_6 58	Służewiec Przemysłowy	SPPN powinna zostać od razu lub w bardzo nieodległej przyszłości rozszerzona o tzw. Mordor, tj. obszar od linii ul. Woronicza w kierunku południowym aż do d. Służewca Przemysłowego z zagłębieniem biurowym oraz nowych osiedli mieszkaniowych.	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.
757.	MAIL_6 59		Zmiany organizacji ruchu powinny przede wszystkim uwzględniać potrzeby mieszkańców poruszających się pieszo (szerokie, wygodne chodniki zabezpieczone przed zawłaszczaniem ich przez zaparkowane pojazdy).	Podczas projektowania przyjęto zasadę zachowania min. 2 m szerokości chodników.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
758.	MAIL_6 60		Jednocześnie nalegam na wyznaczenie miejsc postojowych (w tym dla rowerów) na jezdniach, a nie chodnikach.	Przy wyznaczaniu miejsc postojowych pozostawiono co najmniej minimalną szerokość chodnika wymaganą przepisami. Wyznaczanie miejsc do parkowania rowerów znajduje się poza zakresem opracowania.
759.	MAIL_6 61	Miączyńska	Należy w jak największym stopniu utrzymać obecną liczbę miejsc parkingowych dla mieszkańców ulicy Miączyńskiej. W tym celu należy zlikwidować zaproponowane w projekcie wyznaczone płatne miejsca parkingowe. Przy naszej ulicy zlokalizowana jest jednorodzinna zabudowa mieszkaniowa, zatem miejsca ogólnodostępne np dla usług czy usług publicznych są zbędne. Prosimy, aby po obu stronach jezdni zostały wyznaczone strefy dopuszczalnego postoju dla mieszkańców (B-35 lub inaczej przerywana fioletowa linia).	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
760.	MAIL_6 62	Miączyńska	Proszę , aby wyznaczenie kierunków ruchu nowych ulic jednokierunkowych zostało poprzedzone badaniami i symulacjami ruchu, szczególnie biorąc pod uwagę potoki na głównych ulicach zbiorczych dokoła naszego osiedla, tak żeby zaproponować optymalne rozwiązanie, które nie będzie powodowało "zapychania" się małych uliczek wewnętrznych.	Wprowadzenie jednokierunkowych ulic poprzedzone było obserwacjami terenowymi celem wypracowania najkorzystniejszego wariantu ruchowego z maksymalną liczbą miejsc postojowych.
761.	MAIL_6 63	Wołoska, Raclawicka	Należy zwiększyć ilość wyznaczonych płatnych miejsc parkowania wzdłuż Wołoskiej oraz na Raclawickiej (przy Gwardii).	Wzdłuż ul. Wołoskiej została wyznaczona maksymalna liczba miejsc postojowych w lokalizacjach, gdzie parkujące pojazdy nie będą powodowały utrudnień ruchowych wzdłuż ulicy. Przy ul. Raclawickiej w rejonie Gwardii na wydodrębnionym parkingu została wyznaczona maksymalna ilość miejsc postojowych. Na jezdni ul. Raclawickiej nie zostały wyznaczone miejsca z uwagi na intensywny ruch kołowy oraz liczne skrzyżowania i zjazdy.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
762.	MAIL_664	Spartańska	<p>Należy rozważyć przebudowę ulicy Spartańskiej w taki sposób aby umożliwić parkowanie równoległe w zatoce oraz przygotowanie stref "Kiss &amp; Szkoła nr 205 oraz poprawy organizacji ruchu przy nowym przedszkolu i żłobku w taki sposób aby odwożący rodzice nie stwarzali zagrożenia dla innych dzieci (poprzez np. wycofywanie) oraz nie blokowali Spartańskiej. Dla upłynnienia ruchu zawracających rodziców w kierunku Woronicza można by na przykład wykorzystać istniejącą zawrotkę dla autobusów (obecnie nawet podczas ładowania autobusu, w dalszym ciągu zawrotka pozostaje przejezdna nawet dla innego autobusu więc samochody osobowe też się na pewno zmieszczą.</p>	<p>W związku z przebudową ulicy Spartańskiej, odrębnym projektem zostaną wyznaczone miejsca po dwóch stronach ulicy w zatokach ze sposobem parkowania równoległe do krawędzi jezdni. Postój ograniczony czasowo „Kiss &amp; Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkingi K&amp;R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętla autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&amp;R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;R spełnia swoją funkcję tylko wtedy, kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsługa dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss &amp; Ride”</p>
763.	MAIL_6 65	Gimnastyczna	Dlatego wyrażam swoją opinię mailowo gorąco popieram rozszerzenie strefy płatnego parkowania na Mokotowie.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
764.	MAIL_666	Gimnastyczna	Bardzo popieram plan rozszerzenia strefy o obszar nr 1.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
765.	MAIL_6 67	Dąbrowskie go	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
766.	MAIL_6 68	Wołoska	Bardzo nieuporządkowanym miejscem jest parking na Wołoskiej przy bazarku pomiędzy blokami Wołoska 54, a nowym apartamentowcem. Jest on właściwie przejęty przez Kupców z bazarku i mieszkańcy nie mają gdzie parkować.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
767.	MAIL_6 69	Bachmacka	Problemem są również stworzone miejsca parkingowe na wielu wewnętrznych podwórkach Wierzbna. Myślę, że trzeba przestać udawać, że	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			kiedykolwiek będą to podwórka tylko uporządkować te tereny i wyznaczyć tam miejsca również płatne. Może dzięki temu samochody przestaną zajeżdżać trawniki na tych podwórkach. Warto by zastosować słupki przy trawnikach np. Na podwórku przy Bachmackiej 6. Notorycznie samochody zajeżdżają trawniki.	na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
768.	MAIL_6 70	Odyńca 67/69	Proszę do strefy dorzucić parking dolny przy Odyńca 67/69, jest tam zakaz parkowania, a i tak wszyscy tam parkują, bo chodnik jest na górze. Czas pogodzić interesy pieszych i samochodów.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
769.	MAIL_6 71	Służew, Wylędów	Koniecznie Państwo musicie rozszerzyć strefę o Służew i Wylędów, który jest terroryzowany w dni powszednie przez samochody przyjezdnych. Pierwszym problemem jest parkowanie samochodów wszędzie, gdzie można, a drugim ogromne korki po południu w rejonie ulic postępu i konstruktorska. Chodzę tam często z psem i niestety czasem muszę iść też trawnikiem bo gdzieś na chodniku jest wrzucone auto.	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.
770.	MAIL_6 72	Służewiec Przemysłowy	Autobus 218 jeździ stanowczo za rzadko, wspieranie 308 nic nie pomaga, bo często jadą razem. Usunięcie 136 w jedną stronę pogorszyło problem. Wiem, że w planach było przerwienie autobusu 141 przez Wylędów lub Mordor. Dołożenie tego autobusu mogłoby utworzyć kolejny korytarz z metra. Jest 218 z wierzbna i wilanowskiej, mogłoby jeszcze być 141 z metra racławicka. A może czas na odważną decyzję aby ten autobus pojechał drogą mleczarza	Jednostką organizacyjną samorządu Warszawy powołaną w celu organizowania, zarządzania i nadzorowania lokalnego transportu zbiorowego na terenie aglomeracji warszawskiej jest Zarząd Transportu Miejskiego. Zarząd Transportu Miejskiego decyduje o przebiegu tras autobusów, tramwajów, czy lokalizacji

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			racjonalizacji konstruktorska domaniewska suwak i do woronicza? Ludzie uwielbiają być podrzucani pod samo biuro. Wtedy oczywiście nie mogłoby być takich korków, ale w tym może pomóc tylko strefa. Dodatkowo wielu mieszkańców dolnego Mokotowa miałyby bezpośredni dojazd do Morodoru, przesiadki są często frustrujące, często autobusy się nie spinają i może to by pomogło. Rozwiązaniem mogłoby również przeciągnięcie 222 i 168 dalej do morodoru.	przystanków. Do jego zadań należą m.in. planowanie, organizacja i koordynacja układu komunikacyjnego oraz rozkładów jazdy linii w Warszawie.
771.	MAIL_6 73	Puławska	konieczność zapewnienia m.p. na ul. Puławskiej (w rejonie Domaniewskiej), koło urzędu pocztowego. Zachodni chodnik tego odcinka ulicy jest non stop zajęty przez pojazdy mieszkańców, a natężenie ruchu - znaczne. Proszę rozważyć wykorzystanie terenu wokół nowopowstałego biurowca, zlokalizowanego na południe od ulicy Domaniewskiej, pomiędzy Puławską i A. Niepodległości.	Wzdłuż ul. Puławskiej w rejonie urzędu pocztowego wyznaczono maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych. Obszar na południe od ul. Domaniewskiej jest poza zakresem opracowania.
772.	MAIL_6 74	al. Niepodległości	Możliwość wykorzystania części powierzchni szeregu ogrodzonych parkingów wzdłuż wschodniego obrzeża Al. Niepodległości - jako nieogrodzonej SPPN. W obecnej sytuacji parkingi te nie są w całości wykorzystywane. Nie są one strzeżone, jedynie ogrodzone.	Te parkingi są obecnie dzierżawione za opłatą podmiotom prywatnym. W przypadku wprowadzenia SPPN umowy z dzierżawcami będą analizowane pod kątem tego, czy należy je przedłużyć, czy lepiej udostępnić parking jako część SPPN.
773.	MAIL_6 75	Różyckiego	Czy jest jakiś powód dlaczego ulica Różyckiego od kieleckiej w stronę niepodległości, nie jest objęta SPPN? Aktualnie panuje tam absolutna dzika amerykanka i widać potrzebę uporządkowania parkowania i zepchnięcia z chodników samochodów nie zoatawiających nawet pół metra dla pieszych.	Prawdopodobnie chodzi o ulicę Różyckiego na odcinku od ul. Łyżwiarskiej, która jest drogą wewnętrzną. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
774.	MAIL_6 76	Dąbrowskie go	Czy na ulicy Dąbrowskiego przed rondem jasionicy (patrząc od niepodległości) jest planowane postawienie przeszkód uniemożliwiających parkowanie? To konieczne, aktualnie kierowcy łamią tam nagminnie prawo parkując tuż przed przejściem dla pieszych. Jest tam też zatoka, aktualnie dość bezużyteczna, patrząc na projekt nie widać co właściwie chcą Państwo z tym zrobić. Na pewno wymaga to zagospodarowania.	Wprowadzono. Zaprojektowano wyspę azylu z elementów prefabrykowanych wraz ze słupkami blokującymi.
775.	MAIL_6 77	Dąbrowskie go	Z zaskoczeniem zauważyłem, że planują Państwo zachować ruch dwukierunkowy i parkowanie po obu stronach ulicy na ulicy Dąbrowskiego, między Kazimierzowską i Niepodległości. Brakuje już teraz na to miejsca i samochody muszą się przepuszczać by się minąć. Wydaje mi się że taki projekt organizacji ruchu jest błędem, pomijając to że nie spełnia wymogów bezpieczeństwa (No i zastanawia mnie na ile trzeba nagiąć prawo by go zatwierdzić).	Miejsca postojowe we wskazanej lokalizacji jak i na pozostałym obszarze objętym opracowaniem zostały wyznaczone z uwzględnieniem obowiązujących przepisów co do wymiarów miejsc postojowych jak i szerokości jezdni pozostawionej dla ruchu pojazdów.
776.	MAIL_6 78	Dąbrowskie go	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
777.	MAIL_6 79	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej.	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
778.	MAIL_6 80	Dąbrowskie go	W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
779.	MAIL_6 81	Dąbrowskie go	Popieram zmiany prowadzone w SPPN na Mokotowie, ul. Dąbrowskiego - odcinek Niepodległości/Łowicka. Zmiany poprawią dostępność miejsc postojowych i zwiększą bezpieczeństwo ruchu drogowego. Przy czym zgodnie z obowiązującymi przepisami do znaku B36 należy dodać tabliczkę T24, w sytuacjach, gdy istnieje potrzeba zapewnienia płynności ruchu drogowego lub gdy istnieje zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub porządku publicznego, a także w celu ochrony środowiska lub zabytków lub zapewnienia dostępu do obiektów użyteczności publicznej lub służb ratowniczych. Na wskazanym odcinku, pod adresem J. Dąbrowskiego 84, znajduje się szkoła dla dzieci w wieku od 2 lat do 18 lat. Praktyka pokazuje, że kierujący masowo nie respektują znaku B36, co stanowi naruszenie porządku publicznego, a służby nie były w stanie w ostatnich 10 latach nad tym zapanować. Kierujący zostawiają samochody w sposób utrudniający widoczność, co zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego (w tym dzieci chodzących do szkoły). Niejednokrotnie zdarzały się sytuacje, gdy większe pojazdy (wielkości wozu strażackiego) nie mogły przejeżdżać ze względu na nielegalnie zaparkowane auta - to stanowi przesłankę braku płynności ruchu oraz braku zapewnienia dostępu dla służb ratowniczych. Wobec tego postuluję dostawienie na tym odcinku do znaku B36 tabliczki T24. W opisywanych okolicznościach postulat wydaje się konieczny oraz uzasadniony.	Projekt dla ul. Dąbrowskiego został zmieniony w wyniku uwag zgłoszonych w konsultacjach i nie przewiduje ustawienia znaku B-36
780.	MAIL_6 82	Miłobędzka 2	Postulat o utworzenie strefy „Kiss and Ride” przed budynkiem Niepublicznego Przedszkola Językowego "Baśniowy Dom" w Warszawie przy ulicy Miłobędzkiej 2 w Warszawie; w przypadku wprowadzenia w tym miejscu strefy płatnego parkowania. Podmiot wnoszący petycję: Niepubliczne Przedszkole Językowe "Baśniowy Dom" (prowadzone przez: Maciej Wojtaś i	Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Katarzyna Czerwińska-Wojtaś) wraz z klientami przedszkola, czyli rodzicami i opiekunami dzieci uczęszczających do placówki.</p> <p>Opis przedmiotu petycji (uzasadnienie): Po wprowadzeniu strefy płatnego parkowania rodzice odprowadzający dzieci do Niepublicznego Przedszkola Językowego "Baśniowy Dom" w Warszawie przy ulicy Miłobędzkiej 2 w Warszawie będą mieć problem z możliwością krótkiego, bezpłatnego postoju, umożliwiającego im bezpieczne i spokojne odprowadzenie dziecka do budynku przedszkola. Osoby popierające petycję oraz osoby prowadzące przedszkole postulują o utworzenie strefy „Kiss and Ride” przy budynku Niepublicznego Przedszkola Językowego "Baśniowy Dom". Idea strefy polega na tym, że kierowca zatrzymuje się, by pożegnać i odprowadzić pasażera, w tym przypadku dziecko przywożone do przedszkola. Strefa K+R jest miejscem, gdzie nie wolno parkować —samochód może stać tu nie dłużej niż 2 minuty. Utworzenie takiej strefy przy budynku przedszkola poprawi komfort i bezpieczeństwo wsiadających i wysiadających dzieci. Wskazujemy następującą lokalizację, jako optymalną: 4-5 stanowiskowa zatoczka Kiss&amp;Ride na chodniku przy ul. Miłobędzkiej wzdłuż posesji budynku przedszkola. Podczas konsultacji społecznych otrzymaliśmy informację, że podobne rozwiązanie zostało wprowadzone w dzielnicy Żoliborz przy budynku zespołu żłobkowo-przedszkolnego, dlatego zwracamy się z prośbą o pozytywne rozpatrzenie naszego wniosku i wprowadzenie takiego samego rozwiązania dla naszej placówki.</p>	<p>charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&amp;R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 15 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;R spełnia swoją funkcję tylko wtedy, kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsługa dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.
781.	MAIL_6 83	Odolańska, Wiśniowa	Dotyczy: objęcia nadzorem skrzyżowania ulic: Odolańska — Wiśniowa w Warszawie. W nawiązaniu do pisma SM.OT2.054.899.2023, przekazującego zgłoszenie mieszkańca w sprawie nielegalnego parkowania, załaniającego widoczność i utrudniającego przejście pieszym na skrzyżowaniu ulic: Odolańska — Wiśniowa, zwracam się z prośbą o objęcie zwiększonym nadzorem ww. skrzyżowania, pod kątem nieprawidłowości w parkowaniu. Jednocześnie informuję, że planowane jest rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzelnego (SPPN) na południe od istniejącej granicy SPPN na Mokotowie. Aktualnie Zarząd Dróg Miejskich prowadzi stosowne analizy w tym zakresie. Przedmiotowymi analizami jest też objęte omawiane skrzyżowanie. Tutejszy Urząd będzie rekomendował, przy opiniowaniu projektów organizacji ruchu na rozszerzenie SPPN, wprowadzenie rozwiązań eliminujących przypadki niewłaściwego parkowania w obszarze skrzyżowania. Do czasu rozszerzenia SPPN w omawianym rejonie proszę jak na wstępie, o objęcie zwiększonym nadzorem ww. skrzyżowania.	Uwaga jest poza zakresem opracowania. Egzekwowanie przepisów jest zadaniem służb mundurowych.
782.	MAIL_6 84	Dąbrowskie go	Plany poszerzenia SPPN na kolejną części Mokotowa, promowane przez ZDM, grożą utratą miejsc parkingowych w dzielnicy. Stanie się tak, jeśli w życie	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>wejdzie plan poszerzenia SPPN (moim zdaniem chybiony), m.in. w rejonie ul. Dąbrowskiego. Mieszkańcy tego obszaru, którzy zwrócili się do mnie, mają uzasadnioną obawę, że po wprowadzeniu SPPN dojdzie w tym rejonie do katastrofalnego zmniejszenia ilości miejsc parkingowych. W celu zachowania miejsc proponują niższe rozwiązania.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pozostawić 9 miejsc skośnych przy ul. Dąbrowskiego, na odcinku od al. Niepodległości do ul. Aleksandra Kraushara po stronie południowej pod budynkiem Dąbrowskiego 69; dalej pod sklepem drogerijnym nie wstawiać słupków tylko pozostawić 6 miejsc do parkowania.</li> <li>2. Na całej długości budynku Dąbrowskiego 71, po stronie południowej ulicy, pozostawić parkowanie skośne w tych miejscach, gdzie obecnie istnieje.</li> <li>3. Na wysokości budynku Dąbrowskiego 71, po stronie północnej, pozostawić możliwość parkowania równoległego.</li> <li>4. Pozostawić przy Rondzie Pawła Jasienicy możliwość parkowania na szerokim chodniku (przynajmniej pod przychodnią na pięciu miejscach skośnych).</li> <li>5. W pozostałych miejscach wokół Ronda Jasienicy, na szerokim chodniku, mieszkańcy proszą o ustawienie znaku B35 - czyli parkowanie tylko dla mieszkańców bez wyznaczania miejsc parkingowych. Skoro na tym rondzie możliwe jest parkowanie taksówek (wyznaczono postój) to dlaczego mieszkańcy nie mieli by w tym miejscu parkować?</li> </ol> <p>Spełnienie powyższych postulatów, pozwoli zachować przy ul. Dąbrowskiego, od al. Niepodległości do Ronda Jasienicy, około 150 legalnych miejsc parkingowych i postojowych, a nie jak proponuje m.in. ZDM 79, czyli uratowane zostanie około 70 miejsc.</p>	<p>przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Wprowadzono. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. 2. Wprowadzono. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. 3. Wprowadzono. Utrzymano możliwość postoju po północnej stronie ulicy w okolicy budynku Dąbrowskiego 71, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. 4. i 5. Wprowadzono. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. Zostanie również utrzymana obecna organizacja ruchu dopuszczająca legalny postój w rejonie ronda.</p>
783.	MAIL_6 85	Okęcka	<p>Proszę o potwierdzenie, że stanowiska postojowe na ul. Okęckiej zaznaczone w załączonym pliku na czerwono nie są objęte SPPN (zgodnie z ustnymi wyjaśnieniami projektanta udzielonymi na spotkaniu 28.11.2023). Proszę o wyjaśnienie, dlaczego w ciągu ul. Sportowej (obszar zaznaczony na żółto w załączonym pliku) wyznaczono nowe miejsca SPPN naprzemiennie, po dwóch</p>	<p>Obecne miejsca postojowe wzdłuż ul. Okęckiej są wyznaczone częściowo pasem dróg publicznych. Pobór opłat odbywa się tylko na wyznaczonych miejscach postojowych w pasie drogowym. W przypadku gruntów w dysponowaniu podmiotów prywatnych nie będą</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>stronach tej ulicy? Będzie to wymagało istotnej przebudowy tej ulicy, wiążące się z kosztami. Obecnie miejsca do parkowania są wzdłuż tej ulicy na odcinku od ul. Okęckiej do ul. Ksawerów, po jej zachodniej stronie. Proszę o potwierdzenie, że zgodnie z projektem SPPN, skrzyżowanie ul. Sportowej i ul. Okęckiej zostanie wyniesione w ten sposób, aby uniemożliwić autom parkowane na jego środku, co ma miejsce obecnie. Proszę o wyjaśnienie przyczyn niewyznaczenia żadnych miejsc postojowych SPPN w ciągu ul. Okęckiej, na całej jej długości.</p>	<p>wyznaczane ogólnodostępne miejsca postojowe. Każda taka sytuacja będzie weryfikowana z zarządcą danej drogi. Na ul. Sportowej wyznaczono miejsca naprzemienne ponieważ jezdnia nie ma wysatrczającej szerokości aby wyznaczyć parkowanie i pozostawić ruch dwukierunkowy. Projekt nie przewiduje przebudowy ulicy. Na ul. Okęckiej projekt zakłada wyznaczenie strefy B-35 z dopuszczeniem parkowania dla mieszkańców z identyfikatorem.</p>
784.	MAIL_686		<p>Uważam rozszerzanie strefy płatnego parkowania za bezcelowe, ponieważ praktyka wskazuje, że nie wpływa ona na dostępność miejsc do parkowania. Nie spełnia zatem funkcji, do której została powołana. Przykładem plac Hallera, gdzie po wprowadzeniu strefy nadal wolne miejsca można znaleźć tylko przez krótki czas dwa razy dziennie: rano, gdy mieszkańcy udadzą się do pracy i wieczorem, gdy przed ich powrotem plac opuszczą ludzie załatwiający tu swoje sprawy w przychodni, urzędzie skarbowym, na poczcie czy w sklepach. Taka sama sytuacja jest w okolicach ulic Rydygiera, Zajęczka, Wojska Polskiego czy Baleya, Gorlickiej, Mołdawskiej. W ścisłym centrum wolnych miejsc do parkowania praktycznie nie ma.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
785.	MAIL_6 87	Woronicza 16	<p>Chciałbym zaproponować pewną modyfikację projektu i dodanie do planu SPPN miejsca (tzw koperty) dla dostawców/kurierów na ul Woronicza, przed budynkiem nr 16. W tym momencie w miejscu tym wielokrotnie każdego dnia parkują samochody kurierów (dostarczających przesyłki do budynków wielorodzinnych, szczególnie Woronicza 18, Woronicza 16 ale też dalszych tzn Woronicza 20 i Krasickiego 3) oraz kilkakrotnie każdego dnia samochody dostarczające/odbierające materiały medyczne do kliniki Evimed, znajdującej się w budynku Woronicza 16. Samochody kurierskie bardzo często zatrzymują się przed budynkiem, blokując wjazd do garażu. Wyznaczenie koperty bardzo by ułatwiło pracę dostawcom i rozwiązałyby problemy z zablokowanym wjazdem do garażu. Kopertę proponuję za wjazdem do budynku Woronicza 16 – tak będzie łatwiej dostawcom wyładowywać przesyłki otwierając tylne drzwi samochodu. W załączeniu plan z zaznaczonym miejscem dla dostaw/kurierów. Na pomarańczowo zazaczyłem również budynki wielorodzinne do których przesyłki są dostarczane po zaparkowaniu w tym miejsc. Nie wiem jakie są zasady wyznaczanie kopert, ale ważne, żeby było to miejsce dla dostaw do Kliniki Evimed <a href="https://evimed.com.pl">https://evimed.com.pl</a> oraz dla kurierów i innych dostaw dla mieszkańców (dużo osób korzysta z dowozu zakupów np. w firmie Frisco lub Carrefour), myślę że 15 minut to wystarczający czas na parkowanie, wydaje mi się, że powinno to obowiązywać tylko w ciągu dnia w godzinach np. 8 – 20, tak, żeby w pozostałych godzinach mogły parkować inne samochody. Piszę tego maila w imieniu Zarządu Wspólnoty Mieszkaniowej Woronicza 16, kliniki Evimed oraz mieszkańców pozostałych budynków.</p>	Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
786.	MAIL_6 88	Cieszyńska	W załączeniu przesyłam uwagi do proponowanej organizacji ruchu na ulicy Cieszyńskiej. Bardzo proszę o wprowadzenie zmian w projekcie organizacji ruchu.	Wprowadzono.
787.	MAIL_6 89	Cieszyńska 7A	W załączeniu przesyłam uwagi do proponowanej organizacji ruchu na ulicy Cieszyńskiej w zakresie tylko zjazdu do garażu Cieszyńskiej 7a. Bardzo proszę o uwzględnienie uwag i wprowadzenie zmian w projektach, ponieważ auta parkujące na wjeździe do garażu bardzo utrudniają wjazd i wyjazd z garażu podziemnego.	Wprowadzono. Obszar zjazdu objęto zakazem zatrzymywania się.
788.	MAIL_6 90		popierając z całą mocą projekt poszerzenia SPPN na drogach ZDM, przesyłam w załączeniu propozycję utworzenia STREFY MIESZKAŃCA na terenie założenia urbanistycznego "Osiedle Wierzbno I" wpisanego do GEZ (Odyńca-Niepodległości-Gandhiego-Joliot-Curie). Powinna być to strefa (tak jak w innych dzielnicach) wyłącznie dla pojazdów z identyfikatorem ZGN Mokotów i służb miejskich (regulamin strefy analogiczny jak np. na Ochocie, czy Woli). Przed wjazdami do uliczek osiedlowych obowiązkowo powinny stanąć znaki: "zakaz ruchu wszelkich pojazdów, droga wewnętrzna, nie dotyczy jednośladów, służb miejskich i pojazdów z identyfikatorem ZGN Mokotów" Wprowadzenie SPPN na tym terenie bez utworzenia strefy mieszkańca automatycznie spowoduje "ucieczkę samochodów na bezpłatne podwórka", które i tak pękają w szwach. Cała idea ograniczania wpuszczania samochodów do centrum miasta oraz większej rotacji miejsc parkingowych legnie w gruzach. Dlatego konieczne jest wyłączenie lokalnych ciasnych uliczek i parkingów z ruchu ogólnodostępnego i wprowadzenie Strefy Mieszkańca.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
789.	MAIL_6 91	Magazynowa, Garażowa, Samochodowa	W nawiązaniu do planów rozszerzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie, chciałabym się zwrócić z uprzejmą prośbą o rozważenie włączenia ulicy Magazynowej i okolic w aktualne plany. Na ten moment plan przewiduje, że ulica Magazynowa, Garażowa i Samochodowa pozostaną poza strefą płatnego parkowania. Już w tym momencie wszystkie te ulice to jeden wielki parking, włączając to parkowanie nielegalne i na prywatnym terenie. Co	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			chwila mieszkańcy kontaktują się ze Strażą Miejską z prośbą o interwencję. Stworzenie granicy płatnego parkowania na granicy tych ulic, bez włączania ich w strefę, spowoduje jeszcze większy chaos komunikacyjny i korki oraz liczne zażalenia okolicznych mieszkańców.	rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
790.	MAIL_6 92	Sielce	chciałam wyrazić to jak bardzo mnie cieszy decyzja o rozszerzeniu strefy płatnego parkowania na Mokotowie Dolnym/ Sielcach. Mieszkam tu od ponad 10 lat i to co się tu dzieje na chodnikach z nielegalnym parkowaniem samochodu przerasta wszelkie wyobrażenie. Nie raz zdarzało się, że trzeba było wyjść na jezdnię z wózkiem bo nie dało się przejść po chodniku z uwagi na źle zaparkowany samochód. Dolny Mokotów to jak Dziki Zachód w Warszawie, gdzie kierowcy wyprawiają co chcą i pozostają bezkarni. Już nie wspomnę o totalnym braku dróg rowerowych czy pasów ruchu dla rowerów na jezdniach, które zachęcałyby rowerzystów do zaprzestania jeżdżenia rowerami po chodnikach, na których i tak jest bardzo mało miejsca. Choć trudno im się czasami dziwić, bo jazda po drogach, po których samochody poruszają się z szybka prędkością jest często niebezpieczna.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
791.	MAIL_6 93	Magazynowa	Proszę o rozszerzenie strefy płatnego parkowania tak, zeny uwzględniła ul. Magazynową.	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.
792.	MAIL_6 94	Wołoska, Modzelewskiego, Domaniewska	Moja uwaga dotyczy obszaru proponowanego rozszerzenia, a konkretnie pominięcia obszaru między ulicą Wołoską, Modzelewskiego i Domaniewską. Jako mieszkaniec tego kwartału chciałem zwrócić uwagę na nieustający problem nieprawidłowego parkowania. Ze względu na okoliczne biurowce, niemal codziennie można zobaczyć na ulicy Magazynowej źle zaparkowane pojazdy co zdecydowanie wpływa na jakość życia mieszkańców. Jednocześnie, jestem przekonany, że proponowane rozszerzenie tylko nasiliło to zjawisko ze względu na "przesunięcie" parkujących z północy (okolice Joliot-Curie etc.). W efekcie, będziemy mówić nie tylko o nasilonym nielegalnym parkowaniu ale też kompletnym uniemożliwieniu parkowania lokalnym mieszkańcom. W związku z tym chciałem wnieść o ponowną analizę obszaru trefy płatnego parkowania na Mokotowie i możliwości jej rozszerzenia do ulicy Wołoskiej na północ od ulicy Domaniewskiej.	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.
793.	MAIL_6 95	Balonowa	W załączeniu przesyłam pismo dotyczące ul. Balonowa 15 m2 Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
794.	MAIL_6 96	Bełska	Mieszkam na ulicy Bełskiej i wiem że znaczna część terenu parkingowego przed budynkami Bełskiej 24,26 i 28 należy do spółdzielni Politechnika. Koszty za użytkowanie terenu ponoszą mieszkańcy. Jak zamierzacie rozliczać nas mieszkańców za parkowanie 1/3 każdego samochodu — bo 2/3 stoi już na „naszym” terenie?	Pobór opłat odbywa się tylko na wyznaczonych miejscach postojowych w pasie drogowym. W przypadku gruntów w dysponowaniu podmiotów prywatnych nie będą wyznaczane ogólnodostępne miejsca postojowe. Każda taka sytuacja będzie weryfikowana z zarządcą danej drogi.
795.	MAIL_6 97	Balonowa	w załączniku przesyłam postulat zmian z SPPN uzgodniony przez mieszkańców ulicy Balonowej na Wyglądowie. Stanowisko to zostało omówione wśród mieszkańców oraz przedyskutowane na spotkaniu w ZDM w dniu 14 grudnia (za które to spotkanie jeszcze raz bardzo dziękuję). Wnioskujemy o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków), na odcinku od ulicy Racławickiej do Balonowej nr 14 (włącznie) i wyznaczenie na nim miejsc postojowych na zasadach opisanych w załączonym piśmie oraz przywrócenie możliwości parkowania po stronie zachodniej (nieparzyste numery budynków) do wysokości budynku nr 15. Ponadto wnioskujemy o wprowadzenie na ulicy Balonowej na omawianym odcinku tzw. „Strefy mieszkańca”, oznaczonej symbolem B-39, która umożliwi posiadaczom identyfikatora B-35 zaparkowanie samochodu w sąsiedztwie swojego domu/mieszkania. Uzasadnienia tych postulatów również znajdują się w załączonym piśmie.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
796.	MAIL_6 98	Samochodowa, Garazowa, Magazynowa	Widziałem artykuł na temat rozszerzenia strefy na Mokotów i zastanawiam się trochę czemu obszar w którym mieszkam (tj obszar między Domaniewska, Woloska, Woronicza i Samochodowa) nie został włączony. Obecnie przejazd ulicą Magazynowa czy Garazowa jest już utrudniony ze względu na samochody parkujące w niedozwolony sposób. Obawiam się że jeśli strefa płatnego parkowania będzie zaczynała się niedaleko to ilość parkujących w sposób nieprzepisowy a chcących uniknąć opłat jeszcze	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



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			wzrosnie. Czy taki wariant rozszerzenia był brany pod uwagę i jakie były powody aby wybrać mniejszy obszar?	zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
797.	MAIL_699	Zwierzyńcika, Czerniakowska	Chciałbym zadać pytanie o możliwość rozszerzenia strefy płatnego parkowania również na najbliższą okolicę na wschód od ulicy Czerniakowskiej w stronę osiedla Siekierki. Okolice bloków przy ulicy Czerniakowskiej po wschodniej stronie ulicy stanowią potencjalny „parking” dla przyjeżdżających do centrum lub na mecze Legii Warszawa. Po drugiej stronie ulicy już dziś znajduje się SPPN do wysokości ulicy Gagarina, a od proponowanej przez Państwa zmiany będzie ciągnął się aż do trasy siekierkowskiej co jeszcze bardziej skłoni kierowców do parkowania po drugiej stronie ulicy Czerniakowskiej.	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.
798.	MAIL_700	Woronicza	podczas spotkania inżynier projektant wprowadził zmianę oznaczeń miejsc postojowych w ciągu ulicy Woronicza (w załączniku zdjęcie). Zwracam się z uprzejmą prośbą o wprowadzenie dodatkowych miejsc postojowych od ulicy Bukietowa do ulicy Fryderyka Joliot-Curie w stronę ulicy Wołoska (w załączniku zdjęcie). Pragnę zaznaczyć, że obecnie jest możliwość parkowania aut na prawym pasie jezdni w określonych godzinach w ciągu doby.	Wprowadzono. Skorygowano organizację ruchu zgodnie z przedstawioną koncepcją. Zaprojektowano miejsca postojowe na prawym pasie, po północnej stronie ul. Woronicza.
799.	MAIL_701	Limanowski ego, św. Bonifacego, Berbardyńska	że sppn powinna być już teraz znacznie większa. Samochody na naszym osiedlu (ul. Gołkowska - Powsińska - Limanowskiego) i jego okolicach już się od jakiegoś czasu nie mieszczą. Dochodzi do niebezpiecznych sytuacji - kierowcy wjeżdżają po pasach na chodnik lub stają wprost na nich, zastaniają widoczność pieszych i niszczą zieleń. Utrudniają normalne przemieszczanie się pieszych chodnikiem, przejście z wózkiem jest często niemożliwe. Potrzebujemy uporządkowania parkowania i ograniczenia parkowania pojazdów spoza tego terenu. Interwencje regularnie wzywanej Straży Miejskiej nic nie dają - kierowcy wprost śmieją się, że nawet jeśli w końcu dostaną mandat, to kara będzie śmiesznie niska. Po rozszerzeniu projektowanej strefy znajdziemy się na samym jej skraju - parkujących, którzy będą chcieli uniknąć opłat jeszcze przybędzie. Problemy z nielegalnym	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			parkowaniem są także wzdłuż ul. Bonifacego (tam zastawiane są m.in. zatoki przystankowe) i ul. Bernardyńskiej. Dlatego jedyną nadzieją dla nas i naszego bezpieczeństwa jest większa strefa płatnego parkowania - co najmniej sięgająca ulic Limanowkiego od ul. Gołkowskiej, św. Bonifacego, i Doliny Służewieckiej. Dolina Służewiecka wydaje się dobrą naturalną granicą dla tej strefy.	
800.	MAIL_7 02	Miłobędzka	prosimy o utworzenie miejsc dla "Kiss and Ride" (15 minut postoju dla wprowadzenia dziecka do przedszkola).	Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 15 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;R spełnia swoją funkcję tylko wtedy, kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsługa dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss &amp; Ride”.</p>
801.	MAIL_703	Ursynowska	<p>Proszę o zwrócenie uwagi, że w SOR nie uwzględniono wjazdu dla rowerów na ul. Ursynowską na odcinku Kazimierzowska - Puławska z ul. Puławskiej. Ul. Ursynowska jest dosyć szeroką ulicą, przez co rekomendowane byłoby wprowadzenie esowania jezdni poprzez naprzemienne usytuowanie parkowania. Przykładowo, w bardzo prosty sposób - bo jedynie za pomocą farby i przeniesienia kilku znaków, możliwe jest wprowadzenie esowania poprzez przeniesienie parkowania ze strony północnej na południową od</p>	<p>Uzupełniono oznakowanie dotyczące kontraruchu rowerowego. W projekcie uwzględniono parkowanie naprzemienne na ul. Olkuskiej i Ursynowskiej.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>wysokości budynku nr 30 do wylotu ul. Bałuckiego. Warto spróbować :)            Pozwoliłoby to też przy okazji nieznacznie zwiększyć liczbę miejsc postojowych względem projektu, wykorzystując bezużyteczną przestrzeń asfaltu. Proszę rzucić okiem na propozycję w załączniku.</p>	
802.	MAIL_704	Dąbrowskiego	<p>W 2024 roku na ulicy Dąbrowskiego przy której mieszkam zostanie wprowadzona strefa płatnego parkowania i nie mam nic przeciwko temu, tylko dłaczego ZDM na odcinku od Niepodległości do Ronda Jasienicy, rondem włącznie wyznaczenie 79 miejsc parkingowych, w tej chwili licząc bardzo uczciwie tylko legalne miejsca jest ich około 130. Zresztą sam ZDM zaakceptował wszystkie te miejsca, gdy wprowadzali kontaruch rowerowy w 2017 roku. Jest to miejsce bardzo dobrze Państwu znane, bo tuż obok w Centrum Łowicka odbywają się sesje. Według planu ZDMu (dostępny tutaj: <a href="https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2023/11/27B-Dabrowskiego-2.pdf">https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2023/11/27B-Dabrowskiego-2.pdf</a>) zostaną wprowadzone takie zmiany:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Będzie osłupkowane całe rondo Jasienicy, pozostanie postój taxi, ale parkowanie na szerokim chodniku chociażby po stronie wschodniej, czy pod przychodnią nie będzie już możliwe.</li> <li>2. Zostaną dostawione słupki pod Rosnmanem, z 6 miejsc zostaną 2.</li> <li>3. Zostanie postawiony zakaz parkowania po prawej stronie od Niepodległości czyli północnej stronie Dąbrowskiego - czyli od warzywniaków aż do końca bloku 71</li> <li>4. Pod pierwszym budynkiem nr 69 po lewej stronie od Niepodległości nie będzie już parkowania wcale, pewnie ZDM przesunie donice do ulicy, chociaż w 2017 roku wszystko wylczył i wyznaczył tam legalne miejsca.</li> </ol> <p>Jaki to wszystko ma sens? Wokoło jest wielkie osiedle Dąbrowskiego bez ulic wewnętrznych, 1600 mieszkańców, kilkanaście starych bloków mieszkalnych bez garaży podziemnych. Nie możemy sobie ot</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Odnosząc się do poszczególnych uwag: 1. Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. Zostanie również utrzymana obecna organizacja ruchu dopuszczająca legalny postój w rejonie ronda. 2. Zachowano istniejące miejsca postojowe we wskazanej lokalizacji. 3. Utrzymano możliwość postoju po północnej stronie ulicy w okolicy budynku Dąbrowskiego 71, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora. 4. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			tak sprzedać mieszkań i kupić gdzieś indziej, niektórzy do swojej pracy wykorzystują auto, sąsiadka ma dwa lata do emerytury, jest po operacji biodra i musi dojechać pod Warszawę do pracy.	
803.	MAIL_7 05	Bukietowa	przypominamy wieloletnią korespondencję z Urzędem Miasta dot. wykupienia działki niezbędnej do obsługi nieruchomości Bukietowa 8. W załączeniu przesyłam ostatnią Uchwałę oraz plan sytuacyjny dotyczący wniosku Właścicieli o wykupienie działki niezbędnej do obsługi nieruchomości Bukietowa 8. Mieszkańcy nie wyrażają zgody na utworzenie parkingu na podwórku.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
804.	MAIL_7 06	Woronicza 46	Wnosimy o podjęcie przez ZGN - podczas rozszerzenia strefy parkowania - działań, które całkowicie zabezpieczą teren podwórza przy budynku Woronicza 46 (nie przylegający bezpośrednio do żadnej osiedlowej ulicy jest też jedynym, którego klatki mieszkalne wychodzą na to podwórko) przed jakąkolwiek formą poruszania się i parkowania podwórku samochodów i innych prywatnych pojazdów mechanicznych. Dotychczasowe próby regulacji w tym zakresie się nie sprawdziły, dziś jakakolwiek kontrola nie istnieje, służby miejskie nie są w stanie - mimo oznaczeń (systematycznie niszczone przez nieznaną sprawców) - swoimi sankcjami zapewnić poszanowania wspólnego dobra, jakim jest teren podwórza). Nasze podwórko z uwagi na lokalizację i tranzytowy charakter jest wykorzystywane przez bardzo wielu przechodniów, korzystają z niego dzieci oraz osoby starsze. Od wielu lat, mimo podejmowanych przez nas próśb o wsparcie ze strony miasta, podwórko praktycznie przestało być terenem bezpiecznie dostępnym dla mieszkańców. Parkuje na nim wiele aut, w dużej części rotujących (inne samochody pojawiają się na podwórku w dzień (włącznie autami pracowników nieodległego "Mordoru"), a inne w nocy (parkują auta mieszkańców różnych	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>budynków z osiedla, a także tymczasowych najemców o niewerfikowalnym dla nas miejscu zamieszkania). Jako osoby niezwiązane z naszym terenem praktycznie nie wykazują żadnej troski o teren podwórka. Jego nawierzchnia jest systematycznie niszczone (nie była nigdy planowana jako jezdnia dla aut, nie jest wystarczająco uzbrojona, wzmocniona; pochłaniając publiczne środki na jej okresowe remonty). W miesiącach zimowych i jesiennych, np. po większych opadach śniegi lub deszczu, możliwość poruszania się po podwórku jest bardzo ograniczona. Zbiera się na nim woda opadowa, sól, błoto przyczyniające się do postępującej erozji nawierzchni (kiedyś zielone podwórko zostało doświadczone losem zaasfaltowania, w upalne coraz bardziej letnie dni warunki do mieszkania na naszym terenie są także bardzo trudne). Dodatkowo bardzo często nasze próby zwracania uwagi parkującym (służby miejskie ustawiły tam niszczone systematycznie znaki), kończą się agresywnymi komentarzami i pogrózkami ze strony nie identyfikujących się z miejscem właścicieli pojazdów. Oczekujemy, że planowane działania faktycznie zabezpieczą potrzeby mieszkańców osiedla i naszego budynku, w tym osób starszych i rodzin z małymi dziećmi, ale także właścicieli aut (są nimi także osoby niepełnosprawne i chore), a nie tylko bezpośrednie potrzeby samorządowych budżetów (pozostajemy w największym szacunku i z największą wrażliwością na potrzeby tych ostatnich - oczekujemy jednak, by wychodziły naprzeciw potrzebom wszystkich mieszkańców Mokotowa, nie tylko zaś zmotoryzowanych mieszkańców całej Warszawy, którzy w ostatnim okresie faktycznie zyskali szerokie i bardzo szerokie i praktycznie puste szlaki transportowe).</p>	
805.	MAIL_7 07		<p>Wniosek o objęcie Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (1) podwórek nieruchomości: al. Niepodległości 82-90 i ul. Raławickiej 35 w Warszawie oraz (2) parkowania na ulicy Raławickiej w Warszawie — na odcinku od ul. Kazimierzowskiej do al. Niepodległości</p>	<p>Ulica Raławicka jest objęta projektem. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
806.	MAIL_7 08	Joliot-Curie	uprzejmie prosimy o zachowanie całkowitego zakazu parkowania na podwórku pomiędzy budynkami Joliot-Curie 17, 19, 19Ai 14.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
807.	MAIL_7 09	Bukietowa, Joliot-Curie	<p>Postuluję, aby na ul. Bukietowej i Joliot-Curie NIE tworzyć strefy płatnego parkowania, bo będzie ona uciążliwa szczególnie dla mieszkańców. Nie przyniesie korzyści mieszkańcom, tylko zasili budżet miasta. Proponuję poszukać innych źródeł dochodów. Moje argumenty przeciw tworzeniu strefy płatnego parkowania:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) dostępnych miejsc parkingowych jest zbyt mało w stosunku do mieszkańców, np. na placu za garażami Bukietowa 11, z którego korzysta co najmniej 3 bloki (może 5), w każdym z bloków jest po 54 lokale - a niektórzy mieszkańcy mają po 2 auta, miejsc parkingowych powinno być ok. 150, a jest ok. 30. Jest to zdecydowanie za mało w stosunku do potrzeb.</li> <li>Wprowadzenie strefy płatnej oznacza, że Ci którzy nie znajdą miejsca do parkowania pod blokiem, będą musieli wносить opłaty,</li> <li>2) przyjazdy rodziny, znajomych - będą powiązane z wnoszeniem opłat za parkowanie,</li> <li>3) przyjazdy dostaw - opłata za parkowanie,</li> <li>4) na podwórkach mogą pojawić się szlabany - jestem przeciwnikiem grodzenia podwojek, bo jest to awaryjny system i utrudnia komunikację. Korzyści nie widzę żadnych dla mieszkańców, poza korzyścią dla budżetu</li> </ol>	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>miasta. Proszę o nietworzenie na Osiedlu Wierzbno strefy płatnego parkowania.</p>	<p>skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
808.	MAIL_7 10	Marzanny	<p>Ulica Marzanny jest ulicą wąską i od wielu już lat występuje problem zaparkowania samochodu na ulicy czy w podwórkach. Właściwie wszystkie samochody parkujące na chodniku wzdłuż ulicy, łamią przepisy (a właściwie ich właściciele), ponieważ chodnik jest zbyt wąski, jednak nie ma innej możliwości zaparkowania samochodu, niż dwoma kołami na chodniku. Rozwiązaniem byłoby poszerzenie chodnika o ok. pół metra, co spowodowałoby bezpieczne korzystanie z chodnika, szczególnie dla wózków czy matek z dziećmi. I to uważamy, że bez wielkich trudności można wykonać. Między blokami Marzanny 7 i 9 oraz Wołoską 42 i 44 jest podwórko na którym w tej chwili parkuje ok.30 -35 samochodów. Stoją też od lat tzw. wraki wrastające kołami w asfalt. Jesteśmy bardzo otwarci na postawienie parkometrów na terenie podwórka, lub zamknięcie podwórka szlabanem. Rozwiązałyby to być może choć trochę problemy parkowania samochodów przez mieszkańców. Przed blokiem Wołoska 40 jest pusty asfaltowy plac, jednak, żeby mógł tam powstać parking (co byłoby fantastyczne), musi powstać droga dojazdowa. Do pisma dołączamy mapkę z naszym podwórkim.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych są możliwe do realizacji niezależnie od SPPN. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.</p>
809.	MAIL_7 11	Dąbrowskiego 69	<p>Proszę o pozostawienie miejsc parkingowych, które były do tej pory legalne (ustalone z przedstawicielem ZDMu w roku 2017 podczas wprowadzania kontraruchu na ulicy Dąbrowskiego) Chodzi o miejsca parkingowe skośne pod budynkiem Dąbrowskiego 69 , skośne pod Rossmanem ( można skrócić czerwony dywan i namalować tylko w miejscu stojaków, tak to jest przy</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Zachowano możliwość postoju przy budynku Dąbrowskiego 69, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			budynku 69, tylko w miejscu gdzie nie parkują dotychczas samochody), równoległe po stronie północnej ulicy na wysokości budynku 82a i przedszkola brytyjskiego oraz pozostawienie miejsc skośnych pod budynkiem Dąbrowskiego 71. W załączeniu przesyłam zdjęcia miejsc o których mowa	identyfikatora. Zachowano istniejące miejsca postojowe pod sklepem Rossmann. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego.
810.	MAIL_7 12	Joliot-Curie	<p>1. Proponuję przebudowę niewielkim kosztem „klepiska” pod kasztanami (na mapie oznaczone nr 1). Można to zrobić układając płyty z otworami tak, jak są zrobione miejsca postojowe na wysokości budynków przy Joliot-Curie 17 i 19. W tym miejscu odległość od krawędzi jezdni do istniejących drzew wynosi od 240 cm do 270 cm.</p> <p>2. Dodatkowe miejsca postojowe można uzyskać poszerzając istniejący chodnik, na wysokości budynku Joliot-Curie 5.auta mogłyby wówczas parkować wzdłuż ulicy, na chodniku, czterema kołami. Po tej zmianie wciąż zostanie miejsce na chodnik dla pieszych ( na mapie oznaczone nr 2). Obecnie szerokość chodnika wynosi 280 cm. Robiąc powyższe przebudowy zyskujemy od 12 do 16 miejsc postojowych.</p> <p>3. Podobna sytuacja, jak w punkcie 2, ma miejsce na wysokości budynków Joliot-Curie 16 i Bukietowa 15 ( na mapie oznaczone nr 3). Szerokość chodnika w tym miejscu wynosi 240 cm. Poszerzając chodnik zyskamy ok. 12 miejsc postojowych.</p> <p>4. I rzecz ostatnia, na ten moment najważniejsza: proszę o montaż progów zwalniających na ul. Joliot-Curie, na odcinku od skrzyżowania z Bukietową do skrzyżowania z Pułku-Basztą. Progi zwalniające mają chronić nie tylko pieszych, ale też kierowców próbujących wyjechać z miejsc postojowych prostopadłych do budynku Joliot-Curie 7. Włączenie się do ruchu z powodu ograniczonej widoczności wiąże się z dużym ryzykiem i strachem. Po niedawnym remoncie ulicy kierowcy jeżdżą tu z dużo za dużą prędkością. Pędząc od strony ul. Malczewskiego wypadają zza zakrętu. Było już kilka kolizji i rozbitych aut. Obawiam się, że po wprowadzeniu strefy, kiedy znikną samochody teraz parkujące w niedozwolonych miejscach, kierowcy będą jeździć na tym odcinku jeszcze szybciej (na mapie oznaczone nr 4).</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, niezależnie od SPPN.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
811.	MAIL_7 13	Woronicza, Suwak, Konstruktorska, Racjonalizacji	<p>zwracamy się z wnioskiem o rozszerzenie projektowanej SPPN w obszarze o dodatkowy kwartał przebiegający wzdłuż ulic J.P. Woronicza - Suwak - Konstruktorska - Racjonalizacji. W kwartale wymienionych powyżej ulic występuje (z niewielkimi wyjątkami) wyłącznie zabudowa mieszkaniowa. Biurowce dysponują odpłatnymi miejscami parkingowymi dla pracowników, ale pracownicy z nich nie korzystają i zajmują miejsca parkingowe stworzone dla mieszkańców osiedli i ich gości. Co więcej - parkowanie odbywa się również na zakazach, chodnikach i trawnikach, a Straż Miejska, pomimo licznych wezwań, nie jest w stanie sprostać tej skali naruszeń. W naszej ocenie poszerzenie strefy płatnego parkowania (obszar 1) o kwartał ulic J.p. Woronicza - Suwak - Konstruktorska - Racjonalizacji pomoże ukrócić proceder parkowania w niedozwolonych miejscach, wpłynie na ograniczenie ponadlokalnego ruchu samochodowego, a co za tym idzie przyczyni się także do zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza w naszej okolicy.</p>	<p>Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.</p>
812.	MAIL_7 14	Ksawerów	<p>Działając w imieniu Wspólnoty Mieszkaniowej Ksawerów 23 oraz Wspólnoty Mieszkaniowej Ksawerów 23A chcielibyśmy wyrazić opinię dotyczącą wprowadzenia strefy płatnego parkowania z szczególnie punktu widzenia właścicieli oraz najemców zamieszkałych w powyższych wspólnotach. Chcielibyśmy zauważyć, że planowane wprowadzenie strefy parkowania według obecnego planu, bez wykonania docelowego odcinka ul. Modzelewskiego do ul. Zdziechowskiego, znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie wspólnot, które reprezentujemy wpłynie negatywnie dla mieszkańców z uwagi na fakt, że planowana strefa płatnego parkowania kończy się tuż przy bramie wjazdowej do TVP od strony ul. Modzelewskiego. W naszej opinii kierowcy pojazdów po wprowadzeniu planowanej strefy płatnego parkowania będą parkowali swoje samochody tuż przed budynkami wspólnot ul Ksawerów 23 oraz Ksawerów 23A, na odcinku znajdującym się tuż poza strefą płatnego parkowania.</p>	<p>Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
813.	MAIL_7 15	Baboszewska	<p>Rysunek 37, obszar 1: Z racji, że na większości miejsc na tym placu samochody parkują skośnie, sugeruję uwzględnienie tego w pozycji pola dla niepełnosprawnych (P-20). Sugerowana pozycja zaznaczona na rysunku. P-20 zaproponowane w projekcie może skutkować zmniejszeniem sumarycznej liczby samochodów, które się tam mieszczą. Dodatkowo, warto wspomnieć, że na tym placu znajduje się koperta przed wiatą śmietnikową. Może sąsiedztwo tej koperty byłoby dobrym miejscem na P-20 (więcej miejsca do manewrowania)? Rysunek 37, obszar 2: W tym miejscu słupki drewniane są częściowo wyłamane co skutkuje parkowaniem na trawniku. To jest stan zastany. Wydaje mi się, korzystne uzupełnienie tego, jeśli istnieje taka możliwość.</p> <p>Rysunek 37, obszar 3: Jeśli dobrze rozumiem, w tych obszarach nie będzie wyznaczonych miejsc parkingowych. Czy to oznacza, że nie można tam parkować? Realnie jest tam miejsce na dwa samochody, powiedziałbym, że najbardziej komfortowe w całej okolicy interesującego mnie obszaru. Z mojej perspektywy, te miejsca też mogłyby być oznaczone jako "tylko dla mieszkańców".</p>	<p>1. Miejsce dla niepełnosprawnych zostało wyznaczone w ramach odrębnego opracowania i nie planujemy go zmieniać. 2. Słupki drewniane znajdują się poza granicą pasa drogowego, zatem ich ewentualnym uzupełnieniem może się zająć zarządca terenu wewnętrznego. 3. Uwaga uwzględniona. Dopuszczono postój dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora B35.</p>
814.	MAIL_7 16	Bytnara "Rudego"	<p>Obecnie samochody parkowane są przy ulicy Rudego bardzo blisko wyjazdu z ulicy baboszewskiej, co według mojej opinii mocno ogranicza widoczność i bezpieczeństwo przy wyjeździe z Baboszewskiej. Sugeruję rozważenie słupków w obszarze 4. Co więcej, według mojego rozumienia, na tym skrzyżowaniu, jadąc z Baboszewskiej ma się pierwszeństwo skręcając w Rudego w stronę Wołowskiej. Niestety w praktyce nie jest to egzekwowane, według mnie ze względu na bardzo słabą widoczność nadjeżdżających z Baboszewskiej oraz przez brak oznakowania poziomego na Rudego.</p>	<p>Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące w rejonie wskazanego skrzyżowania.</p>
815.	MAIL_7 17	Bytnara "Rudego"	<p>W tym miejscu chciałbym zakomunikować, że to przejście dla pieszych jest zazwyczaj "obstawione" samochodami. Nie ma mowy o żadnym przyzwoitym odstępie. Jadąc Rudego w stronę Wołowskiej, widoczność wkraczających na to przejście jest bardzo mocno ograniczona. Wydaje mi się to bardzo</p>	<p>Zaprojektowano słupki blokujące w rejonie wskazanego przejścia dla pieszych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			niebezpieczne, zwłaszcza że jest to miejsce sąsiadujące z restauracją, a tym samym mocno uczęszczane. Sugeruję rozważenie zastosowania dodatkowych narzędzi poprawiających widoczność na tym przejściu	
816.	MAIL_7 18	Baboszewska	<p>Rysunek 37, obszar 7: To bardziej pytanie - czy ten obszar nie podlega Państwa działaniom? Z mojej strony jest to szkoda, gdyż jest to miejsce parkingowe, z którego korzysta wielu sąsiadów, ale jest również oblegane przez przyjezdnych.</p> <p>Rysunek 37, obszar 8: Podobnie jak w obszarze 3, w obszarze 8 jest dużo miejsca, które według projektu nie jest oznakowane, jeśli dobrze to rozumiem. Czy ten obszar też można wyłączyć jako "tylko dla mieszkańców"?</p>	Wskazany obszar 7 znajduje się poza pasem drogi publicznej, zatem nie podlega działaniom w ramach tego opracowania. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem. Na obszarze 8 dopuszczono postój dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora na zaznaczonym obszarze.
817.	MAIL_7 19	Baboszewska	<p>Rysunek 37, obszar 9: Na tym placu faktycznie znajduje się znak B-36 zakaz zatrzymywania się. W rzeczywistości plac ten funkcjonuje jako parking. Czy faktycznie ten znak jest konieczny? Jeśli tak, byłbym wdzięczny za informację czym jest to podyktowane. Rysunek 37, obszar 10: W tym obszarze w praktyce samochody parkowane są równolegle na jezdni. Czy to nie uzasadnia wykorzystania zabiegu "fioletowa przerywana linia"? Jako użytkownik, mogę powiedzieć, że w ten sposób postawione samochody nie są bardziej uciążliwe niż wąski przejazd na ul. Rudego. Stawiam, że jest tak, dlatego że intensywność ruchu w na tych drogach jest inna.</p>	Wprowadzono korektę. Dopuszczono postój dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora.
818.	MAIL_7 20		W załączniku przesyłam wniosek o wprowadzenie korekty w planach SPPN, prośba o rozpatrzenie.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				chodników, ale zabezpieczenie minimalnej ich szerokości wymaganej przepisami. Ponadto, likwidacja chodnika uniemożliwi wyjście z posesji wzdłuż ul. Balonowej.
819.	MAIL_7 21	Domaniewska, Wołoska, Samochodowa, Magazynowa, Garażowa	<p>Bardzo proszę o wydłużenie granicy SPPN wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej. Szczególnym problemem w tym miejscu jest ulica Garażowa, na której znajdują się bardzo uczęszczane sklepy Pepco i Biedronka. Klienci tych sklepów nie znaleźli miejsca postojowego zostawiają samochody 'na chwilę' na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Często po obu stronach jezdni jednocześnie stoją tak zostawione samochody. To powoduje znaczne utrudnienia w ruchu. W tym miejscu jest to niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej.</p> <p>Nieuporządkowane parkowanie na garażowej już teraz potrafi stanowić zagrożenie życia przez opóźnianie wyjazdu karetek o kilkadziesiąt sekund, a problem ten znacząco się nasili jeśli będzie to pierwsza ulica za granicą strefy (Wiemy co się dzieje tuż za granicami obecnej strefy). Na Garażowej jest bardzo dużo miejsc postojowych, niestety są one wykorzystywane do długoterminowego przechowywania samochodów. Wiele z nich stoi tygodnie, niektóre miesiące. Ponadto znaczącą część stanowią samochody pracowników biurowych. Uwolnienie tych miejsc dzięki SPPN zapewniłoby adekwatną ilość miejsc dla sklepów i udrożniłoby to przejazd garażową i magazynową nie tylko karetkom ale i mieszkańcom. Przedstawiciele ZDM na konsultacjach sami przyznali, że granice strefy muszą być czytelne i najlepiej gdy są nimi duże ulice. W zaproponowanym rozwiązaniu granice znacząco się upraszczają bo ielopasmowa Wołoska i szeroka Domaniewska, już są tymi granicami na innych odcinkach.</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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
820.	MAIL_7 22	Woronicza	Wprowadzenie pasów rowerowych na Woronicza (Puławska – Etiudy Rewolucyjnej) (ingerując jedynie w oznakowanie poziome i pionowe)	Nie wprowadzono. Zaprojektowanie pasów dla rowerów znajduje się poza zakresem opracowania .
821.	MAIL_7 23		Prosimy o rozszerzenie strefy płatnego parkowania na całą dzielnicę Mokotowa. Decyzja taka ograniczy ruch samochodów, osób, które przyjeżdżają do pracy na teren Mokotowa oraz poprawi komfort parkowania mieszkańców Mokotowa.	Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
822.	MAIL_7 24	Modra	<p>chcemy zwrócić szczególną uwagę na ważne z perspektywy reprezentowanej przez nas grupy mieszkańców, czyli rodziców z małymi dziećmi i dzieci, na:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zlikwidowanie miejsc parkingowych, które znajdują się na chodnikach, szczególnie tych, które nie pozostawiają pieszym minimalnego wymaganego miejsca do bezpiecznego przemieszczania się po nim;</li> <li>- dokładne i skrupulatne wyznaczanie miejsc parkingowych na jezdni, tak aby parkujące na nich samochody nie ograniczały widoczności pieszych i pieszym, w szczególności w sąsiedztwie przejść na pieszych, skrzyżowań, przystanków komunikacji miejskiej;</li> <li>- nie tworzenie nowych miejsc parkingowych na ulicach szkolnych, przedszkolnych i żłobkowych, zgodnie z dobrą praktyką ograniczania ruchu samochodowego w na szkolnych ulicach;</li> <li>- usunięcie miejsc parkingowych z chodników na ulicach szkolnych, przedszkolnych i żłobkowych, tak aby dotarcie do placówek było dla dzieci bezpieczne i nieobciążone dodatkowa nadmierną emisją spalin samochodowych.</li> </ul>	Celem opracowania jest wyznaczenie maksymalnej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ostniejszej geometrii drogi. Dążymy przy tym do tego, by miejsca postojowe w pierwszej kolejności były lokalizowane na jezdni. Każdorazowo przy wyznaczaniu miejsc na chodniku zabezpieczano co najmniej minimalną wymaganą przepisami szerokość chodnika dla pieszych. Projekt nie wyklucza wprowadzania innych zmian w zasadach postoju w późniejszym czasie, jeżeli tak będzie wynikać z innych przyczyn i potrzeb niż wprowadzenie SPPN - np. z opisanych w uwadze.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
823.	MAIL_7 25	Wiktorska	Planowane miejsca parkingowe przy ul. Wiktorskiej 17A kolidują z wyjazdem z parkingu przy ul. Wiktorskiej 13/15 zarządzanym przez ZGN Mokotów oraz z wyjazdem na teren przy Wiktorskiej 17A. W załączeniu zaznaczone miejsce z Państwa projektu oraz zdjęcie z google street view.	Wprowadzono. Skorygowano organizację ruchu o wskazany zjazd.
824.	MAIL_7 26	Dąbrowskie go	Tak proszę Państwa wygłąda przejazd dużych pojazdów na ul. Dąbrowskiego, odcinek Niepodległości-Łowicka (załącznik). W nawiązaniu do mojej poprzedniej wiadomości konieczne jest ustawienie znaku T24 dla zapewnienia płynności ruchu, bezpieczeństwa dzieci oraz dojazdu dla wozów strażackich.	Nie uwzględniono. Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców i przewiduje dopuszczenie postoju we wskazanym miejscu.
825.	MAIL_7 27	Miłobędzka	<p>W zakresie numeru arkusza 8A dotyczącego ul. Miłobędzkiej na odcinku Raclawicka- Etiudy Rewolucyjnej</p> <p>- projekt w całości musi podlegać krytyce jako nieuwzględniający potrzeb mieszkańców i innych użytkowników dróg.</p> <p>Przede wszystkim wskazać należy, że zdecydowanie przewiduje za mało miejsc. Nie jest dostosowany do codziennych potrzeb i natężenia ruchu. Wskazać trzeba, że projekt przewiduje możliwość parkowania jedynie po wschodniej części jezdni. Jest to zdecydowanie niewystarczające rozwiązanie. Po tej stronie jezdni są dwa przedszkola, przy ul. Miłobędzkiej 2, oraz przy ul. Miłobędzkiej 14. Ponadto w poszczególnych biurach znajdują się biura lub świadczone są inne usługi np: gabinety masażu. W niektórych budynkach o charakterze jednorodzinym wydzielone jest kilka mieszkań. Ponadto ul. Miłobędzka jest równoległa do ul. Płatowcowej przy której ulokowany jest kościół, zaś wierni w dużej części dojeżdżają do niego parkując samochody w przyległych ulicach. Wreszcie bezpośrednio przy ul. Miłobędzkiej położone są bloki należące do Spółdzielni „Politechnika”, których mieszkańcy także korzystają z możliwości parkowania na ul. Miłobędzkiej z uwagi na niewystarczającą infrastrukturę towarzyszącą.</p> <p>Poniżej przykładowe zdjęcia, które obrazują zatłoczenie na ulicy. W danych godzinach obciążenie miejsc jest znacznie większe, a te zdjęcia przedstawiają jedynie średnią z dni powszednich, przy założeniu braku organizacji przyjęć w</p>	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Wyznaczenie legalnych miejsc do parkowania po zachodniej stronie ulicy z uwagi na bardzo liczne zjazdy do posesji było niemożliwe.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>przedszkolach, mszy i innych uroczystości religijnych w kościele. W tym kontekście przewidywanie zakazu zatrzymywania i postoju po zachodniej stronie jezdni nie ma żadnego uzasadnienia.</p> <p>Brak możliwości parkowania spowoduje, że osoby przyjezdne będą parkować swoje pojazdy na wyjazdach po obu stronach jezdni, choćby z tego powodu, że kontrola tego typu miejsc dokonywana jest jedynie na wniosek mieszkańców. W dodatku kierowcy mając świadomość niedoborów kadrowych straży miejskiej i jej małej skuteczności, nie mając możliwości innego zaparkowania, dokonają wyboru „mniejszego zła” i będą parkować w sposób utrudniający lub uniemożliwiający wyjazd z posesji mieszkańcom. Konsekwencją takiego stanu rzeczy będzie doprowadzenie do konfliktów międzysąsiedzkich i międzyludzkich o wolne miejsca, co spowoduje, że już na starcie projekt rozszerzenia będzie podlegać znacznej krytyce i osoby dotychczas przychylnie projektowi będą go krytykować.</p>	
826.	MAIL_7 28	Balonowa	<p>W związku z planami wprowadzenia na ulicy Balonowej Strefy Płatnego Parkowania Niestrzezonego, wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN, zmierzających do drastycznego zredukowania miejsc parkingowych, służących stałym mieszkańcom naszej ulicy. Mieszkańcy ulicy Bałonowej, Jednokierunkowe' od co najmniej od 50 lat, odkąd tu mieszkam, gdy jej nawierzchnia była jeszcze pokryta „kocimi łbami' — parkują po obu stronach ulicy: lewymi kołami na chodniku po stronie wschodniej (ok. 20 miejsc) lub prawymi kołami na tzw. opaskach jezdni po stronie zachodniej (ok. 15 miejsc) oraz na podjazdach do garaży po stronie zachodniej (21 miejsc), co daje maksymalnie około 56 miejsc do zaparkowania. Parkowanie na podjazdach jest korzystne dla pojemności przestrzeni parkowania, gdyż umożliwia równoległe parkowanie 2 aut (prostopadle do osi jezdni) zamiast jednego auta ustawionego wzdłuż osi. Garaże w budynkach wielorodzinnych po stronie zachodniej były budowane ponad 60 lat temu i wiele dzisiejszych aut w nich się mieści, a nawet nie może wjechać, z uwagi na ówczesną konstrukcję wjazdów. Samochody parkujące na podjazdach muszą wystawać na jezdnię,</p>	<p>Teza o rzekomej likwidacji miejsc postojowych jest nieprawdziwa. Parkowanie na chodniku po stronie wschodniej jest niedozwolone na mocy przepisów prawa o ruchu drogowym i wprowadzenie SPPN niczego w tej kwestii nie zmienia. Geometria drogi oraz szerokości jezdni i chodnika nie dają możliwości wyznaczenia parkowania po dwóch stronach ulicy z zachowaniem wymaganych parametrów. Wyznaczenie miejsc po zachodniej stronie będzie skutkowało wyznaczeniem mniejszej ilości miejsc, co jest sprzeczne z założeniami do projektu. Projekt nie zakłada wyznaczenia miejsc na terenach zielonych. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami. Parkowanie na zjeździe do garażu/bramy jest dopuszczalne pod</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>aby nie tarasować chodnika, nie przekraczają jednak linii pojazdów zaparkowanych wzdłuż jezdni po tej stronie i nie utrudniają ruchu (bez problemu ulicą przejeżdżają śmieciarki, wozy straży pożarnej, etc.). Według projektów przedstawionych przez ZDM, planowane jest parkowanie wyłącznie po wschodniej stronie ulicy czterema kołami na jezdni, czyli wyklucza się parkowanie po zachodniej stronie wzdłuż jezdni oraz parkowanie na podjazdach do garaży. W ten sposób na odcinku od ul. Raciawickiej do Balonowej 15, pozostałoby zaledwie około 20 miejsc parkingowych (spośród wzmiankowanych 56), co nie wystarczy nawet na potrzeby stałych mieszkańców z domów wielorodzinnych po zachodniej stronie ulicy. W dyskusjach sąsiedzkich omawialiśmy różne warianty rozwiązania problemu, zgłoszone już do ZDM. Ze swej strony pragnę przedłożyć do rozważenia jeszcze jeden wariant, pozwalający zachować dotychczasową liczbę miejsc parkingowych: zwężenie trawnika (kiepskiej jakości trawnika) po zachodniej stronie ul. Balonowej o 50-80 cm, co umożliwiłoby parkowanie aut po stronie wschodniej czterema kołami na jezdni i zachowanie normalnej szerokości przejazdu środkiem jezdni. W ten sposób, zachowując miejsca parkingowe wzdłuż obu stron jezdni, pozostałaby wystarczająca szerokość jezdni dla przejazdu samochodów ciężarowych (śmieciarki i in.). Do dyspozycji pieszych pozostałoby chodnik po zachodniej stronie ulicy, oddzielony od jezdni trochę węższym pasem zieleni, jak również chodnik po stronie wschodniej, dostępny na całej istniejącej szerokości. Skoro Strefa Płatnego Parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby lokalnej społeczności, to z pewnością nie jest w naszym — mieszkańców — interesie zmniejszenie o ponad połowę liczby miejsc parkingowych! I z pewnością nie my, mieszkańcy, występowaliśmy o zmianę istniejącego stanu rzeczy. Warto też podkreślić, że na ulicy Balonowej nie ma obiektów biznesowych, a jedyne auta „obce” to pojazdy usługowe, służące mieszkańcom (śmieciarki, kurierzy, pojazdy obsługujące remonty budynków). Zatem zmniejszenie liczby miejsc parkingowych nie jest w interesie mieszkańców!</p>	<p>warunkiem nieblokowania możliwości wjazdu /wyjazdu z bramy oraz pozostawienia chodnika dla pieszych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
827.	MAIL_7 29	Czerniowiecka	Ulica Czerniowiecka jest na tyle szeroka, że mieszczą się tam dwa pasy samochodów, a jak zrobicie ulicę jednokierunkową, to dojazd do nieruchomości położonych przy Czerniowieckiej i Cieszyńskiej będzie znaczenie wydłużony, trzeba będzie jechać jakby naokoło. Skierowanie ruchu na ulicę Ikara jest złym pomysłem, Ikara nie nadaje się, aby puścić przez nią ruch! Ulica Ikara jest wąska i kręta, zastawiona parkującymi samochodami, są tam wille i przedszkole. Żeby zrobić z niej ulicę jednokierunkową trzeba wprowadzić bezwzględny zakaz parkowania wzdłuż tej ulicy. Jeśli tego się nie zrobi, to ulica Ikara będzie ciągle zakorkowana/ zastawiona. Już kiedyś ktoś na czas remontu zamknął Czerniowiecką i zostawił Ikara, był tam armagedon dojazdowy.	Wprowadzono. Pozostawiono ruch dwukierunkowy na ul. Czerniowieckiej na odcinku od ul. Bukowińskiej do ul. Cieszyńskiej.
828.	MAIL_7 30	Bukowińska, Czerniowiecka, Ikara, Cieszyńska	Nie umiem dobrze przeczytać tych planów – mam nadzieję, że cała ulica Bukowińska, Czerniowiecka, Ikara, Cieszyńska – cały ten obszar od Idzikowskiego aż do Domaniewskiej i Wilanowskiej jest objęty płatnym parkowaniem. Jeśli nie – to jest to mój postulat, aby cały wymieniony powyżej obszar był objęty. I tak jest ogromny problem z dzikim parkowaniem w tym obszarze, a jeśli nie będzie tam strefy to nie da się tego ogarnąć w sąsiedztwie Metra Wilanowska, gdzie jest punkt przesiadkowy. Mam nadzieję, że na wymienionych ulicach zostaną wreszcie namalowane pasy, zastąpione trawniki, a dumnie nazwany Skwer przy Urzędzie Dozoru Technicznego ogrodzony aby nie było wjeżdżania na niego i parkowania.	Ulica Bukowińska (na odcinku Idzikowskiego - Bukowińska 24D oraz Puławska - Bukowińska 24D), ulica Czerniowiecka (na odcinku Bukowińska - Ikara), ulica Ikara (na odcinku Bukowińska - Czerniowiecka) oraz ulica Cieszyńska (na odcinku Czerniowiecka - Cieszyńska 4) zostały objęte opracowaniem dotyczącym SPPN. O ostatecznych granicach SPPN decyduje Rada m.st. Warszawy.
829.	MAIL_7 31		Dobry wieczór, zgłaszam trzy rodzaje uwag do projektów. (ilustracje w załączeniu)	Nowoprojektowane przejście dla pieszych na ul. Bełskiej zostało naniesione na projekt organizacji ruchu na wniosek Urzędu Dzielnicy Mokotów, który planuje jego wyznaczenie. Wyznaczanie nowych przejść jest poza zakresem projektu SPPN. Wprowadzenie jednego kierunku na ul. Głogowej wynika z chęci wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc parkingowych. Zachowanie ruchu dwukierunkowego wykluczy możliwość

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				parkowania na ul. Głogowej. Przy wprowadzaniu ruchu jednokierunkowego każdorazowo był projektowany ruch rowerowy "pod prąd" aby nie pogarszać warunków dojazdu rowerem do posesji.
830.	MAIL_7 32	Dąbrowskie go	Na początku 2025 roku ulica Dąbrowskiego znajdzie się w strefie płatnego parkowania. Zarząd Dróg Miejskich przewiduje wyznaczenie dla odcinka od Niepodległości do Łowickiej 79 miejsc parkingowych, podczas gdy w tej chwili jest ich około 150. Projekt zmian przewiduje m. in. dostawienie słupków pod Rossmanem, zakaz parkowania równoległego po prawej stronie Dąbrowskiego wzdłuż bloku 82A i wzdłuż płotu przedszkola brytyjskiego, osłupkowanie całego Ronda Jasienicy. Z projektem można zapoznać się tutaj: <a href="https://zdm.waw.pl/wpcontent/uploads/2023/11/27B-Dabrowskiego-2.pdf">https://zdm.waw.pl/wpcontent/uploads/2023/11/27B-Dabrowskiego-2.pdf</a> W związku z planowym wprowadzeniem SPPN zgłaszam stanowczy sprzeciw wobec zmniejszenia ilości legalnych miejsc parkingowych i postojowych, zaakceptowanych przez ZDM w 2017 roku po protestach mieszkańców, gdy wprowadzany był przy ulicy Dąbrowskiego kontraruch rowerowy. Osiągnęliśmy wtedy porozumienie zadowalające obie strony. Teraz ponownie Zarząd Dróg Miejskich planuje działania uprzykrzające życie tysiącom mieszkańców ulicy Dąbrowskiego.	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych, zakłada za to w dużej mierze utrzymanie istniejących zasad legalnego postoju.
831.	MAIL_7 33	Miączyńska	Wnoszę o: - zlikwidowanie miejsc parkingowych po przeciwległej stronie bram (garażowej i do posesji) nieruchomości przy ulicy Miączyńskiej 51 oraz zabezpieczenie tych odcinków w sposób uniemożliwiający jakiegokolwiek zaparkowanie - przeniesienie naprzemiennie miejsc parkingowych na południową stronę ulicy Miączyńskiej (na odcinku pomiędzy ul. Maklakiewicza a Spartańską) wraz z zaznaczeniem fioletowej strefy parkowania dla mieszkańców Pozwoli to: - wyznaczyć miejsca płatnego parkowania nie kolidujące z istniejącymi wyjazdami z ciasnych bram garażowych i wyjazdów z posesji	Nie wprowadzono. Szerokość jezdni pozostawionej do jazdy i wykonywania manewrów wynosi 3,5 m. Brak uzasadnienia dla likwidacji miejsc vis'a'vis posesji nr 51. Nie wprowadzono. Przeniesienie miejsc do parkowania na stronę południową zmniejszy ilość wyznaczonych ogólnodostępnych miejsc co jest sprzeczne z założeniami do projektu. Parkowanie na wjeździe bramowym jest dopuszczone jeżeli nie blokuje się wyjazdu/wjazdu do bramy i nie zastawia się chodnika dla pieszych. Na ulicy wprowadzone jest ograniczenie

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>- dopuścić parkowanie mieszkańców na swoich wyjazdach z bram, zwiększając realnie ich możliwości zaparkowania w pobliżu domu, co jest szczególnie istotne dla domów położonych bezpośrednio przy południowej pierzei ulicy Miączyńskiej – jako jedynych na osiedlu nie posiadających dodatkowej przestrzeni do parkowania w postaci wewnętrznych sięgaczy wjazdowych.</p> <p>Dodatkowo:</p> <p>- naprzemienne wyznaczenie miejsc parkingowych (po obu stronach: południowej i północnej ulicy Miączyńskiej) wymuszające zwolnienie tempa jazdy samochodów na ulicy Miączyńskiej, spowoduje zwiększenie bezpieczeństwa znacznej liczby dzieci zmierzających tą właśnie ulicą z pobliskiego osiedla do szkoły przy ul. Spartańskiej.</p>	<p>prędkości do 30km/h wraz z progami zwalniającymi co poprawia bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu.</p>
832.	MAIL_7 34	Nabielaka, Tatrzańska	<p>Projektowana zmiana organizacji ruchu z dwukierunkowego na jednokierunkowy w znacznym stopniu przyczyni się do poprawy jego bezpieczeństwa. Jednakże proponowany w projekcie kierunek ruchu' będzie generował utrudnienia w komunikacji w obrębie ulic L.Nabielaka oraz Tatrzańska. Wyjeżdżając samochodem np. z ul. Tatrzańskiej 5 i chcąc powrócić pod wskazany adres, wskutek projektowanego kierunku ruchu, musimy pokonać dystans w zależności od wybranej drogi od 1,4 do 1,8* km. Zmiana kierunku ruchu na ww ulicach umożliwiającą wjazd od ul. Górskiej na ul. Tatrzańską w kierunku ul. Nabielaka i dalej w kierunku Gagarina skraca ten dystans do 0,6 km*. Uważam, że zmiana projektowanego kierunku ruchu” na ww. drogach ułatwi i uprości poruszanie się pojazdem w rejonie ul. Tatrzańskiej np. w celu poszukiwania miejsca parkingowego będziemy jechali pętlą 0.6 km zamiast 1,4 km.</p>	<p>Nie wprowadzono. Przedstawiony projekt dowiązuje się do zatwierdzonej organizacji ruchu na przebudowę ul. Belwederskiej w związku z budową tramwaju, ponadto ruch dwukierunkowy na ul. Nabielaka wprowadzony został tylko na czas prowadzenia prac.</p>
833.	MAIL_7 35	Tatrzańska	<p>Likwidacja miejsc parkingowych na chodniku przy przedszkolu w znacznym stopniu przyczyniłaby się do poprawy bezpieczeństwa (korzystanie z całej szerokości chodnika). Niestety organizowana strefa nie przewiduje takiego rozwiązania. Proszę rozważyć możliwość zmiany organizacji parkowania po przeciwnej stronie tj. ul. Tatrzańskiej 2/4 z równoległej na prostopadłą lub</p>	<p>Nie wprowadzono. W ramach przedstawionej dokumentacji wyznaczono maksymalną możliwą ilość miejsc postojowych. Z uwagi na szerokość jezdni nie ma możliwości wyznaczenia we wskazanej lokalizacji miejsc skośnych.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>skośną co zrekompensowałyby utracone miejsca parkingowe przy przedszkolu. Miejsca parkingowe można również utwożyć na chodniku przy ulicy Tatrzeńskiej obok budynku pod adresem Górńska 17A, gdyż widniejący na mapie wjazd/wyjazd z tejże posesji w rzeczywistości jest wygrodzony i zabudowany paczkomatami i nie mogą z niego korzystać pojazdy a chodnik jest szerszy niż przy budynku nr. 3.</p>	
834.	MAIL_7 36	Służewiec Przemysłowy	<p>W ramach odbywających się konsultacji społecznych rozszerzenia strefy płatnego parkowania niestrzeżonego na Mokotowie chciałabym wyrazić moje pełne poparcie dla tej inicjatywy Proszę o wzięcie pod uwagę rozszerzenia SPPN o Mordor na Służewcu.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r. Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań parkingowych, procesu konsultacji i stworzenia na nowo projektów organizacji ruchu. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach a wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
835.	MAIL_7 37	Bałuckiego	Odwrócenie kierunku na ul. Bałuckiego (od ul. Olkuskiej do ul. Ursynowskiej) ze względu na intensywny ruch ponadlokalny i korki, które tworzą się na wąskich, jednokierunkowych ulicach (Ursynowskiej, Bałuckiego, Olkuskiej).	Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Odwrócenie kierunku ruchu na ul. Bałuckiego nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych. Decyzja w tej sprawie nie powinna być podejmowana w ramach konsultacji dotyczących parkowania, ale wynikać z osobnej analizy wykonanej przez zarządcę drogi.
836.	MAIL_7 38	Bałuckiego	likwidacja miejsc postojowych wyznaczonych po str. wschodniej na chodniku na ul. Bałuckiego (od ul. Ursynowskiej 16 do ul. Bałuckiego 6) ze względu na fakt, że szerokość chodnika dostępnego dla pieszych nie ma wymaganych przepisami 2 metrów (przy budynku na Ursynowskiej 16 i Bałuckiego 4 są naświetla zwężające chodnik) natomiast miejsce postojowe wyznaczone na chodniku nie ma wymaganej minimalnej szerokości 2,5 m. Poza tym, miejsca postojowe wyznaczone na chodniku znajdują się 1,8 m od okien kamienic co jest niezgodne z przepisami odnośnie odległości wyznaczonych miejsc postojowych od budynków mieszkalnych. Parkowanie samochodów tak blisko okien budynków mieszkalnych jest ogromną uciążliwością dla mieszkańców,	Wprowadzono. Zrezygnowano z wyznaczonych miejsc na chodniku - dostępną przestrzeń przeznaczono na postój dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatorów B35.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			zwłaszcza mieszkających na parterze. Okna pokoi moich dzieci wychodzą na ulicę a smród spalin i hałas są dużym utrudnieniem. Na ogromną uciążliwość smrodu spalin skarży się także mieszkanka sąsiedniej kamienicy, której okna wychodzą tylko na Bałuckiego. Ze względu na stan zdrowia jest unieruchomiona w mieszkaniu, którego nie jest w stanie wywietrzyć ze spalin z rur wydechowych. Te miejsca można przenieść na Ursynowską tam, gdzie będzie esowana ulica i dodatkowe miejsca postojowe po południowej stronie.	
837.	MAIL_7 39	Bałuckiego	zabezpieczenie słupkami skrzyżowań i przejść dla pieszych przez nielegalnie parkującymi swoje samochody kierowcami: - skrzyżowanie Ursynowska/Bałuckiego (róg ptn/wsch i róg ptn/zach) - skrzyżowanie Bałuckiego/Racławicka (słupki na polu wyłączonym i wysepka prefabrykowana z ruchu a najlepiej przeniesienie parkowania na północną stronę co zwiększyłyby widoczność na tym skrzyżowaniu dla skęcających w lewo z Bałuckiego. - skrzyżowanie Bałuckiego/Olkuska (zamontowanie wysepki prefabrykowanej na polu wyłączonym z ruchu) - skrzyżowanie Racławicka/Dożynkowa i przejście dla pieszych przez ul. Racławicką przy Dożynkowej (róg ptn/wsch +przejście po ptn str., róg ptn/zach, przejście po południowej str.)	Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące we wskazanych lokalizacjach.
838.	MAIL_7 40	Racławicka, Olkuska, Ursynowska, Tenisowa	brakujący kontraruch rowerowy: - Racławicka na jednokierunkowym odcinku - Olkuska przy Puławskiej - Ursynowska przy Puławskiej - Tenisowa	Wprowadzono. Uzupełniono oznakowanie dotyczące kontraruchu rowerowego.
839.	MAIL_7 41	Ursynowska, Olkuska, Racławicka	esowanie toru jazdy dla spowolnienia ruchu i wyznaczenia dodatkowych miejsc postojowych - Ursynowska (na odc. od Kazimierzowskiej do Bałuckiego oraz od Bałuckiego do Puławskiej) - Olkuska	W projekcie uwzględniono parkowanie naprzemienne na ul. Olkuskiej i Ursynowskiej.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			- Raławicka (na jednokierunkowym odcinku od tymczasowego przejścia dla pieszych do skrzyżowania z Bałuckiego)	
840.	MAIL_7 42	Tenisowa	Wprowadzenie strefy zamieszkania na całej ulicy Tenisowej, na której obecnie samochody parkują na chodniku na całej jego szerokości. Dzięki temu kierowcy będą mogli legalnie parkować na chodniku natomiast piesi będą mogli korzystać z jezdni. Chodzi o zalegalizowanie obecnego stanu rzeczy. Chodnik na ul. Tenisowej ma 1,5 m więc stawianie znaków B25 i B36 mija się z celem. Przy B36 chodnik nie będzie zabezpieczony przed nielegalnym postojem, natomiast przy B35 nie możliwe jest legalne parkowanie udostępniające pieszym 1,5 m przejście.	Wprowadzono. Zaprojektowano strefę zamieszkania na ul. Tenisowej, gdzie miejsca postojowe wyznaczono na istniejącym chodniku.
841.	MAIL_7 43		likwidacja uprzywilejowanych miejsc dla UD Mokotów i OSiR Uprzywilejowanie aż 3 miejsc postojowych dla obsługi biura OSiR wydaje się nieuzasadnione i niesprawiedliwe wobec mieszkańców. Wnoszę także o likwidację wyznaczonego na chodniku miejsca postojowego dla OSiR (które nie jest ujęte w projektach organizacji ruchu). Wjazd na chodnik i manewrowanie na nim stwarza to niebezpieczeństwo dla pieszych.	Likwidacja miejsc zastrzeżonych dla placówek będzie konsultowana z Urzędem Dzielnicy na etapie opiniowania projektu organizacji ruchu.
842.	MAIL_7 44	Bałuckiego	wyznaczenie legalnych miejsc postojowych po wsch. stronie na ul. Bałuckiego od Olkuskiej do Raławickiej W projektach organizacji ruchu brakuje oznakowania pionowego i poziomego parkowania na chodniku po wsch. stronie ul. Bałuckiego (od Olkuskiej do Raławickiej)	Wprowadzono. Uzupełniono oznakowanie miejsc postojowych na wskazanym odcinku ul. Bałuckiego.
843.	MAIL_7 45	Raławicka, Olkuska	montaż słupków uniemożliwiających wjazd na chodnik - "przejście" przez Raławicką na skrzyżowaniu z Bałuckiego (po zachodniej stronie) i zabezpieczenie chodnika słupkiem przed wjeżdżaniem na niego samochodami - "przejście" przez Raławicką po stronie wschodniej przy myjni i zabezpieczenie chodnika słupkiem przed wjeżdżaniem na niego samochodami - na ul. Olkuskiej przy ul. Puławskiej po północnej stronie (przy pawilonach)	Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące we wskazanych lokalizacjach.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
844.	MAIL_7 46	Puławska	Dostosowanie wyznaczonych na chodniku miejsc postojowych na ul. Puławskiej od ul. Dolnej do pl. Unii Lubelskiej do obecnie obowiązujących przepisów z uwzględnieniem 2 metrowej szerokości chodnika dostępnego dla pieszych i 2,5 metrowej szerokości miejsc postojowych.	Nie wprowadzono. Wskazany odcinek ulicy jest poza granicami opracowania.
845.	MAIL_7 47	Miączyńska	Należy w jak największym stopniu utrzymać obecną liczbę miejsc parkingowych dla mieszkańców ulicy Miączyńskiej. W tym celu należy zlikwidować zaproponowane w projekcie wyznaczone płatne miejsca parkingowe. Przy naszej ulicy zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna zatem miejsca ogólnodostępne np. dla usług czy usług publicznych są zbędne. Prosimy aby po obu stronach jezdni zostały wyznaczone strefy dopuszczonego postoju dla mieszkańców (B-35 lub inaczej przerywana fioletowa linia).	Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
846.	MAIL_7 48		Proszę aby wyznaczanie kierunków ruchu nowych ulic jednokierunkowych zostało poprzedzone badaniami i symulacjami ruchu, szczególnie biorąc pod uwagę potoki na głównych ulicach zbiorczych dookoła naszego osiedla, tak żeby zaproponować optymalne rozwiązanie które nie będzie powodowało "zapychania" się małych uliczek wewnętrznych.	Wprowadzenie jednokierunkowych ulic poprzedzone było obserwacjami terenowymi celem wypracowania najkorzystniejszego wariantu ruchowego z maksymalną liczbą miejsc postojowych.
847.	MAIL_7 49	Wołoska, Raclawicka	Należy zwiększyć ilości wyznaczonych płatnych miejsc parkowania wzdłuż Wołoskiej oraz na Raclawickiej (przy Gwardii).	Wzdłuż ul. Wołoskiej została wyznaczona maksymalna liczba miejsc postojowych w lokalizacjach, gdzie parkujące pojazdy nie będą powodowały utrudnień ruchowych wzdłuż ulicy. Przy ul. Raclawickiej w rejonie Gwardii na wydodrębnionym parkingu została wyznaczona maksymalna ilość miejsc postojowych. Na jezdni ul. Raclawickiej nie zostały wyznaczone miejsca z uwagi na intensywny ruch kołowy oraz liczne skrzyżowania i zjazdy.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
848.	MAIL_750	Spartańska	<p>Należy rozważyć przebudowę ulicy Spartańskiej w taki sposób aby umożliwić parkowanie równoległe w zatoce oraz przygotowanie stref "Kiss&amp;Ride" przy szkole 205 oraz poprawy organizacji ruchu przy nowym przedszkolu i żłobku w taki sposób aby odwożący rodzice nie stwarzali zagrożenia dla innych dzieci (poprzez np. wycofywanie) oraz nie blokowali Spartańskiej. Dla upłynnienia ruchu zawracających rodziców w kierunku Woronicza można by na przykład wykorzystać istniejącą zawrotkę dla autobusów (obecnie, nawet podczas ładowania autobusu, w dalszym ciągu zawrotka pozostaje przejezdna nawet dla innego autobusu więc samochody osobowe też się na pewno zmieszczą.</p>	<p>W związku z przebudową ulicy Spartańskiej, odrębnym projektem zostaną wyznaczone miejsca po dwóch stronach ulicy w zatokach ze sposobem parkowania równoległe do krawędzi jezdni. Postój ograniczony czasowo „Kiss &amp; Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkingi K&amp;R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętla autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&amp;R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;R spełnia swoją funkcję tylko wtedy, kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsługa dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss &amp; Ride”</p>
849.	MAIL_7 51	Balonowa	<p>Jako mieszkaniec ulicy Balonowej na Wyglądowie, w związku z planami wprowadzenia na naszej ulicy Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków), na odcinku od ulicy Raławickiej do Balonowej nr 14 (włącznie) i wyznaczenie na nim miejsc postojowych na zasadach opisanych poniżej oraz przywrócenie możliwości parkowania po stronie zachodniej (nieparzyste numery budynków) do wysokości budynku nr 15.</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
850.	MAIL_7 52		Z wielką przyjemnością przyjąłem Państwa projekt wprowadzenia SPPN na Mokotowie i go popieram	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
851.	MAIL_7 53	Dąbrowskie go	Dodatkowo, z najwyższą dozą satysfakcji przyjąłem proponowane zmiany w organizacji ruchu. Aktualna organizacja ruchu/miejsc postojowych zezwala na niebezpieczne parkowanie na chodnikach i przejściach dla pieszych, z którym nie radzą sobie służby. Załączam przykładowe zdjęcie (odcinek Dąbrowskiego	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych, zakłada za to

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>między Niepodległości i Łowicką), gdzie przez parkowanie nie można było odebrać śmieci. Bardzo dobrym rozwiązaniem jest osłupkowanie tzw. "ronda Jasienicy" (skrzyżowanie Łowickiej i Dąbrowskiego). Tam samochody nielegalnie parkują na skrzyżowaniu, utrudniając widoczność innym użytkownikom ruchu (samochodom, pieszym, rowerzystom), a także stwarzają zagrożenie i niszczą płyty chodnikowe. Wobec wielu zagrożeń bezpieczeństwa oraz nieudolnych reakcji służb, oraz w związku z przykładowym blokowaniem ruchu (jak na załączonym zdjęciu) składam jednocześnie propozycję objęcia całego odcinka Dąbrowskiego od Niepodległości do Łowickiej znakiem B36 z T24 (zakaz zatrzymywania i postoju z tabliczką umożliwiającą holowanie). Aktualne rozwiązania polegające wyłącznie na stosowaniu B36 są niewystarczające (można zasięgnąć opinii Straży Miejskiej i Policji). Dlatego wprowadzenie znaku T24 umożliwiającego holowanie nielegalnie zaparkowanych samochodów jest niezbędne - także dla zapewnienia, że strefa płatnego parkowania będzie faktycznie przestrzegana, a pojazdy nie będą jej omijać nielegalnie parkując. To może dotyczyć osób szukających "darmowego parkingu" do metra.</p>	<p>w dużej mierze utrzymanie istniejących zasad legalnego postoju.</p>
852.	MAIL_7 54	Domaniewska, Wołoska, Garażowa	<p>Postulujemy, aby w ramach planowanego poszerzenia SPPN wydłużyć granice Strefy poprzez przeprowadzenie granicy wzdłuż ulic Domaniewskiej i Wołoskiej w celu uwzględnienia między innymi ulic Samochodowej, Magazynowej i Garażowej. Istotnym problemem tego obszaru jest ulica Garażowa, na której znajdują się uczęszczane sklepy. Klienci tych sklepów, nie mogąc znaleźć miejsca postojowego, zostawiają samochody 'na chwilę' na światłach awaryjnych na pasie jezdni. Często po obu stronach jezdni jednocześnie stoją tak zostawione samochody. Powoduje to znaczące utrudnienia w bezpiecznym prowadzeniu ruchu. W tym miejscu jest to niedopuszczalne ze względu na Wojewódzką Stację Pogotowia Ratunkowego i Transportu Sanitarnego, z której karetki mają wyjazd na środku Garażowej. Nieuporządkowane parkowanie na ulicy Garażowej już teraz potrafi stanowić zagrożenie życia przez opóźnianie wyjazdu karetek o kilkadziesiąt sekund, a</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>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>problem ten znacząco się nasili jeśli będzie to pierwsza ulica za granicą strefy. Istotne jest również zwiększenie rotacji na miejscach postojowych, co ułatwi zarówno mieszkańcom, jak i gościom oraz klientom lokali usługowych dostęp do swoich celów podróży. Dodatkowo, na Garażowej obecnie jest wytyczonych wiele miejsc postojowych, niestety są one wykorzystywane do długoterminowego przechowywania samochodów. Z obserwacji mieszkańców widać, że wiele z nich stoi tygodniami, a nawet miesiącami. Znaczącą część z tych pojazdów stanowią samochody pracowników biurowych.</p>	
853.	MAIL_7 54	Służewiec, Służew, Stegny, Sadyba	<p>Postulujemy o planowanie dalszego poszerzenia strefy na terenie Mokotowa o kolejne osiedla i części dzielnicy, takie jak Służewiec, Służew, Stegny, Sadyba.</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>
854.	MAIL_7 54	Bukietowa	<p>Ulica Bukietowa: Postulujemy o wytyczenie jednego kierunku ruchu dla samochodów na odcinku od Joliot-Curie do Woronicza.</p>	<p>Wprowadzono. Zaprojektowano ruch jednokierunkowy na ul. Bukietowej.</p>
855.	MAIL_7 54	Joliot-Curie	<p>Ulica Joliot-Curie: Postulujemy wyznaczenie przejścia dla pieszych przez ulicę Bukietową. W tym miejscu obecny jest mocno natężony ruch pieszy, szczególnie w godzinach porannych w drodze do Przedszkola nr 199 oraz XLIX LO. Rodzice i dzieci muszą przedzierać się między samochodami w momencie największego natężenia ruchu. Proponowane rozwiązanie znacząco ułatwiłoby poruszanie się, bezpieczeństwo pieszych oraz dostępność placówek edukacyjnych.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
856.	MAIL_7 54	Kolberga	Postulujemy o wyznaczenie przejścia dla pieszych przez ulicę Kolberga. Obecnie jest to uczęszczany ciąg pieszy, znajdujący się przy sklepie oraz stanowiący drogę dojścia do przystanku autobusowego.	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.
857.	MAIL_7 54	Woronicza	Umieszczenie słupków przy przystanku Samochodowa 06. Już teraz kilka razy dziennie na chodnik na przystanku wjeżdżają klienci i dostawcy do Żabki. Stwarza to zagrożenie dla pieszych i utrudnia obsługę przystanku kierowcom autobusów kursującej tam linii 222. Proponowane rozwiązanie pozwoliłoby również na uszczelnienie strefy płatnego parkowania oraz uniemożliwiłoby nielegalne parkowanie tamże.	Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące w rejonie wskazanego przystanku autobusowego.
858.	MAIL_7 54	Joliot-Curie	Postulujemy o montaż słupków na odcinku ulicy Joliot-Curie przy skrzyżowaniu z Bukietową i na wysokości XLIX Liceum Ogólnokształcącego. Pomimo już obecnego tam znaku zakazu zatrzymywania się na chodniku zawsze stoi od kilku do kilkunastu zaparkowanych samochodów niezależnie od dnia i godziny. Kierowcy parkujący w głębi chodnika w znaczący sposób utrudniają poruszanie się pieszym przez pozostawianie tam zbyt wąskiego przejścia, co w tym miejscu jest szczególnie uciążliwe dla dzieci w wieku przedszkolnym i rodziców z wózkami podróżujących do Przedszkola nr 199 przy ulicy Bukietowej. W godzinach porannych dosłownie na chodniku jest wzmożony ruch samochodowy przez obecność rodziców przywożących dzieci do szkoły, co jest szczególnie niebezpieczne ze względu na również wzmożony w tej porze ruch pieszy. Parkowanie na chodniku oraz otwieranie drzwi blokuje całkowicie chodnik i jest szczególnie niebezpieczne dla dzieci poruszających się na rowerach i hulajnogach.	Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące w rejonie wsazanego skrzyżowania i przejścia dla pieszych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Dodatkowo, w wyniku nadmiernego najeżdżania chodnik ulega zniszczeniu. Płyty już teraz są luźne i popękane pomimo, iż chodnik ten był dwukrotnie remontowany w ciągu ostatnich 2 lat. Zniszczenia chodnika są kosztowne i stwarzają dodatkowe zagrożenie dla pieszych. Samochody parkujące głównie na jezdni z kolei stanowią utrudnienie dla ruchu przez ograniczenie widoczności na skrzyżowaniu z Bukietową. Wielu kierowców nawet nie widzi skrzyżowania, a powinni ustąpić pierwszeństwa pojazdom wyjeżdżającym z Bukietowej. Parkujący często stanowią problem również dla kierowców linii 222, którzy mają problem, żeby pokonać przejście dla pieszych z barierkami i wyrobić się na ostrym zakręcie gdy pas jest zastawiony samochodami, a z naprzeciwka wyjeżdżają inne pojazdy.</p>	
859.	MAIL_7 54	Abramowski	<p>Ulica Abramowskiego: Postulujemy o zamknięcie jej dla ruchu kołowego na odcinku między szkołą a boiskiem. Obecnie na tym odcinku występuje wzmożony bardzo duży ruch pieszy, głównie przez dzieci w wieku wczesnoszkolnym poruszające się między szkołą a boiskiem. Abramowskiego wykorzystywana jest przez kierowców do skracania trasy z al. Niepodległości na Domaniewską. Poprzez przejazd przez tę szkolną uliczkę unikają oni bardziej obleganego skrzyżowania, czym powodują nieadekwatnie duży ruch pod szkołą i stwarzają zagrożenie dla BRD oraz podnoszą poziom hałasu przy szkole. Zablokowanie tego przejazdu przeniesie większość ruchu na wielopasmowe ulice, a jednocześnie nie będzie stanowić problemu dla rodziców przywożących dzieci do szkoły, zarówno od strony ulicy Lutocińskiej, jak i Domaniewskiej.</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Tworzenie tzw. ulic szkolnych nie było przedmiotem projektu.</p>
860.	MAIL_7 54	Malczewski	<p>Ulica Modzelewskiego: Postulujemy o wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ulicy Wejnerta oraz Pilickiej. Obecnie bardzo brakuje tamże przejścia. Tą trasą jest możliwe dojście osiedlowymi uliczkami do dwóch przedszkoli (przy Goszczyńskiego i przy Lenartowicza). Bardzo często piesi przechodzą w tym miejscu. Po remoncie ul.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Malczewskiego wszyscy zaczęli jeszcze szybciej jeździć tą ulicą, a obecne rozwiązania nie uspokajają ruchu w sposób należyty.	przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.
861.	MAIL_7 54	Płatowcowa, Etiudy Rewolucyjnej	<p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicy Płatowcowej - ulica Płatowcowa jest bardzo wąska, już obecnie samochody nie mogą się na niej wyminąć, ponadto parkujące samochody wjeżdżają bardzo głęboko na chodnik co znacząco utrudnia przemieszczanie się po nimi de facto wymusza poruszanie się pieszych po jezdni</p> <p>Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicy Etiudy Rewolucyjnej od ulicy Miączyńskiej do Malawskiego wraz z wytyczeniem kontrapasu rowerowego na ulicach Miłobędzkiej i Etiudy Rewolucyjnej dużym problemem jest poruszanie się rowerzystów po chodniku. Propozycja wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ulicy Etiudy Rewolucyjnej ma służyć dalszemu ograniczeniu ruchu tranzytowego na ciągu ulic Miłobędzka Etiudy Rewolucyjnej: Dodatkowy pas rowerowy na ulicy Etiudy Rewolucyjnej powinien zachęcić rowerzystów do przemieszczania się jezdnią, a nie chodnikiem. Nie proponuję ruchu jednokierunkowego na ulicy Miłobędzkiej, ponieważ osiedle Wyględów ma niewiele powiązań z ulicą Raławicką i zlikwidowanie ruchu dwukierunkowego de facto uniemożliwiłoby wyjazd z osiedla.</p>	Nie wprowadzono. Ruch jednokierunkowy na ul. Płatowcowej w znaczący sposób skomplikuje obsługę posesji. Zgodnie z projektem zatrzymywanie wzdłuż ulicy będzie dopuszczone dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatorów z zachowaniem przepisów Ustawy prawo o ruchu drogowym. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w ul. Etiudy Rewolucyjnej na odc. Malanowskiego do ul. Miączyńskiej nie spowoduje znaczącego wzrostu wyznaczonych miejsc postojowych a jedynie wprowadzi ruch w mniejsze uliczki stwarzając dodatkowe zwiększone natężenie ruchu.
862.	MAIL_7 54	Raławicka	Na odcinku od ulicy Wołoskiej do Miłobędzkiej proponujemy wyznaczenie miejsc do parkowania równoległego na skrajnym prawym pasie północnej jezdni ulicy Raławickiej.	Nie wprowadzono. Ze względu na dużą liczbę skrzyżowań i zjazdów oraz konieczność zachowania widoczności, wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni byłoby możliwe tylko na bardzo krótkim odcinku, a powodowałyby dodatkowe manewry wynikające z konieczności zmiany pasa z prawego na środkowy.
863.	MAIL_7 54	Raławicka	Na odcinku od ulicy Miłobędzkiej do ulicy Do Fortu proponujemy wprowadzenie buspasów na skrajnych prawych pasów obu jezdni.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				postojowych. Wyznaczanie buspasów jest poza zakresem opracowania.
864.	MAIL_7 54	Ractawicka	Na odcinku od ulicy Do Fortu do al. Żwirki i Wigury proponujemy wprowadzenie buspasa na skrajnym prawym pasie jezdni północnej oraz parkowania równoległego na skrajnym prawym pasie jezdni południowej.	Nie wprowadzono. Ze względu na dużą liczbę skrzyżowań i zjazdów oraz konieczność zachowania widoczności, wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni byłoby możliwe tylko na bardzo krótkim odcinku, a powodowałoby dodatkowe manewry wynikające z konieczności zmiany pasa z prawego na środkowy. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Wyznaczanie buspasów jest poza zakresem opracowania.
865.	MAIL_7 54	Woronicza	Na ulicy Woronicza na odcinku od ulicy Etiudy Rewolucyjnej do al. Żwirki i Wigury postulujemy wprowadzenie przejścia dla pieszych w miejscu, którym po obu stronach jezdni znajdują się ścieżki i w związku z tym jest to miejsce nielegalnego przekraczania jezdni przez pieszych.	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.
866.	MAIL_7 54	Woronicza	Na skrzyżowaniu ulic Woronicza z ulicami Maklakiewicza i Racjonalizacji postulujemy wprowadzenie azyli dla pieszych na przejściach dla pieszych dla poprawy bezpieczeństwa pieszych na tym skrzyżowaniu.	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Proponowana zmiana segregacji na skrzyżowaniu wychodzi poza założenia projektu. Skrzyżowanie będzie przebudowywane niezależnie od SPPN w związku z budową drogi dla rowerów.
867.	MAIL_7 54	Woronicza	Na ulicy Woronicza na odcinku Spartańska – Racjonalizacji proponuję wprowadzenie parkowania równoległego na skrajnych prawych pasach na obu kierunkach jezdni. Na przejściach dla pieszych przy	Nie wprowadzono. Z uwagi na jedyny wyjazd z zajezdni autobusowej o bardzo dużym natężeniu w rejonie skrzyżowania ul. Woronicza i ul. Spartańskiej nie

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			ulicy Spartańskiej i przy zajezdni autobusowej proponuję wprowadzenie azyli dla pieszych. W rejonie skrzyżowania z ulicą Spartańską proponuję zmniejszenie liczby pasów do jazdy na wprost do jednego w każdym kierunku.	wyznaczano miejsc postojowych na zewnętrznych pasach ruchu. To skrzyżowanie będzie przebudowywane niezależnie od SPPN.
868.	MAIL_7 54	Woronicza	Na odcinku ulicy Woronicza od ulicy Samochodowej do ulicy Wołoskiej proponujemy wprowadzenie parkowania równoległego na prawym pasie południowej części jezdni. Postulujemy także wprowadzenie azyli dla pieszych na drugim z przejść dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Woronicza i Samochodowej.	Zaprojektowano miejsca postojowe na prawym pasie, po północnej stronie wskazanego odcinka ul. Woronicza. Po południowej stronie nie ma chodnika umożliwiającego bezpieczne dojście (obecność torowiska tramwajowego) do potencjalnych miejsc postojowych. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Przebudowa skrzyżowania wykracza poza zakres opracowania.
869.	MAIL_7 54	Woronicza	Na odcinku ulicy Woronicza od ulicy Modzelewskiego do ulicy Samochodowej proponujemy wprowadzenie parkowania równoległego na obu skrajnych prawych pasach jezdni oraz zmniejszenie liczby pasów ruchu do jazdy na wprost do jednego w każdą stronę. Ponadto postulujemy utworzenie azyli dla pieszych na przejściu dla pieszych przy wjeździe do siedziby TVP.	Zaprojektowano miejsca postojowe na prawym pasie, po północnej stronie wskazanego odcinka ul. Woronicza. Po południowej stronie nie ma chodnika umożliwiającego bezpieczne dojście (obecność torowiska tramwajowego) do potencjalnych miejsc postojowych. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Przebudowa skrzyżowania wykracza poza zakres opracowania.
870.	MAIL_7 54	Woronicza	Na ulicy Woronicza na odcinku od al. Niepodległości do ulicy Modzelewskiego postuluję utworzenie miejsc do parkowania równoległego na skrajnym prawym pasie jezdni południowej, a także przeniesienie na skrajny prawy pas jezdni północnej miejsc parkowania skośnego przy pawilonach handlowych.	Zaprojektowano miejsca postojowe na prawym pasie, po północnej stronie wskazanego odcinka ul. Woronicza. Po południowej stronie nie ma chodnika umożliwiającego bezpieczne dojście (obecność torowiska tramwajowego) do potencjalnych miejsc

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Ponadto postuluję wyznaczenie przy tych pawilonach co najmniej trzech miejsc przeznaczonych do parkowania dostaw.	postojowych. Wnioskowane przeniesienie miejsc parkowania skośnego na jezdnię skutkowałoby redukcją liczby miejsc postojowych z uwagi na pobliski przystanek autobusowy i związane z tym wymagania co do minimalnych skosów wyjazdowych z przystanku. Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
871.	MAIL_7 54	Wołoska	Na odcinku ulicy Wołoskiej od ulicy Woronicza do ulicy Bytnara postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej.	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe na wschodniej jezdni ul. Wołoskiej.
872.	MAIL_7 54	Wołoska	Na odcinku ulicy Wołoskiej od ulicy Bytnara do ulicy Odyńca postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej, a także o wyznaczenie minimum trzech miejsc dla dostaw w rejonie bazaru na rogu ulic Wołoskiej i Odyńca. Postulujemy również przeznaczenie dwóch pasów ruchu do skrętu w lewo. Relacja ta jest mocno obciążona i zazwyczaj wszystkie samochody nie zdążają przejechać przez skrzyżowanie na jednym cyklu światła. W godzinach szczytu samochodów oczekujących jest na tyle dużo, że i tak ustawiają się na skrajnym lewym pasie do jazdy na wprost	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej. Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Wnioskowane wyznaczenie dodatkowych pasów do skrętu w lewo wykracza poza zakres opracowania.
873.	MAIL_7 54	Wołoska	Na odcinku ulicy Wołoskiej od ulicy Odyńca do ulicy Dąbrowskiego postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej. Ponadto postulujemy wyznaczenie miejsc do parkowania skośnego na dwóch skrajnych prawych pasach jezdni zachodniej i znaczne skrócenie pasa do skrętu w prawo w ulicę Racławicką.	Zaprojektowano miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej. Na ulicy Wołoskiej wyznaczono miejsca do parkowania równoległego przy zachodniej jezdni. Z uwagi na intensywny ruch kołowy nie wyznaczano miejsc skośnych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
874.	MAIL_7 54	Wołoska	Na odcinku ulicy Wołoskiej od ulicy Dąbrowskiego do ulicy Madalińskiego postuluję wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej i przeniesienie parkowania w zatokach na jezdnię.	Zaprojektowano miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej. Utrzymano parkowanie w istniejących zatokach. Wnioskowana zmiana nie ma uzasadnienia z perspektywy zwiększenia liczby miejsc postojowych czy zwiększenia szerokości chodnika, który w obecnym stanie ma szerokość min. 3,0 m.
875.	MAIL_7 54	Puławska	Na odcinku ulicy Puławskiej od ulicy Domaniewskiej do ulicy Idzikowskiego postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej i przeniesienie parkowania równoległego na prawy pas jezdni zachodniej.	Nie wprowadzono. Podstawowym celem projektu SPPN jest oznakowanie miejsc postojowych. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.
876.	MAIL_7 54	Puławska	Na odcinku ulicy Puławskiej od ulicy Idzikowskiego do ulicy Woronicza postulujemy przeniesienie parkowania skośnego na prawy pas jezdni wschodniej oraz wyznaczenie dodatkowych miejsc parkowania równoległego na prawym pasie jezdni. Ponadto postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni zachodniej.	Nie wprowadzono. Podstawowym celem projektu SPPN jest oznakowanie miejsc postojowych. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.
877.	MAIL_7 54	Puławska	Na odcinku ulicy Puławskiej od ulicy Woronicza do ulicy Bielawskiej postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej i przeniesienie parkowania równoległego na prawy pas jezdni zachodniej.	Nie wprowadzono. Podstawowym celem projektu SPPN jest oznakowanie miejsc postojowych. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.
878.	MAIL_7 54	Puławska	Na odcinku ulicy Puławskiej od ulicy Bielawskiej do ulicy Odyńca postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej oraz przeniesienie dotychczasowych	Nie wprowadzono. Podstawowym celem projektu SPPN jest oznakowanie miejsc postojowych. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			miejsc do parkowania skośnego na prawy pas tej jezdni. Ponadto postuluję przeniesienie parkowania równoległego na prawy pas jezdni zachodniej.	oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.
879.	MAIL_755		Wbrew temu, co twierdzą Państwo w ulotce poszerzenie stref płatnego parkowania o Mokotów nie przyniesie mieszkańcom żadnych korzyści. Nie spowoduje to żadnej większej rotacji aut ani zmniejszenia ich obecności, ponieważ w dużej mierze w wyznaczonych obszarach parkują głównie mieszkańcy, którzy przecież nie przestaną nagle przyjeżdżać pod własny dom. Wprowadzenie strefy nie sprawi, że auta magicznie znikną.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
880.	MAIL_7 56		<p>Projekt rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania jest ogromną ingerencją w życie mieszkańców. W Warszawie działają już takie strefy.</p> <p>- czy zostało przeprowadzone badanie, które w sposób jednoznaczny wykazało na podstawie dotychczasowych rozwiązań SPP sprowadzonych na terenie Warszawy, że zmiany takie wpłynęły na polepszenie jakości życia mieszkańców oraz wpłynęły pozytywnie na realizację założonych przy planowaniu SPP celów? Jeśli tak, to jakie były to badania, oraz jakie były ich wyniki? Jeśli nie były przeprowadzone takie badania uwaga brzmi:</p> <p>- przed wprowadzeniem dogłębnie interesującego w życie oraz działalność zawodową mieszkańców rozwiązania, należy przeprowadzić stosowne badania ewaluacyjne dotychczasowo wprowadzonych SPP na terenie Warszawy. Dalsze rozszerzanie strefy, pomimo braku badań, jest sprzeczne z zasadami administracji publicznej, tym samym może stanowić naruszenie prawa.</p>	<p>ZDM dysponuje danymi dotyczącymi zajętości miejsc postojowych sprzed wprowadzenia SPPN na Pradze, Ochocie, Woli, Żoliborzu i Mokotowie oraz danymi o obecnym wypełnieniu miejsc na terenie SPPN. Dane te potwierdzają, że wprowadzenie SPPN wpłynęło na zmniejszenie zajętości miejsc postojowych a co za tym idzie zwiększenie ich dostępności dla potencjalnych użytkowników.</p>
881.	MAIL_7 57	Miączyńska	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zrezygnować z wprowadzenia 3 wyznaczonych zatok (obszarów) parkingowych.</li> <li>2. Nie wyznaczać żadnych ogólnodostępnych miejsc parkingowych.</li> <li>3. Umożliwić mieszkańcom możliwość parkowania po obu stronach ulicy.</li> <li>4. Wprowadzić po obu stronach ulicy znak, umożliwiający parkowanie samochodom posiadającym identyfikator mieszkańca.</li> </ol>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Znaki zakazu zatrzymywania się zostały zaprojektowane w miejscach gdzie postój pojazdu stwarzałby zagrożenie.</p>
882.	MAIL_7 58	Spartańska	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ul. Spartańska na odcinku pomiędzy bramą wjazdową na teren szpitala a ul. Woronicza (od strony szpitala) utworzyć zatoczkę parkingową (kosztem ok. 1 m. trawnika).</li> <li>2. Ul. Spartańska na odcinku od bramy wjazdowej do szkoły podstawowej do ul. Woronicza (od strony szkoły) - stworzyć od strony jezdni ścieżkę rowerową.</li> </ol>	<p>1-2. W związku z przebudową ulicy Spartańskiej, odrębnym projektem zostaną wyznaczone miejsca po dwóch stronach ulicy w zatokach ze sposobem parkowania równoległe do krawędzi jezdni oraz zostanie wybudowana droga dla rowerów. 3.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Ścieżka oddzielona by była od jezdni gęstym szpalerem krzewów. 3. Wszelkie proponowane zmiany z założenia mają zachować dotychczas znajdujący się na ul. Spartańskiej drzewostan.	Wprowadzono. Podczas projektowania nie wycinano drzew, krzewów ani nie likwidowano trawników.
883.	MAIL_7 59	Miączyńska	Ogólne postulaty dotyczące naszej ulicy to: Spowolnienie ruchu, likwidacja dzikiego parkowania na chodnikach stworzenie całej Miączyńskiej ulicą jednokierunkową zgodną z kierunkiem wyjazdu w ul. Miłobędzką (czyli w zgodzie z propozycją urzędu) ale nie zapchaną w godzinach szczytu przez samochody z dalszych rejonów Warszawy. Strefa parkingowa płatna lub strefa dla mieszkańców ( w przypadku kiedy wydzielone będą miejsca) tak żebyśmy mogli wyjechać z naszych posesji bez kolizji. Szczegółowe postulaty w piśmie przewodnim.	Pkt 1. Nie wprowadzono. Znak D-18 z tab. Znak D-18 z tak. T-30i został zaprojektowany przy obrzeżu chodnikowym, w ten sposób nie zawęży się istniejącego chodnika. Pkt 2. Wprowadzono. Zwiększono powierzchnię wyłączoną z ruchu. Pkt 3. Nie wprowadzono. Zatoka pomiędzy budynkami nr 54-56 zostanie oznakowana do parkowania równoległego. Po drugiej stronie jezdni zostanie wyznaczone parkowanie równoległe na jezdni, co wymusi postój równoległy również w zatoce. Zatoka przeznaczona jest dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Postój z uruchomionym silnikiem powyżej 1 minuty jest niedozwolony na mocy przepisów ogólnych i nie wymaga oznakowania. Pkt 4. Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg na danym terenie. Budowa ronda lub placów do zawracania jest poza zakresem opracowania.
884.	MAIL_7 60	Maklakiewiczza, Miączyńska	Postulat priorytetowy - zmiana kierunku ruchu na ulicy Miączyńskiego tak, by odbywała się od strony ulicy Maklakiewiczza w stronę ulicy Spartańskiej. Cel: zapewnienie większej ilości możliwych dróg wyjazdu z osiedla względem zaprezentowanego planu oraz ochrona kameralnej, wyłącznie jednorodzinnej na tym odcinku zabudowy przed zmasowanym napływem samochodów nie należących do mieszkańców (zapobieganie korkowaniu małych uliczek i	Nie wprowadzono. Zaproponowane drogi jednokierunkowe mają na celu wyznaczenie maksymalnej ilości miejsc postojowych ogólnodostępnych z jednoczesną jak najlepszą obsługą przyległych posesji.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			nadmiarowych spalin) oraz poprawa dostępności płatnych miejsc parkingowych dla mieszkańców.	
885.	MAIL_7 61	Wołoska, Woronicza, Puławska	Miejsca parkingowe powinny być umieszczane poza chodnikami, w zatokach parkingowych lub pasach postojowych na jezdni. Przykłady ulic, na których powinno się wyznaczyć miejsca postojowe na skrajnych pasach jezdni to szczególnie ulice Wołoska, Woronicza, Puławska.	Miejsca postojowe były wyznaczane na jezdni, w zatokach lub na chodniku. Każdorazowo przy wyznaczaniu miejsc na chodniku zabezpieczano co najmniej minimalną wymaganą przepisami szerokość chodnika dla pieszych. Na ulicy Wołoskiej i Woronicza w miejscach gdzie wyznaczone parkowanie nie będzie miało wpływu na ruch drogowy zostały wyznaczone pasy do parkowania równoległego na jezdni. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.
886.	MAIL_7 62	Balonowa	wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków), na odcinku od ulicy Racławickiej do Balonowej nr 14 (włącznie) i wyznaczenie na nim miejsc postojowych na zasadach opisanych poniżej oraz przywrócenie możliwości parkowania po stronie zachodniej (nieparzyste numery budynków) do wysokości budynku nr 15.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.
887.	MAIL_7 63	Lipskiego	Sprawa dot. ulicy Jana Józefa Lipskiego. W projekcie dot. tej ulicy jest zlikwidowanie przejścia dla pieszych. Jest to główne dojście do Żłobka nr 4 dla rodziców z małymi dziećmi z całego obszaru na wschód od żłobka. Obecnie przejście jest słabo oznaczone i słabo zabezpieczone pomimo tego, że jest intensywnie użytkowane. Powinno być wyniesione lub przed nim powinien znajdować się znak P-21, który umożliwi wcześniejsze dostrzeżenie przechodzących osób. Z tego przejścia korzysta dużo osób z dziecięcymi wózkami i wiele najmniejszych dzieci. Zlikwidowanie tego przejścia to	Wprowadzono. Utrzymano przejście dla pieszych zlokalizowane na ul. J.J. Lipskiego.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>proszenie się o nieszczęście, bo rodzice i dzieci do żłobka będą cały czas tamtędy chodzić, tylko bez znaku o przejściu i pasów. Nikt nie będzie chodzić dookoła. Postuluję zachować przejście i dodatkowo je zabezpieczyć na przykład na jeden z wymienionych wyżej sposobów.</p>	
888.	MAIL_7 64	Woronicza, Suwak, Konstruktorska, Racjonalizacji	<p>zwracamy się z wnioskiem o rozszerzenie projektowanej SPPN w 1 obszarze o dodatkowy kwartał przebiegający wzdłuż ulic J.P. Woronicza — Suwak — Konstruktorska — Racjonalizacji. Kwartał ulic charakteryzuje zabudowa mieszkaniowa. W chwili obecnej zlokalizowanych jest tu szereg osiedli zamieszkiwanych przez tysiące osób. Obszar znajduje się w bezpośredniej styczności tzw. Służewca biurowego. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami Stowarzyszenia Lepszy Służewiec, okoliczne biurowce oraz odpłatne place parkingowe dysponują wystarczającą pulą miejsc parkingowych dla przyjezdnych pracowników. Zamiast ich wykorzystania, zastawiane są darmowe miejsca parkingowe stworzone dla mieszkańców osiedli. Co więcej, zastawiane są miejsca znajdujące się na tzw. zakazie, a Straż Miejska, pomimo licznych wezwań, nie jest w stanie sprostać tej skali naruszeń. Już w 2019 r. sygnalizowaliśmy — w petycji skierowanej do Burmistrza Dzielnicy Mokotów — głębokie zaniepokojenie faktem „rozjeżdżania” terenów przyległych do osiedli przez pracowników pobliskiego zagłębia biurowego. Sytuację częściowo ucywilizowało postawienie słupków miejskich, uniemożliwiające zastawienie chodników oraz rozjeżdżanie zieleni. W naszej ocenie poszerzenie strefy płatnego parkowania (obszar 1) o kwartał ulic Woronicza-Suwak - Konstruktorska- Racjonalizacji pomoże ukrócić proceder parkowania w niedozwolonych miejscach, a także wobec braku bezpłatnych miejsc parkingowych.</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>
889.	MAIL_7 65	Miączyńska	<p>wniosujemy porzucenie planu ustanowienia trzech płatnych miejsc (obszarów) postojowych na ulicy Miączyńskiej (między ulicami Bełską i Spartańską) i o ustanowienie tego odcinka jako strefy abonamentowej</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>wyłącznie dla mieszkańców. Zrezygnować należy ponadto z ustawienia znaków zakazu zatrzymywania się i postoju oraz znaku zakazu postoju na całym ww. odcinku ulicy Miączyńskiej. Po zmianach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mieszkańcy ul. Miączyńskiej będą mieli utrudniony dostęp do własnych nieruchomości</li> <li>- mieszkańcy będą zmuszeni do parkowania samochodów na sąsiednich ulicach</li> <li>- kilka miejsc postojowych na ul. Miączyńskiej stanie się przyczyną konfliktów sąsiedzkich.</li> </ul>	<p>postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Znaki zakazu zatrzymywania się zostały zaprojektowane w miejscach gdzie postój pojazdu stwarzałby zagrożenie.</p>
890.	MAIL_7 66	Miączyńska	<p>wnoskujemy o porzucenie planu ustanowienia trzech płatnych miejsc (obszarów) postojowych na ulicy Miączyńskiej (między ulicami Bełską i Spartańską) i o ustanowienie tego odcinka jako strefy abonamentowej wyłącznie dla mieszkańców. Zrezygnować należy ponadto z ustawienia znaków zakazu zatrzymywania się i postoju oraz znaku zakazu postoju na całym ww. odcinku ulicy Miączyńskiej. Po zmianach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- mieszkańcy ul. Miączyńskiej będą mieli utrudniony dostęp do własnych nieruchomości</li> <li>- mieszkańcy będą zmuszeni do parkowania samochodów na sąsiednich ulicach</li> <li>- kilka miejsc postojowych na ul. Miączyńskiej stanie się przyczyną konfliktów sąsiedzkich.</li> </ul>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Znaki zakazu zatrzymywania się zostały zaprojektowane w miejscach gdzie postój pojazdu stwarzałby zagrożenie.</p>
891.	MAIL_7 67	Woronicza, Suwak, Konstruktor ska, Racjonaliza cji	<p>zwracamy się z wnioskiem o rozszerzenie projektowanej SPPN w 1 obszarze o dodatkowy kwartał przebiegający wzdłuż ulic J.P. Woronicza — Suwak — Konstruktorska — Racjonalizacji.</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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
892.	MAIL_768	Dąbrowskie go	<p>Organizacja SPPN na ulicy J. Dąbrowskiego (nr arkusza projektowego 27B) - Zaporponowana organizacja ruchu na ulicy J. Dąbrowskiego na odcinku Łowicka – al. Niepodległości jest nieakceptowalna z punktu widzenia mieszkańców, gdyż doprowadzi do drastycznego zmniejszenia liczby dostępnych miejsc parkingowych. Jest to jawnie sprzeczne z zapewnieniami Miasta, że żadne legalne miejsca nie będą likwidowane. Obecnie, na wysokości budynku nr 71 dopuszczone jest legalne parkowanie po obu stronach jezdni (skośne po stronie lewej, równoległe po stronie prawej). W proponowanym projekcie wszystkie miejsca po prawej stronie zostaną zlikwidowane. Biorąc pod uwagę ilość budynków i mieszkańców którzy parkują na tej ulicy, oraz dobrze znany problem z dostępnością miejsc na tym konkretnym odcinku (sprawa była wielokrotnie opisywana w mediach), zaproponowana organizacja jest niedopuszczalna. Likwidacja legalnych miejsc parkingowych po prawej stronie jezdni spowoduje także, że szerokość jezdni dostępna dla ruchu pojazdów (w jednym kierunku) zwiększy się na niemal całym omawianym odcinku. Będzie wynosić (w zależności od miejsca) między 4,00 a 4,70 metra. Proszę o wyjaśnienie dlaczego na osiedlowej ulicy, z uspokojonym ruchem, ograniczeniem predkości do 30km/godz i dopuszczonym kotraruchem rowerowym, projektuje się jezdnię o szerokości 4,70 metra? Dla porównania - szerokość pasa autostrady to 3,75 metra. Taka szerokość jezdni (osiągnięta kosztem likwidacji deficytowych miejsc parkingowych) jest sprzeczna z zasadami uspokojania ruchu na drogach, opublikowanych przez Krajową Radę Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. W związku z powyższym, wnioskuję o zmianę zaproponowanej organizacji ruchu na wspomnianym odcinku, i pozostawienie możliwości parkowania po obu stronach jezdni.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych. Zachowano postój przy budynku Dąbrowskiego 71 według stanu istniejącego. Utrzymano możliwość postoju po północnej stronie ulicy w okolicy budynku Dąbrowskiego 71, projektując postój tylko dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
893.	MAIL_7 69		Wnioskujemy o zasadę naczelną 2 metrowych chodników dla pieszych (plan minimum) i 2,5 metrowej szerokości miejsc postojowych na chodniku.	Przy wyznaczaniu nowych miejsc postojowych stosowano zasadę min. 2,0 m chodnika i miejsca postojowe 2,5 m na chodniku.
894.	MAIL_7 70		Wnioskujemy o rozwiązania rowerowe na jednokierunkowych drogach w ramach wprowadzanych	Na wszystkich wyznaczonych drogach jednokierunkowych wprowadzano kontraruch rowerowy.
895.	MAIL_7 71	Ursynowska, Olkuska, Raclawicka	Wnioskujemy o rozwiązania rowerowe na jednokierunkowych drogach w ramach wprowadzanych zmian w org. Ruchu np. Olkuska, Ursynowska od strony Puławskiej. Należy uzupełnić także kontraruchy na ulicach jednokierunkowych w „starej SPPN” np. Raclawicka	Wprowadzono. Ulice jednokierunkowe wchodzące w zakres tego opracowania objęto kontraruchem rowerowym. Ulice jednokierunkowe poza granicami obszaru objętego opracowaniem nie zostały objęte wnioskowanymi zmianami.
896.	MAIL_7 72		Wnioskujemy o likwidację B 35 i B39 - system nieegzekwowalny przez Straż Miejską, brak możliwości pobierania przez ZDM opłat za postój, ryzyko zabalsamowania obecnego status quo defaworyzującego pieszych	Nie wprowadzono. Oznakowanie B-35 i B-39 pozwala na dopuszczenie postoju dla możliwie jak największej liczby pojazdów i jest projektowane w miejscach, w których nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Rezygnacja z tego oznakowania oznaczałaby wykluczenie możliwości postoju dla mieszkańców (na niektórych ulicach wręcz całkowite wykluczenie postoju). Byłoby to sprzeczne z oczekiwaniami mieszkańców wyrażonymi w licznych uwagach zgłoszonych w niniejszych konsultacjach.
897.	MAIL_7 73		Wnioskujemy o poszerzenie SPPN do naturalnych granic np. al. Wilanowska i tory linii radomskiej włączając Służewiec i Służew	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				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.
898.	MAIL_7 74		Wnioskujemy o strefy zwiększonego bezpieczeństwa bezpośrednio przed wejściem do szkół, przedszkoli, żłobków, wytyczone poprzez ograniczony ruch samochodowy, zawężenie przekroju ulicy, wyniesione skrzyżowania a szczególnie poprzez likwidację miejsc postojowych w bezpośrednim sąsiedztwie wejść do placówek edukacyjnych	Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Opisane w uwadze działania nie dotyczą miejsc postojowych i mogą być realizowane niezależnie od SPPN.
899.	MAIL_7 75	Ursynowska, Olkulska, Tyniecka, Szarotki, Naruszewicza	Wnioskujemy o stosowanie naprzemiennego parkowania na ulicach jednokierunkowych, gdzie wytyczono parkowanie po jednej stronie jezdni dla uspokojenia ruchu: ul. Ursynowska (odc. Od Kazimierzowskiej do Puławskiej), ul. Olkulska, ul. Tyniecka, Szarotki, ul. Naruszewicza	W projekcie uwzględniono parkowanie naprzemienne na ul. Olkuskiej i Ursynowskiej. Przyjęcie tego rozwiązania jako ogólnej zasady spowodowałoby na wielu ulicach znaczne ograniczenie liczby miejsc postojowych.
900.	MAIL_7 76	Wiśniowa, Różana, Bałuckiego, Wiktorska, Raclawicka, Dożynkowa, Tyniecka, Szarotki, Goszczyńskiego, Pilecka, Lenartowicza, Wejnerta,	Wnioskujemy o zabezpieczenie skrzyżowań i przejść dla pieszych przed nielegalnym parkowaniem poprzez montaż słupków: skrzyżowanie Wiśniowa/Różana, skrzyżowanie Różana/Bałuckiego, skrzyżowanie Odolańska/Wiśniowa, skrzyżowanie Wiśniowa/Wiktorska, skrzyżowanie Odolańska/Bałuckiego, skrzyżowanie Raclawicka/Dożynkowa, skrzyżowanie Ursynowska/Bałuckiego, skrzyżowanie Szarotki/Tyniecka, skrzyżowanie Tyniecka/Goszczyńskiego - skrzyżowanie Pilicka/Goszczyńskiego, skrzyżowanie Lenartowicza/Pilicka, skrzyżowanie Naruszewicza/Wejnerta, skrzyżowanie Tyniecka/Lenartowicza	Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące w rejonie wskazanych skrzyżowań.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		Naruszewicza		
901.	MAIL_777	Wiśniowa, Goszczyńskiego	Wnioskujemy o przekształcenie ulic dwukierunkowych w jednokierunkowe: ul. Wiśniowa od ul. Różanej do ul. Dąbrowskiego, ul. Goszczyńskiego (od Tynieckiej do Niepodległości) z przeniesionym parkowaniem z chodników (cumowanie) na jezdnię. Już teraz nowowyremontowane chodniki są zniszczone.	Wskazany odcinek ul. Wiśniowej przekształcono w ulicę jednokierunkową. Przekształcenie ul. Goszczyńskiego w ulicę jednokierunkową może stanowić utrudnienie w dojeździe do szpitala.
902.	MAIL_778	Czczota, Tenisowa	Wnioskujemy o wyznaczenie stref zamieszkania na ulicach: Czczota – na tej ulicy nie ma chodnika a w proponowanej organizacji ruchu parkowanie będzie dopuszczalne niemal wszędzie po obu stronach ulicy; Tenisowa – szerokość chodnika uniemożliwia wykorzystanie B35 natomiast B36 będzie nieegzekwowalny (montaż słupków na tak wąskim chodniku również jest trudny do realizacji).	Strefa zamieszkania zezwala na postój pojazdów wyłącznie na miejscach wyznaczonych. Na ul. Czczota nie jest możliwe wyznaczenie miejsc zgodnych z przepisami, a zatem wprowadzenie strefy zamieszkania skutkowałoby całkowitym brakiem możliwości legalnego postoju pojazdów. Zaprojektowano strefę zamieszkania na ul. Tenisowej, gdzie miejsca postojowe wyznaczono na istniejącym chodniku.
903.	MAIL_779		Wnioskujemy o sprzeciw wobec wyznaczania miejsc postojowych kosztem zieleni nawet jeśli jest ona zdegradowana. Należy takie miejsca zabezpieczyć przed nielegalnym postojem i zrekultywować zieleni.	Nie wyznaczano miejsc postojowych na istniejących terenach zielonych.
904.	MAIL_780		Wnioskujemy o wprowadzenie w centralnych częściach miasta Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego	Uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji społecznych obejmujących obszar Mokotowa
905.	MAIL_781	Puławska, Dolna, Unii Lubelskiej	Wnioskujemy o dostosowanie wyznaczonych na chodniku miejsc postojowych do obecnie obowiązujących przepisów np. na ul. Puławskiej od ul. Dolnej do pl. Unii Lubelskiej	Nie wprowadzono. Wskazany odcinek ulicy jest poza granicami opracowania.
906.	MAIL_782	Wielicka, Orkana, Ksawerów	Trasa dojścia do miejsc postojowych przy ul. Bukowińskiej jest bardzo długa gdyż wymaga pokonania aż trzech sygnalizacji świetlnych (Fot.2)... „Przedłużenie” zasięgu o 100m parkometrem wirtualnym nie poprawia sytuacji. W zasięgu pojawiają się jedynie 2-3 miejsca na ul. Wielickiej (Fot.3).	Zasady dla strefy są ujednolicone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			W związku z powyższym proszę o poszerzenie zasięgu abonamentu, tak aby obejmował on ul. Wielicką, Orkana i Ksawerów na odcinku od Puławskiej do ul. Wielickiej. Obecnie proponowane przez Państwa rozwiązanie nie zapewnia praktycznie żadnej możliwości zaparkowania mieszkańcom bloku Puławska nr 174/178 czy nr 174, którzy z reguły parkują swoje samochody na ul. Wielickiej i ul. Ksawerów. Dla porównania i pokazania nierówności proponowanych przez Państwa zasięgów abonamentów można wskazać fakt, że mieszkaniec np. posesji przy ul. Ksawerów 9 (domek jednorodzinny – fot. 4) ma w swoim zasięgu (150m) długi odcinek ul. Ksawerów, Wielickiej i ul. Orkana, gdzie planowana jest znaczna ilość miejsc postojowych. Jak wykazano zaś wyżej mieszkańcy budynków wielorodzinnych np. Puławska 176/178 oraz 174 będą mieli do dyspozycji zaledwie kilka miejsc.	Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego. W przypadku niewystarczającego zasięgu abonamentu rejonowego, mieszkaniec może wybrać abonament obszarowy obejmujący znacznie większy obszar niż wymieniony we wniosku.
907.	MAIL_7 83	Dolna, Chełmska	Wprowadzenie pasów rowerowych na Dolnej i Chełmskiej (ingerując jedynie w oznakowanie poziome i pionowe).	Nie wprowadzono. Realizacja pasów rowerowych jest poza zakresem opracowania projektu dla strefy parkowania.
908.	MAIL_7 84	Idzikowskie go	Wprowadzenie strefy tempo 30 na ulicy Idzikowskiego (Puławska – Sobieskiego) (istnieją już odcinkowe ograniczenia do 30 km/h).	Ulica Idzikowskiego znajduje się poza planowanym obszarem strefTempo 30 będący wynikiem konsultacji organizowanych przez m. st. Warszawę "Jakie strefy Tempo 30 w Warszawie". W związku z tym nie planujemy zmiany oznakowania.
909.	MAIL_7 85	Krasickiego , Kazimierzowska	Wprowadzenie strefy tempo 30 na ulicy Krasickiego/Kazimierzowska tak, aby ciąg stał się bardziej przyjazny dla rowerzystów.	Wprowadzono. Zaprojektowano strefę tempo 30 na ul. Krasickiego/Kazimierzowska.
910.	MAIL_7 86		Nie dostosowano wszystkich znaków D-44 i D-45 na zachodniej i południowej granicy rozszerzanej strefy.	Wprowadzono. Znaki o wjeździe do strefy SPPN zostaną uzupełnione.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
911.	MAIL_7 87	Wołoska	Uzupełnienie ciągu pieszo-rowerowego po wschodniej stronie Wołoskiej	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych.
912.	MAIL_7 88	Wołoska	Wyznaczenie miejsc postojowych na ul. Wołoskiej (Odyńca – Madalińskiego), zwiężając ja do dwóch pasów w jedną stronę.	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.
913.	MAIL_7 89	Racławicka	Rozważenie wprowadzenia pasów postojowych na Racławickiej (Wołoska – Żwirki i Wigury).	Nie wprowadzono. Ze względu na dużą liczbę skrzyżowań i zjazdów oraz konieczność zachowania widoczności, wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni byłoby możliwe tylko na bardzo krótkim odcinku, a powodowałoby dodatkowe manewry wynikające z konieczności zmiany pasa z prawego na środkowy.
914.	MAIL_7 90	Konduktorska	Uzupełnienie kontraruchu rowerowego na ul. KonduktorskiejJaki jest docelowy kształt SPPN?	Nie wprowadzono. Wyznaczenie ruchu rowerowego pod prąd wiąże się z przebudowa sygnalizacji świetlnej co jest poza zakresem opracowania.
915.	MAIL_7 91		Czy planuje się wprowadzenie podstrefy SPPN obejmującej centrum?	Uwaga nie dotyczy zakresu konsultacji społecznych obejmujących obszar Mokotowa
916.	MAIL_7 92		Czy planuje się zmiany ogólnej ceny za postój?	O stawkach opłat decyduje Rada m.st. Warszawy. Obecnie nie została podjęta decyzja dotycząca zmiany stawek.
917.	MAIL_7 93		Czy planuje się podniesienie opłat za dłuższy postój?	O stawkach opłat decyduje Rada m.st. Warszawy. Obecnie nie została podjęta decyzja dotycząca zmiany stawek.
918.	MAIL_7 94		W proponowanych podstrefach dominuje stare budownictwo - mieszkańcy nie mają możliwości korzystania z garaży, czy parkingów podziemnych, jako alternatywy dla parkowania na ulicy.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p>
919.	MAIL_7 95		Jakich wpływów spodziewa się rocznie ZDM z racji ustanowienia nowej strefy parkowania na Mokotowie i na co mają zostać przeznaczone te pieniądze?	Szacowane wpływy z ustanowienia SPPN są uzależnione od tego ilu mieszkańców wykupi dany abonament, od ilości osób przyjezdnych korzystających ze strefy, oraz od ilości dokumentów opłaty dodatkowej, które zostaną wystawione. Wpływy z SPPN stanowią dochód m.st. Warszawy i są przeznaczane na realizację zadań publicznych.
920.	MAIL_7 96	Miłobędzka , Etiudy Rewolucyjnej	Ile samochodów parkuje obecnie na odcinku Miłobędzka - Etiudy Rewolucyjnej pomiędzy Raclawicką a Woronicza, a ile miejsc parkingowych ma powstać na tym odcinku wg Państwa planu, jeśli zostanie tam wprowadzona strefa płatnego parkowania?	W dzień roboczy w godzinach 8-20 parkuje na ul. Miłobędzkiej (cała ulica) średnio 51 samochodów na 33 miejsca postojowe, a na ul. Etiudy Rewolucyjnej 133 samochody na 117 miejsc postojowych. Ostateczna liczba wyznaczonych miejsc postojowych dla każdej z ulic objętej projektem SPPN, będzie znana po zatwierdzeniu projektów przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. Założeniem projektu jest

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc, niemniejszej niż w stanie istniejącym.
921.	MAIL_7 97	Wiktorska	Ile samochodów parkowało na Wiktorskiej między Kazimierzowską a Niepodległości, a ile mieści się aktualnie, po zmianie organizacji ruchu i wyłączeniu części jezdni z możliwości parkowania? (Zaobserwowałam ogromne straty przestrzeni parkingowej wynikające z wyłączenia z możliwości parkowania dużych fragmentów w okolicy każdego wyjazdu spod bloków)?	Przykładowo w godzinach 16-16.30 w czwartek zarejestrowano na tym odcinku 64 pojazdy przy 48 legalnych miejscach postojowych (w tym 3 zastrzeżone). Badania zostały przeprowadzone w październiku i listopadzie 2022 r. Projekt SPPN nie zakłada likwidacji miejsc, które zostały wyznaczone wraz z nową organizacją ruchu wprowadzona przez Urząd Dzielnicy Mokotów tj. 39 miejsc ogólnodostępnych miejsc postojowych.
922.	MAIL_7 98	Uniwersytecka	Ile samochodów parkowało np na ul Uniwersyteckiej przed ustanowieniem strefy płatnego parkowania, a ile mieści się teraz?	Ul. Uniwersytecka znajduje się na obszarze dzielnicy Ochota, poza konsultowanym obszarem ewentualnego rozszerzenia SPPN na Mokotowie. SPPN na ul. Uniwersyteckiej funkcjonuje od ponad 10 lat.
923.	MAIL_7 99		Nie powinno się stosować, znanych z innych dzielnic, „stref mieszkańca” umożliwiających parkowanie posiadaczom stosownych identyfikatorów na chodnikach odcinków ulic oznakowanych znakiem B-35 „zakaz postoju”.	Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczone tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym. Rezygnacja z takiego oznakowania znacznie ograniczy możliwość parkowania dla mieszkańców SPPN.
924.	MAIL_8 00		sprzeciwiam się także wyznaczaniu nowych miejsc parkingowych kosztem zieleni, nawet gdy została już zdewastowana np. przez nielegalnie parkujących. Zniszczone zieleńce powinny być zabezpieczone przed wjeżdżaniem autami i odtworzone.	Nie wyznaczano miejsc postojowych na istniejących terenach zielonych.
925.	MAIL_8 01		Trwający proces powiększenia SPPN powinien również zostać wykorzystany do równoczesnej naprawy błędów z poprzednich etapów. Należy objąć SPPN	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			lokalne ulice wewnątrz obecnej strefy (przykład: ul. Wybieg). Ulice takie stanowią w obrębie SPPN okazję do omijania opłat za postój i darmowe parkowanie wewnątrz istniejącej SPPN.	na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
926.	MAIL_8 02	Racławicka	Na ulicach jednokierunkowych na obszarze objętym już strefą, należy również wprowadzić kontraruch (np. na ul. Racławickiej).	Opracowanie nie obejmuje ulic już znajdujących się w SPPN. Wprowadzenie kontraruchu na ul. Racławickiej na odcinku znajdującym się w SPPN jest zadaniem zarządcy drogi, czyli urzędu dzielnicy.
927.	MAIL_8 03	Racławicka	wnoszę o jak najszybsze poszerzenie strefy płatnego parkowania na Mokotowie. Na początku stycznia 2023 roku nastąpił prawdziwy desant samochodów z rejestracjami warszawskimi, ale przede wszystkim spoza Warszawy. Stało się tak po objęciu strefą płatnego parkowania m.in. ulic Kazimierzowskiej, Wiśniowej, Narbutta, Łowieckiej czy Kieleckiej. Obecnie każdego wieczora na mojej i innych ulicach nieobjętych systemem płatnego parkowania znalezienie wolnego miejsca graniczy z cudem, podczas gdy w tym samym czasie zaobserwować można luzy na ulicach, na których taki system obowiązuje. To efekt nieprzemyślanej decyzji Rady Warszawy - zbyt skąpego poszerzenia strefy płatnego parkowania od 2.01.2023. Nie trzeba było być prorokiem, aby wyobrazić sobie skutek takiej decyzji. Na fatalne konsekwencje owego rozwiązania wskazywali mieszkańcy ulic położonych na południe od planowanej, nowej granicy płatnego parkowania. Jednak nasze ostrzeżenia zostały zlekceważone.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
928.	MAIL_8 04	Racławicka	Koniecznością stało się bowiem parkowanie uznawane za Straż Miejską czy policję drogową za niedozwolone, na przykład wzdłuż metalowej barierki chroniącej trawniki przy ulicy Racławickiej. Na odcinku od Alei Niepodległości do ulicy Wołoskiej jest to ślepa ulica z wjazdem tylko od Alei Niepodległości (nie wiem czy jest to najszybsze rozwiązanie, choćby z punktu widzenia bezpieczeństwa – dojazd karetek pogotowia w sytuacji zablokowania ulicy z jakichś nieprzewidzianych przyczyn, na przykład awarii dużego samochodu). Dlatego bywa użytkowana jako bezpłatny parking przez osoby przyjeżdżające spod Warszawy i przesiadające się do metra na stacji Racławicka.	Opinia została przyjęta.
929.	MAIL_8 05		przy zachowaniu zasady sprawiedliwości społecznej, gdyby strefę powiększono od razu znacznie szerzej. Taka decyzja byłaby przywitana przez mieszkańców z radością, gdyż nie doszłoby do tak katastrofalnego pogorszenia możliwości parkowania ich samochodów. Nie doszłoby do nękania mandatami mieszkańców i przyjezdnych przez patrole policji drogowej oraz Straży Miejskiej m.st. Warszawy.	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.
930.	MAIL_8 06	Racławicka	Każdego dnia i nocy na mojej ulicy (Racławicka) zobaczyć można od kilkunastu do kilkudziesięciu samochodów z konieczności zaparkowanych nieprawidłowo. Osobny problem na tym odcinku ulicy stanowią parkowane miesiącami kampery lub na krótszy czas samochody dostawcze.	Egzekwowaniem przepisów w tym sposobu parkowania zgodnego z oznakowaniem zajmują się służby mundurowe tj. Straż Miejska, Policja.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
931.	MAIL_8 07		Tylko jak najszybsze objęcie strefą płatnego parkowania całego Mokotowa może zmienić sytuację mieszkańców południowej części Mokotowa, sprawić, że nie będą czuć nieustannego zagrożenia mandatem za zaparkowanie niezgodne z oznaczeniami.	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.
932.	MAIL_8 08	Raclawicka	Cała sprawa ma jeszcze inny aspekt. Chodzi o stężenie spalin wpadających przez okna do mieszkań bloków przy ulicy Raclawickiej. Wieczorem w ten ślepy jej fragment wjeżdżają samochody od Alei Niepodległości i jadą prawie kilometr do Wołoskiej w poszukiwaniu wolnego miejsca. Najczęściej go nie znajdują, wobec czego wracają, pokonując ten odcinek raz jeszcze w przeciwnym kierunku. Zdarza się, że dochodzi do paraliżu, kiedy samochody jadące w stronę ul. Wołoskiej, próbują minąć się z tymi, które od ul. Wołoskiej wracają.	Opinia została przyjęta.
933.	MAIL_8 09		Aby uniknąć potężnej porcji spalin w mieszkaniu, muszę wtedy natychmiast zamknąć okno.	Uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji.
934.	MAIL_8 10		To inny skutek nieprzemyślanej decyzji o częściowym wprowadzeniu strefy płatnego parkowania od 2.01.2023 roku. Sytuację trzeba zmienić jak najszybciej.	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
935.	MAIL_8 11	Balonowa	<p>Zgodnie z informacją na stronie internetowej ZDM „Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności” (źródło: <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platego-parkowania-na-mokotowie-2/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platego-parkowania-na-mokotowie-2/</a>). W przypadku ulicy Balonowej, planowane działania będą miały odwrotny efekt, co zostało szczegółowo przedstawione poniżej. Aktualnie mieszkańcy jednokierunkowej ulicy Balonowej na wyżej wymienionym odcinku parkują po obu stronach ulicy: lewymi kołami na chodniku po stronie wschodniej (około 20 miejsc) lub prawymi kołami na tzw. opaskach jezdni po stronie zachodniej (około 15 miejsc) oraz – co bardzo ważne – na podjazdach do własnych garaży po stronie zachodniej (21 miejsc), co daje maksymalnie około 56 miejsc do zaparkowania. Należy przy tym podkreślić, że zabudowania strony zachodniej stanowią na tym odcinku budynki wielorodzinne, w których mieści się 36 lokali mieszkalnych. Warto nadmienić, że parkowanie na podjazdach jest niezbędne, ponieważ garaże w budynkach wielorodzinnych po stronie zachodniej były budowane ponad 60 lat temu i nie pasują do obecnych standardów samochodów, są zbyt małe dla większości z nich, dodatkowo ich przystosowanie do zjazdu obecnych samochodów w większości przypadków wymagałoby przebudowy zjazdu z koniecznością zwężenia chodnika. Samochody parkujące na podjazdach muszą wystawać na jezdnię, aby nie tarasować chodnika, nie przekraczają jednak linii pojazdów zaparkowanych wzdłuż jezdni po tej stronie - przy obecnym stanie rzeczy nie utrudniają ruchu (bez problemu ulicą przejeżdżają śmieciarki, wozy straży pożarnej, etc.). Według projektów przedstawionych przez ZDM, planuje się ograniczenie parkowania wyłącznie do wschodniej strony ulicy czterema kołami na jezdni, z przejazdem drugą stroną, co wyklucza nie tylko parkowanie po zachodniej stronie wzdłuż jezdni, ale również parkowanie na podjazdach do garaży. W ten sposób na naszej ulicy, na omawianym odcinku, z około 56 dotychczasowych miejsc parkingowych pozostanie zaledwie około 20, co nie wystarczy nawet na potrzeby stałych mieszkańców z domów wielorodzinnych po zachodniej</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>stronie ulicy (jest to 36 mieszkań). Nie zostanie więc spełniona podstawowa funkcja SPPN, jaką jest „ochrona potrzeb parkingowych lokalnej społeczności”. W związku z powyższym wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków) na odcinku od ulicy Raławickiej do ulicy Balonowej 14 włącznie i wyznaczenie na nim możliwości postoju pojazdów tak, by linia wyznaczająca granice parkowania przebiegała na jezdni, co pozwalałoby na zatrzymywanie się tak jak do tej pory, czyli dwoma kołami na ulicy i dwoma na chodniku. Piesi mogliby więc poruszać się tamtędy tak jak teraz, ale ze względu na formalne wyłączenie tego ciągu z ruchu pieszego, nie byłoby konieczności zachowania 2 metrów wolnych. Do dyspozycji pieszych pozostanie chodnik po zachodniej stronie ulicy – pozwalający swobodnie poruszać się na całej długości ulicy Balonowej, do tego oddzielony od jezdni szerokim pasem zieleni. Podobne rozwiązania funkcjonują na Wyglądowie od wielu lat, m.in. na sąsiedniej ulicy Olimpijskiej. Ograniczenie zmian do wspomnianego odcinka motywuujemy faktem, że na pozostałej długości ulicy nie ma już domów wielorodzinnych, a więc potrzeby parkingowe są znacznie mniejsze.</p>	
936.	MAIL_8 12	Balonowa	<p>Umożliwienie parkowania częściowo na chodniku po stronie wschodniej pozwoli na przywrócenie miejsc parkingowych po stronie zachodniej (nieparzystej) na obecnych zasadach, z możliwością parkowania na własnych podjazdach do garaży, o co również wnioskuję.</p>	<p>Nie wprowadzono. Geometria drogi oraz szerokości jezdni i chodnika nie daje możliwości wyznaczenia parkowania po dwóch stronach ulicy z zachowaniem wymaganych parametrów. Wyznaczenie miejsc po zachodniej stronie będzie skutkowało wyznaczeniem mniejszej ilości miejsc, co jest sprzeczne z założeniami do projektu. Parkowanie na zjeździe do garażu/bramy jest dopuszczalne pod warunkiem nieblokowania możliwości wjazdu /wyjazdu z bramy oraz pozostawienia chodnika dla pieszych.</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
937.	MAIL_8 13	Balonowa	<p>Ponadto wnioskuję o wprowadzenie na ulicy Balonowej na omawianym odcinku tzw. „Strefy mieszkańca”, oznaczonej symbolem B-39, która umożliwi posiadaczom identyfikatora B-35 zaparkowanie samochodu w sąsiedztwie swojego domu/mieszkania. Na omawianym odcinku ulicy Balonowej znajdują się wyłącznie lokale mieszkalne i domy jednorodzinne, dlatego nie ma konieczności zapewnienia tu miejsc dla osób spoza strefy B-39.</p>	<p>Nie wprowadzono. Założeniami do opracowania było wyznaczenie maksymalnej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w istniejącej geometrii drogi. Miejsca dla mieszkańców oznakowanie znakami B-35 były projektowane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.</p>
938.	MAIL_8 14	Balonowa	<p>Jako mieszkaniec ulicy Balonowej na Wyglądowie, w związku z planami wprowadzenia na naszej ulicy Strefy Płatnego Parkowania ] Nistrzeżonego, wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków), na odcinku od ulicy Raclawickiej do Balonowej nr 14 (włącznie) i wyznaczenie na nim miejsc postojowych na zasadach opisanych poniżej oraz przywrócenie możliwości parkowania po stronie zachodniej (nieparzyste numery budynków) do wysokości budynku nr 15. Zgodnie z informacją na stronie internetowej ZDM „Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności” (źródło: <a href="https://www.policzila.na/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-mokotowie-2/">https://www.policzila.na/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-mokotowie-2/</a>). W przypadku ulicy Balonowej, planowane działania będą miały odwrotny efekt, co zostało szczegółowo przedstawione poniżej. Aktualnie mieszkańcy jednokierunkowej ulicy Balonowej na wyżej wymienionym odcinku parkują po obu stronach ulicy: lewymi kołami na chodniku po stronie wschodniej (około 20 miejsc) lub prawymi kołami na tzw. opaskach jezdni po stronie zachodniej (około 15 miejsc) oraz — co bardzo ważne — na podjazdach do własnych garaży po stronie zachodniej (21 miejsc), co daje maksymalnie około 56 miejsc do zaparkowania. Należy przy tym podkreślić, że zabudowania strony zachodniej stanowią na tym odcinku budynki wielorodzinne, w których mieści się 36 lokali mieszkalnych.</p>	<p>Teza o rzekomej likwidacji miejsc postojowych jest nieprawdziwa. Parkowanie na chodniku po stronie wschodniej jest niedozwolone na mocy przepisów prawa o ruchu drogowym i wprowadzenie SPPN niczego w tej kwestii nie zmienia. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
939.	MAIL_8 15	Balonowa	Warto nadmienić, że parkowanie na podjazdach jest niezbędne, ponieważ garaże w budynkach wielorodzinnych po stronie zachodniej były budowane ponad 60 lat temu i nie pasują do obecnych standardów samochodów, są zbyt małe dla większości z nich, dodatkowo ich przystosowanie do zjazdu obecnych samochodów w większości przypadków wymagałoby przebudowy zjazdu z koniecznością zwężenia chodnika. Samochody parkujące na podjazdach muszą wystawać na jezdnię, aby nie tarasować chodnika, nie przekraczają jednak linii pojazdów zaparkowanych wzdłuż jezdni po tej stronie - przy obecnym stanie rzeczy nie utrudniają ruchu (bez problemu ulicą przejeżdżają śmieciarki, wozy straży pożarnej, etc.).	Parkowanie na zjeździe do garażu/bramy jest dopuszczalne pod warunkiem nieblokowania możliwości wjazdu /wyjazdu z bramy, pozostawienia chodnika dla pieszych oraz nie blokowania możliwości przejazdu ulicą.
940.	MAIL_8 16	Balonowa	Według projektów przedstawionych przez ZDM, planuje się ograniczenie parkowania wyłącznie do wschodniej strony ulicy czterema kołami na jezdni, z przejazdem drugą stroną, co wyklucza nie tylko parkowanie po zachodniej stronie wzdłuż jezdni, ale również parkowanie na podjazdach do garaży. W ten sposób na naszej ulicy, na omawianym odcinku, z około 56 dotychczasowych miejsc parkingowych zostanie zaledwie około 20, co nie wystarczy nawet na potrzeby stałych mieszkańców z domów wielorodzinnych po zachodniej stronie ulicy (jest to 36 mieszkań). Nie zostanie więc spełniona podstawowa funkcja SPPN, jaką jest „ochrona potrzeb parkingowych lokalnej społeczności”.	Parkowanie na chodniku po stronie wschodniej jest niedozwolone na mocy przepisów prawa o ruchu drogowym i wprowadzenie SPPN niczego w tej kwestii nie zmienia. Geometria drogi oraz szerokości jezdni i chodnika nie daje możliwości wyznaczenia parkowania po dwóch stronach ulicy z zachowaniem wymaganych parametrów. Wyznaczenie miejsc po zachodniej stronie będzie skutkowało wyznaczeniem mniejszej ilości miejsc, co jest sprzeczne z założeniami do projektu.
941.	MAIL_8 17	Balonowa	W związku z powyższym wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków) na odcinku od ulicy Raławickiej do ulicy Balonowej 14 włącznie i wyznaczenie na nim możliwości postoju pojazdów tak, by linia wyznaczająca granice parkowania przebiegała na jezdni, co pozwalałoby na zatrzymywanie się tak jak do tej pory, czyli dwoma kołami na ulicy i dwoma na chodniku.	Nie wprowadzono. Geometria drogi oraz szerokości jezdni i chodnika nie daje możliwości wyznaczenia parkowania po dwóch stronach ulicy z zachowaniem wymaganych parametrów. Wyznaczenie miejsc po zachodniej stronie będzie skutkowało wyznaczeniem mniejszej ilości miejsc, co jest sprzeczne z założeniami do projektu. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami. Parkowanie na zjeździe do garażu/bramy jest dopuszczalne pod

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				warunkiem nieblokowania możliwości wjazdu /wyjazdu z bramy oraz pozostawienia chodnika dla pieszych.
942.	MAIL_8 18	Balonowa	<p>Jako mieszkaniec ulicy Balonowej na Wyglądowie, w związku z planami wprowadzenia na naszej ulicy Strefy Płatnego Parkowania ] Nistrzeżonego, wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków), na odcinku od ulicy Raławickiej do Balonowej nr 14 (włącznie) i wyznaczenie na nim miejsc postojowych na zasadach opisanych poniżej oraz przywrócenie możliwości parkowania po stronie zachodniej (nieparzyste numery budynków) do wysokości budynku nr 15. Zgodnie z informacją na stronie internetowej ZDM „Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności" (źródło: <a href="https://uzdm.waw.pl/ciznia/ia/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/">https://uzdm.waw.pl/ciznia/ia/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/</a>). W przypadku ulicy Balonowej, planowane działania będą miały odwrotny efekt, co zostało szczegółowo przedstawione poniżej. Aktualnie mieszkańcy jednokierunkowej ulicy Balonowej na wyżej wymienionym odcinku parkują po obu stronach ulicy: lewymi kołami na chodniku po stronie wschodniej (około 20 miejsc) lub prawymi kołami na tzw. opaskach jezdni po stronie zachodniej (około 15 miejsc) oraz — co bardzo ważne — na podjazdach do własnych garaży po stronie zachodniej (21 miejsc), co daje maksymalnie około 56 miejsc do zaparkowania. Należy przy tym podkreślić, że zabudowania strony zachodniej stanowią na tym odcinku budynki wielorodzinne, w których mieści się 36 lokali mieszkalnych.</p>	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.
943.	MAIL_8 19	Balonowa	Warto nadmienić, że parkowanie na podjazdach jest niezbędne, ponieważ garaże w budynkach wielorodzinnych po stronie zachodniej były budowane ponad 60 lat temu i nie pasują do obecnych standardów samochodów, są zbyt małe dla większości z nich, dodatkowo ich przystosowanie do zjazdu obecnych samochodów w większości przypadków wymagałoby przebudowy zjazdu z koniecznością zwężenia chodnika. Samochody parkujące na podjazdach muszą	Parkowanie na zjeździe do garażu/bramy jest dopuszczalne pod warunkiem nieblokowania możliwości wjazdu /wyjazdu z bramy, pozostawienia chodnika dla pieszych oraz nie blokowania możliwości przejazdu ulicą.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			wystawać na jezdnię, aby nie tarasować chodnika, nie przekraczają jednak linii pojazdów zaparkowanych wzdłuż jezdni po tej stronie - przy obecnym stanie rzeczy nie utrudniają ruchu (bez problemu ulicą przejeżdżają śmieciarki, wozy straży pożarnej, etc.).	
944.	MAIL_8 20	Balonowa	Według projektów przedstawionych przez ZDM, planuje się ograniczenie parkowania wyłącznie do wschodniej strony ulicy czterema kołami na jezdni, z przejazdem drugą stroną, co wyklucza nie tylko parkowanie po zachodniej stronie wzdłuż jezdni, ale również parkowanie na podjazdach do garaży. W ten sposób na naszej ulicy, na omawianym odcinku, z około 56 dotychczasowych miejsc parkingowych pozostanie zaledwie około 20, co nie wystarczy nawet na potrzeby stałych mieszkańców z domów wielorodzinnych po zachodniej stronie ulicy (jest to 36 mieszkań). Nie zostanie więc spełniona podstawowa funkcja SPPN, jaką jest „ochrona potrzeb parkingowych lokalnej społeczności”.	Teza o rzekomej likwidacji miejsc postojowych jest nieprawdziwa. Parkowanie na chodniku po stronie wschodniej jest niedozwolone na mocy przepisów prawa o ruchu drogowym i wprowadzenie SPPN niczego w tej kwestii nie zmienia. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.
945.	MAIL_8 21	Balonowa	W związku z powyższym wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków) na odcinku od ulicy Raławickiej do ulicy Balonowej 14 włącznie i wyznaczenie na nim możliwości postoju pojazdów tak, by linia wyznaczająca granice parkowania przebiegała na jezdni, co pozwalałoby na zatrzymywanie się tak jak do tej pory, czyli dwoma kołami na ulicy i dwoma na chodniku.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.
946.	MAIL_8 22	Wołoska, Woronicza, Samochodowa	Wnosimy - jak od lat - o wydzielenie nowych miejsc parkowania na długich ciągach komunikacyjnych, szerokich i zmodernizowanych w ostatnich latach ulic. Nowe miejsca do parkowania powinny zostać stworzone np wzdłuż ulic Wołoska, Woronicza, Samochodowa. Informacja o takich planach powinna zostać przekazana mieszkańcom i właścicielom aut jak najszybciej - problemy z parkowaniem aut generują realne trudności życiowe, organizacyjne, transportowe, społeczne.	Wprowadzono. Zostały zaprojektowane miejsca do parkowania na jezdni ul. Woronicza i ul. Wołoskiej. W miejscach gdzie ze względu na intensywny ruch samochodowy mogłoby dochodzić do blokowania i powstawania zatorów nie wyznaczano parkowania. Ulica Samochodowa znajduje się poza projektowanym obszarem.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
947.	MAIL_8 23	al. Niepodległości, Raławicka	Wniosek o wprowadzenie znaków zakazu wjazdu i postoju na obszarze podwórka al. Niepodległości 82-90 i ul. Raławickiej 35 w Warszawie — dla osób spoza mieszkańców. ww. nieruchomości	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
948.	MAIL_8 24	Balonowa	<p>Jako mieszkaniec ulicy Balonowej na Wyglądowie, w związku z planami wprowadzenia na naszej ulicy Strefy Płatnego Parkowania ] Nistrzeżonego, wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków), na odcinku od ulicy Raławickiej do Balonowej nr 14 (włącznie) i wyznaczenie na nim miejsc postojowych na zasadach opisanych poniżej oraz przywrócenie możliwości parkowania po stronie zachodniej (nieparzyste numery budynków) do wysokości budynku nr 15. Zgodnie z informacją na stronie internetowej ZDM „Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności" (źródło: <a href="https://uzd.m.wa.w.pl/cizja/na-ia/konsultacje-spoleczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-molcotowie-2/">https://uzd.m.wa.w.pl/cizja/na-ia/konsultacje-spoleczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-na-molcotowie-2/</a>). W przypadku ulicy Balonowej, planowane działania będą miały odwrotny efekt, co zostało szczegółowo przedstawione poniżej.</p> <p>Aktualnie mieszkańcy jednokierunkowej ulicy Balonowej na wyżej wymienionym odcinku parkują po obu stronach ulicy: lewymi kołami na chodniku po stronie wschodniej (około 20 miejsc) lub prawymi kołami na tzw. opaskach jezdni po stronie zachodniej (około 15 miejsc) oraz — co bardzo ważne — na podjazdach do własnych garaży po stronie zachodniej (21 miejsc), co daje maksymalnie około 56 miejsc do zaparkowania. Należy przy tym podkreślić, że zabudowania strony zachodniej stanowią na tym odcinku budynki wielorodzinne, w których mieści się 36 lokali mieszkalnych.</p>	Teza o rzekomej likwidacji miejsc postojowych jest nieprawdziwa. Parkowanie na chodniku po stronie wschodniej jest niedozwolone na mocy przepisów prawa o ruchu drogowym i wprowadzenie SPPN niczego w tej kwestii nie zmienia. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
949.	MAIL_8 25	Balonowa	Warto nadmienić, że parkowanie na podjazdach jest niezbędne, ponieważ garaże w budynkach wielorodzinnych po stronie zachodniej były budowane ponad 60 lat temu i nie pasują do obecnych standardów samochodów, są zbyt małe dla większości z nich, dodatkowo ich przystosowanie do zjazdu obecnych samochodów w większości przypadków wymagałoby przebudowy zjazdu z koniecznością zwężenia chodnika. Samochody parkujące na podjazdach muszą wystawać na jezdnię, aby nie tarasować chodnika, nie przekraczają jednak linii pojazdów zaparkowanych wzdłuż jezdni po tej stronie - przy obecnym stanie rzeczy nie utrudniają ruchu (bez problemu ulicą przejeżdżają śmieciarki, wozy straży pożarnej, etc.).	Parkowanie na zjeździe do garażu/bramy jest dopuszczalne pod warunkiem nieblokowania możliwości wjazdu/wyjazdu z bramy, pozostawienia chodnika dla pieszych oraz nie blokowania możliwości przejazdu ulicą.
950.	MAIL_8 26	Balonowa	Według projektów przedstawionych przez ZDM, planuje się ograniczenie parkowania wyłącznie do wschodniej strony ulicy czterema kołami na jezdni, z przejazdem drugą stroną, co wyklucza nie tylko parkowanie po zachodniej stronie wzdłuż jezdni, ale również parkowanie na podjazdach do garaży. W ten sposób na naszej ulicy, na omawianym odcinku, z około 56 dotychczasowych miejsc parkingowych zostanie zaledwie około 20, co nie wystarczy nawet na potrzeby stałych mieszkańców z domów wielorodzinnych po zachodniej stronie ulicy (jest to 36 mieszkań). Nie zostanie więc spełniona podstawowa funkcja SPPN, jaką jest „ochrona potrzeb parkingowych lokalnej społeczności”.	Teza o rzekomej likwidacji miejsc postojowych jest nieprawdziwa. Parkowanie na chodniku po stronie wschodniej jest niedozwolone na mocy przepisów prawa o ruchu drogowym i wprowadzenie SPPN niczego w tej kwestii nie zmienia. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Parkowanie na zjeździe do garażu/bramy jest dopuszczalne pod warunkiem nieblokowania możliwości wjazdu/wyjazdu z bramy, pozostawienia chodnika dla pieszych oraz nie blokowania możliwości przejazdu ulicą.
951.	MAIL_8 27	Balonowa	W związku z powyższym wnioskuję o wprowadzenie korekty w planach SPPN w postaci wyłączenia z ruchu pieszego chodnika po wschodniej stronie ulicy (parzyste numery budynków) na odcinku od ulicy Raławickiej do ulicy Balonowej 14 włącznie i wyznaczenie na nim możliwości postoju pojazdów tak, by linia wyznaczająca granice parkowania przebiegała na jezdni, co	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			pozwaląoby na zatrzymywanie się tak jak do tej pory, czyli dwoma kołami na ulicy i dwoma na chodniku.	likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich szerokości wymaganej przepisami.
952.	MAIL_8 28	Miączyńska	Postulat mieszkańców i właścicieli nieruchomości przy ul Miączyńskiej 69 na temat strefy parkowania i kierunków ruchu. Ta część ulicy przy ruchu 2 kierunkowym stale stanowi zator komunikacyjny więc popieramy pomysł ruchu 1 kierunkowego w stronę Miłobędzkiej jeśli to ma uspokoić ten ruch.	Wprowadzono. W projekcje został zaprojektowany ruch jednokierunkowy w stronę ul. Miłobędzkiej.
953.	MAIL_8 29	Miączyńska	pkt 3- Opisany na załączonym rysunku: Zatoczka która jest przeznaczona dla klientów usług powinna bardziej zmuszać do parkowania równoległego. Jeżeli kierowcy będą parkować w niej wg. starych zwyczajów czyli pod kątem 45stopni- to sparaliżuje to kompletnie przepustowość ulicy Miączyńskiej. 3a- osłupkowanie chodnika na krawędzi- chodnik-zatoczka 3b- Postawienie znaku F20 dający możliwość parkowania tylko samochodów osobowych 3c- do tego znaku dołączyłabym też znak o zakazie postoju na włączonym silniku- kierowcy non stop grzeją zimą, a latem chłodzą się w autach czekając aż ich pasażer wróci z zakupów, lub wręcz zostawiają dzieci w uruchomionych autach i idą "na chwilę" do sklepu- to się dzieje notorycznie.	Nie wprowadzono. Zatoka pomiędzy budynkami nr 54-56 zostanie oznakowana do parkowania równoległego. Po drugiej stronie jezdni zostanie wyznaczone parkowanie równoległe na jezdni, co wymusi postój równoległy również w zatoce. Zatoka przeznaczona jest dla wszystkich uczestników ruchu drogowego. Postój z uruchomionym silnikiem powyżej 1 minuty jest niedozwolony na mocy przepisów ogólnych i nie wymaga oznakowania.
954.	MAIL_8 30	Miączyńska	pkt 2- Opisany na załączonym rysunku:  Bardzo poproszę o oznaczenie większego trójkąta skrzyżowania- trójkąta widoczności- jest to tak specyficzne miejsce że w przypadku parkowania obustronnego na ulicy i konieczności wjazdu z sięgacza drogi publicznej wewnętrznej ( gdzie konieczne jest parkowanie na biegu wstecznym) oraz wąskiego przejazdu drogi wewnętrznej - będzie niemożliwy.	Wprowadzono. Zwiększono powierzchnię wyłączoną z ruchu.
955.	MAIL_8 31	Miączyńska	pkt 1- Opisany na załączonym rysunku:  Ponieważ status sięgacza działki drogowej nr. 9 to publiczna droga wewnętrzna stanowiąca wjazd do garaży do właścicieli 4 posesji dlatego proszę o montaż znaku na przestrzeni chodnika ( nie ogrodzenia- bo ogrodzenie będzie do wymiany -informującego o: 1a- wjeździe do garaży tylko dla mieszkańców posesji 69,67,67a,69a z zakazem parkowania oraz żeby miejsca postojowe na ulicy na przeciwko budynku 69,	Nie wprowadzono. Znak D-18 z tab. Znak D-18 z tak. T-30i został zaprojektowany przy obrzeżu chodnikowym, w ten sposób nie zawęży się istniejącego chodnika. Oznakowanie dróg wewnętrznych należy do zarządcy drogi wyższej kategorii, w tym wypadku do Urzędu Dzielnicy Mokotów.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			71 były oznakowane jako "miejsca dla mieszkańców" , parking ogólnodostępny dla usług jest po przeciwnej stronie ulicy w zatoczce. To dotyczy wszystkich "sięgaczy" od Maklakiewicza do Etiudy Rewolucyjnej w obrębie Miączyńskiej.	
956.	MAIL_8 32	Miączyńska	pkt 4- dużym ułatwieniem życia dla mieszkańców i usług byłoby wykonanie na skrzyżowaniu ul. Spartańskiej i Miączyńskiej jakiegoś mini ronda, lub jeżeli brakuje tam miejsca to "formy zawrotki" dla ludzi korzystających ze szpitala, szkoły i żłobka- po odstawieniu np. dzieciaków do usług oświaty. To zmniejszyłoby ruch na ulicy Miączyńskiej.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg na danym terenie. Budowa ronda lub placów do zawracania jest poza zakresem opracowania.
957.	MAIL_8 33		Jedna ogólna uwaga, która się chyba odnosi w ogóle do systemu SPPN, a ja się odnoszę do obszaru 3 (Wielicka / Ksawerów / Niepodległości). Coraz częściej samochody dostawcze muszą gdzieś stanąć, żeby obsłużyć nie tylko sklepy, ale także paczkomaty czy żeby dostarczyć jakąś paczkę do domu. Brak jest miejsc przeznaczonych na takie samochody dostawcze. Na przykład w okolicy Wielickiej / Ksawerów są albo miejsca do parkowania, albo jest zakaz zatrzymywania się.	Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
958.	MAIL_8 34	Dąbrowskiego 81	Chciałabym się dowiedzieć gdzie, ile i w jaki sposób zabezpieczone będą miejsca dla samochodów mieszkańców bloku przy ul. J. Dąbrowskiego 81. Czy dla każdego mieszkańca zameldowanego w danym mieszkaniu i posiadającego samochód będzie zabezpieczone takie miejsce. Zaznaczam, że każda taka osoba płaci ubezpieczenie za samochód w Warszawie i rozlicza się w US Warszawa Mokotów. W jaki sposób miejsca te będą chronione, aby nie korzystali z nich przyjezdni.	SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. Liczba miejsc legalnego postoju nie zostanie zmniejszona, ale dzięki wprowadzeniu opłat dla osób niebędących mieszkańcami, możliwe jest zwiększenie dostępności tych miejsc dla mieszkańców.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
959.	MAIL_8 35		jestem gorącym zwolennikiem rozszerzania stref płatnego parkowania. Przy rosnącej liczbie samochodów w Warszawie jest to konieczny krok do promocji środków miejskiego transportu i jednocześnie wsparcia budżetu miasta.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
960.	MAIL_8 36	Ksawerów	Nawierzchnia drogi na odcinku Ksawerów 23 oraz Ksawerów 23A jest dostatecznie zniszczona, nie są przeprowadzone żadne prace naprawcze, które poprawiłyby komfort życia mieszkańców, Ponadto nie są wyznaczone miejsca parkingowe a także nie ma dostatecznego oświetlenia drogi co	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Modernizacja ulic

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			wpływa niekorzystnie na bezpieczeństwo zarówno pieszych, jak i kierujących pojazdami.	czy budowa oświetlenia nie jest objęta tym opracowaniem.
961.	MAIL_8 37		Na wstępie chciałbym zwrócić ogólną uwagę, że przed dokonaniem dalszych prac projektowych niezbędne jest dokonanie analizy nie tylko przy użyciu samochodu pomiarowego, ale również z punktu widzenia pieszych i mieszkańców. Brak rozpoznania w terenie uniemożliwia odpowiednią analizę krytyczną zaproponowanych rozwiązań.	Projektowanie poprzedziła inwentaryzacja w terenie. Przy wyznaczaniu miejsc postojowych nie zakładano likwidacji chodników, a wręcz zabezpieczenie ich odpowiedniej szerokości. Wyznaczone miejsca postojowe zachowują zgodną z przepisami odległość od przejść dla pieszych.
962.	MAIL_8 38	Służewiec, Służew, Stegny, Sadyba	Postulujemy o planowanie dalszego poszerzenia strefy na terenie Mokotowa o kolejne osiedla i części dzielnicy, takie jak Służewiec, Służew, Stegny, Sadyba.	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.
963.	MAIL_8 39	Bukietowa	Ulica Bukietowa: Postulujemy o wytyczenie jednego kierunku ruchu dla samochodów na odcinku od Joliot-Curie do Woronicza.	Wprowadzono. Zaprojektowano ruch jednokierunkowy na ul. Bukietowej.
964.	MAIL_8 40	Joliot-Curie	Ulica Joliot-Curie: Postulujemy wyznaczenie przejścia dla pieszych przez ulicę Bukietową. W tym miejscu obecny jest mocno natężony ruch pieszy, szczególnie w godzinach porannych w drodze do Przedszkola nr 199 oraz XLIX LO. Rodzice i dzieci muszą przedzierać się między samochodami w momencie największego natężenia ruchu. Proponowane rozwiązanie znacząco ułatwiłoby poruszanie się, bezpieczeństwo pieszych oraz dostępność placówek edukacyjnych.	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
965.	MAIL_8 41	Kolberga	Postulujemy o wyznaczenie przejścia dla pieszych przez ulicę Kolberga. Obecnie jest to uczęszczany ciąg pieszy, znajdujący się przy sklepie oraz stanowiący drogę dojścia do przystanku	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.
966.	MAIL_8 42	Woronicza	Umieszczenie słupków przy przystanku Samochodowa 06. Już teraz kilka razy dziennie na chodnik na przystanku wjeżdżają klienci i dostawcy do Żabki. Stwarza to zagrożenie dla pieszych i utrudnia obsługę przystanku kierowcom autobusów kursującej tam linii 222. Proponowane rozwiązanie pozwoliłoby również na uszczelnienie strefy płatnego parkowania oraz uniemożliwiłoby nielegalne parkowanie tamże.	Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące w rejonie wskazanego przystanku.
967.	MAIL_8 43	Joliot-Curie	Postulujemy o montaż słupków na odcinku ulicy Joliot-Curie przy skrzyżowaniu z Bukietową i na wysokości XLIX Liceum Ogólnokształcącego. Pomimo już obecnego tam znaku zakazu zatrzymywania się na chodniku zawsze stoi od kilku do kilkunastu zaparkowanych samochodów niezależnie od dnia i godziny. Kierowcy parkujący w głębi chodnika w znaczący sposób utrudniają poruszanie się pieszym przez pozostawianie tam zbyt wąskiego przejścia, co w tym miejscu jest szczególnie uciążliwe dla dzieci w wieku przedszkolnym i rodziców z wózkami podróżujących do Przedszkola nr 199 przy ulicy Bukietowej. W godzinach porannych dosłownie na chodniku jest wzmożony ruch samochodowy przez obecność rodziców przywożących dzieci do szkoły, co jest szczególnie niebezpieczne ze względu na również wzmożony w tej porze ruch pieszy. Parkowanie na chodniku oraz otwieranie drzwi blokuje całkowicie chodnik i jest szczególnie niebezpieczne dla dzieci poruszających się na rowerach i hulajnogach. Dodatkowo, w wyniku nadmiernego najeżdżania chodnik ulega zniszczeniu. Płyty już teraz są luźne i popękane pomimo, iż chodnik ten był dwukrotnie remontowany w ciągu ostatnich 2 lat. Zniszczenia chodnika są kosztowne i stwarzają dodatkowe	Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące w rejonie wsazanego skrzyżowania i przejścia dla pieszych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			zagrożenie dla pieszych. Samochody parkujące głównie na jezdni z kolei stanowią utrudnienie dla ruchu przez ograniczenie widoczności na skrzyżowaniu z Bukietową. Wielu kierowców nawet nie widzi skrzyżowania, a powinni ustąpić pierwszeństwa pojazdom wyjeżdżającym z Bukietowej. Parkujący często stanowią problem również dla kierowców linii 222, którzy mają problem, żeby pokonać przejście dla pieszych z barierkami i wyrobić się na ostrym zakręcie gdy pas jest zastawiony samochodami, a z naprzeciwka wyjeżdżają inne pojazdy.	
968.	MAIL_8 44	Abramowski	Ulica Abramowskiego: Postulujemy o zamknięcie jej dla ruchu kołowego na odcinku między szkołą a boiskiem. Obecnie na tym odcinku występuje wzmożony bardzo duży ruch pieszy, głównie przez dzieci w wieku wczesnoszkolnym poruszające się między szkołą a boiskiem. Abramowskiego wykorzystywana jest przez kierowców do skracania trasy z al. Niepodległości na Domaniewską. Poprzez przejazd przez tę szkolną uliczkę unikają oni bardziej obleganego skrzyżowania, czym powodują nieadekwatnie duży ruch pod szkołą i stwarzają zagrożenie dla BRD oraz podnoszą poziom hałasu przy szkole. Zablokowanie tego przejazdu przeniesie większość ruchu na wielopasmowe ulice, a jednocześnie nie będzie stanowić problemu dla rodziców przywożących dzieci do szkoły, zarówno od strony ulicy Lutocińskiej, jak i Domaniewskiej.	Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Tworzenie tzw. ulic szkolnych nie było przedmiotem projektu.
969.	MAIL_8 45	Malczewski	Ulica Modzelewskiego: Postulujemy o wytyczenie przejścia dla pieszych na wysokości ulicy Wejnerta oraz Pilickiej. Obecnie bardzo brakuje tamże przejścia. Tą trasą jest możliwe dojście osiedlowymi uliczkami do dwóch przedszkoli (przy Goszczyńskiego i przy Lenartowicza). Bardzo często piesi przechodzą w tym miejscu. Po remoncie ul. Malczewskiego wszyscy zaczęli jeszcze szybciej jeździć tą ulicą, a obecne rozwiązania nie uspokajają ruchu w sposób należyty.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.
970.	MAIL_8 46	Płatowcowa, Etiudy	Propozycje zmian organizacji ruchu przy okazji wprowadzenia SPPN na Wyglądowie: Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicy Płatowcowej -	Nie wprowadzono. Ruch jednokierunkowy na ul. Płatowcowej w znaczący sposób skomplikuje obsługę

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		Rewolucyjnej	ulica Płatowcowa jest bardzo wąska, już obecnie samochody nie mogą się na niej wyminąć, ponadto parkujące samochody wjeżdżają bardzo głęboko na chodnik co znacząco utrudnia przemieszczanie się po nimi de facto wymusza poruszanie się pieszych po jezdni. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicy Etiudy Rewolucyjnej od ulicy Miączyńskiej do Malawskiego wraz z wytyczeniem kontrapasu rowerowego na ulicach Miłobędzkiej i Etiudy Rewolucyjnej dużym problemem jest poruszanie się rowerzystów po chodniku. Propozycja wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ulicy Etiudy Rewolucyjnej ma służyć dalszemu ograniczeniu ruchu tranzytowego na ciągu ulic Miłobędzka Etiudy Rewolucyjnej: Dodatkowy pas rowerowy na ulicy Etiudy Rewolucyjnej powinien zachęcić rowerzystów do przemieszczania się jezdnią, a nie chodnikiem. Nie proponuję ruchu jednokierunkowego na ulicy Miłobędzkiej, ponieważ osiedle Wyględów ma niewiele powiązań z ulicą Raclawicką i zlikwidowanie ruchu dwukierunkowego de facto uniemożliwiłoby wyjazd z osiedla.	posesji. Zgodnie z projektem zatrzymywanie wzdłuż ulicy będzie dopuszczone dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatorów z zachowaniem przepisów Ustawy prawo o ruchu drogowym. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w ul. Etiudy Rewolucyjnej na odc. Malanowskiego do ul. Miączyńskiej nie spowoduje znaczącego wzrostu wyznaczonych miejsc postojowych a jedynie wprowadzi ruch w mniejsze uliczki stwarzając dodatkowe zwiększone natężenie ruchu.
971.	MAIL_8 47	Raclawicka	Na odcinku od ulicy Wołoskiej do Miłobędzkiej proponujemy wyznaczenie miejsc do parkowania równoległego na skrajnym prawym pasie północnej jezdni ulicy Raclawickiej.	Nie wprowadzono. Ze względu na dużą liczbę skrzyżowań i zjazdów oraz konieczność zachowania widoczności, wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni byłoby możliwe tylko na bardzo krótkim odcinku, a spowodowałyby dodatkowe manewry wynikające z konieczności zmiany pasa z prawego na środkowy.
972.	MAIL_8 48	Raclawicka	Na odcinku od ulicy Miłobędzkiej do ulicy Do Fortu proponujemy wprowadzenie buspasów na skrajnych prawych pasów obu jezdni.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Wyznaczanie buspasów jest poza zakresem opracowania.
973.	MAIL_8 49	Raclawicka	Na odcinku od ulicy Do Fortu do al. Żwirki i Wigury proponujemy wprowadzenie buspasa na skrajnym prawym pasie jezdni północnej oraz parkowania równoległego na skrajnym prawym pasie jezdni południowej.	Nie wprowadzono. Ze względu na dużą liczbę skrzyżowań i zjazdów oraz konieczność zachowania widoczności, wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni byłoby możliwe tylko na bardzo krótkim odcinku, a

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				powodowałyby dodatkowe manewry wynikające z konieczności zmiany pasa z prawego na środkowy. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Wyznaczanie buspasów jest poza zakresem opracowania.
974.	MAIL_8 50	Woronicza	Na ulicy Woronicza na odcinku od ulicy Etiudy Rewolucyjnej do al. Żwirki i Wigury postulujemy wprowadzenie przejścia dla pieszych w miejscu, którym po obu stronach jezdni znajdują się ścieżki i w związku z tym jest to miejsce nielegalnego przekraczania jezdni przez pieszych.	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Wnioskowane wyznaczenie przejścia dla pieszych w trawnik wykracza poza zakres opracowania.
975.	MAIL_8 51	Woronicza	Na skrzyżowaniu ulic Woronicza z ulicami Maklakiewicza i Racjonalizacji postulujemy wprowadzenie azyli dla pieszych na przejściach dla pieszych dla poprawy bezpieczeństwa pieszych na tym skrzyżowaniu.	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Przebudowa skrzyżowania wykracza poza zakres opracowania.
976.	MAIL_8 52	Woronicza	Na ulicy Woronicza na odcinku Spartańska – Racjonalizacji proponuję wprowadzenie parkowania równoległego na skrajnych prawych pasach na obu kierunkach jezdni. Na przejściach dla pieszych przy ulicy Spartańskiej i przy zajezdni autobusowej proponuję wprowadzenie azyli dla pieszych. W rejonie skrzyżowania z ulicą Spartańską proponuję zmniejszenie liczby pasów do jazdy na wprost do jednego w każdym kierunku.	Nie wprowadzono. Z uwagi na jedyny wyjazd z zajezdni autobusowej o bardzo dużym natężeniu w rejonie skrzyżowania ul. Woronicza i ul. Spartańskiej nie wyznaczano miejsc postojowych na zewnętrznych pasach ruchu. To skrzyżowanie będzie przebudowywane niezależnie od SPPN.
977.	MAIL_8 53	Woronicza	Na odcinku ulicy Woronicza od ulicy Samochodowej do ulicy Wołoskiej proponujemy wprowadzenie parkowania równoległego na prawym pasie południowej części jezdni. Postulujemy także wprowadzenie azyli dla pieszych na drugim z przejść dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Woronicza i Samochodowej.	Nie wprowadzono. Wskazany odcinek ul. Woronicza nie posiada chodnika umożliwiającego bezpieczne dojście (obecność torowiska tramwajowego) do potencjalnych miejsc postojowych. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				ruchu). Przebudowa skrzyżowania wykracza poza zakres opracowania.
978.	MAIL_8 54	Woronicza	Na odcinku ulicy Woronicza od ulicy Modzelewskiego do ulicy Samochodowej proponujemy wprowadzenie parkowania równoległego na obu skrajnych prawych pasach jezdni oraz zmniejszenie liczby pasów ruchu do jazdy na wprost do jednego w każdą stronę. Ponadto postulujemy utworzenie azylu dla pieszych na przejściu dla pieszych przy wjeździe do siedziby TVP.	Zaprojektowano miejsca postojowe na prawym pasie, po północnej stronie wskazanego odcinka ul. Woronicza. Po południowej stronie nie ma chodnika umożliwiającego bezpieczne dojście (obecność torowiska tramwajowego) do potencjalnych miejsc postojowych. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Przebudowa skrzyżowania wykracza poza zakres opracowania.
979.	MAIL_8 55	Woronicza	Na ulicy Woronicza na odcinku od al. Niepodległości do ulicy Modzelewskiego postuluję utworzenie miejsc do parkowania równoległego na skrajnym prawym pasie jezdni południowej, a także przeniesienie na skrajny prawy pas jezdni północnej miejsc parkowania skośnego przy pawilonach handlowych. Ponadto postuluję wyznaczenie przy tych pawilonach co najmniej trzech miejsc przeznaczonych do parkowania dostaw.	Zaprojektowano miejsca postojowe na prawym pasie, po północnej stronie wskazanego odcinka ul. Woronicza. Po południowej stronie nie ma chodnika umożliwiającego bezpieczne dojście (obecność torowiska tramwajowego) do potencjalnych miejsc postojowych. Wnioskowane przeniesienie miejsc parkowania skośnego na jezdnię skutkowałoby redukcją liczby miejsc postojowych z uwagi na pobliski przystanek autobusowy i związane z tym wymagania co do minimalnych skosów wyjazdowych z przystanku. Miejsca postojowe dla dostaw nie były wyznaczane podczas projektowania SPPN. Decyzja o wyznaczeniu takich miejsc ich ilości i lokalizacji należy do ZDM i BZRD
980.	MAIL_8 56	Wołoska	Na odcinku ulicy Wołoskiej od ulicy Woronicza do ulicy Bytnara postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej.	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
981.	MAIL_8 57	Wołoska	Na odcinku ulicy Wołoskiej od ulicy Bytnara do ulicy Odyńca postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej, a także o wyznaczenie minimum trzech miejsc dla dostaw w rejonie bazaru na rogu ulic Wołoskiej i Odyńca. Postulujemy również przeznaczenie dwóch pasów ruchu do skrętu w lewo. Relacja ta jest mocno obciążona i zazwyczaj wszystkie samochody nie zdążają przejechać przez skrzyżowanie na jednym cyklu świateł. W godzinach szczytu samochodów oczekujących jest na tyle dużo, że i tak ustawiają się na skrajnym lewym pasie do jazdy na wprost Samochody dostawcze parkujące na pasie do skrętu w prawo przy bazaru na rogu ulic Wołoskiej i Odyńca.	Zaprojektowano miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej. Wnioskowane wyznaczenie dodatkowych pasów do skrętu w lewo wykracza poza zakres opracowania. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych.
982.	MAIL_8 58	Wołoska	Na odcinku ulicy Wołoskiej od ulicy Odyńca do ulicy Dąbrowskiego postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej. Ponadto postulujemy wyznaczenie miejsc do parkowania skośnego na dwóch skrajnych prawych pasach jezdni zachodniej i znaczne skrócenie pasa do skrętu w prawo w ulicę Raławicką.	Zaprojektowano miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej. Na ulicy Wołoskiej wyznaczono miejsca do parkowania równoległego przy zachodniej jezdni. Z uwagi na intensywny ruch kołowy nie wyznaczano miejsc skośnych.
983.	MAIL_8 59	Wołoska	Na odcinku ulicy Wołoskiej od ulicy Dąbrowskiego do ulicy Madalińskiego postuluję wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej i przeniesienie parkowania w zatokach na jezdnię.	Zaprojektowano miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej. Utrzymano parkowanie w istniejących zatokach. Wnioskowana zmiana nie ma uzasadnienia z perspektywy zwiększenia liczby miejsc postojowych czy zwiększenia szerokości chodnika, który w obecnym stanie ma szerokość min. 3,0 m.
984.	MAIL_8 60	Puławska	Na odcinku ulicy Puławskiej od ulicy Domaniewskiej do ulicy Idzikowskiego postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej i przeniesienie parkowania równoległego na prawy pas jezdni zachodniej.	Nie wprowadzono. Podstawowym celem projektu SPPN jest oznakowanie miejsc postojowych. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
985.	MAIL_8 61	Puławska	Na odcinku ulicy Puławskiej od ulicy Idzikowskiego do ulicy Woronicza postulujemy przeniesienie parkowania skośnego na prawy pas jezdni wschodniej oraz wyznaczenie dodatkowych miejsc parkowania równoległego na prawym pasie jezdni. Ponadto postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni zachodniej.	Nie wprowadzono. Podstawowym celem projektu SPPN jest oznakowanie miejsc postojowych. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.
986.	MAIL_8 62	Puławska	Na odcinku ulicy Puławskiej od ulicy Woronicza do ulicy Bielawskiej postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej i przeniesienie parkowania równoległego na prawy pas jezdni zachodniej.	Nie wprowadzono. Podstawowym celem projektu SPPN jest oznakowanie miejsc postojowych. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.
987.	MAIL_8 63	Puławska	Na odcinku ulicy Puławskiej od ulicy Bielawskiej do ulicy Odyńca postulujemy wyznaczenie miejsc parkingowych równoległych na prawym pasie jezdni wschodniej oraz przeniesienie dotychczasowych miejsc do parkowania skośnego na prawy pas tej jezdni. Ponadto postulujemy przeniesienie parkowania równoległego na prawy pas jezdni zachodniej.	Nie wprowadzono. Podstawowym celem projektu SPPN jest oznakowanie miejsc postojowych. Przeniesienie parkowania na ul. Puławskiej z chodników na jezdnię wymaga większej ingerencji niż tylko zmiany oznakowania, a zatem przekracza zakres niniejszego projektu.
988.	MAIL_8 64	Miączyńska	Zmiana propozycji kierunku ruchu na ulicy Miączyńskiej (na odcinku pomiędzy ulicami Maklakiewicza a Etiudy Rewolucyjnej)- także w stronę ulicy SPartańskiej. Cel: zapewnienie spójności obu połączonych ze sobą odcinków Miączyńskiego.	Nie wprowadzono. Zmiana zaprojektowanego kierunku ruchu nie pozwoli na wyznaczenie większej ilości miejsc postojowych, a utrudni (wydłuży) dojazdy do posesji.
989.	MAIL_8 65	Maklakiewicza	Zmiana zaplanowanego kierunku ruchu na ulicy Maklakiewicza tak, by ruch kierowany był od strony ulicy Miączyńskiego do ulicy Woronicza - kierunku wyjazdu z osiedla, z zachowanym dwukierunkowym ostatnim odcinkiem ulicy.	Nie wprowadzono. Zmiana zaprojektowanego kierunku ruchu nie pozwoli na wyznaczenie większej ilości miejsc postojowych, a utrudni (wydłuży) dojazdy do posesji.
990.	MAIL_8 66	Żuławskiego	Ustanowienie ruchu dwukierunkowego na ulicy Żuławskiego, wraz ze zmianą kierunku ruchu na ul. Malawskiego.	Nie wprowadzono. Utrzymanie ruchu dwukierunkowego w ul. Żuławskiego spowoduje brak możliwości wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				postojowych, co jest sprzeczne z założeniami opracowania.
991.	MAIL_8 67	Miączyńska	Korekta lokalizacji płatnych miejsc postojowych na ulicy Miączyńskiej.	Nie wprowadzono. Celem opracowania było jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Założenia do projektu nie obejmowały przebudowy ulic, skrzyżowań i innych zmian geometrycznych. Wprowadzenie proponowanych zmian w układzie dróg jednokierunkowych zmniejszy ilość wyznaczonych miejsc ogólnodostępnych oraz wydłuży dojazdy do posesji.
992.	MAIL_8 68	Spartańska	Dodatkowe postulaty, których realizacja pomoże chronić kameralność osiedla a jednocześnie uwzględni potrzeby przyjezdnych (których głównym celem są obiekty użyteczności publicznej zlokalizowane przy ul. Spartańskiej): zwiększenie zaplanowanych płatnych miejsc postojowych przy ulicy Woronicza, Wołowskiej, SPartańskiej; stworzenie strefy drop-off dla rodziców dzieci dojeżdżających do szkoły podstawowej; budowa płaskiego, przejezdnego ronda na skrzyżowaniu Spartańskiej z Miączyńską lub Spartańskiej z Olimpijską lub w zatoce parkowania autobusów, celem ułatwienia samochodom zewnętrznym interesantów opuszczenie osiedla przez ul. Spartańska bez konieczności wjeżdżania w uliczki wewnętrzne.	W związku z przebudową ulicy Spartańskiej, odrębnym projektem zostaną wyznaczone miejsca po dwóch stronach ulicy w zatokach ze sposobem parkowania równoległe do krawędzi jezdni. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. Wzdłuż ul. Wołoskiej i Woronicza została wyznaczona maksymalna liczba miejsc postojowych w lokalizacjach, gdzie parkujące pojazdy nie będą powodowały utrudnień ruchowych wzdłuż ulicy. Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&amp;R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;R spełnia swoją funkcję tylko wtedy, kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsłużenie dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.
993.	MAIL_8 69		Komisja sprzeciwia się także wyznaczaniu nowych miejsc parkingowych kosztem zieleni, nawet gdy została już zdewastowana np. przez nielegalnie parkujących. Zniszczone zieleńce powinny być zabezpieczone przed wjeżdżaniem autami i odtworzone.	Projekt nie przewiduje wyznaczania miejsc postojowych kosztem zieleni.
994.	MAIL_8 70	Raclawicka	Trwający proces powiększenia SPPN powinien również zostać wykorzystany do równoczesnej naprawy błędów z poprzednich etapów. Należy objąć SPPN lokalne ulice wewnątrz obecnej strefy (przykład: ul. Wybieg). Ulice takie stanowią w obrębie SPPN okazję do omijania opłat za postój i darmowe parkowanie wewnątrz istniejącej SPPN. Na ulicach jednokierunkowych na obszarze objętym już strefą, należy również wprowadzić kontraruch (np. na ul. Raclawickiej).	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem. Na ul. Raclawickiej (odcinku jednokierunkowym) został dopuszczony ruch rowerowy pod prąd.
995.	MAIL_8 71		W obowiązującej dotychczas SPPN na Mokotowie należy dostosować wyznaczone miejsca postojowe na chodnikach do obecnie obowiązujących przepisów z uwzględnieniem szerokości miejsc postojowych i szerokości chodnika dostępnego dla pieszych (2 metry, w wyjątkowych sytuacjach	Wprowadzono.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			zwężenie do 1,5 m.). Powyższe przepisy powinny być skrupulatnie przestrzegane przy wyznaczaniu miejsc postojowych na obszarach nowej SPPN.	
996.	MAIL_8 72	Olkuska, Puławska, Konduktorska	Wraz z wprowadzaniem nowych organizacji ruchu, na obecnie istniejących ulicach jednokierunkowych powinien powstać kontraruch rowerowy. To rozwiązanie powinno być też zastosowane na ulicach zmienianych na jednokierunkowe w wyniku wyznaczenia na danej ulicy miejsc parkingowych. Przykładowe zmiany: powinien powstać kontraruch na ul. Olkuskiej. Należy poprawić oznakowanie poziome od strony ul. Puławskiej; Należy wyznaczyć kontraruch na części ulicy Konduktorskiej od Dolnej do Ludowej analogicznie do skrzyżowania Pięknej z Mokotowską (w stronę pl Trzech Krzyży). Zmiany organizacji ruchu na jednokierunkową z tzw. kontaruchem (jednokierunkowa z wyłączeniem rowerów) pomogą ograniczyć natężenie ruchu na obszarach mieszkalnych.	Nie wprowadzono. Wyznaczenie ruchu rowerowego pod prąd wiązałoby się z koniecznością przebudowy sygnalizacji świetlnej co jest poza zakresem opracowania.
997.	MAIL_8 73	Służew, Służewiec	Komisja postuluje by uwzględnić głos wielu mieszkańców i objąć SPPN dalsze obszary dzielnicy Mokotów: Służew i Służewiec. To rozszerzenie może spowodować jednak zwiększoną presję nielegalnego parkowania na okolice Dworca Południowego. Dlatego obszary te powinny być konsultowane i objęte Strefą łącznie i pilnie.	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.
998.	MAIL_8 74		Komisja przypomina, że niezbędne jest też egzekwowanie prawa o ruchu drogowym w zakresie postoju pojazdów. Często w SPPN kierowcy parkują nielegalnie, poza miejscami wyznaczonymi, w tym w obrębie skrzyżowań i przejść dla pieszych, lub na pasach rowerowych, mimo wolnych wyznaczonych miejsc parkingowych.	Egzekwowaniem przepisów w tym sposobu parkowania zgodnego z oznakowaniem zajmują się służby mundurowe tj. Straż Miejska, Policja.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
999.	MAIL_875		Ze względu na stosunkowo niskie opłaty za postój w SPPN niewystarczająco obniżające popyt na parkowanie, Komisja postuluje wprowadzenie w centralnych dzielnicach Śródmiejskiej Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego.	Wprowadzenie odpłatnego parkowania w weekendy pozostaje w kompetencji Rady m.st. Warszawy.
1000	PISMO UD Mokotów	Kolberga	Wyznaczenie stanowiska postojowego dla pojazdów zaopatrzonych w kartę parkingową, o której mowa w art. 8 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tzw. koperty). W odpowiedzi na pismo otrzymane drogą elektroniczną 25 października 2023 r., i w związku z pismem Biura Zarządzania Drogowego Urzędu m.st Warszawy nr ZR-OR.7226.1413.2023.TGL (2.TGL.ZR-Or) wyjaśniam, że ZDM opracowuje projekt organizacji ruchu dla potrzeb rozszerzenia SPPN, który obejmuje m.in ul. Kolberga. Zatem projekt ten powinien uwzględniać zastrzeżone miejsce postoju w lokalizacji określonej w ww. piśmie, a wykonanie odrębnego projektu byłoby bezzasadne.	Wprowadzono. Wyznaczono miejsce zastrzeżone zgodnie z przedstawionym pismem.
1001	SPOT1_001	al. Niepodległości 99/98, Raclawicka 30	Co z drogami wewnętrznymi które są własnością dzielnicy czy planuje się zamknięcie tych dróg a udostępnieniu ich tylko mieszkańcom	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
1002	SPOT1_002	Olkuska 14	Nie życzę sobie słupków. Nie chcę strefy parkowania.	Miejsca, w których regularnie dochodzi do nie przestrzegania zakazów zatrzymywania, zostały zabezpieczone słupkami blokującymi. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1003	SPOT1_003	al. Niepodległości 103	Domagam się oznakowania terenów wewnątrz osiedlowych znakami drogi tylko dla mieszkańców aby płatne parkingi nie sprowadzały za zestawienia podwórek samochodami nie mieszkańców którzy chcą uniknąć opłaty postojowej	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
1004	SPOT1_004	Dąbrowskiego go 44	Niezwłoczne wprowadzenie SPP na ul. Dąbrowskiego i sąsiednich zgodnie z planem. Na sąsiednich ulicach gdzie już funkcjonuje SPP, np. na ul. Różana są	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			wolne miejsca. Na styku strefy gdzie można parkować bez opłaty mieszkańcy krążą godzinami aby zaparkować swoje auta. Miejsca zajmują.	parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1005	SPOT1_005	Ractawicka 33	Odrzucenie tego szkodliwego projektu SPP. STOP poszerzeniu SPP na Mokotowie.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1006	SPOT1_006	Racławicka 40	Tak dla strefy SPP ulica jest notorycznie zapchana samochodami pozostawionymi na długi okres.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1007	SPOT1_007	Dąbrowskiego	Tak dla słupków przy przejściu.	Wprowadzono.
1008	SPOT1_008	Kazimierowska 15	Maksymalne wykorzystanie miejsc na Raclawickiej.	W ramach opracowania uporządkowano sposób parkowania i wyznaczono jak największą liczbę miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg.
1009	SPOT1_009		Ograniczenia dla mieszkańców dot. dopuszczalnej masy całkowitej posiadanego samochodu ciężarowego, używanego jako osobowy.	Abonament może być wydany na pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub na samochód osobowy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 2,5 tony.
1010	SPOT1_010	Dąbrowskiego	Zdecydowanie tak! To jest konieczne, by mieszkańcy mogli parkować w swojej okolicy i dla przyszłych mieszkańców.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1011	SPOT1_011	Wiśniowa, Dąbrowskiego	Ogromne tak dla rozszerzenia strefy! Obecna granica rozdziela spójne osiedle, tworzone przez społeczność lokalną starego Mokotowa. Sposób parkowania ogranicza widoczność na przejściach, zabiera przestrzeń pieszym, zastawia chodniki, niszczy zieleń. Świetny pomysł z ruchem jednostronnym na Wiśniowej. Aby oddać miasto jego mieszkańcom konieczne jest uspokojenie.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1012	SPOT1_012	al. Niepodległości 103	<p>Propozycja budowy płatnych parkingów dla przyjezdnych, finansowanych przez przyszłych użytkowników pod boiskami szkolnymi oraz wzdłuż głównych ulic uwzględniając np. al. Niepodległości, Pułaską, Odyńca. Nie zgadzam się na komercjalizację przestrzeni publicznej w tym uliczek wewnętrznych, podwórek i placików. Nie wolno pobierać opłat (abonamentów) od mieszkańców. Należy oznaczyć teren postoju lokalnego. 1,5 miejsca postojowego przypisanego do budynku - za lata płaconych podatków. Należy budować infrastrukturę i ulepszać przestrzeń urbanistyczną, polepszać warunki życia, nie prywatyzować.</p>	<p>Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
1013	SPOT1_013	Odyńca 61	Abonament dla właścicieli mieszkań, nie tylko zameldowanych, płacących podatki w Warszawie.	Zgodnie z ustawą o ewidencji ludności, osoba zamieszkała w danym miejscu ma obowiązek się zameldować na stałe lub czasowo.
1014	SPOT1_014	Odyńca 61	Zlikwidować nadmiar słupków, brak dojazdu do posesji dla karetek, pogotowia, straży pożarnej do wozu i tym podobne zamiary zlikwidowania miejsc parkingowych przy wjeździe włąb osiedla zaznaczone na szaro.	Nie wprowadzono. Słupki blokujące projektowano w miejscach nagminnego naruszania zakazów parkowania i postoju, a ich montaż w terenie jest realizowany z uwzględnieniem skrajni drogowych.
1015	SPOT1_015	Racławicka 27	Proponują zniesienie stref parkingowych do ścisłego centrum, rozwiąże to problem parkowanie na wszystkich dzielnicach.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1016	SPOT1_016		Nie chcemy SPP na Mokotowie.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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,</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1017	SPOT1_017	Odyńca 19	Nie dla SPP w tej formie.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1018	SPOT1_018	Wiktorska 85	Zabezpieczenie chodnika przed szkołą muzyczną i teren pomiędzy bramą bud. 83/87 - dzięki parkowanie w ciągu pieszych dzieci idących do szkoły. Jest niebezpiecznie.	Wprowadzono. Uporządkowano sposób parkowania na wskazanym obszarze.
1019	SPOT1_019	Wiktorska 85	Popieram strefę..	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1020	SPOT1_020	Odyńca 15	Sądzę że strefa płatnego parkowania w tym obrębie o którym mowa nie spełni oczekiwanych rezultatów dlatego proponuję pozostawić te strefy w dalszym ciągu wolne od opłat.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1021	SPOT1_021	Ursynowska	Wyznaczanie miejsc tylko po jednej stronie ulicy, przy stanie obecnym, gdzie samochody parkują po obu stronach ulicy stworzą sytuację, gdzie będzie na tym odcinku bardzo dużo mandatów. Tak jak obecnie, będzie dość miejsca (po wyznaczeniu pasa do parkowania po południowej stronie ulicy) by parkować po zachodniej stronie ulicy. Gdyby zlikwidować płyty chodnikowe między jezdnią a trawnikiem - znalazłoby się miejsce na parkowanie po obu stronach ulicy Ursynowskiej.	Nie wprowadzono. Wskazany odcinek ul. Ursynowskiej jest drogą bez przejazdu, więc musi zapewnić możliwość ruchu w obydwu kierunkach. Dlatego też w stanie istniejącym zatrzymywanie po północnej stronie ulicy jest zabronione. Niniejsze opracowanie nie zmienia nic w tym zakresie.
1022	SPOT1_022	al. Niepodległości 80	Jestem właścicielem budynku usługowego - mam od 20 lat najemców, którzy codziennie mają dostawy towaru na końcu ulicy Ursynowskiej. Proszę o wyznaczenie na końcu tej ulicy stref dostaw- kopert. Najlepiej, gdyby dało radę przenieść z tamąd stojaki rowerowe na róg al. Niepodległości i Odyńca i zrobić rampę do dostaw na końcu ulicy.	Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Realizacja dostaw może się odbywać jak dotychczas, za pomocą ogólnodostępnych miejsc postojowych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
1023	SPOT1_023	Puławska 101A	Tak dla SPP! Granica obecnej strefy SPP - trudności w znalezieniu miejsca do zaparkowania samochodu. Sąsiedztwo basenu Warszawianka - dodatkowy koszmar z parkującymi samochodami.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1024	SPOT2_001	Służewiec Przemysłowy	Mordor co najmniej do linii Marymonckiej musi zostać włączony do SPP przy tym rozszerzeniu.	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.
1025	SPOT2_002	Puławska 119	ulica Kalatówki wpadające do Idzikowskiego Równoległa do Puławskiej prośba o włączenie strefy zamieszkania a jeśli jednokierunkowa to od Puławskiej 113 do Puławskiej 119	Nie wprowadzono. Wprowadzenie strefy zamieszkania wymagałoby przebudowy ulicy i stworzenie wspólnej przestrzeni pieszo-jezdnej, co wykracza poza zakres opracowania. Zmiana proponowanego kierunku ruchu na ul. Kalatówki wymusiłaby również zmianę kierunku ruchu na ul. Zawrat i spowodowałaby ogólne pogorszenie dostępu do nieruchomości przy tych ulicach.
1026	SPOT2_003	Malczewskiego 48	jak będzie egzekwowane Parkowanie obcych samochodów na podwórku przed blokiem?	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem. Egzekwowanie wprowadzonych zasad jest zadaniem straży miejskiej.
1027	SPOT2_004	Bukowińska, Pejzażowa, Czerniowiecka	Postuluję rozszerzenie strefy parkowania o całą Bukowińską i jej odnogi - Pejzażową nr 22 (Biedronka i Nowy Hotel), Czerniowiecką.	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.
1028	SPOT2_005	Ksawerów	Ksawerów od Puławskiej zmiana parkowania pod kątem a nie wzdłuż chodnika	Nie uwzględniono. Obecnie parkowanie odbywa się równolegle na jezdni. Wprowadzenie parkowania skośnego wymagałoby wyznaczenie parkowania po obu stronach ulicy częściowo na chodnikach kosztem ich zwężenia.
1029	SPOT2_006	Czczota 18	Możliwość parkowania samochodów po obu stronach ulicy. Wiele domów nie ma miejsc parkingowych i mieszkańcy muszą stawiać gdzieś samochody. Problemem są "przyjezdni". (niejasny fragment) co rozważa częściowewprowadzenie strefy płatnego parkowania na ulicy.	Nie wprowadzono. Wymiary istniejącej drogi nie pozwalają na wyznaczenie miejsc postojowych po obu stronach ulicy.
1030	SPOT2_007	Bukowińska 22	Proponuję rozszerzenie strefy płatnego parkowania tak aby obejmowała całą ulicę Bukowińska oraz całą ulicę Pejzażową wprowadzić strefy płatnego parkowania na skrzyżowaniu ulicy Bukowińskiej i Pejzażowej, blok Bukowińska 22, siedziba Biedronki.	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				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.
1031	SPOT2_008	Raclawicka	Zaproponowano zły kierunek jezdni jednokierunkowej. Wobec planów połączenia Raclawickiej z Wołoską, lepiej aby ruch był ze wschodu na zachód, a Odyńca - odwrotnie. Odyńca jest niebezpiecznie zatłoczona i z zachodu, z Ochoty jest wjazd z trzech pasów w jeden pas = kolizje.	Nie wprowadzono. Wymienione ulice nie są objęte zmianą kierunku ruchu. Nie ma planów budowy połączenia ul. Raclawickiej i Odyńca.
1032	SPOT2_009	Bukietowa 15	Wspólnota mieszkańców Bukietowa 15 wyraża zapotrzebowanie na zatokę techniczną vis a vi budynków Bukietowa 15	Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Wnioskowana budowa zatoki technicznej wykracza poza zakres opracowania.
1033	SPOT2_010	Odyńca 61a	Prawidłowe oznakowanie drogi wewnętrznej z wjazdem pomiędzy blokami ulicy Odyńca 61 a 59 oraz 59 a 57, ustawienie znaku drogowego nakaz skrętu w prawo naprzeciwko bloku Gandhiego 5 przy wyjeździe z parkingu nierozszerzanie istniejącej strefy płatnego parkowania	Projekt przewiduje oznakowanie wskazanych zjazdów z ul. Odyńca znakami "droga wewnętrzna". Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1034	SPOT2_011	Malczewskiego 54-56, Bytnara "Rudego" 3-7	Oslupkowanie chodników, objęcie strefą płatnego parkowania uliczek w podwórkach lub ewentualnie ograniczenie w inny sposób "dzikiego" parkowania na tych podwórkach (adresy między ulicą Malczewskiego a ulicą Gandhiego). Proszę o uregulowanie parkowania na drogach wewnętrznych	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			stanowiących własność dzielnicy Mokotów (lub będących w zarządzie dzielnicy).	ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
1035	SPOT2_012	Goszczyński ego 2A	Na wprost istniejącego od ponad dwudziestu lat garażu nieuwzględniony został zjazd z garażu na ul. Goszczyńskiego. Prosimy o uwzględnienie go na planie (umożliwienie wyjazdu z garażu).	Wprowadzono. Skorygowano przedstawioną organizację ruchu o istniejący wjazd do garażu.
1036	SPOT2_013	Joliot-Curie 30	Wniosek o wprowadzenie odcinka dwukierunkowego na ulicy Ghandiego (wjazd od ulicy Joliot Curie) dla dojazdu dla mieszkańców nieruchomości na Joliot Curie 30.	Nie wprowadzono. Dopuszczenie ruchu dwukierunkowego we wskazanym miejscu wymaga przebudowy wlotu skrzyżowania, który w obecnym stanie jest zbyt wąski aby obsłużyć ruch dwukierunkowy. Przebudowa skrzyżowania wykracza poza zakres opracowania, ponieważ celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg.
1037	SPOT2_014	Baboszewska	Zniesienie zakazu zatrzymywania się i postoju na ulicy Baboszewskiej 6, od strony Odyńca.	Wprowadzono. Dopuszczono postój dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatora B35.
1038	SPOT2_015	Pułku AK "Baszta" 4	Zlikwidować wysepkę dzielącą zatokę parkingową obok miejsc dla niepełnosprawnych.	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Wnioskowana przebudowa wykracza poza zakres opracowania.
1039	SPOT2_016	Pułku AK "Baszta"	Zameldowana, z samochodem. Nie zgadzam się na taką organizację strefy płatnego parkowania.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1040	SPOT2_017	Bytnara "Rudego" 13	<p>Zakładając, że w bloku mieszka 100 mieszkańców i każdy ma jeden samochód i każdy z mieszkańców zakupi abonament do 150m od miejsca meldunku. Co z pojazdami, które nie zmieszczą się w tych 150m? Miejsc parkingowych w tej okolicy jest o wiele mniej niż samochodów. Jestem studentką, bardzo młodym kierowcą, nie posiadam własnego samochodu. Zostanie właścicielem samochodu, który użytkuję to dla mnie koszt kilku tysięcy rocznie ubezpieczenia, przy założeniu, że zostanie mi podarowany na drodze darowizny. Proponuję (niejasne słowo) od budowy parkingów na Mokotowie, a nie burzenia kolejnych garaży i budowania apartamentowców.</p>	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			Wprowadzenie tych stref w okolicy bazaru na Bytnara mocno ograniczy handel, co jest wyjątkowo niekorzystne dla mieszkańców.	rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
1041	SPOT2_018	Żywnego 12	Nie dla wprowadzania SPP, a na pewno nie między domkami jednorodzinnymi i blokami gdzie miejsc parkingowych brakuje na dedykowanych parkingach i nie raz muszą szukać go dalej, co powoduje, że nie zmieszczą się w odległości i będą zmuszeni płacić droższy abonament, na który ich nie stać.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1042	SPOT2_019	Goszczyński ego 2	Jestem zdecydowanie za wprowadzeniem SPP. Uprzejmie proszę o udostępnienie planu po uwzględnieniu uwag z konsultacji	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1043	SPOT2_020	Puławska 118	Chcę parkować wszędzie na Wierzbnie.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1044	SPOT2_021	Cieszyńska 7A	Dodatkowe słupki i separator na wjeździe do garażu Cieszyńska 7A. Opis i zdjęcia wysłałem mailem.	Wprowadzono. Obszar zjazdu objęto zakazem zatrzymywania się.
1045	SPOT2_022	Bukowińska a, Cieszyńska	Budynek Bukowińska 26 i Bukowińska 26A są usytuowane przy ulicy Cieszyńskiej od ulicy Bukowińskiej - odgradzają dwa bloki. Wskazane przypisanie do ul. Cieszyńskiej.	Wymienione budynki znajdują się w granicach proponowanej strefy płatnego parkowania. W przypadku wprowadzenia SPPN w proponowanych granicach, budynki znajdują się w SPPN a ich mieszkańcy będą mieli prawo do abonamentu mieszkańca.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1046	SPOT2_023		Apelujemy do ZDM o wywarcie presji na dzielnicę Mokotów (tzn. zarząd dzielnicy i ZGN Mokotów), aby wprowadzić na terenach osiedlowych "strefy mieszkańca" i system identyfikatorów ZGN, tak jak działa to np. na Woli, czy Ochocie. W przeciwnym razie samochody zaleją podwórka.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1047	SPOT2_024	Bytnara "Rudego" 23	Pułku AK Baszta jednokierunkowa w stronę Bytnara. Po jednej stronie miejsca równoległe, po drugiej prostopadłe. Maksymalizacja ilości miejsc dla mieszkańców. Legalne miejsca parkingowe za przejściem dla pieszych. Likwidacja części utrudnień przy przejściach dla pieszych do szkoły.	Wprowadzono. Zaprojektowano ruch jednokierunkowy na ul. AK Baszta.
1048	SPOT2_025	Puławska 116	Nie chcę tego projektu. Proszę proszę o niewprowadzanie SPP.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1049	SPOT2_026	Goszczyński ego 2A	<p>Bez względu na porę dnia i nocy, cała ulica zajęta jest przez parkujące samochody osób korzystających z usług szpitala. Często spieszący się na wizytę parkują "na chwileczkę" trwającą godzinę lub dwie przed legalnie istniejącymi i wyraźnie oznaczonymi wjazdami na teren posesji lub do garażu. Jestem w pełni za wprowadzeniem SPP.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1050	SPOT2_027	Goszczyński ego 2A	W obecnym stanie rzeczy nie sposób wjechać do garażu usytuowanego na własnej posesji. Wielu kierowców ignoruje legalnie istniejące, wyraźne oznaczenie wjazdu do garażu oraz na miejsca parkingowe wewnątrz posesji.	Egzekwowanie przepisów ruchu drogowego należy do obowiązków służb mundurowych.
1051	SPOT2_028	Goszczyński ego 2A	Jestem w pełni za wprowadzeniem SPP.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1052	SPOT2_029	Gandhiego	Proszę nie znakować, bo stoi dużo samochodów na Ghandiego i przeniosą się na Tagore i nie będzie na Tagore wcale miejsc.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Zarówno ul. Gandhiego jak i ul. Tagore wchodzi w zakres opracowania.
1053	SPOT2_030	Woronicza	(Niejasne słowo) miejsca postojowe wzdłuż płn. krawędzi jezdni.	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe na prawym pasie wskazanego odcinka ul. Woronicza.
1054	SPOT2_031	Wejnerta 28	Dodanie słupka lub innej blokady by nie było zajmowane miejsce między latarnią, a wjazdem na posesję, by umożliwić wyjazd z garażu w określonym kierunku (ulica będzie jednokierunkowa).	Wprowadzono.
1055	SPOT2_032		Kto ma odmierzać i utrzymywać w czystości chodniki przyległe (bez pasa zieleni) do budynków w strefie PP? Rozumiem, że Zarząd Oczyszczania Miasta zgodnie z ustawą?	Tę kwestię regulują przepisy ustawy o utrzymaniu czystości i porządku w gminach.
1056	SPOT2_033	Modzelewskiego 69	Poszerzyć ul. Modzelewskiego (od Woronicza -Malczewskiego) i umożliwić parkowanie prostopadłe lub wprowadzić ruch jednokierunkowy np. od Woronicza do Malczewskiego i umożliwić parkowanie po obu stronach ulicy.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Wnioskowana przebudowa wykracza poza zakres opracowania.
1057	SPOT2_034	Gandhiego	Znak zakazu B-36 uniemożliwia legalne parkowanie.	Nie wprowadzono. Zakaz zatrzymywania zaprojektowano w celu wyeliminowania postoju, który mógłby utrudnić lub uniemożliwić korzystanie z chodników oraz jezdni.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1058	SPOT2_035	Pułku AK "Baszta" 4	Są wzdłuż bloku dwie zatoki przedzielone chodnikiem, z którego nikt nie korzysta i są postawione słupki. Wcześniej na tym niby chodniku parkowały samochody. Proszę wziąć pod uwagę zlikwidowanie tego chodnika i połączenie dwóch zatok w jedną, żeby zwiększyć liczbę miejsc parkingowych.	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Wnioskowana przebudowa wykracza poza zakres opracowania.
1059	SPOT2_036	Bytnara "Rudego"	Nie powinno być tu płatnego parkowania ze względu na to targowisko.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1060	SPOT2_037	al. Niepodległości 67	Jak zamierzacie rozwiązać sprawę parkowania samochodów dla mieszkańców tego bloku - ok. 400 mieszkań?	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1061	SPOT2_038	Gandhiego	Dzisiaj parkowanie legalne, w propozycji zakaz, proszę o rozwiązanie nie obejmowania tego fragmentu ulicy zakazem.	Nie wprowadzono. Wskazany odcinek ul. Gandhiego jest drogą bez przejazdu, więc musi zapewnić możliwość ruchu w obydwu kierunkach. Dlatego też zatrzymywanie w tym miejscu jest zabronione.
1062	SPOT2_039	Puławska 114	Strefa abonamentowana większa 300m od domu, 200m od parkometru, min. 16 parkometrów.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie 100 m od max. 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na znacznie większym obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1063	SPOT2_040	Broniwoja 12	Parkowanie na chodniku wzdłuż budynków (reszta nieczytelna)	Szerokość chodników nie pozwala na wyznaczenie na nich parkowania.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1064	SPOT2_041	Malczewskiego	Postuluję o wprowadzenie wraz ze zmianą organizacji ruchu dodatkowych/ dodatkowego przejścia dla pieszych na ulicy Pilickiej lub Wagnera (najlepiej). Jest to trasa prowadząca z przedszkoli, w kierunku osiedli mieszkaniowych.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) mogą być wprowadzone niezależnie od SPPN. Budowa przejścia dla pieszych przez ul. Malczewskiego to osobny projekt, który może być realizowany przez Urząd Dzielnicy Mokotów.
1065	SPOT2_042	Bukietowa, Joliot-Curie	Bukietowa 4 - garaże - zakaz postoju nie obowiązuje ponieważ blokuje dojazd do parkingu. Bukietowa 15 - zatoka techniczna. Joliot Curie- skrzyżowanie z Bukietowa- jest rezerwa pod miejsca parkingowe do skrzyżowania. Bukietowa 15- podwórze między blokami Bukietowa 13. Joliot-Curie - znak zakazu ruchu. Przedszkole Bukietowa 10 - dojazd do przedszkola, parkowanie np. do 30 minut zamiast zakaz parkowania.	Bukietowa 4 - uwaga nieczytelna Bukietowa 15 - Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Budowa zatoki technicznej wykracza poza zakres opracowania. Joliot-Curie skrzyżowanie z Bukietową - zaprojektowano słupki blokujące w rejonie wskazanego skrzyżowania i w rejonie przejścia dla pieszych. Joliot-Curie - znak zakazu; ZDM nie jest zarządcą ul. Joliot-Curie, a jedynie ma za zadanie przygotować projekt na potrzeby ewentualnego wprowadzenia SPPN. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg Bukietowa 10 Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętla autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&amp;R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;R spełnia swoją funkcję tylko wtedy, kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu. Obsłużenie dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss &amp; Ride”.</p>
1066	SPOT2_043	Gandhiego	Ulica Ghandiego przy przedszkolu oraz Tagore (cała) proszę nie trzymać się ściśle odległości od skrzyżowań.	Nie wprowadzono. Wyznaczenie miejsc postojowych musi uwzględniać obowiązujące przepisy, które zabraniają parkowania w rejonie skrzyżowań.
1067	SPOT2_044	Baboszevska	Od strony fryzjera na Baboszewskiej postawiono słupki na szerokim chodniku. Wnioskuje o przesunięcie (lub likwidację) słupków w kierunku budynku Baboszevska 1 (chodnik jest wystarczająco szeroki dla samochodów i pieszych).	Nie wprowadzono. Istniejące słupki, o których mowa, zamontowano w celu wyeliminowania parkowania w rejonie skrzyżowania.
1068	SPOT2_045		Referendum!	<p>Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1069	SPOT2_046	Lutocińska	Skasowanie słupków przy garażach.	Nie wprowadzono. Słupki zostały umieszczone przez zarządcę drogi prawdopodobnie w celu zapewnienia widoczności przy wyjeździe z garaży. Likwidacja słupków nie zwiększyłaby liczby wyznaczonych miejsc postojowych.
1070	SPOT2_047	Abramowski	Ulica jednokierunkowa i więcej miejsc.	Nie wprowadzono. Projekt zakłada wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Abramowskiego na odcinku al. Niepodległości - Lutocińska. Na dalszym odcinku nie jest możliwe wprowadzenie jednego kierunku ruchu ponieważ nie byłby możliwy wyjazd (lub wjazd) z tej ulicy - potencjalna droga łącząca ul. Abramowskiego z ul. Domaniewską jest drogą wewnętrzną.
1071	SPOT2_048	Abramowski	Skasować północny chodnik i dużo miejsc skośnych.	Nie wprowadzono. W przyjętych do projektu założeniach wymagane jest pozostawienie dla pieszych chodnika o szerokości min 2,0 m tam gdzie będzie to możliwe. Likwidacja chodnika utrudniłaby poruszanie się pieszym.
1072	SPOT2_049	Pułku AK "Baszta" 4	Proszę zachować parkowanie prostopadłe wzdłuż bloku Pułku AK "Baszta" 4	Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Parkowanie prostopadłe we wskazanej lokalizacji z punktu widzenia obowiązujących przepisów i przestrzeni dostępnej w ramach istniejącej geometrii drogi nie jest możliwe do wprowadzenia.
1073	SPOT2_050		Poszerzyć zakres możliwości parkowania samochodu do miejsc zamieszkania np. 300-400m.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie 100 m od max. 8 parkomatów, znajdujących się w

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na znacznie większym obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1074	SPOT2_051		Możliwość parkowania od miejsca zameldowania powinna być 300m a nie 150m, bo mogą być wszystkie pobliskie miejsca zajęte.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie 100 m od max. 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na znacznie większym obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1075	SPOT3_001	Olimpijska	Wniosuję o wprowadzenie analogicznego rozwiązania jak miejsc parkingowych na Olimpijskiej na odcinku Pałacowa- Spartańska- tj. bez wyznaczonych miejsc parkingowych. Wyznaczenie miejsc parkingowych w sposób przedstawiony w projekcie uniemożliwia wyjazd z garaży.	Nie wprowadzono. Celem projektu było wyznaczenie maksymalnej dostępnej liczby miejsc postojowych. Pozostawiona szerokość do manewrów to 4 m, co powinno wystarczyć na wykonanie manewru wyjazdu/wjazdu do garażu/na posesję.
1076	SPOT3_002	Maklakiewicza, Miączyńska	Prośba o odwrócenie kierunku ruchu, bo był od Maklakiewicza do Spartańskiej. Również prośna o zmianę kierunku na Maklakiewicza - z wjazdu na wyjazd z osiedla. Tzn od Miączyńskiej do Woronicza.	Nie wprowadzono. Przyjęty w projekcie układ ulic jednokierunkowych jest optymalny z uwagi na możliwość wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych oraz na obsługę zabudowy sąsiadującej zabudowy.
1077	SPOT3_003	Bełska 7	Teren szkoły, proszę o uwzględnienie miejsc parkingowych przy szkole.	Nie uwzględniono. Pas drogi publicznej (viv'a'vis posesji nr 7) nie pozwala na wyznaczenie ogólnodostępnych miejsc postojowych. Po stronie posesji nr 7/9 przy

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				wejściu do szkoły) z uwagi na bezpieczeństwo ruchu pieszego w tym uczniów szkoły nie projektuje się miejsc postojowych. Pozostawiono istniejące ogrodzenie.
1078	SPOT3_004	Głogowa 29	Przy tej lokalizacji, w 2024 roku będzie istniało przedszkole. Proszę wyłączyć to miejsce z SPP.	Miejsca do parkowania zostały wyznaczone na wszystkich drogach publicznych, gdzie parametry istniejące jezdni na to pozwalały. Uruchomienie przedszkola nie daje przesłanki do wyłączenia miejsc z projektu SPPN.
1079	SPOT3_005	Woronicza, Spartańska	Proszę o parkingi w osi prostopadłej do Woronicza i Spartańskiej.	Na ulicy Woronicza w miejscach gdzie wyznaczone parkowanie nie będzie miało wpływu na ruch drogowy zostały wyznaczone pasy do parkowania równoległego na jezdni. Na ulicy Spartańskiej w ramach przebudowy tej ulicy zostały zaprojektowane miejsca równoległe w zatokach.
1080	SPOT3_006	Miłobędzka 14	Dwujęzyczne przedszkole "Tęczowy Ogród", proszę o wydzielenie miejsc postojowych "Kiss and ride" dla rodziców odprowadzających dzieci do budynku przedszkola na 15 minut.	Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie przedszkoli ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod przedszkolem, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy przedszkola, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do przedszkola i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w przedszkolu ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;R spełnia swoją funkcję tylko wtedy, kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla przedszkola może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod przedszkolem może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek przedszkola może się odbić negatywnie na płynności i</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				bezpieczeństwie ruchu. Obsługa dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”.
1081	SPOT3_007	Balonowa	Wnoszę o przeniesienie miejsc parkingowych z lewej na prawą stronę ulicy. Wjazdy do budynków po prawej są martwe i w ten sposób liczba miejsc rośnie. Eliminuje się ryzyko parkowania na chodniku.	Nie wprowadzono. Analizując istniejącą geometrię drogi, więcej miejsc można wyznaczyć po stronie parzystej.
1082	SPOT3_008	Miączyńska 3	Brak wjazdu na posesję od ul. Głogowej. Proszę o weryfikację i zmianę.	Nie wprowadzono. W terenie nie jest wykonany zjazd do posesji, a jedynie zapłytywanie części zieleni. Brak obniżonego krawężnika.
1083	SPOT3_009		Nie dla SPP.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapelnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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 istniejącą strefą potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1084	SPOT3_010	Balkonowa	Proponuję żeby na ul. Balkonowej nie było SPP, żadnych zmian dotyczących ruchu parkowania. Ulica jest jednokierunkowa i wszystko funkcjonuje poprawnie.	Pozostawienie ul. Balkonowej poza SPPN w sytuacji wprowadzenia SPPN na wszystkich sąsiednich ulicach spowodowałoby znaczne pogorszenie sytuacji parkingowej.
1085	SPOT3_011	Etiudy Rewolucyjnej, Miłobędzka	Proponuję na Etiudy i Miłobędzkiej wprowadzić tylko dla mieszkańców ww ulic (zamiennie).	Nie wprowadzono. Ulica Etiudy Rewolucyjnej i ul. Miłobędzka zaliczone są do kategorii dróg publicznych i są ogólnodostępne dla wszystkich użytkowników.
1086	SPOT3_012	Miączyńska 3	Brak wjazdu od strony Miączyńskiej. Poproszę o weryfikację i zmianę.	Nie wprowadzono. Od strony ul. Miączyńskiej brak wyznaczonego zjazdu. Istniejące płyty betonowe prawdopodobnie zostały ułożone nielegalnie - bez stosownych zezwoleń/zgód.
1087	SPOT3_013	Balonowa	W chwili obecnej nie ma potrzeby wprowadzania SPP na naszej ulicy. Są wolne miejsca.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1088	SPOT3_014	Miączyńska 8	Proszę uwzględnić dwa wjazdy- jeden garażowy i jeden pod wiatą.	Wprowadzono. Wjazdy na posesję są uwzględnione na mapie.
1089	SPOT3_015	Miączyńska 8	Proszę zostawić ruch jednokierunkowy od Bełskiej do Spartańskiej.	Wprowadzono. Na ulicy Miączyńskiej pozostawia się ruch jednokierunkowy od ul. Bełskiej do ul. Spartańskiej.
1090	SPOT3_016	Miączyńska 8	Proszę wprowadzić ul. Miączyńską jako strefę parkowania dla mieszkańców.	Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
1091	SPOT3_017	Miączyńska 8	Czy można parkować na własnej bramie i własnym wjeździe pod wiatę?	Co do zasady, brama czy wiaty, są lokalizowane poza pasem drogi, zatem i nie na miejscach postojowych – a zatem taki postój jest bezpłatny, natomiast czy jest zgodny z przepisami – to już zależy od oznakowania i zastosowania się bądź nie – do odpowiednich przepisów ruchu drogowego.
1092	SPOT3_018	Odolańska 58	Brak możliwości wjazdu na posesję	Nie wprowadzono. Przedstawione rozwiązanie nie przewiduje utrudnień w zakresie wjazdu na posesję.
1093	SPOT3_019	Miączyńska 31	Żądamy likwidacji płatnych miejsc parkingowych na ul. Miączyńskiej pomiędzy ul. Betską a Spartańską. Proszę nie wyznaczać miejsc parkingowych na jezdni.	Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
1094	SPOT3_020	Miączyńska 29	Żądamy likwidacji płatnych miejsc parkingowych na ul. Miączyńskiej pomiędzy ul. Betską a Spartańską. Proszę nie wyznaczać miejsc parkingowych na jezdni.	Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1095	SPOT3_021	Balkonowa	Proszę umożliwić mieszkańcom parkowanie po nieparzystej stronie ulicy. Plan zakłada likwidację wszystkich miejsc po tej stronie ulicy jednokierunkowej.	Przy szerokości jezdni 6 m nie ma możliwości wyznaczenia po jednej stronie parkowania i dopuszczenia po drugiej. Oznaczałoby to pozostawienie tylko 2 m pasa ruchu.
1096	SPOT3_022	Miączyńska , Olimpijska	Proponujemy wprowadzenie parkowania dla mieszkańców możliwego parkowania zgodnego z przepisami - linia przerywana, obustronnie.	Wprowadzono. Zaprojektowano odpowiednie oznakowanie celem dopuszczenia zgodnie z przepisami parkowania dla pojazdów mieszkańców - posiadaczy identyfikatora.
1097	SPOT3_023	Miączyńska	Z uwagi na drastyczne zmniejszenie możliwości prowadzenia drobnej działalności gospodarczej, sprzeciw wobec poszerzenia strefy na Wyglądów.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapelnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1098	SPOT3_024	Miłobędzka 12	Przed Miłobędzką nie ma już ambasady. Nie ma potrzeby utrzymania miejsc do CC i CD.	Wystąpimy do MSZ z zapytaniem o możliwość likwidacji miejsc zastrzeżonych dla CD i CC.
1099	SPOT3_025	Miączyńska 51	Miejsce parkingowe vis a vi wjazdu uniemożliwi wjazd z posesji. Prośba o zlikwidowanie.	Nie wprowadzono. Przedstawione rozwiązanie nie przewiduje utrudnień w zakresie wjazdu z posesji. Pozostawiona szerokość jezdni to 3,5 m.
1100	SPOT3_026	Głogowa 11	Wnioskuje o zaprojektowanie miejsc parkingowych przed posesją 11, 13, 15, 17. Istniejące skrzyżowanie jest mało obciążone ruchem.	Nie wprowadzono. Wyznaczenie miejsc postojowych musi uwzględniać obowiązujące przepisy, które zabraniają parkowania w rejonie skrzyżowań.
1101	SPOT3_027	Etiudy Rewolucyjnej 15	Zgłaszam zachowanie kierunku parkowania jakie jest do tej pory, czyli prostopadle skośne i zgłaszam sprzeciw wobec parkowania równoległego.	Wprowadzono. Miejsca przy Etiudy Rewolucyjnej w rejonie posesji nr 15 zostały wyznaczone jako skośne do krawędzi jezdni częściowo na jezdni i na chodniku. W miejscach gdzie brak było wystarczającej szerokości pasa drogowego wyznaczono miejsca do parkowania równoległego.
1102	SPOT3_028	Etiudy Rewolucyjnej 15	W ramach abonamentu mieszkańca mamy zawężony teren parkowania z powodu sąsiedztwa Mariny, gdzie jest to teren prywatny i dla nas niedostępny.	Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca ani konkretnej liczby miejsc na wyłączność.
1103	SPOT3_029	Woronicza 80	Proszę o wyznaczenie przejścia dla pieszych na wysokości Woronicza 80. Dużo ludzi chodzi z psami na tereny zielone.	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
1104	SPOT3_030	Karolinki 22	Czy ulica Karolinki będzie objęta SPP?	Tak, ulica Karolinki na odcinku Miączyńska - Karwińska znajduje się w projekcie ewentualnej SPPN.
1105	SPOT3_031	Miączyńska 22	Proszę nie wprowadzać miejsca parkingowego na jezdni Miączyńskiej. Na przeciwko jezdni jest wjazd do garażu i posesji.	Nie wprowadzono. Przedstawione rozwiązanie nie przewiduje utrudnień w zakresie wyjazdu z posesji. Pozostawiona szerokość jezdni to 3,0 m.
1106	SPOT3_032	Maławskiego 16	Posiadam decyzję lokalizacyjną. Przed moją posesją nie może być miejsca postojowego, ani znaku "P".	W terenie brak wyznaczonego zjazdu do posesji. Jeżeli taki zjazd zostanie wybudowany, oczywiście nie będą na nim zlokalizowane miejsca postojowe.
1107	SPOT3_033	Maklakiewicza 13	Absolutny zakaz parkowania wokół budynków mieszkalnych!	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg.
1108	SPOT3_034	Bełska 4	Montaż słupków w chodniku po prawej stronie ul. Bełskiej od wjazdu z ul. Woronicza do zatoki przed budynkiem Bełska 4.	Nie wprowadzono. Zaprojektowanie słupków blokujących na istniejącym chodniku o szerokości 1,7m spowoduje jego znaczne zawężenie.
1109	SPOT3_035	Miączyńska 25	Proszę o pozostawienie mi możliwości parkowania przed garażem oraz bramą boczną.	Wprowadzono. Pozostawiono możliwość parkowania w rejonie posesji nr 25.
1110	SPOT3_036	Miączyńska 25	Proszę o likwidację miejsc płatnych parkingowych dla osób, które nie są mieszkańcami, na jezdni, na Miączyńskiej, między Bełską a Spartańską.	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg.
1111	SPOT3_037	Miączyńska 25	Proszę o umożliwienie parkowania mieszkańcom po mojej stronie Miączyńskiej - nieparzyste numery.	Wprowadzono. Istnieje możliwość parkowania po południowej stronie ulicy.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1112	SPOT3_038	Woronicza, Spartańska	Czy planowane są światła na skrzyżownaiu Woronicza/ Spartańska?	Budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Spartańskiej i Woronicza jest osobną inwestycją przygotowywaną niezależnie do SPPN.
1113	SPOT3_039	Miączyńska 28	Przy tym adresie są dwie bramy i postój dla dwóch samochodów mieszkańców w pasie drogowym.	Nie wprowadzono. Z uwagi na duże zagęszczenie bram nie ma możliwości wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych w rejonie posesji nr 28.
1114	SPOT3_040	Płatowcowa 13	Zdjęcie znaku zakazu zatrzymywania, który jest nieuprawniony, ponieważ pod tym adresem od 30 lat nie ma ambasady, jest to dom prywatny.	Wprowadzono. Likwiduje się znak B-36 z tabliczką: Nie dotyczy CD i CC.
1115	SPOT3_041	Miączyńska 26	Na posesji pod tym adresem są obecnie dwa wjazdy.	Przyjęto do wiadomości, zgodnie z mapą.
1116	SPOT3_042	Balonowa	Wprowadzenie parkowania po obu stronach na ulicy Balonowej, ewentualnie kosztem wyłączenia chodnika po stronie parzystej. W przeciwnym przypadku nie starczy miejsc postojowych nawet dla stałych mieszkańców.	Nie wprowadzono. Szerokość jezdni i chodników nie daje możliwości wznaczenia po dwóch stronach ulicy ogólnodostępnego parkowania.
1117	SPOT3_043	Balonowa 16	Wyznaczona strefa blokuje dostęp do altany śmietnikowej i dużych pojemników na odpady komunalne.	Uwaga uwzględniona. Pas postojowy zostanie nieznacznie skrócony.
1118	SPOT3_044	Balonowa 18	Wyznaczona strefa blokuje dostęp do bramy wjazdowej.	Nie wprowadzono. Wyznaczone ogólnodostępne miejsca nie blokują wjazdu do posesji nr 18.
1119	SPOT3_045	Miączyńska 22	Likwidacja miejsc na jezdni naprzeciwko wjazdu do garażu przy ul. Miączyńska 22.	Nie wprowadzono. Przedstawione rozwiązanie nie przewiduje utrudnień w zakresie wyjazdu z posesji. Pozostawiona szerokość jezdni to 3,0 m.
1120	SPOT3_046	Malawskiego	Brak możliwości wprowadzenia projektu bez szkody dla mieszkańców.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1121	SPOT3_047	Bełska 8	Strefa jest niepotrzebna. Brak w tej okolicy problemów.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1122	SPOT3_048	Woronicza	Ul. Woronicza na odcinku Bełska-Spartańska wyznaczono miejsca parkingowe na prawym pasie, a wieczorami 22:00-24:00 lewy pas jest zastawiony przez autobusy zjeżdżające do zajezdni. Grozi to wieczorną blokadą ulicy.	Uwaga uwzględniona. Po północnej stronie ul. Woronicza na odcinku od Bełskiej do ul. Spartańskiej przeznaczenie jednego pasa na parkowanie spowodowałoby utrudnienia związane z funkcjonowaniem zajezdni autobusowej. Autobusy zjeżdżające do zajezdni tworzą kolejkę i przy funkcjonowaniu jednego pasa na ul. Woronicza ulica stałaby się nieprzejezdna.
1123	SPOT3_049	Bełska 8	Słupki na wjeździe w Bełską na chodniku po prawej aby dało się wjechać w Bełską.	Nie wprowadzono. Zaprojektowanie słupków blokujących na istniejącym chodniku o szerokości 1,7 m spowoduje jego znaczne zawężenie.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1124	SPOT3_050	Bełska 8	Dlaczego są zaprojektowane miejsca dla niepełnosprawnych w zatoce na wysokości ul. Bełska 4, skoro zatoka nie jest w części miasta? Czy nie jest to teren spółdzielni?	Kwestia własności gruntów będzie wyjaśniana na etapie dalszych uzgodnień. Miejsca postojowe w SPPN mogą być wyznaczone wyłącznie na drogach publicznych we władaniu miasta.
1125	SPOT3_051	Żuławskiego	Proszę o uwzględnienie sytuacji seniorów w zakresie parkowania (czasowego) przy przychodni. My z dużymi problemami ruchowymi, ale nie niepełnosprawni, jesteśmy obciążeni opłatami.	Wprowadzono. Przy ul. Żuławskiego w rejonie posesji nr 2 wyznaczono ogólnodostępne miejsca postojowe.
1126	SPOT3_052	Płatowcowa	Wprowadzenie miejsc parkingowych płatnych na mijankę.	Szerokość jezdni ul. Płatowcowej nie pozwala na wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych przy dwukierunkowym ruchu samochodowym. Natomiast wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w znacznym stopniu utrudni dostęp do posesji (nadrabianie drogi).
1127	SPOT4_001	Dolna 21b	Jest tylko jedno miejsce do parkowania dla osoby niepełnosprawnej. Osób potrzebujących jest więcej, minimum 3. Potrzebne jest w tym miejscu conajmniej jeszcze jedno miejsce.	Wprowadzono.
1128	SPOT4_002	Dolna 21b	Potrzebne jest referendum, czy mieszkańcy chcą SPP.	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1129	SPOT4_003	Zakrzewska	Proszę o utworzenie legalnych miejsc parkingowych na terenie przylegającym do parku.	Wyznaczono miejsca równoległe z parkowaniem częściowo na chodniku.
1130	SPOT4_004	Sielecka 10	Większość osób jest przeciwko SPP. Domagamy się głosowania w tej sprawie.	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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1131	SPOT4_005	Sielecka 10	Dlaczego abonament 30zł obowiązuje do 150m? Często nie jesteśmy w stanie znaleźć miejsce w takim obrębie. Abonament powinien umożliwiać parkowanie w mojej dzielnicy, nawet jeśli jest to sąsiednia ulica.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie 100 m od max. 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na znacznie większym obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1132	SPOT4_006	Huculska 5	Wspólnota Huculska 5 nielegalnie umieściła słupki wzdłuż ulicy. Urząd dzielnicy nakazał rozbiórkę tych słupków do dnia 9.12. Niestety w proponowanym planie SPP omawiane miejsce nadal ma słupki i widnieje znak "zakaz parkowania". Proszę skontaktować się z działem infrastruktury urzędu dzielnicy Mokotów. Numer zgłoszenia sprawy z 19115: 463253/23 oraz	Wprowadzono.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			531281/23 i uwzględnić tę uwagę w planie. Słupki zmuszają auta dostawcze do łamania przepisów przez blokowanie ulicy i stwarzając zagrożenie dla pieszych przechodzących przez ulicę.	
1133	SPOT4_007	Dolna 30	Projekt SPP zablokuje służbom ratunkowym i śmieciarkom jedyny wjazd na tyły bloku Dolna 30.	W terenie nie ma zjazdu od ul. Huculskiej na wyasfaltowany plac. Wjazd odbywa się po chodniku w sposób nielegalny. Obowiązek wybudowania legalnego zjazdu spoczywa na właścicielu posesji.
1134	SPOT4_008	Huculska 3	SPP zablokuje miejsca parkingowe za blokiem Huculska 3, zorganizowane na wyasfaltowanym placu. Konieczne jest wyznaczenie oficjalnego wjazdu za blokiem. Bardzo prosimy o obniżenie źle zamontowanego wysokiego krawężnika i uznanie wyasfaltowanego wjazdu za oficjalny.	Nie wprowadzono. W terenie nie ma zjazdu od ul. Huculskiej na wyasfaltowany plac. Wjazd odbywa się po chodniku w sposób nielegalny.
1135	SPOT4_009	Promenada 19	Pod adresem Promenada 19 po stronie budynku proszę o zakaz parkowania dla osób bez identyfikatora (żeby można było parkować pod domem jako mieszkańiec).	Nie wprowadzono. We wskazanym miejscu jest możliwość wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
1136	SPOT4_010	Chełmska 46	Z uwagi na przystanek autobusowy vis a vi budynku mieszkańcy proszą o zlikwidowanie czterech miejsc parkingowych pod naszym budynkiem.	Nie wprowadzono. Likwidacja miejsc postojowych nie ma wpływu na istniejący przystanek.
1137	SPOT4_011	Chełmska 42/ Sielecka 1a	Parkowanie pojazdów na trawnikach i drodze PPOZ (mimo znaków). Straż miejska nie reaguje. Jak wyegzekwować by nie parkowano w miejscach zabronionych drogi wewnętrznej?	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem. Usunięcie nielegalnie zaparkowanych

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				pojazdów leży w gestii Policji lub Straży Miejskiej. Zachęcamy do wysłania zgłoszeń do Miejskiego Centrum Kontakt 19 115.
1138	SPOT4_012	Turecka 3	Prosimy o likwidację dwóch z trzech miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami przy budynku Turecka 3. Miejsca te były w przeszłości wykorzystywane przez ZBOWiD. Ta organizacja nie ma tam biura już od 15 lat.	Ewentualna likwidacja miejsc dla niepełnosprawnych zostanie przeanalizowana wspólnie z urzędem dzielnicy Mokotów.
1139	SPOT4_013	Padewska 11 i 11a	Potrzeba dwóch miejsc dla mieszkańców zameldowanych i oznakowania miejsc na wysokości Padewska 11 i 11a dla mieszkańców tych posesji.	Nie wprowadzono. We wskazanym miejscu jest możliwość wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych. Miejsca tylko dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczone tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
1140	SPOT4_014	Dolna 6	Mieszkańcy Warszawy mieszkają, pracują i załatwiają sprawy w różnych dzielnicach. Także niekiedy poza miastem. Nie zawsze są to miejsca z łatwym dojazdem komunikacją publiczną. Dlaczego w ramach abonamentu za 30 zł rocznie nie mogliby parkować na terenie całej Warszawy?	Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoj, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Wprowadzenie bezpłatnego postoj dla wszystkich mieszkańców w całej strefie znacznie pogorszyłoby dostępność miejsc postojowych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1141	SPOT4_015	Gagarina 29	Park Łazienkowski jest dobrem narodowym o dużych walorach historycznych, kulturowych i turystycznych. Nie widzę powodu, aby wokół takich obiektów utrudniać możliwość dojazdu osobom niezamieszkującym na danym obszarze.	SPPN nie utrudnia możliwości dojazdu do Parku Łazienkowskiego. Wręcz przeciwnie - poprawia dostępność miejsc postojowych.
1142	SPOT4_016	Gagarina 29	Konieczne jest zrobienie parkingu zamiast pasa zieleni wzdłuż bloku przy ulicy Gagarina, gdyż nie istnieje możliwość znalezienia miejsca parkingowego w odległości 150m od budynku. Jest ich owiele za mało dla samych mieszkańców. Nie widzę możliwości zaparkowania powykupieniu pakietu o stosunkowo niewysokiej cenie.	Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Przedstawiona organizacja ruchu jest zatwierdzonym projektem na przebudowę ul. Gagarina związanym z budową linii tramwajowej.
1143	SPOT4_017	Gierymskiego 13	Możliwość wjazdu na ul. Gierymskiego z ul. Dolnej. Tak jak jest teraz, żeby nadal została dwukierunkowa.	Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Pozostawienie ulicy Gierymskiego jako dwukierunkowej zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych. W docelowym projekcie, w wyniku uwag z konsultacji, zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Gierymskiego (docelowo od Dolnej do Kostrzewskiego).
1144	SPOT4_018		Referendum w sprawie SPP!	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1145	SPOT4_019		Dlaczego nie zrobiono referendum w sprawie SPP w dzielnicy Mokotów?	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1146	SPOT4_020		Proszę o referendum.	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1147	SPOT4_021	Chełmska	Ponieważ w ramach jednego abonamentu mieszkańca niektórzy będą mieli do dyspozycji 200, a inni 20 miejsc, wnoszę o dostosowanie regulaminu SPP do art.32 ust.1 Konstytucji RP - wszyscy mają prawo do równego traktowania przez władze publiczne.	Zasady dla strefy są ujednoczone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego.
1148	SPOT4_022	Piwarskiego 7	Dlaczego w projekcie zmiany organizacji ruchu nie uwzględniono składanych od lat postulatów mieszkańców w sprawie zrobienia z ul. piwarskiego ulicy jednokierunkowej, z kierunkiem jazdy z południa na północ, czyli w kierunku śródmieście?	Nie wprowadzono. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Piwarskiego nie zwiększy liczby wyznaczonych miejsc postojowych.
1149	SPOT4_023	Piwarskiego 7	Rządzą referendum w sprawie SPP.	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Konsultacje społeczne nie są plebiscytem, ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na poziomie lokalnym.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Zanim dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1150	SPOT4_024	Piwarskiego 9	Nie zgadzam się aby ulica Gierymskiego i Braci Piłatich były ulicami jednokierunkowymi.	Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Pozostawienie ulic Gierymskiego i Piwarskiego jako dwukierunkowe zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych.
1151	SPOT4_025	Sobieskiego 107	Proponuję nie wprowadzać SPP w tym obszarze, jest to dzielnica "sypialnia". W dzień miejsca są zawsze, w nocy nigdy. SPP nie daje rzadnych korzyści a powoduje komplikacje w przypadku przyjazdu rodziny i bliskich na kilka dni. Dodatkowo jest to niepotrzebna biurokracja w przypadku kupna nowego samochodu, wynajmowania mieszkania.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1152	SPOT4_026	Sobieskiego 107	Domagam się referendum w sprawie SPP.	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1153	SPOT4_027		Wnoszę o przeprowadzenie referendum dotyczącego SPP na terenie dzielnicy Mokotów.	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1154	SPOT4_028		W przypadku wprowadzenia SPP wnoszę o abonament za 00 zł.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonamento obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postępu po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1155	SPOT4_029	Bobrowiecka 6-10	Postulat o ustawienie dodatkowych słupków na długości przed budynkiem Kierbedzia 8 na ul. Bobrowieckiej do drugiego skrzyżowania za Kierbedzia, ze względu na nielegalne parkowanie na chodniku.	Wprowadzono. Zaprojektowano słupki blokujące na ul. Bobrowieckiej.
1156	SPOT4_030	Gierymskiego	Ul. Gierymskiego od Kostruckiego - zmiana kierunku nowopowstałej ulicy jednokierunkowej w taki sposób, żeby kierunek jazdy był w stronę Kostrzewskiego.	Wprowadzono. Zmieniono kierunek ruchu na ul. Gierymskiego.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1157	SPOT4_031	Konstruktorska 22	Po przeanalizowaniu jestem za szybkim wprowadzeniem proponowanych zmian.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapelnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1158	SPOT4_032	Gandhiego	Proponuję zmianę kierunku ul. Gierymskiego od strony wjazdu ze stacji Orlen w kierunku południowym (Braci Piłatich).	Wprowadzono. Zmieniono kierunek ruchu na ul. Gierymskiego.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1159	SPOT4_033	Gierymskiego	Droga jednokierunkowa ul. Gierymskiego od stacji Orlen w kierunku Braci Pilatich.	Wprowadzono. Zmieniono kierunek ruchu na ul. Gierymskiego.
1160	SPOT4_034	Gierymskiego, Sobieskiego	Jednokierunkowość i brak lewoskrętu. Problem przy jednym kierunku występuje, gdy jedziemy Sobieskiego w stronę Centrum. Brak skrętu w lewo wymusza trasę dookoła.	Wprowadzono. Zmieniono kierunek ruchu na ul. Gierymskiego.
1161	SPOT4_035	Promenada	Proponuję nie wprowadzania SPP, gdyż wiąże się to z kosztami mieszkańców Warszawy.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1162	SPOT4_036	Piaseczyńska	Projekt przewiduje zakaz parkowania (znak B-35 nie dotyczy mieszkańców) w obszarze ogrodów działkowych i parku Arkadia. Tym samym ma powstać strefa parkowania dla mieszkańców terenów, na których nikt nie mieszka lub nie może mieszkać (nie można zameldować się na terenie ogrodów działkowych. Wnoszę o likwidację planowanej strefy na tym obszarze.	Strefa B-39 obejmuje również ul. Jaworowską i Bandoski, na których są budynki mieszkalne.
1163	SPOT4_037	Chełmska 9	Żadnych zmian, wprowadźmy SPP jak najszybciej.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapelnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1164	SPOT4_038	Gierymskiego, Braci Pillatich	Przy Sobieskiego nie ma miejsc parkingowych. Wnoszę o rozszerzenie strefy parkowania na skrzyżowaniu ulicy Sobieskiego w Gierymskiego, likwidacja jednokierunkowej Gierymskiego i Braci Pilatich.	Nie wprowadzono. Pozostawienie ulic Gierymskiego i Braci Pilatich jako dwukierunkowych zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych. W docelowym projekcie, w wyniku uwag z konsultacji, zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Gierymskiego (docelowo od Dolnej do Kostrzewskiego).
1165	SPOT4_039	Sielce	Zmiana obszaru objętego abonamentem z metrów na liczbę miejsc parkingowych, tak żeby było równo.	Przypisanie do każdego abonamentu identycznej liczby miejsc nie jest możliwe. W SPPN nie wydzielamy osobno każdego miejsca, więc w przypadku postojów równoległych nie można podać dokładnej liczby miejsc. Takie określenie zasięgu abonamentu byłoby całkowicie nieczytelne dla użytkownika. Ponadto, nie uwzględniałoby faktu istnienia innych miejsc postojowych poza drogami (na podwórkach, w garażach itd.).
1166	SPOT4_040	Sielecka 10	Wnioskuje o referendum w sprawie SPP.	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1167	SPOT4_041	Nowotarska	Nowotarska jest ślepą ulicą- na planie są pasy od śmietnika do ściany budynku. Róg Nowatorskiej i Zakrzewskiej minimum 20 miejsc parkingowych, a na planie są 3! Przejścia dla pieszych w miejscach gdzie ich teraz nie ma.	Na ul. Nowotarskiej został zatwierdzony inny projekt organizacji ruchu, zakładający m.in. uporządkowanie parkowania i wyznaczenie przejść dla pieszych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Zakrzewskiej.
1168	SPOT4_042	Sielecka 10	Parkując samochód 200m od domu (bo nie ma miejsc) rano muszę ponownie szukać miejsca w obrębie 150m, na które mam abonament. Co mi ma to ułatwić?	Zasięg abonamentu rejonowego to 100 m od parkomatów znajdujących się w promieniu 150 m od domu, a zatem w przybliżeniu 250 m. Jeżeli ten zasięg jest niewystarczający, można wybrać abonament obszarowy o większym zasięgu.
1169	SPOT4_043	Konduktorska	Wprowadzenie ruchu dwukierunkowego na Konduktorskiej od strony Dolnej.	Nie wprowadzono. Wprowadzenie na ul. Konduktorskiej ruchu dwukierunkowego zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych.
1170	SPOT4_044	Górska	Górska jako jednokierunkowa od Gagarina do Chełmskiej.	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie na ilość wyznaczonych miejsc postojowych, dodatkowo znacznie utrudni obsługę posesji z uwagi na konieczność wjazdu poprzez ul. Gagarina.
1171	SPOT4_045	Górska	Wszystkie ulice dochodzące do ul. Górskiej muszą mieć znak STOP.	Nie wprowadzono. Skrzyżowania na ul. Górskiej są skrzyżowaniami równorzędnymi co nie pozwala na zastosowanie oznakowania znakami "STOP".
1172	SPOT4_046	Górska	Umieszczenie spowalniaczy na skrzyżowaniach z ul. Górską.	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie,



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.
1173	SPOT4_047	Górska	Likwidacja postoju taxi u wylotu Górskiej i Chełmskiej.	Uwaga uwzględniona.
1174	SPOT4_048	Górska	Umożliwienie parkowania pod ukosem na południowej stronie ul Górskiej. To zwiększa liczbę miejsc parkingowych.	Przy wyznaczeniu skośnych miejsc postojowych konieczne jest zachowanie min. 5,0 m. drogi manewrowej, w związku z czym konieczne byłoby wyeliminowanie parkowania po drugiej stronie ulicy.
1175	SPOT4_049	Górska	Jednokierunkowa ul. Górska od Gagarina do Chełmskiej.	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie na ilość wyznaczonych miejsc postojowych, dodatkowo znacznie utrudni obsługę posesji z uwagi na konieczność wjazdu poprzez ul. Gagarina.
1176	SPOT4_050	Górska 18	Wyznaczenie przejścia dla pieszych przy przychodni przyszpitalnej na Górskiej 18.	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.
1177	SPOT4_051	Górska	Umieszczenie spowalniaczy przy skrzyżowaniach z przecznicami.	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.
1178	SPOT4_052	Górska	Likwidacja postoju taxi przy wlocie Górskiej i Chełmskiej.	Uwaga uwzględniona.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1179	SPOT4_053		Nie wprowadzać SPP!	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1180	SPOT4_054	Stopowa	Na ul. Stopowej konieczne parkowanie po obu stronach.	Nie wprowadzono. Z uwagi na szerokość jezdni nie można wyznaczyć parkowania po obu stronach ulicy.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1181	SPOT4_055	Górska	Na ul. Górskiej, od Chełmskiej do Stopowej powinny być miejsca po obu stronach ul. Górskiej.	Wprowadzono. Na ul. Górskiej w miejscach gdzie było to możliwe wyznaczono miejsca postojowe po obu stronach ulicy.
1182	SPOT4_056	Górska	Zmiana na ulicę jednokierunkową z kierunkiem jazdy od ul. Gagarina do ul. Chełmskiej.	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie wpłynie na ilość wyznaczonych miejsc postojowych, dodatkowo znacznie utrudni obsługę posesji z uwagi na konieczność wjazdu poprzez ul. Gagarina.
1183	SPOT4_057	Górska	Likwidacja postoju taxi na ul. Górskiej przy wlocie do ul. Chełmskiej.	Uwaga uwzględniona.
1184	SPOT4_058	Braci Pillatich 4	Mieszkańcy nie powinni płacić za strefę.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonamento obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1185	SPOT4_059	Promenada 19	Proszę o miejsca tylko dla mieszkańców (posiadaczy identyfikatora) po stronie budynku. Tam jest dosłownie kilka miejsc. Miasto nie straci, a ochronimy możliwość parkowania mieszkańców. Bardzo proszę!	Nie wprowadzono. We wskazanym miejscu jest możliwość wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych. Miejsca dla mieszkańców (oznakowane znakiem B-35) są wyznaczane tam gdzie nie ma możliwości wyznaczenia miejsc ogólnodostępnych, a możliwe jest zatrzymanie pojazdów zgodnie z ustawą prawo o ruchu drogowym.
1186	SPOT4_060	Sielecka 26	Proszę o postawienie szlabanu przy wjeździe na teren osiedla. Szlaban zablokuje wjazd na teren podwórka osobom z zewnątrz.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1187	SPOT4_061	Sielecka 26	Proszę o poszerzenie chodnika przez zabranie małej części trawnika i utworzenie prostopadłego parkowania.	Nie wprowadzono. W projekcie wyznaczono maksymalną możliwą ilość miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii. Zmiana geometrii wykracza poza zakres przedstawionej dokumentacji.
1188	SPOT4_062	Gierymskiego	Nie powinno być tu ruchu jednokierunkowego.	Nie wprowadzono. Pozostawienie na ul. Gierymskiego ruchu dwukierunkowego zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych. W docelowym projekcie, w wyniku uwag z konsultacji, zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Gierymskiego (docelowo od Dolnej do Kostrzewskiego).
1189	SPOT4_063	Sobieskiego, Dolna	Potrzebny skręt w lewo i zawracanie z Sobieskiego w Dolną. Parkometry nic nie pomogą.	Nie wprowadzono. Uwaga wykracza poza zakres przedstawionej opracowania.
1190	SPOT4_064		Uważam, że SPP powinna być zrobiona do ścisłego centrum i starówki.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1191	SPOT4_065	Sielecka 26	Proszę o przywrócenie skrętu w lewo z ul. Gagarina, na ul. Sielecką, w stronę ul. Chełmskiej.	Projekt organizacji ruchu związany z przebudową ul. Gagarina przewiduje możliwość skrętu w lewo w ul. Sielecką.
1192	SPOT4_066	Sielecka 26	Proszę o przeprowadzenie referendum w sprawie SPP.	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1193	SPOT4_067	Huculska 3	Referendum.	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1194	SPOT4_068	Huculska 3	Miejsce dla inwalidów.	Nie wprowadzono. Nie ma możliwości wyznaczenia pełnowymiarowego miejsca postojowego dla osób niepełnosprawnych przy budynku Huculska 3 z zachowaniem chodnika o szerokości 2,0 m.
1195	SPOT4_069	Huculska 3	Więcej miejsc parkingowych dla mieszkańców ul. Huculskiej.	Na ul. Huculskiej wyznaczono maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych.
1196	SPOT4_070	Huculska 3	Likwidacja nieśluszenie postawionych słupków na chodniku od strony ul. Ludowej przy budynku Huculska 5.	Wprowadzono.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1197	SPOT4_071	Sielecka 22	Zabrane kolejne miejsca parkingowe, gdzie obecnie są porobione zatoczki parkingowe.	W projekcie wyznaczono maksymalną możliwą ilość miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii.
1198	SPOT4_072		Po co zmieniać coś co działało tyle lat?	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1199	SPOT4_073		Referendum.	<p>Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.</p>
1200	SPOT4_074		Ząbki Zielonka ma SPPN. Tam lokatorzy mieszkający w strefie nie płacą za parkowanie aut. Tablice rejestracyjne są wprowadzone do systemu.	<p>Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonamento obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.</p>
1201	SPOT4_075	Gierymskiego, Piwarskiego	Nie dla SPP. Już dostatecznie miasto ogranicza prawa i swobodę obywatelską.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1202	SPOT4_076	Zakrzewska	Likwidacja pasów po obu stronach ul. Zakrzewskiej.	<p>Na ul. Zakrzewskiej został zatwierdzony inny projekt organizacji ruchu, zakładający m.in. uporządkowanie parkowania i wyznaczenie przejść dla pieszych oraz wprowadzenie jednego kierunku ruchu na ul. Zakrzewskiej.</p>
1203	SPOT4_077	Gierymskie go	Gierymskiego dwukierunkowa.	<p>Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Pozostawienie ulicy Gierymskiego jako dwukierunkowej zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych. W docelowym projekcie, w wyniku uwag z konsultacji, zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Gierymskiego (docelowo od Dolnej do Kostrzewskiego).
1204	SPOT4_078	Braci Pillatich	Braci Pillatich dwukierunkowa.	Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Pozostawienie ulicy Braci Pilatich jako dwukierunkowej zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych.
1205	SPOT4_079	Gierymskie go 7	Dołożenie miejsc parkingowych.	Nie wprowadzono. W rejonie posesji Gierymskiego 7 nie ma możliwości wyznaczenia większej liczby miejsc postojowych.
1206	SPOT4_080	Gierymskie go 7	Utworzenie SPP nic nie zmieni. 95% samochodów to własność mieszkańców.	Procentowy odsetek mieszkańców różni się w zależności od obszaru, ulicy i zabudowy. Badania nie wskazują aby mieszkańcy stanowili tak duży odsetek parkujących, wskaźnik ten może się jednak różnić zależnie od pory i dnia tygodnia i umiejscowienia. SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.
1207	SPOT4_081	Gierymskie go	Ulica Gierymskiego dwukierunkowa ze słuzami lub kierunkiem w stronę ul. Kostruckiego. Ulice Piaseczyńska, Piwarskiego, Kostruckiego to skrót dla pojazdów jadących Idzikowskiego. Jednocześnie powinny zostać zachowane miejsca parkingowe po obu stronach ulicy.	Nie wprowadzono. Celem projektu było m.in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Pozostawienie ulicy

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Gierymskiego jako dwukierunkowej zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych. Wprowadzono w zakresie zmiany kierunku ruchu na ul. Gierymskiego
1208	SPOT4_082	Gierymskie go 17	Ulica Gierymskiego powinna zostać dwukierunkowa.	Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Pozostawienie ulicy Gierymskiego jako dwukierunkowej zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych. W docelowym projekcie, w wyniku uwag z konsultacji, zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Gierymskiego (docelowo od Dolnej do Kostrzewskiego).
1209	SPOT4_083	Piwarskiego 16	Wyznaczenie dodatkowych miejsc parkingowych, może przez usunięcie części istniejących słupków, usunięcie części chodnika.	Nie wprowadzono. Na ul. Piwarskiego wprowadzono maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych.
1210	SPOT4_084	Piwarskiego 16	Wprowadzenie parkowania prostopadłego zamiast równoległego.	Nie wprowadzono. Na ul. Piwarskiego nie ma miejsca na wyznaczenie miejsc postojowych prostopadłych po obu stronach ulicy.
1211	SPOT4_085	Zakrzewska	Proszę o zaprojektowanie miejsc postojowych prostopadle lub skośnie do ulicy przy skwerze Jolanty Brzeskiej.	Nie wprowadzono. ul. Zakrzewska w rejonie Skweru Jolanty Brzeskiej jest drogą wewnętrzną. Przedstawiona dokumentacja obejmuje tylko drogi publiczne. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1212	SPOT4_086	Iwicka 19 i 21	Proszę o znak B1 z tabl. "nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem" i oznaczenie wjazdu jako "droga pożarowa". Parkujące na wjeździe auta uniemożliwiają wjazd służbom oczyszczania miasta.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1213	SPOT4_087	Gagarina	Przed przebudową ul. Gagarina były miejsca postojowe wzdłuż ulicy. Teraz w planie ich nie ma. Czy można wprowadzić skośne miejsca postojowe?	Nie wprowadzono. Przedstawiona na ul. Gagarina organizacja ruchu jest docelową wykonaną w związku z budową tramwaju.
1214	SPOT4_088	Sobieskiego 107	Sprzeciw dla SPP.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1215	SPOT4_089	Gierymskiego, Braci Piłatich	Sprzeciw dla wprowadzenia jednokierunkowego ruchu na ul. Gierymskiego, szczególnie w kierunku z południa. Gierymskiego i Braci Piłatich mają zostać dwukierunkowe.	Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Pozostawienie ulicy Gierymskiego jako dwukierunkowej zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych. W docelowym projekcie, w wyniku uwag z konsultacji, zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Gierymskiego (docelowo od Dolnej do Kostrzewskiego).
1216	uwaga otrzymana mailem po terminie		<p>Jakie darmowe miejsca parkingowe dla chcących zostawić auto w okolicy metra na Mokotowie szykuje miasto po rozszerzeniu strefy płatnego parkowania?</p> <p>Przy linii M2 jest np duży bezpłatny parking przy stadionie narodowym który pozwala na wygodne skorzystanie z komunikacji miejskiej. Jakie podobne duże parkingi są szykowane na narodowym które pozwolą na parkowanie?</p>	W pobliżu funkcjonują parkingi P+R Wilanowska, Ursynów i Stokłosy, które dysponują wolnymi miejscami.
1217	uwaga otrzymana mailem po	Włoska, Promenada, Konduktorska,	W nawiązaniu do naszej rozmowy telefonicznej (t.j. w dn. 31.01.2024), zwracam się do Pana w imieniu własnym i wielu innych mieszkańców ulicy Włoskiej z krytycznie ważnym dla nas wnioskiem o pozostawienie organizacji ruchu na ulicach Włoska, Promenada, Konduktorska i Pytlasińskiego bez zmian, t.j. jako ulic dwukierunkowych. Jedynie w wypadku ulicy Padewskiej	Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Pozostawienie ulic Włoskiej, Promenady, Konduktorskiej, Pytlasińskiego jako

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
	terminie	Pytlańskiego	<p>zmiana organizacji ruchu na jednostronny wydaje się nam neutralna, lub nawet wskazana.</p> <p>Uzasadnienie:</p> <p>Od wielu lat zauważamy że sukcesywnie rosnące w okolicy korki spowodowały zwiększony ruch tranzytowy przez nasz kwartał (ul. Promenada, Włoska, Konduktorska, Pytlańskiego) pomiędzy ul. Belwederską i Dolną. Ruch z Belwederskiej w kierunku Dolnej jest wielokrotnie większy, niż w stronę przeciwną. Powyższe spowodowało, że na małych, lokalnych uliczkach drastycznie spadło bezpieczeństwo w naszym sąsiedztwie. Pędzące samochody (pomimo zainstalowanych spowalniaczy) stanowią zagrożenie dla mieszkańców, pieszych spacerujących do Parku Promenada a także małych dzieci, które z rodzicami codziennie zmiernają ul. Włoską do pobliskiego przedszkola przy ul. Dolnej 8 (wejście od ul. Pytlańskiego) i przy ul. Włoskiej 10 oraz młodzieży uczącej się w liceum przy ul. Pytlańskiego 13. Chcielibyśmy z całą mocą podkreślić, że już obecna sytuacja związana ze zwiększonym ruchem powoduje, że my na ul. Włoskiej boimy się wyjść z naszymi dziećmi na spacer czy wypuścić z domu na rower.</p> <p>Przez ostatnie kilkadziesiąt lat ruch w naszej okolicy rozkładał się dość równomiernie pomiędzy Włoską a Promenadą/Konduktorską. Planowana zmiana organizacji ruchu na ul. Promenada i Konduktorskiej skieruje całość tego ruchu tranzytowego wyłącznie na ul. Włoską - najmniejszą z okolicznych ulic, z zabudową jednorodinną i do tego najbardziej wykorzystywaną przez rodziców przedszkolaków.</p> <p>Chcielibyśmy wskazać, że po ostatnim remoncie ulicy, furtki kilku domów wychodzą wprost na jezdnię. Boimy się o nasze dzieci, choć często i dla dorosłych wyzwaniem jest bezpieczne przejście na drugą stronę jezdni.</p>	dwukierunkowych zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Gwałtowne zwiększanie nam ruchu poważnie naruszy nasz interes (z ulicy lokalnej zrobi arterię, wbrew jej lokalnemu charakterowi), utrudni nam życie (bo zablokuje możliwość wyjazdu na Belwederską) i będzie zwyczajnie niesprawiedliwe, przerzucając uciążliwość związaną ze zwiększeniem ruchu z naszych sąsiadów z ulic Promenada i Konduktorska wyłącznie na nas. Ruch samochodów w Warszawie jest źródłem poważnej uciążliwości dla mieszkańców, niech ta uciążliwość rozkłada się w naszym sąsiedztwie sprawiedliwie, tak jak dotąd, a nie obarcza jednych (pechowców na Włoskiej) kosztem drugich (wygranych na Promenadzie i Konduktorskiej). Samo rozszerzenie SPPN uważamy za dobrodziejstwo i mamy nadzieję, że tak zostanie, jak tylko nasz wniosek uda się uwzględnić. Może przy okazji rozważą Państwo jeszcze wprowadzenie u nas „strefy 20” co dramatycznie poprawiłoby bezpieczeństwo w naszym kwartale.</p>	
1218	uwaga otrzymana na maillem po terminie	Promenada , Włoska	<p>Piszę do Pana w imieniu swoim, rodziny oraz sąsiadów ws protestu dot przekierowania ruchu samochodowego z ulicy Promenada. Takie ręczne nagłe spowoduje tylko zwiększenie utrudnień w ruchu na tej małe uliczce. Na włoskiej znajduje sie ok 14 bram wjazdowych do posesji i garaży z czego 12 jest obsługiwanych ( otwieranych i zamykanych) ręcznie. Wjazd do garażu w prywatnych segmentach zajmują trochę czasu. To już teraz powoduje kilku minutowe przerwy w ruchu samochodów. Ręczne przekierowaniu ruchu na małą uliczkę tylko zwiększy problemy. Na ulicy Promenada 99% aut parkuje równolegle wzdłuż ulicy i prawie nie ma wyjazdów na posesje. Mieszkańcy dwóch bloków na Promenada róg włoskiej parkują auta korzystając z bram na ul włoskiej. Przesyłam zdjęcia poglądowe, może one pomogą w szerszym zrozumieniu mieszkańców którzy boją się zwiększonego ruchu samochodowego.</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Pozostawienie ulic Włoskiej, Promenady, Konduktorskiej, Pytlasińskiego jako dwukierunkowych zmniejszyłoby liczbę wyznaczonych miejsc postojowych.</p>
1219	uwaga otrzymana na maillem	Dolna	<p>Zapoznałem się z projektami dotyczącymi organizacji ruchu na interesującym mnie obszarze ograniczonym ulicami Dolna, Ludowa, Huculska i Konduktorska. Nieniejszym chciałbym zasygnalizować, że zamieszakna przez mnie i innych</p>	<p>W terenie nie ma zjazdu od ul. Huculskiej na wyasfaltowany plac. Wjazd odbywa się po chodniku w</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
	po terminie		<p>mieszkańców nieruchomości - Dolna 30 Oficyjna oraz sąsiednia nieruchomość Dolna 30A Oficyjna, w proponowanym projekcie organizacji ruchu, straci prawie już dzisiaj nie istniejący, dostęp do drogi publicznej. Będzie to naruszenie przepisów Prawa Budowlanego oraz stanie się podstawą do zaniżania wartości nieruchomości, a co za tym idzie powstaniem wielu problemów, nie tylko mieszkańców ale i władz Dzielnicy. Aktualny dojazd do obu nieruchomości w postaci chodnika/drogi wewnętrznej, zostanie w nowej organizacji ruchu "zablokowany" przez wyznaczenie ciągu miejsc parkingowych na ul. Huculskiej, na których będą zatrzymywały się samochody okolicznych mieszkańców. Zamknięcie tej drogi wewnętrznej uniemożliwi jakiegokolwiek dojazd do tych nieruchomości, a przede wszystkim dojazd pojazdów służb ratunkowych (pogotowie, straż pożarna, policja) oraz dojazd pojazdów okolicznych mieszkańców. Jest to zazwyczaj 6-8 sztuk samochodów. Dojazd do w/w budynków jest jeszcze teoretycznie możliwy po drugiej stronie budynku Huculska 3. Jednak wiele lat temu został zablokowany przez mieszkańców tej nieruchomości betonowym kręgiem, zresztą całkiem słusznie z uwagi na bezpieczeństwo lokatorów.</p> <p>Dlatego proponuje "przerwanie" linii wyznaczającej miejsca postoju pojazdów wzdłuż ulicy Huculskiej na wysokości chodnika prowadzącego do placu za budynkiem Huculska 3. Oczywiście jeżeli wtedy uznacie Państwo, że na tym placu również powinny być pobierane opłaty za parkowanie, proszę o wyznaczenie na nim 8 miejsc parkingowych. Proszę o zapoznanie się z załączoną grafiką, powstałą na bazie projektu organizacji ruchu.</p>	sposób nielegalny. Obowiązek wybudowania legalnego zjazdu spoczywa na właścicielu posesji.
1220	YT1_001		SPPN to nie jest odpowiedź na parkowanie gdzie popadnie.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.
1221	YT1_002		Dlaczego będzie ta płatna strefa parkowania?	Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1222	YT1_003		rozwiązaniem problemu parkowania gdzie popadnie jest wzmocniona kontrola straży miejskiej, która bardzo opieszale reaguje na zgłoszenia. SPP nie ma tutaj nic do rzeczy	Uwaga została przyjęta.
1223	YT1_004		SPPN jest odpowiedzią na zwiększenie dochodów ratusza	Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1224	YT1_005		Jako mieszkaniec Mokotowa jestem całkowicie na nie dla rozszerzenia SPPN. Rozszerzanie strefy nie rozwiąże problemów o których Państwo mówicie, jedyne co osiągną to cięsze portfele mieszkańców.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1225	YT1_00 6		Aby uporządkować kwestię parkowania należy jasno wydzielić obszary i miejsca oraz konsekwentnie egzekwować wprowadzone rozwiązania	Uwaga została przyjęta.
1226	YT1_00 7		Czyli pół godziny propagandy, która nie ma nic wspólnego z rzeczywistością.	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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1227	YT1_00 8		Płacenie za miejsca nie uporządkuje parkowania.	Wprowadzenie 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.
1228	YT1_00 9		Centrum mimo SPPN nadal nie ma gdzie zaparkować. To samo na Woli. Nie chcę, żeby na Mokotowie także trzeba było płacić a i tak nie było gdzie zaparkować.	Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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.
1229	YT1_010		Osoby wieloletnio wynajmujące mieszkanie nie mogą kupić abonamentu za "jedyne" 30zł miesięcznie. Wymagania dotyczące abonamentu są bardzo wysokie.	Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. Osoba wynajmująca mieszkanie powinna się w nim zameldować na pobyt czasowy, co daje uprawnienie do abonamentu
1230	YT1_011		Nie ma gdzie parkować, bo miasto nie kontroluje sytuacji ani nie wychodzi za wczasu na zmiany zachodzące w mieście i potrzeb mieszkańców	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1231	YT1_01 2		30 zł abonamentu rocznie czyli 2,5 zł miesięcznie tudzież w wersji wypas 600 zł na rok czyli 50 zł za miesiąc za 12m2 przestrzeni w centrum miasta to jest skok na kasę mieszkańców?	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postojów po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1232	YT1_01 3	Stary Mokotów	Rozszerzenie strefy parkowania w rejonie Starego Mokotowa jest niezbędne. Obecnie pakują tu samochody z całej Polski. Kierowcy zostawiają samochody w poniedziałek rano i wsiadają do metra Raclawicka.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postojów, co zwiększa

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1233	YT1_01 4		Pieniądze nie są problem co liczba miejsc do parkowania i BRAK MOŻLIWOŚCI UWZGLĘDNIENIA AUTA Z WYPOŻYCZALNI!	Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
1234	YT1_01 5	Lipskiego	Na ul. Lipskiego w ciągu komunikacyjnym między przedszkolem, żłobkiem, placami zabaw zlikwidowane ma być przejście dla pieszych - dlaczego?	Wprowadzono. Utrzymano przejście dla pieszych zlokalizowane na ul. J.J. Lipskiego.
1235	YT1_01 6	Malczewskiego	Ktoś tam chciałbym, aby strefa obejmowała także uliczki wewnętrzne jak uliczki za pawilonami przy ul. Malczewskiego.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1236	YT1_01 7	Łowicka	Czy na ul. Łowickiej między Wiktorską a Dąbrowskiego nie można utrzymać parkowania skośnego zamiast parkowania równoległego tak żeby nie zmniejszać liczby miejsc parkingowych?	Nie wprowadzono. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Przy obecnej szerokości

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				jezdni nie ma miejsca na legalne zaparkowanie skośnie auta. Docelowo ul. Łowicka ma zostać przebudowana przez Urząd Dzielnicy Mokotów. Przebudowa przewiduje zatoki postojowe.
1237	YT1_018		Pytaniem jest czemu mieszkańcy nagle mają płacić za przysługującą i potrzebną im infrastrukturę miejską?	Odpłatność za postój służy zwiększeniu dostępności miejsc postojowych. Obecnie z miejsc na danym obszarze mogą korzystać wszyscy – ze szkodą dla mieszkańców, którzy nie mogą znaleźć miejsca do parkowania. Po wprowadzeniu odpłatności i jednocześnie objęciu mieszkańców stawka preferencyjną, tzw. abonamentem mieszkańca, liczba chętnych do skończonej liczby miejsc się zmniejsza, a zatem dostępność miejsc dla mieszkańców rośnie.
1238	YT1_020		Potrzebujemy strefy na wczoraj. już teraz kierowcy zniszczyli zielen, zastawiają chodniki i parkują na pasach. Straż Miejska przyjeżdża raz na kilka tygodni, ale bardziej opłaca się zapłacić 100 zł.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1239	YT1_02 1		600zł to jest pieniądz, więc tak, to jest skok na kase. Mokotów ma 225 tys. mieszkańców. razy 600 to są SPORE pieniądze.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1240	YT1_02 2		(600zł to jest pieniądz, więc tak, to jest skok na kase. Mokotów ma 225 tys. mieszkańców. razy 600 to są SPORE pieniądze.) I pytanie na co zostaną przeznaczone	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				obszarów. Wpływy z abonamentów są dochodem m.st. Warszawy i są przeznaczane na zadania publiczne.
1241	YT1_02 4		Poza tym mieszkańcy dzielnic powinni mieć prawo do darmowego parkowania w swojej strefie przynajmniej na 1 auto na gospodarstwo domowe.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postępu po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1242	YT1_02 5	Idzikowskie go	Obszar dla SPP zawiera w sobie osiedle Idzikowskiego, które ma szlabany a mieszkańcy opłacają aktualnie ochronę i mają tam "swoje" miejsca parkingowe. Co planujecie zrobić na tym osiedlu?	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1243	YT1_02 6		Raczej wystarczy, że ta droższa i jedyna sensowna opcja była płatna 30zł. To zwykle złodziejstwo jeśli ludzie muszą płacić 600zł tylko dlatego, że obok ich bloku nie ma miejsca do zaparkowania.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				postoiu po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1244	YT1_02 7		Jaki skok? 50 zł za 12m2? nigdzie nie jest zapisane - w żadnym prawie ani ogólnym ani lokalnym - że samorząd ma zapewnić mieszkańcom miejsce do parkowania samochodu w przestrzeni publicznej	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoiu po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1245	YT1_02 8		Czy jest szansa aby poszerzyć zaplanowaną strefę?	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.
1246	YT1_02 9		Nie ma miejsc do parkowania, bo ratusz wydając pozwolenia na budowy nie uwzględnia infrastruktury wokół bloków dla użyteczności publicznej dla całości Warszawiaków.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1247	YT1_03 0		Czy możliwość wykupienia abonamentu na parkowanie za 30zł dotyczy wszystkich zameldowanych w danym lokalu czy tylko jeden samochód na dany lokal?	Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. Jedna osoba może dostać 1 abonament na 1 pojazd.
1248	YT1_03 1		Nie ma też nigdzie zapisane, że ma obowiązek pobierać opłatę.	Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych.
1249	YT1_03 2		Akurat nigdzie nie ma zapisu, że płatna strefa ma być wszędzie	Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych.
1250	YT1_03 3		Najem nieruchomości to już jest spore ryzyko. Nikt o zdrowych zmysłach nie zamelduje kogoś obcego na pobyt czasowy.	Zgodnie z ustawą o ewidencji ludności każda osoba ma obowiązek zameldować się na pobyt czasowy w wynajmowanym mieszkaniu.
1251	YT1_03 4		Skoro mam płacić za metraż, to chcę mieć własną kopertę w tej cenie.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.
1252	YT1_03 5		Na którym głosowaniu Rady Miasta została podjęta decyzja o rozszerzeniu SPP i gdzie można sprawdzić jak głosowali poszczególni radni?	Wszystkie niezbędne informacje związane z pracą Rady m.st. Warszawy znajdują się na stronie - <a href="https://um.warszawa.pl/waw/radawarszawy">https://um.warszawa.pl/waw/radawarszawy</a> . Decyzja o rozszerzeniu SPPN na konsultowanym obszarze nie została jeszcze podjęta. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1253	YT1_03 6		Już widzę te skasowane 50% miejsc przy ulicy obok xD	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
1254	YT1_03 7		Zarząd Dróg Miejskich na stronie gov jest napisane, że potrzebuje oświadczenie właściciela. Nikt o zdrowych zmysłach czegoś takiego nie da. Nie jest napisane, że wystarczy umowa najmu.	Zgodnie z ustawą o ewidencji ludności każda osoba ma obowiązek zameldować się na pobyt czasowy w wynajmowanym mieszkaniu.
1255	YT1_03 8		spp w ogóle nie gwarantuje możliwości parkowania pod domem xD	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.
1256	YT1_03 9		po redukcji miejsc parkingowych brakuje miejsc dla mieszkańców nawet po wywaleniu przyjezdnych.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
1257	YT1_04 0	Wiktorska	Czy istnieje możliwość zmienienia układu stref abonamentu obszarowego na ul. Wiktorskiej, która w części będzie leżała na obszarze 2, ale jej mała część leży w już istniejącej SPPN?	Zasięg stref abonamentu obszarowego zostanie określony w uchwale Rady m.st. Warszawy. Niewykluczone są korekty wynikające z potrzeby ustalenia klarownych granic obszarów i jednocześnie możliwie równego dostępu do miejsc postojowych w ramach obszarów.
1258	YT1_04 1		Nielegalne miejsca leżą w kosmos, na skrzyżowaniach, na przejściach dla pieszych.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Postój niezgodny z przepisami jest wykroczeniem niezależnie od tego, czy na danym obszarze jest SPPN.
1259	YT1_04 2		SPPN kończy się tym, że jest 30-50% mniej miejsc parkingowych, bo miejsca w SPPN muszą być pełnowymiarowe. Dzięki temu ta "ochrona" kończy się tym, że nie ma gdzie zaparkować. Nawet za "jedyne" 600zł/r.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
1260	YT1_04 3		Nie zapominajmy, że mieszkanie w strefie oznacza, że każdy stop przy sklepie po drodze z/do pracy oznacza opłatę za postój.	Krótkie postoje wiążą się z relatywnie niską opłatą. Natomiast wprowadzenie SPPN poprawia dostępność miejsc, a zatem zwiększa szansę na znalezienie wolnego miejsca blisko celu podróży.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1261	YT1_04 4		Czy ostatnie osiem lat nie nauczyło was, że okradanie ludzi źle się kończy? Nie wytrzymam psychicznie rządów pis, ale jeśli będę musiał płacić za coś, co było za darmo szlak mnie trafia.	Uwaga została przyjęta.
1262	YT1_04 5		Wszędzie gdzie strefa została powiększona w ostatnich latach jest problem z parkowaniem mieszkańców.	Wprowadzenie 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.
1263	YT1_04 6		Nie ma czegoś takiego jak nielegalne miejsca do parkowania. Skrzyżowania to też miejsca przeznaczone do parkowania.	Zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym, zabrania się zatrzymania pojazdu: 1) na przejeździe kolejowym, na przejeździe tramwajowym, na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu lub skrzyżowania; 2) na przejściu dla pieszych, na przejeździe dla rowerów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem; na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu zakaz ten obowiązuje także za tym przejściem lub przejazdem; 3) w tunelu, na moście lub na wiadukcie; 4) na jezdni wzdłuż linii ciągłej oraz w pobliżu jej punktów krańcowych, jeżeli zmusiłoby to innych kierujących pojazdami wielośladowymi do najeżdżania na tę linię; 5)

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>na jezdni obok linii przerywanej wyznaczającej krawędź jezdni oraz na jezdni i na poboczu obok linii ciągłej wyznaczającej krawędź jezdni; 6) w odległości mniejszej niż 10 m od przedniej strony znaku lub sygnału drogowego, jeżeli zostałyby one zasłonięte przez pojazd; 7) na jezdni przy jej lewej krawędzi, z wyjątkiem zatrzymania lub postoju pojazdu na obszarze zabudowanym na drodze jednokierunkowej lub na jezdni dwukierunkowej o małym ruchu; 8) na pasie między jezdniami; 9) w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek, a na przystanku z zatoką - na całej jej długości; 10) w odległości mniejszej niż 15 m od punktów krańcowych wysepki, jeżeli jezdnia z prawej jej strony ma tylko jeden pas ruchu; 11) na drodze dla pieszych i rowerów, drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów oraz w śluzie dla rowerów, z wyjątkiem roweru. 2. Zabrania się postoju: 1) w miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęki postojowej; 2) w miejscu utrudniającym dostęp do innego prawidłowo zaparkowanego pojazdu lub wyjazd tego pojazdu; 3) przed i za przejazdem kolejowym, po obu stronach drogi, na odcinku od przejazdu kolejowego do słupka wskaźnikowego z jedną kreską; 4) w strefie zamieszkania w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu; 5) na obszarze zabudowanym, pojazdu lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 16 t lub o długości przekraczającej 12 m, poza wyznaczonymi w tym celu parkingami. 3. Zabrania się zatrzymania lub postoju pojazdu na autostradzie lub</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>drodze ekspresowej w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu. Jeżeli unieruchomienie pojazdu nastąpiło z przyczyn technicznych, kierujący pojazdem jest obowiązany usunąć pojazd z jezdni oraz ostrzec innych uczestników ruchu. 4. Zakaz zatrzymania lub postoju pojazdu nie dotyczy unieruchomienia pojazdu wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego.</p>
1264	YT1_04 7		SCT to załatwi - nie będziemy jeździć po centrum załatwiać swoich spraw.	<p>Strefa czystego transportu (w skrócie SCT) to wydzielony obszar, po którym mogą poruszać się wyłącznie pojazdy spełniające odpowiednie normy emisji spalin (tzw. normy Euro, które są powiązane z datą produkcji pojazdu). Do strefy mogą wjechać wszystkie pojazdy, niezależnie od rodzaju napędu, czyli także benzynowe, diesle, hybrydy, czy z instalacjami LPG – pod warunkiem spełniania określonej normy emisji spalin silnika. Od wymogów przewidziane są wyjątki. Według przyjętej przez Radę m.st. Warszawy uchwały 7 grudnia 2023 r., warszawska strefa czystego transportu obejmie większość Śródmieścia i fragmenty otaczających je dzielnic i będzie obowiązywała od 1 lipca 2024 r., a wymagania stawiane samochodom będą systematycznie zaostrzone, począwszy od 2026 r. co dwa lata. Nowy projekt wprowadza ulgę dla mieszkańców – będą mieli cztery lata na dostosowanie się do jej wymogów. Wprowadzony zostanie również dodatkowy wyjątek dla seniorów (osób, które do końca 2023 r. ukończą 70 lat), o ile przed 1 stycznia 2024 r. byli właścicielami swoich pojazdów. Uchwalony projekt w sprawie strefy czystego transportu wprowadza ulgę</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>dla mieszkańców Warszawy płacących tu podatki – będą mieli cztery lata na dostosowanie się do jej wymogów. Wprowadzony zostanie również dodatkowy wyjątek dla seniorów (osób, które do końca 2023 r. ukończą 70 lat). Obydwa wyjątki mają zastosowanie dla warszawiaków oraz seniorów tylko, jeśli przed 1 stycznia 2024 r. byli właścicielami swoich pojazdów. Pojazdy zakupione po tej dacie będą musiały spełnić wymogi już od początku obowiązywania Strefy.</p>
1265	YT1_048		<p>Zarząd Dróg Miejskich czyli konsultacje mogą wpłynąć na decyzję o poszerzeniu strefy? Mieszkamy na granicy przyszłej strefy i już teraz jest to przechowalnia niesprawnych wraków i nie ma jak parkować.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1266	YT1_049		Mieszkałem na Żoliborzu, gdy wprowadzono SPPN. Parkomaty wreszcie uporządkowały chaos i miejsce dużo łatwiej znaleźć. Polecam	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1267	YT1_05 0		Po Centrum się zgodzę, ale jak widzą to Państwo w miejscu gdzie miejsca zapełniają się po godzinie 17 jak ludzie wracają z pracy i nie ma gdzie wcisnąć szpilki, a w trakcie dnia miejsca są.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. Największą skuteczność zapewnia w godzinach, w których na danym obszarze przeważają pojazdy osób przyjezdnych spoza obszaru, dlatego opłaty obowiązują w godz. 8-20. Doświadczenia obszarów obejmowanych strefą w ostatnich latach pokazują, że poprawa następuje również w godzinach wolnych od opłat. Wynika to prawdopodobnie z ograniczenia liczby aut parkujących całodobowo a nieuprawnionych do abonamentu mieszkańca. Ponieważ liczba legalnych miejsc postojowych po wprowadzeniu SPPN się nie zmniejsza, a prawdopodobne jest zmniejszenie liczby parkujących aut, sytuacja w godzinach wieczornych i nocnych się nie pogorszy, a może się poprawić.
1268	YT1_05 1		Uliczki między blokami to nie są główne ulice i nie można stosować tych samym standardów.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1269	YT1_05 2	Raclawicka	Dlaczego są usuwane miejsca parkingowe na ul. Raclawickiej? Gdzie mają parkować przyjezdni jak wszystkie miejsca zajmą mieszkańcy?	Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. W ciągu ul. Raclawickiej wyznaczono maksymalną możliwą liczbę legalnych

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				miejsc postojowych. Ogólnodostępnych miejsc postojowych wyznaczono 401. Projekt nie usuwa legalnych miejsc postojowych.
1270	YT1_05 3		Czy abonamenty uwzględniają całkowitą ilość miejsc do parkowania w promieniu 150m i całkowitą ilość lokali mieszkaniowych i potencjalnych aut do obsłużenia?	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.
1271	YT1_05 4		Jeżeli mieszkam zaraz za granicą strefy to jestem wykluczony z abonamentu? Pomimo że moje miejsce zamieszkania jest przy ulicy która wchodzi w obszar strefy?	Zgodnie z § 6 ust. 1 uchwały: „Wprowadza się opłatę abonamentową dla osoby fizycznej zameldowanej na pobyt stały lub czasowy na obszarze obejmującym SPPN oraz przylegające do jej granic nieruchomości”. Użyty w uchwale zwrot „przylegające do jej granic nieruchomości” należy rozumieć dosłownie.
1272	YT1_05 5		Bo skończy się na tym, że wszyscy mieszkańcy wykupią, a miejsc dla nich nie będzie.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. Wprowadzenie 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.</p>
1273	YT1_05 6	Wierzbno	Wiezorami nie obowiązują opłaty. Na Wierzbnie problem z parkowaniem jest głównie po 20ej. Jakie rozwiązanie pomoże w rozwiązaniu tego problemu?	<p>Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W mniejszym stopniu, ale poprawia się również sytuacja po godzinach obowiązywania opłat.
1274	YT1_057		Jeżeli uważasz, że skrzyżowanie jest miejscem przeznaczonym do parkowania to poleca się do poduszki kodeks ruchu drogowego.	Zgodnie z art 49 Ustawy Prawo o ruchu drogowym: Art. 49. [Zakazy zatrzymania i postoju] 1. Zabrania się zatrzymania pojazdu: 1) na przejeździe kolejowym, na przejeździe tramwajowym, na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od przejazdu lub skrzyżowania; 2) na przejściu dla pieszych, na przejeździe dla rowerów oraz w odległości mniejszej niż 10 m przed tym przejściem lub przejazdem; na drodze dwukierunkowej o dwóch pasach ruchu zakaz ten obowiązuje także za tym przejściem lub przejazdem; 3) w tunelu, na moście lub na wiadukcie; 4) na jezdni wzdłuż linii ciągłej oraz w pobliżu jej punktów krańcowych, jeżeli zmusiłoby to innych kierujących pojazdami wielośladowymi do najeżdżania na tę linię; 5) na jezdni obok linii przerywanej wyznaczającej krawędź jezdni oraz na jezdni i na poboczu obok linii ciągłej wyznaczającej krawędź jezdni; 6) w odległości mniejszej niż 10 m od przedniej strony znaku lub sygnału drogowego, jeżeli zostałyby one zasłonięte przez pojazd; 7) na jezdni przy jej lewej krawędzi, z wyjątkiem zatrzymania lub postoju pojazdu na obszarze zabudowanym na drodze jednokierunkowej lub na jezdni dwukierunkowej o małym ruchu; 8) na pasie między jezdniami; 9) w odległości mniejszej niż 15 m od słupka lub tablicy oznaczającej przystanek, a na

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>przystanku z zatoką - na całej jej długości; 10) w odległości mniejszej niż 15 m od punktów krańcowych wysepki, jeżeli jezdnia z prawej jej strony ma tylko jeden pas ruchu; 11) na drodze dla pieszych i rowerów, drodze dla rowerów, pasie ruchu dla rowerów oraz w śluzie dla rowerów, z wyjątkiem roweru. 2. Zabrania się postoju: 1) w miejscu utrudniającym wjazd lub wyjazd, w szczególności do i z bramy, garażu, parkingu lub wnęki postojowej; 2) w miejscu utrudniającym dostęp do innego prawidłowo zaparkowanego pojazdu lub wyjazd tego pojazdu; 3) przed i za przejazdem kolejowym, po obu stronach drogi, na odcinku od przejazdu kolejowego do słupka wskaźnikowego z jedną kreską; 4) w strefie zamieszkania w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu; 5) na obszarze zabudowanym, pojazdu lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 16 t lub o długości przekraczającej 12 m, poza wyznaczonymi w tym celu parkingami. 3. Zabrania się zatrzymania lub postoju pojazdu na autostradzie lub drodze ekspresowej w innym miejscu niż wyznaczone w tym celu. Jeżeli unieruchomienie pojazdu nastąpiło z przyczyn technicznych, kierujący pojazdem jest obowiązany usunąć pojazd z jezdni oraz ostrzec innych uczestników ruchu. 4. Zakaz zatrzymania lub postoju pojazdu nie dotyczy unieruchomienia pojazdu wynikającego z warunków lub przepisów ruchu drogowego.</p>
1275	YT1_058		Ratusz będzie pobierał opłaty za usługi których nie jest w stanie zapewnić.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.</p>
1276	YT1_059		<p>To oczywiste że w niektórych miejscach jest nieco lepiej, a w innych dużo gorzej.</p>	<p>Wprowadzenie 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.</p>
1277	YT1_060		<p>Proszę o podanie instrukcji, jak można zawnieioskować o nieuwzględnianie regionu 4 lub poszczególnych ulic w strefie płatnego parkowania. To co planujecie jest oburzające i niedopuszczalne.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy</p>



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1278	YT1_06 1		Dopisałem swoje uzasadnienie. Uliczki osiedlowe to nie są główne ulice miasta i nie można stosować tych samych standardów.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1279	YT1_06 2	Służewiec Przemysłowy	Dlaczego Mordor nie jest objęty strefą?	Rozszerzanie granic SPPN jest procesem, którym jednorazowo możemy objąć określony obszar miasta. Wynika to z konieczności przeprowadzenia badań

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				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.
1280	YT1_06 3		Aut jest za dużo wieczorem kiedy wszyscy wrócili z zakupów, pracy.	Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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.
1281	YT1_06 4		Co jeżeli w promieniu 150m od budynku, w którym mieszkam jest jedynie jedna ulica, na której jest raptem kilkanaście, może kilkadziesiąt miejsc, a w bloku jest ponad 60 mieszkań?	Abonament rejonowy pozwala zaparkować na obszarze w pobliżu miejsca zameldowania: w rejonie do 100 m od parkomatów oddalonych nie więcej niż 150 m od domu, co przekłada się średnio na kilkadziesiąt miejsc postojowych. Symulator zasięgów parkomatów jest dostępny na stronie - <a href="https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c">https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c</a> Jeżeli ten zasięg jest niewystarczający, można również wybrać abonament obszarowy, który obejmuje znacznie większy obszar.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1282	YT1_06 5		Czy mogę wykupić abonament jeśli korzystam z samochodu służbowego? Mam meldunek i płacę podatki w Warszawie.	Abonament mieszkańca przysługuje osobom zameldowanym na stałe lub czasowo, rozliczającym podatek PIT w Warszawie i posiadającym samochód (na własność lub na podstawie innego dokumentu, np. powierzenia, umowy z pracodawcą lub leasingowej).
1283	YT1_06 6	Służewiec Przemysłowy	Tzw. Mordor powinien zostać objęty strefą. Miejsa parkingowe są tam wyznaczone, więc temat wydaje się być dla was prosty.	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.
1284	YT1_06 7		Popieram rozszerzenie strefy płatnego parkowania na Mokotowie. Skorzystam z abonamentu rejonowego w kwocie 30 zł. Wyraźne oznaczenie miejsc do parkowania ograniczy nielegalne parkowanie w rejonie.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1285	YT1_06 8		<p>Informacje podawane przez Państwa w trakcie tej prezentacji można bezproblemu znaleźć. Czy będą podane dane? ile ma być miejsc parkingowych? Ile jest samochodów do zaparkowania na tych miejscach?</p>	<p>Szczegółowe dane z badań parkingowych dla poszczególnych ulic mogą być udostępnione na wniosek. Projektowana liczba miejsc postojowych jest dostępna na projektach organizacji ruchu umieszczonych na stronie ZDM, aczkolwiek ostateczna liczba miejsc postojowych będzie znana po zatwierdzeniu projektów przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.</p>
1286	YT1_06 9	Wierzbno, Wyględów	<p>Czy zasada 150m będzie obowiązywać na słabo zagęszczonym Wyględowie i tak samo na Wierzbnie gdzie jest blokowisko?</p>	<p>Zasady dla strefy są ujednolicone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania,</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego.
1287	YT1_070		W imię czego mamy płacić? miejsc jak nie było tak nie będzie, ale za to wszystko będzie droższe. Porozmawiajcie z ludźmi z innych płatnych stref, jest tylko gorzej, a na wszystkim zarabia miasto.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1288	YT1_07 1		No zmieni to, że mieszkańcy będą płacić, a nic w zamian nie dostaną.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1289	YT1_07 2		Powtarzam jeszcze raz, uliczki osiedlowe to nie ulice miejskie.	Uwaga została przyjęta.
1290	YT1_07 3		Dookoła mojego bloku jest zieleń i inne budynki, nie ma dróg publicznych i nie jest możliwe dodanie miejsc postojowych.	Uwaga została przyjęta.
1291	YT1_07 4		Podaj podstawę prawną tego, że ulice osiedlowe (lokalne, gminne) nie są ulicami miejskimi?	Zgodnie z ustawą o drogach publicznych, drogi dzieli się na publiczne i wewnętrzne. SPPN może być wprowadzona wyłącznie na drogach publicznych. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1292	YT1_07 5		Mokotów to nie ścisłe Centrum.	SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania w centralnych częściach miasta. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. SPPN realizuje politykę transportową miasta, w szczególności ogranicza dostępność określonych obszarów dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych.
1293	YT1_07 6	Służewiec Przemysłowy	Mordor jest poza strefa??	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.
1294	YT1_07 7	Wyględów	Czy będziecie zabezpieczać osiedlowe uliczki przed nielegalnym parkowaniem na skrzyżowaniach? Odprowadzanie dzieci do przedszkola na Wyględowie to koszmar.	W miejscach zagrażających bezpieczeństwu ruchu drogowego wprowadzono zakazy zatrzymywania się i/lub słupki blokujące.
1295	YT1_07 8		SPPN jedynie pogorszy stan naszych portfeli. Sam mam miejsce postojowe w garażu, ale jak czasem przyjadą do mnie znajomi lub rodzina, to nie życzę sobie by musieli płacić za parking.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1296	YT1_079		Będziemy płacić za dokładnie to samo co teraz jest za darmo, a miasto jakoś nie widzę żeby w ramach tego wybudowało kilka nowych dużych parkingów na Mokotowie	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
1297	YT1_080		Na te 150 m? A czy to wystarcza bo w zależności od obszaru i typu zabudowy sytuacja może być bardzo nierówna.	Abonament rejonowy pozwala zaparkować na obszarze w pobliżu miejsca zameldowania: w rejonie do 100 m od parkomatów oddalonych nie więcej niż 150 m od domu, co przekłada się średnio na kilkadziesiąt miejsc postojowych. Symulator zasięgów parkomatów jest dostępny na stronie - <a href="https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c">https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c</a> Jeżeli ten zasięg jest niewystarczający, można również wybrać

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				obonament obszarowy, który obejmuje znacznie większy obszar.
1298	YT1_08 1		Dokładnie to jest nam proponowane, a w imię demokracji nie daje nam się prawa głosu, czy chcemy wprowadzenia strefy w ogóle.	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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1299	YT1_08 2		Pamiętajcie proszę o zasadzie #2metrychodnika przy wyznaczaniu miejsc postojowych na chodniku.	Podczas wyznaczania miejsc postojowych kierowano się zasadą pozostawienia min. 2 m chodnika.
1300	YT1_08 3		Zasady parkowania są niezależne od SPPN! Po co tu o tym spamujecie. Ktoś staje na skrzyżowaniu to powinien być odholowany i tyle w temacie.	Uwaga została przyjęta.
1301	YT1_08 4		Problem to notoryczne łamanie przepisów przez kierowców parkujących nielegalnie. Po RD jasno definiuje gdzie można parkować, a gdzie nie.	Uwaga została przyjęta.
1302	YT1_08 5		Jak jest przewidziane rozwiązanie kwestii porzuconych aut (których naliczyłem kilka w mojej okolicy) po wprowadzeniu strefy? Czy auta po kilku dniach braku opłacenia zostaną odholowane?	Podstawę prawną do usuwania pojazdów daje ustawa Prawo o ruchu drogowym z 1997 roku. Przewiduje ona możliwość takiego działania w dwóch przypadkach – przy złamaniu przepisów dotyczących postoju oraz w przypadku „pozostawienia pojazdu bez tablic rejestracyjnych lub którego stan wskazuje na to, że nie jest używany”. O tym, czy dany pojazd należy odholować, decyduje straż miejska. ZDM realizuje wydane przez strażników dyspozycje usunięcia pojazdów.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1303	YT1_08 6		Mokotów to stara zabudowa. Pytanie jakie rozwiązania dla mieszkańców proponuje Miasto aby zwiększyć liczbę miejsc parkingowych dla mieszkańców ?	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1304	YT1_08 7	Woronicza, Konstrukto rska	Granica płatnego parkowania na Woronicza, a na Kontruktorskiej darmowy postój i ulice zastawione autami dojeżdżających do pracy.	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.
1305	YT1_08 8	Idzikowskie go	Wracam z tematem os. Idzikowskiego, gdzie grunty są nieuregulowane, czy zatem na pewno jest to teren wewnętrzny niezagrożony wprowadzeniem SPP?	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1306	YT1_08 9		Zasady ruchu drogowego i parkowania to jedno, a wprowadzenie SPPN to zupełnie co innego.	Uwaga została przyjęta.
1307	YT1_09 0		Jakie nowe parkingi i gdzie mają powstać na Mokotowie?	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach projektu SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
1308	YT1_09 1		Potrzebuję miejsca na moje samochody oraz dla gości - pod domem pracą i sklepem, dlaczego miasto nie może MI DAĆ przestrzeni??!! XD	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.
1309	YT1_09 2		Od kiedy planowane jest wprowadzenie strefy na omawianym terenie?	W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1310	YT1_09 3	Bytnara "Rudego"	Proszę o odpowiedź jak można rozwiązać problem braku odpowiedniej ilości miejsc postojowych w promieniu 150m - proszę spojrzeć na adres Bytnara 11B.	Abonament rejonowy pozwala zaparkować na obszarze w pobliżu miejsca zameldowania: w rejonie do 100 m od parkomatów oddalonych nie więcej niż 150 m od domu, co przekłada się średnio na kilkadziesiąt miejsc postojowych. Abonament obszarowy pozwala zaparkować na obszarze obejmującym całe osiedle, np.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>Rakowiec, 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. Symulator zasięgów parkomatów jest dostępny na stronie - <a href="https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c">https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c</a></p>
1311	YT1_094		Czym zajmuje się straż miejska która podlega ratuszowi?	<p>Do zadań Straży Miejskiej należy w szczególności: 1) ochrona spokoju i porządku w miejscach publicznych, 2) czuwanie nad porządkiem i kontrola ruchu drogowego - w zakresie określonym w przepisach o ruchu drogowym, 2a) kontrola publicznego transportu zbiorowego - w zakresie określonym w art. 45 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5, poz. 13), 3) współdziałanie z właściwymi podmiotami w zakresie ratowania życia i zdrowia obywateli, pomocy w usuwaniu awarii technicznych i skutków klęsk żywiołowych oraz innych miejscowych zagrożeń, 4) zabezpieczenie miejsca przestępstwa, katastrofy lub innego podobnego zdarzenia albo miejsc zagrożonych takim zdarzeniem przed dostępem osób postronnych lub zniszczeniem śladów i dowodów, do momentu przybycia właściwych służb, a także ustalenie, w miarę możliwości, świadków zdarzenia, 5) ochrona obiektów komunalnych i urzędzeń użyteczności publicznej, 6) współdziałanie z organizatorami i innymi służbami w ochronie porządku podczas zgromadzeń i imprez</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				publicznych, 7) doprowadzanie osób nietrzeźwych do izby wytrzeźwień lub miejsca ich zamieszkania, jeżeli osoby te zachowaniem swoim dają powód do zgorszenia w miejscu publicznym, znajdują się w okolicznościach zagrażających ich życiu lub zdrowiu albo zagrażają życiu i zdrowiu innych osób, 8) informowanie społeczności lokalnej o stanie i rodzajach zagrożeń, a także inicjowanie i uczestnictwo w działaniach mających na celu zapobieganie popełnianiu przestępstw i wykroczeń oraz zjawiskom kryminogennym i współdziałanie w tym zakresie z organami państwowymi, samorządowymi i organizacjami społecznymi, 9) konwojowanie dokumentów, przedmiotów wartościowych lub wartości pieniężnych dla potrzeb gminy.
1312	YT1_09 5		Ubędzie miejsc a z ludzi będzie się kase wyciągać, sprzeciw!	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
1313	YT1_09 6	Piwarskiego, Gierymskiego, Braci Pillatich	Czy jest szansa aby na ulicy Piwarskiego, Gierymskiego i Pillatich, ruch był jednokierunkowy? Całkowicie popieram płatne parkowanie.	Wprowadzono w zakresie ul. Gierymskiego i Pillatich - projekt przewiduje ruch jednokierunkowy. Nie wprowadzono w zakresie ul. Piwarskiego. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Piwarskiego nie przyczyni się do zwiększenia liczby miejsc postojowych. W docelowym projekcie, w wyniku uwag z konsultacji, zmieniono proponowany kierunek ruchu na ul. Gierymskiego (docelowo od Dolnej do Kostrzewskiego).

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1314	YT1_09 7		Jak rozwiązany będzie problem braku miejsc postojowych wieczorami? W ciągu dnia jest pustawo...	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. Największą skuteczność zapewnia w godzinach, w których na danym obszarze przeważają pojazdy osób przyjezdnych spoza obszaru, dlatego opłaty obowiązują w godz. 8-20. Doświadczenia obszarów obejmowanych strefą w ostatnich latach pokazują, że poprawa następuje również w godzinach wolnych od opłat. Wynika to prawdopodobnie z ograniczenia liczby aut parkujących całodobowo a nieuprawnionych do abonamentu mieszkańca. Ponieważ liczba legalnych miejsc postojowych po wprowadzeniu SPPN się nie zmniejsza, a prawdopodobne jest zmniejszenie liczby parkujących aut, sytuacja w godzinach wieczornych i nocnych się nie pogorszy, a może się poprawić.
1315	YT1_09 8	Marynarska	SPPN przy tym rozszerzeniu musi objąć Mordor conajmniej do Marynarskiej. To jest druga największa dzielnica biurowa w Polsce.	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.
1316	YT1_09 9		INWENTARYZACJA MIEJSC POSTOJOWYCH - to jest kolejne kłamstwo. Wy wyznaczenie miejsca postojowe na nowo, bo kasujecie te które były zrobione dawno temu bez wymogów odległości od "skrzyżowań.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Zatrzymanie i postój pojazdu na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania jest niezgodne z przepisami.
1317	YT1_100		A w niby jaki sposób SPPN zapewni więcej miejsc dla mieszkańców? Jeśli dobrze rozumieć proponują Pństwo przegonienie wszystkich Niemieszkańców.	Wprowadzenie 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.
1318	YT1_101	Służewiec Przemysłowy	Dlaczego strefa nie obejmuje Mordoru?	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.
1319	YT1_102		Czy nielegalnie zaparkowane samochody nie były liczone?	Pomiary dotyczyły wszystkich zaparkowanych pojazdów na drogach publicznych. Postoje były klasyfikowane jako legalne bądź nielegalne w świetle obowiązujących przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1320	YT1_103		Mieszkając w takiej lokalizacji ogranicza mnie i sprawi, że kupując abonament za 30zł na 80 miejsc zaplanowanych na mojej ulicy parkować będzie >200 mieszkań.	Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów. SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.
1321	YT1_104	Ursynowska	Podana Ursynowskiej będzie 2x mniej miejsc, niż obecnie, obecnie można parkować po obu stronach ulicy, przy strefie tylko po jednej.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. W przypadku dwukierunkowego odcinka ulicy konieczne jest zachowanie możliwości przejazdu w obu kierunkach.
1322	YT1_105		Czy jest możliwa zmiana deklarowanych 150m?	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy, który 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>postojowych. Symulator zasięgów parkomatów jest dostępny na stronie - <a href="https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c">https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c</a></p> <p>Abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.</p>
1323	YT1_10 6		<p>Miasto będzie czerpać dochody za parkowanie, to co Miasto zrobi dla mieszkańców tych dzielnic aby zwiększyć liczbę miejsc parkingowych?</p>	<p>Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.</p>
1324	YT1_10 7		<p>Opłaty za miejsce nie zmienią nic w kwestii dostępności miejsc skoro mieszkańcy Mokotowa nie mają w nocy gdzie zaparkować.</p>	<p>SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>postojowych dla mieszkańców. Największą skuteczność zapewnia w godzinach, w których na danym obszarze przeważają pojazdy osób przyjezdnych spoza obszaru, dlatego opłaty obowiązują w godz. 8-20. Doświadczenia obszarów obejmowanych strefą w ostatnich latach pokazują, że poprawa następuje również w godzinach wolnych od opłat. Wynika to prawdopodobnie z ograniczenia liczby aut parkujących całodobowo a nieuprawnionych do abonamentu mieszkańca. Ponieważ liczba legalnych miejsc postojowych po wprowadzeniu SPPN się nie zmniejsza, a prawdopodobne jest zmniejszenie liczby parkujących aut, sytuacja w godzinach wieczornych i nocnych się nie pogorszy, a może się poprawić.</p>
1325	YT1_10 8		Miejsc będzie oczywiście mniej, bo skasuje wiele miejsc wyznaczonych w poprzedniej epoce, które dzisiaj nie pasują do wymogów	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
1326	YT1_10 9		SPPN Zapewnia tylko pobieranie opłat bo zakładając, że Ci co chcą parkować poniosą koszt, dalej będą zajmować miejsca, a większy tylko zysk ratusza.	Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze.
1327	YT1_11 0		Rozmawiajmy o SPPN. Pod moim oknem stoją auta obcych ludzi, którzy przyjeżdżają tu do pracy i niech sobie przyjeżdżają!	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy.
1328	YT1_11 1	Etiudy Rewolucyjnej 5	Czy jest możliwość, aby przy ul. Etiudy Rewolucyjnej 5/7 wprowadzić parkowanie skośne? Zwiększy to ilość dostępnych miejsc parkingowych.	Istniejąca geometria drogi nie daje możliwości wyznaczenia miejsc do parkowania ukośnego w rejonie posesji 5/7.
1329	YT1_11 2		Tak samo jak ktoś chce zrobić zakupy, to po co wymuszać haracz? Co niby SPPN ma zmienić na lepsze? W centrum widać doskonale, jest SPPN, a nie ma gdzie stanąć. U podstaw tej reguły stało zapewnienie ok.	Wprowadzenie 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.
1330	YT1_11 3		Na co będą przeznaczone fundusze, które zyska Ratusz z rozszerzenia strefy parkowania?	Wpływy z SPPN stanowią dochód m.st. Warszawy przeznaczany na realizację zadań publicznych.
1331	YT1_11 4		A dlaczego jeśli 150m to jest mało to należy wykupić drogi abonament? Jakie jest uzasadnienie?	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy, który pozwala zaparkować na obszarze w

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>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. Symulator zasięgów parkomatów jest dostępny na stronie - <a href="https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c">https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c</a>  Abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.</p>
1332	YT1_115		To nie działa, więc cała SPPN powinna być zlikwidowana, a nie rozszerzana	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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,</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1333	YT1_11 6		Nawiązując do wcześniejszej odpowiedzi na moje pytanie to ile % albo jaka liczba samochodów na Mokotowie była nielegalnie parkowania? Wg mnie to raczej spora liczna.	Nielegalnie zaparkowane samochody na analizowanym obszarze stanowiły 26% ogółu zarejestrowanych postojów.
1334	YT1_11 7		A ja widzę bilans że miejsca znikają, bo liczę miejsca LEGALNE na których	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Ostateczna liczba miejsc postojowych będzie znana po zatwierdzeniu projektów przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym.
1335	YT1_11 8		Te dane są kompletnie niemiarodajne z bardzo wielu powodów, dodatkowo to nic nie zmieni w kwestii ilości wolnych miejsc skoro w nocy ich nadal nie ma wolnych.	Badania zostały wykonane na przełomie października i listopada 2022 r., przed rozpoczęciem prac związanych z budową Tramwaju do Wilanowa aby zapewnić jak największą miarodajność. Analizowano zajętość w dzień jak i w nocy oraz w weekendy.
1336	YT1_11 9		ILE SAMOCHODÓW BYŁO ZAPARKOWANYCH NIELEGALNIE WIECZOREM I W NOCY?!	26% postojów poza godzinami działania sppn tj. w godz. 20-8 zostało sklasyfikowane jako nielegalne
1337	YT1_12 0		8 tysięcy miejsc, a mają państwo szacunek jaka ilość miejsc jest wymagana na aktualną sytuację?	Przepisy nie określają wymaganej ilości miejsc postojowych do budynków już istniejących. Na analizowanym obszarze dominuje zabudowa już istniejąca, nie ma zatem możliwości wskazania

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				wymaganej ilości miejsc postojowych. Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
1338	YT1_12 1		Na podstawie tych danych można wyliczyć, że w rozszerzonej strefie jest około 14000 samochodów do zaparkowania. Na 8000 miejsc ciężko to zrobić.	Na ponad 8 tys. miejsc postojowych zarejestrowano ponad 4 tys. pojazdów mieszkańców przez 3 tygodnie badania.
1339	YT1_12 2		Ile samochodów może być zarejestrowanych na jedno mieszkanie?	Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. Jedna osoba może dostać 1 abonament na 1 pojazd.
1340	YT1_12 3		W tym momencie często muszę parkować z drugiej strony terenu zielonego, tj. poza obszarem 150m bo tak są poprowadzone ulice. Nie rozumiem czemu mam płacić dodatkowo 570zł/rok.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy, który 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. Symulator zasięgów parkomatów jest dostępny na stronie - <a href="https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c">https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c</a> Abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1341	YT1_12 4		Najważniejsze są pomiary nocne skoro o to się opieracie, wtedy sprawdźcie ile jest miejsc wolnych.	Na analizowanym obszarze zostały przeprowadzone pomiary nocne oraz weekendowe.
1342	YT1_12 5		Trudno przekonać ludzi, żeby przestali rozjeżdżać trawnik i ograniczać widoczność przejścia dla pieszych pod szkołą. "Niemoralne" ale powoli się uda.	Uwaga została przyjęta.
1343	YT1_12 6		Czy ma mnie karać to, że mieszkam w środku terenu zielonego?	Uwaga nie dotyczy rozwiązań projektowych.
1344	YT1_12 7		Czy samochody, które będą zalegały na miejscach parkingowych będą odholowywane?	Podstawę prawną do usuwania pojazdów daje ustawa Prawo o ruchu drogowym z 1997 roku. Przewiduje ona możliwość takiego działania w dwóch przypadkach – przy złamaniu przepisów dotyczących postoju oraz w przypadku „pozostawienia pojazdu bez tablic rejestracyjnych lub którego stan wskazuje na to, że nie jest używany”. O tym, czy dany pojazd należy odholować, decyduje straż miejska. ZDM realizuje wydane przez strażników dyspozycje usunięcia pojazdów.
1345	YT1_12 8		Dlaczego ktoś ma dopłacać ze względu na dużą odległość miejsc parkingowych od jego bloku?	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy, który 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. Symulator zasięgów parkomatów jest dostępny na stronie - <a href="https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c">https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c</a>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1346	YT1_129		A na jakiej podstawie określili Państwo zidentyfikowane samochody mieszkańców?	Pojazdy mieszkańców w trakcie pomiarów były identyfikowane na podstawie częstotliwości, długości i pory postoju. Wyznacznik tablicy rejestracyjnej czy miejsce rejestracji pojazdu nie były brane pod uwagę, jako że nie są to dane wskazujące miarodajnie na liczbę faktycznie zaparkowanych aut.
1347	YT1_130	Służewiec Przemysłowy	Za mała ta strefa. Powinna obejmować cały Mordor, bo inaczej parkowanie skumuluje się poza SPP i dopiero będzie masakra.	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.
1348	YT1_131	Wołoska	Ul. Wołoska odcinek od ul. Woronicza-Bytnara w stronę centrum. Dlaczego nie zostały wyznaczone miejsca postojowe wzdłuż jezdni. Po drugiej strony są. Chodzi o rysunek 26A Wołoska.	Wprowadzono. Wyznaczono miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.
1349	YT1_132		Jak definiują państwo mieszkańców? Tylko zameldowanych na dany adres?	Pojazdy mieszkańców w trakcie pomiarów były identyfikowane na podstawie częstotliwości, długości i pory postoju. Wyznacznik tablicy rejestracyjnej czy miejsce rejestracji pojazdu nie były brane pod uwagę, jako że nie są to dane wskazujące miarodajnie na liczbę faktycznie zaparkowanych aut.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1350	YT1_13 3		Jeśli strefa ruchu jest własnością miasta to czy dobrze rozumiem, że miasto jest odpowiedzialne za wyznaczenie miejsc postojowych w tej strefie?	Strefa ruchu nie jest drogą publiczną. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1351	YT1_13 4		Dlaczego miejsca parkingowe w Warszawie mają być za darmo wg niektórych? Wicie ile tu grunt kosztuje?	Uwaga została przyjęta.
1352	YT1_13 5		Sprawdzić, które ulice są terenami wewnętrznymi, itp, które nie wchodzą w zakres SPPn?	Wprowadzono. Projekt dla SPPN obejmuje swoim zakresem tylko drogi publiczne.
1353	YT1_13 6		Ten efekt jest zawsze gdzie strefa by się nie kończyła. @Zarząd Dróg Miejskich Nie potrafi zrobić tego mądrze i oprzeć granice strefy o zaplecze parkingowe.	Granice zaproponowanego obszaru są oparte o możliwie najbardziej naturalne bariery, takie jak zajezdnia, tereny TVP czy ogródki działkowe.
1354	YT1_13 7		Sam czynsz na hale parkingowa pod blokiem to 100 zł i to po zakupie miejsca za 40 tys.	Uwaga została przyjęta.
1355	YT1_13 8	Wołoska	Uważam, że to bez sensu skoro to po stronie wschodniej są bloki. Wołoska od poszerzenia jest autostradą, a nie miejską ulicą. Wyznaczenie tych miejsc uspokoiło by ruch. Proszę o rozważenie tego pomysłu.	Wprowadzono. Na ulicy Wołoskiej na skrajnych prawych pasach ruchu na jezdni wschodniej i zachodniej zostaną wyznaczone miejsca do parkowania.
1356	YT1_13 9		No tylko, że te miejsca nie są na pewno równomiernie rozłożone, tak samo jak zagęszczenie mieszkańców z autami, żeby w bezpośredni sposób porównywać liczbę miejsc do liczby aut mieszkańców ;)	W badaniach zachowań parkingowych stosowaliśmy agregację danych o miejscach postojowych, zajętości i rotacji do podobszarów oraz poszczególnych ulic, a w przypadkach ulic o znacznej długości i zmiennym charakterze - do fragmentów ulic. Pozwala to na obserwowanie różnic w wykorzystaniu miejsc

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				postojowych nie tylko w ujęciu czasowym, ale również obszarowym.
1357	YT1_14 0		A skąd niby tylko tyle aut jest mieszkańców? Skąd wiecie, że dane auto jest mieszkańca skoro tam z połowa ludzi wynajmuje, a druga połowa leci w leasingu.	Pojazdy mieszkańców w trakcie pomiarów były identyfikowane na podstawie częstotliwości, długości i pory postoju. Wyznacznik tablicy rejestracyjnej czy miejsce rejestracji pojazdu nie były brane pod uwagę, jako że nie są to dane wskazujące miarodajnie na liczbę faktycznie zaparkowanych aut.
1358	YT1_14 1		Właśnie mi się strefa kończy pod domem, a jest to na tyle blisko, że będą wysiadać i z buta. No będzie hardkor xD	Opinia została przyjęta.
1359	YT1_14 2		Logika, powinniśmy płacić za chodzenie po chodniku, wie Pan/Pani ile gruntu jest pod chodnikami? Powinny być szlabany i abonamenty na chodzenie po chodniku.	Uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji
1360	YT1_14 3		Co z samochodami które stały za blokiem i nie widać ich było z ulicy podczas badania?	Pomiary odbywały się tylko na drogach publicznych. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu.
1361	YT1_14 4		Pieszcy vs auta to całkiem dwie inne sprawy.	Uwaga została przyjęta.
1362	YT1_14 5		Moim zdaniem podatek od roweru powinien w Warszawie być.	Uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji
1363	YT1_14 6		Wracam o 1 w nocy w sobotę też nie mam gdzie zaparkować.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. Największą skuteczność zapewnia w godzinach, w których na danym obszarze przeważają pojazdy osób przyjezdnych spoza obszaru, dlatego opłaty obowiązują w godz. 8-20. Doświadczenia

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				obszarów obejmowanych strefą w ostatnich latach pokazują, że poprawa następuje również w godzinach wolnych od opłat. Wynika to prawdopodobnie z ograniczenia liczby aut parkujących całodobowo a nieuprawnionych do abonamentu mieszkańca. Ponieważ liczba legalnych miejsc postojowych po wprowadzeniu SPPN się nie zmniejsza, a prawdopodobne jest zmniejszenie liczby parkujących aut, sytuacja w godzinach wieczornych i nocnych się nie pogorszy, a może się poprawić.
1364	YT1_14 7		Czy ktoś ma znajomych w dzielnicach, gdzie wprowadzili płatne parkingi? Bo ja tak i wiem że to nie prowadzi do zwiększenia ilości miejsc, tylko do zwiększenia ilości opłat oraz zmniejszenia małych usług.	Wprowadzenie SPPN nie służy zwiększeniu liczby miejsc postojowych, ale zwiększeniu dostępności istniejących miejsc. Badania wykonywane w istniejącej strefie potwierdzają, że dostępność miejsc postojowych się poprawiła.
1365	YT1_14 8		Strefa 4, zawsze da się zaparkować auto, czasem od razu, czasem po minucie.	Uwaga została przyjęta.
1366	YT1_14 9		Pieszy nie zajmuje takiej przestrzeni jak auto i nie generuje tylu zanieczyszczeń, chybione porównanie.	Uwaga została przyjęta.
1367	YT1_15 0	Woronicza, Racjonalizacji, Konstruktorska, Suwak, Domańska	Czy jest szansa na objęcie Mordoru podstrefą 1? Ewentualnie tylko kwartału Woronicza-Racjonalizacji-Konstruktorska-Suwak? Strefa SPPN objęta z j początek Domaniewską. Dlaczego?	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1368	YT1_15 1		Czy ktoś przeanalizował jak sytuacja się rozwinęła w obszarach gdzie została już wprowadzona SPPN?	ZDM dysponuje danymi dotyczącymi zajętości miejsc przed wprowadzeniem SPPN i sytuacji obecnej, mierzonej podczas kontroli opłat. Widoczna jest znacznie lepsza dostępność miejsc postojowych po wprowadzeniu SPPN.
1369	YT1_15 2		Babcia mieszkała przy pl. Hallera. Od czasu wprowadzenia tam SPPN nie było problemu z zaparkowaniem w odwiedzinach.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1370	YT1_15 3		Komunikacja > auta. To miasto i nie idzie żeby miało przepustowość i miejsca dla każdego z samochodem. Większość ludzi jeździ samemu i stoi w korku. Powinny być kontrolę na buspasie.	Uwaga została przyjęta.
1371	YT1_15 4	Bałuckiego	Ukradlicie nam kilkadziesiąt miejsc w okolicach Bałuckiego??? Nieee, na pewno nie.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
1372	YT1_15 5		Po czym wnosicie kto jest mieszkańcem a kto nie? po rejestracji się nie da.	Pojazdy mieszkańców w trakcie pomiarów były identyfikowane na podstawie częstotliwości, długości i pory postoju. Wyznacznik tablicy rejestracyjnej czy miejsce rejestracji pojazdu nie były brane pod uwagę, jako że nie są to dane wskazujące miarodajnie na liczbę faktycznie zaparkowanych aut.
1373	YT1_15 6		Z tego wykresu wynika że problem to usługi.	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				sprawy na danym obszarze. Uporządkowanie parkowania służy także poprawie bezpieczeństwa. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
1374	YT1_157		Zysk czy strata? Teraz w gospodarstwie domowym są 2 auta ,i za drugie już płaci się 1200.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów. Stawka 1200 zł nie jest i nigdy nie była obowiązująca.
1375	YT1_158		Przecież płaci za jego utrzymanie w podatkach. I naprawy zapadniętych chodników rozjeżdżonych przez samochody.	Uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji.
1376	YT1_159		Ze względu na wprowadzenie SPPN wartość mojej nieruchomości spadnie. Czy miasto przewiduje wypłatę odszkodowań lub rekompensat, np. zwolnienie z opodatkowania?	Nie ma potwierdzonych dowodów na to, że wartość nieruchomości zmienia się wraz z wprowadzeniem SPPN na terenie m.st. Warszawy.
1377	YT1_160		To może ich opodatkujecie, a nie mieszkańców? Ciekawe jak państwo rozróżniały mieszkańców od usług.	Pojazdy mieszkańców w trakcie pomiarów były identyfikowane na podstawie częstotliwości, długości i pory postoju. Wyznacznik tablicy rejestracyjnej czy miejsce rejestracji pojazdu nie były brane pod uwagę, jako że nie są to dane wskazujące miarodajnie na liczbę faktycznie zaparkowanych aut.
1378	YT1_161		Długotrwałe parkowanie to np. praca. Prowadzenie biznesu na Mokotowie.	Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. Miejsca postojowe na drogach publicznych nie powinny służyć do długotrwałego postoju osób dojeżdżających do pracy, ponieważ w ten sposób dane miejsce jest zablokowane przez cały dzień i nie może być używane przez innych chętnych.</p>
1379	YT1_16 2		Ale na danej ulicy? Proszę Państwa samochód parkuje się tam gdzie jest miejsce. czasem 300m od miejsca zamieszkania.	<p>Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy, który 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. Symulator zasięgów parkomatów jest dostępny na stronie - <a href="https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c">https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c</a> Abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.</p>
1380	YT1_16 3		Bym tu nie kupił mieszkania, gdyby tu była SPPN i dużo osób tak samo pomyśli.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1381	YT1_16 4		Fajny wykres. Widać, że miejsc będzie brakować xD	<p>Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.</p>
1382	YT1_16 5		Akurat znajomi dojadą komunikacją. Uporządkowana przestrzeń wpływa na to, że miejsce staje się bardziej atrakcyjne.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1383	YT1_16 6		Czy możecie wyjaśnić w prostszy sposób tym osobom co twierdzą, że sppn zabiera miejsca parkingowe?	<p>Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Nieporozumienie może wynikać z wliczania nielegalnego postoju do liczby miejsc postojowych. Parkowanie niezgodne z przepisami jest jednak wykroczeniem niezależnie od SPPN.</p>
1384	YT1_16 7		Czyli mam rozumieć, że jak nie zmieszczę się w strefie mam płacić 600 zł bo wy tak mówicie ha ha w głowie się nie mieści.	<p>Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy, który pozwala zaparkować na obszarze w pobliżu miejsca zameldowania: w rejonie do 100 m od</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				parkomatów oddalonych nie więcej niż 150 m od domu, co przekłada się średnio na kilkadziesiąt miejsc postojowych. Symulator zasięgów parkomatów jest dostępny na stronie - <a href="https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c">https://zdm-warszawa.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=0a13056afeaf44668907a6a32a73311c</a> Abonament obszarowy, który pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1385	YT1_168		Wstyd przed ludźmi zapraszać ich do siebie i kazać płacić za parking. A realnie ja będę musiał wstawiać wyjeżdżać swoim autem na ulice żeby zwolnić gościom miejsce w moim garażu.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. Krótkotrwałe odwiedziny oznaczają relatywnie niską opłatę za postój.
1386	YT1_169		Ile wpadnie do kasy miasta ,za zwiększenie strefy o dzielnice mieszkalne, jaką mają państwo projekcję w tej kwestii?	Szacowane wpływy z ustanowienia SPPN są uzależnione od tego ilu mieszkańców wykupi dany abonament, od ilości osób przyjezdnych korzystających ze strefy, oraz od ilości dokumentów opłaty dodatkowej, które zostaną wystawione. Prognoza skutków finansowych uchwały jest przygotowywana na etapie przygotowania uchwały Rady m.st. Warszawy. Wpływy z SPPN stanowią dochód m.st. Warszawy i są przeznaczane na realizację zadań publicznych.
1387	YT1_170	Balladyny	Ulica Balladyny, kilka lat temu ulica ta była dwukierunkowa, mieszkańcy parkowali po obu stronach, była przejezdna, śmieciarki bez problemu wjeżdżały odebrać śmieci, dwa lata temu zmieniono ją w ulicę jednokierunkową i zrobiło się tak ciasno, że śmieciarka wjeżdża tyłem pod prąd i czas odbioru śmieci wzrósł dwu - trzy krotnie, a odkąd wprowadzono płatne miejsca parkingowe zostało.	Uwaga nie dotyczy obszaru konsultowanego projektu. Szerokość jezdni ul. Balladyny została zaprojektowana tak, aby zapewnić przejezdność.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1388	YT1_17 1		Na stronie można już sprawdzić plany miejsc parkingowych na wszystkich ulicach. Już można liczyć ile miejsc zniknie xD	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
1389	YT1_17 2		Zlikwidowanych wiele miejsc parkingowych. Zmiany organizacji ruchu czy wprwadzeni stref parkingowych to realne problemy dla mieszkańców, czy osób obsługujących osiedla. Proszę brać to pod uwagę!	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
1390	YT1_17 3		Dodam że zabieracie miejsca bo twiedzicie jak robi się płatny parking to obowiazuje prawo i w ten sposób zabieracie miejsca.	Przepisy ruchu drogowego obowiązują tak samo w SPPN jak i poza nią.
1391	YT1_17 4		Przecież decyzją już zapadła te konsultację to farsa, wy chcecie łupić kierowców, to oczywisty skok na kase, kto i kiedy z nami konsultował czy chcemy objęcia naszego osiedla strrefą? nikt i nigdy.	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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1392	YT1_17 5		Zostaje opcja odzucenia w wyborach każdego radnego który nie zadeklaruje jednoznacznei odrzucenie sppn.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1393	YT1_17 6	Służewiec Przemysłowy	Mieszkańcy Mordoru nie odpuszczają w kwestii rozszerzenia sppn na Mordor przy tej okazji, ostrzegamy :D	<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>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1394	YT1_17 7		Możesz wynająć od sąsiada na dzień lub parking w innym miejscu i dojechać. Tak jakby ktoś w Londynie wymagał miejsca pod domem, które są w cenie mieszkań.	Uwaga została przyjęta.
1395	YT1_17 8		Co z niedawno uchwaloną odległością minimalną miejsc postojowych od okien budynków?	Przepisy dotyczące odległości stanowisk postojowych od budynków dotyczą wakunków technicznych dla budynków i ich usytuowania. Nie dotyczą one wyznaczania miejsc w pasach dróg publicznych.
1396	YT1_17 9		Może uda się zebrać jak ludzie na Saskiej i postawić zasiegi na urzędników :D dowiesz się z mediów, że konsultacje były szerokie i że mieszkańcy tego chcieli. Nikt nigdy się nie dowie kto to ten mieszkaniec	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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1397	YT1_18 0		Chcecie wydać setki tys PLN na parkometry żeby pomóc mieszkańcom, to żart.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1398	YT1_18 1		Rozliczymy radnych teraz, warszawiacy się nie dadzą tak oszukiwać, że ma tak być dobrze fajnie, a później okazuje się, że tak płacimy i tak i szukamy miejsca po za strefą, bo połowę miejsc zostanie skasowane.	Uwaga została przyjęta. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
1399	YT1_18 2		Kiedy planowane jest wprowadzenie omawianej strefy?	W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1400	YT1_18 3		Czy sppn będzie wchodził tylko całościowo podstrefami, czy można wnioskować o usunięcie z np. strefy 4 części obszaru i jest to możliwe do realizacji?	Decyzję o rozszerzeniu strefy płatnego parkowania podejmie Rada m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych.
1401	YT1_18 4		Badania, że mieszkańcy Żoliborza są zadowoleni z SPPN, a próbka liczy 167 osób.	Badania były przeprowadzone na próbie reprezentatywnej w skali Warszawy.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1402	YT1_18 5		SPPN nie uczyni z Warszawy Londynu i ja tego bym zresztą nie chciał.	Uwaga została przyjęta.
1403	YT1_18 6		Czy stawki będą zwiększane? Teraz są śmiesznie niskie.	O stawkach opłat decyduje Rada m.st. Warszawy. Obecnie nie została podjęta decyzja dotycząca zmiany stawek.
1404	YT1_18 7		Stwórzmy sztucznie problem, żeby móc go fikcyjnie rozwiązać i wszyscy zarobią oprócz mieszkańców. Miejsc będzie mniej, będzie wszystko droższe, zmniejszy się zainteresowanie dzielnicą.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1405	YT1_18 8		Ludzie wracają z pracy od 17tej, ale muszą do 20tej płacić.	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postojów po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1406	YT1_18 9		Czy sppn będzie wchodził tylko całościowo podstrefami, czy można wnioskować o usunięcie z np strefy 4 części obszaru i jest to możliwe do realizacji?	Decyzję o rozszerzeniu strefy płatnego parkowania podejmie Rada m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych.
1407	YT1_19 0		Od lat interesuje się rozwojem miast. Przykłady można mnożyć. Przekształcenie miast na bardziej przyjazne. zmniejszenie ruchu to kierunek, który już nie ulegnie zmianie.	Uwaga została przyjęta.
1408	YT1_19 1		Co z wynajmującymi mieszkania? Płacącymi podatki w Warszawie, kogo teraz z młodych stać na kupno mieszkania?	Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. Osoba wynajmująca mieszkanie ma obowiązek się w nim czasowo zameldować, dzięki czemu ma prawo do abonamentu.
1409	YT1_19 2	Balladyny	Czy na ulicy Balladyny po wprowadzaniu płatnych miejsc parkowania został	Uwaga niezrozumiała
1410	YT1_19 3		Tu się zgadzamy, wkrótce mało kogo będzie stać na poruszanie autem po mieście i jego parkowanie.	Uwaga została przyjęta.
1411	YT1_19 4		Regulowanie czegokolwiek w postaci opłat służy tylko tym którzy te opłaty pobierają, że też ludzie się jeszcze na to łapią..	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1412	YT1_19 5		Czy wniosek o abonament może wysłać nieletni, np dziecko które jest współ/właścicielem samochodu?	Aby otrzymać abonament należy spełnić wszystkie warunki uchwały o SPPN: • być zameldowanym na terenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (na pobyt stały lub czasowy), • posiadać na własność/współwłasność lub w użytkowaniu na podstawie odpłatnej umowy cywilno-prawnej lub umowy użyczenia zawartej w formie aktu notarialnego pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochód osobowy powyżej 2,5 tony, • rozliczać podatek dochodowy od osób fizycznych w m.st. Warszawa.
1413	YT1_19 6		Dodajmy do tego zakaz ładowania elektryków w garażu, bo przepisy przeciwpożarowe zabraniają i oczywistym jest, że nie będzie aut, a wtedy i miejsc parkingowych będzie dużo, więc SPPN nie jest potrzebny.	Uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji.
1414	YT1_19 7		Zmiana na ulice jednokierunkowe to totalna pomyłka, Warszawa ma zabudowę niewymagającą w większości ulic jednokierunkowych. Czy ktoś policzył jak to rocznie zwiększy emisję spalin ze względu dł drogę?	Wprowadzanie ulic jednokierunkowych było nierzadko jedyną metodą wyznaczenia miejsc ogónodostępnych. Układ ulic jednokierunkowych był projektowany z jak najmniejszym wydłużeniem tras dojazdowych do posesji.
1415	YT1_19 8		Gdzie jest ta lista z ulicami które mają być zmienione na jednokierunkowe?	Projekty organizacji ruchu w tym dla ulic jednokierunkowych znajdują się pod adresem - <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-</a>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/
1416	YT1_199		Auto powinno służyć do poruszania się pomiędzy miastami a nie po mieście.	Uwaga została przyjęta.
1417	YT1_200		Raczej będzie stać bogatych. Wiem to kontrowersyjne, ale na mniejszym ruchu skorzystają mniej zamożni. Komunikacja jest dobra, ale liczę na jej dalszy rozwój. Auto będzie zbędne.	Uwaga została przyjęta.
1418	YT1_201		Czy każda osoba posiadająca niepełnosprawność ma prawo do miejsca parkingowego nie posiadając auta?	Osoby niepełnosprawne posiadające kartę parkingową (wydaną zgodnie z art. 8 ustawy Prawo o ruchu drogowym) w Warszawie mogą parkować bezpłatnie na zastrzeżonych stanowiskach postojowych dla pojazdów osób z niepełnosprawnościami (tzw. „niebieskie koperty”). Jeśli ww. osoby spełniają warunki określone w uchwale o SPPN tj. posiadają ważną kartę parkingową, rozliczały podatek PIT za poprzedni rok w Warszawie oraz posiadają tytuł prawny do pojazdu (własność, współwłasność lub użytkowanie) mogą wnioskować w ZDM o kartę N+, która upoważnia do postoju bez dodatkowych opłat na miejscach postojowych (poza niebieskimi kopertami) w całej SPPN. Posiadanie karty „N+”, abonamentu czy innego uprawnienia do postoju w SPPN nie uprawnia do zastrzegania stałego miejsca postojowego i nie stanowi podstawy do roszczeń w przypadku braku wolnego miejsca postojowego.
1419	YT1_202		Gdzie są dane dotyczące konsultacji z mieszkańcami które wskazują na poparcie strefy parkownaia - interesuje mnie obszar 4	Wszystkie otrzymane uwagi w tym głosy aprobaty lub sprzeciwu znajdują się w prezentowanym zestawieniu, które zostało dołączone do raportu z konsultacji.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1420	YT1_20 3		Mieszkam na Mokotowie, po mieście poruszam się komunikacją natomiast pracuję po całym Mazowszu, czas dojazdu komunikacją spowoduje że głównie będę w komunikacji, a nie pracował.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1421	YT1_20 4		Jest jedynie potwierdzeniem stałego lub tymczasowego pobytu danej osoby. Nie skutkuje brakiem możliwości eksmisji ani nie nadaje lokatorowi żadnych	Uwaga nie dotyczy rozwiązań projektowych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			praw do nieruchomości. Wynajmujący może nadal, bez większych problemów rozwiązać umowę najmu.	
1422	YT1_20 5		Nie każdego stać na nowe autogi parking, a mieszać może w SPPN, bo to dom rodzinny. I teraz proponuje komunikacja miejska zawieść 2 dzieci na zajęcia i do lekarza.	Uwaga została przyjęta.
1423	YT1_20 6		Czy ktoś wziął pod uwagę że na WE jeździ 50% aut które są sprzedawane w leasingu w Polsce? Ktoś wpadł na ten fakt? To nie są auta mieszkańców tylko firm z mordoru które leasingują auta..	Pojazdy mieszkańców w trakcie pomiarów były identyfikowane na podstawie częstotliwości, długości i pory postoju. Wyznacznik tablicy rejestracyjnej czy miejsce rejestracji pojazdu nie były brane pod uwagę, jako że nie są to dane wskazujące miarodajnie na liczbę faktycznie zaparkowanych aut.
1424	YT1_20 7		Nie oszukujmy się, chodzi o pieniądze dla ratusza, stworzenie strefy, parkometry oznakowanie to gigantyczne koszty, muszą zarabiać.	Wpływy z SPPN stanowią dochód m.st. Warszawy i są przeznaczane na realizację zadań publicznych.
1425	YT1_20 8		Lepszy Służewiec. Ja również odbyłem wiele spotkań z mieszkańcami, których można liczyć w wielu tysiącach. Tylko margines opowiadał się za SPPN.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1426	YT1_209		Ojej czyżby nagle dane wam nie odpowiadały i już statystyki aut zarejestrowanych na mokotowie ignorujecie?	Pojazdy mieszkańców w trakcie pomiarów były identyfikowane na podstawie częstotliwości, długości i pory postoju. Wyznacznik tablicy rejestracyjnej czy miejsce rejestracji pojazdu nie były brane pod uwagę, jako że nie są to dane wskazujące miarodajnie na liczbę faktycznie zaparkowanych aut.
1427	YT1_210		Co to za konsultacje, skoro nie ma odwołania od decyzji? To wtedy jest spotkanie informacyjne, dowiadujemy się, że będziemy biedniejsi i mieli pogorszony standard życia. Chyba nie oczekujecie radości	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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1428	YT1_21 1	Ludowa, Boryszewska	Chodniki na Mokotowie zastawione są samochodami uniemożliwiają przejście pieszym. Zapraszam na Ludową i Boryszewską. Tu piesi fragmentami zmuszeni są iść ulicą, bo nie ma jak przejść chodnikiem.	Na ulicy Ludowej oraz Boryszewskiej miejsca postojowe wyznaczone z zachowaniem 2-metrowej szerokości chodnika.
1429	YT1_21 2		Od kiedy miałyby wejść w życie nowy obszar SPPN?	W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1430	YT1_21 3		Abonament będzie funkcjonował na całym Mokotowie, czy będzie przypisany do danego małego obszaru?	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1431	YT1_21 4		Czy można udostępnić badania?	Wyniki badań były prezentowane podczas spotkań konsultacyjnych. Szczegółowe wyniki dla danej ulicy możemy udostępnić na wniosek.
1432	YT1_21 5		Czy jeśli większość ulicy leży w nowej, 2 podstrefie SPPN, ale część ulicy leży w już istniejącej strefy SPPN, to będzie można parkować na części ulicy wykraczającej poza nową podstrefę?	Zasięg stref abonamentu obszarowego zostanie określony w uchwale Rady m.st. Warszawy. Niewykluczone są korekty wynikające z potrzeby ustalenia klarownych granic obszarów i jednocześnie możliwie równego dostępu do miejsc postojowych w ramach obszarów.
1433	YT1_21 6	Spartańska	Dyskusji wymaga obszar wokół Instytutu Reh. Spartańska. Obecnie tam parkują samochody pacjentów (mimo istniejącego zakazu). W planie są to miejsca dla mieszkańców? Gdzie zatem miejsca dla pacjentów?	W związku z przebudową ulicy Spartańskiej, odrębnym projektem zostaną wyznaczone miejsca po dwóch stronach ulicy w zatokach ze sposobem parkowania

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				równoległe do krawędzi jezdni. Nie były projektowane zastrzeżone miejsca dla Instytutu Rehabilitacji. Instytut ma przeznaczone miejsca dla pacjentów na terenie własnym.
1434	YT1_21 7	Służewiec	Służewiec koniecznie włączyć w SPP. Jeśli trzeba uzasadnienia, zrobienie ankiety wśród mieszkańców nie powinno być trudne.	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.
1435	YT1_21 8	podobszar 4	Gdzie jest wykaz uliczek wewnętrznych itp, które nie będą objęte płatnym parkownaiem - strefa 4?	Wykaz ulic objętych projektem znajduje się na stronie <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/</a> . Pozostałe ulice i obszary nie są drogami publicznymi i nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
1436	YT1_21 9	podobszar 4	Proszę o link z wykazem ulic w strefie 4, które nie wejdą w zakres sppn - nie potrafiłem znaleźć tego na stronie.	Wykaz ulic objętych projektem znajduje się na stronie <a href="https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/">https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-płatnego-parkowania-na-mokotowie-2/</a> . Pozostałe ulice i obszary nie są drogami publicznymi i nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
1437	YT1_220		O sct prawie nikt pozytywnie nie mówił, a ZDM napisał że wszyscy chcieli i jeszcze powiększyli strefę.	Radni Warszawy zdecydowali, że od lipca 2024 roku Śródmieście i fragmenty centralnych dzielnic miasta objęte zostaną Strefą Czystego Transportu, czyli w granicach zaproponowanych podczas konsultacji społecznych. Do końca 2027 roku z zasad obowiązujących w SCT zwolnieni będą mieszkańcy strefy oraz osoby opłacające podatek i zameldowane w stolicy. Więcej informacji dotyczących Strefy Czystego Transportu można znaleźć na stronie <a href="https://konsultacje.um.warszawa.pl/processes/sct">https://konsultacje.um.warszawa.pl/processes/sct</a>
1438	YT1_221		Rreferendum to jedyna opcja i to takie wrzucane do skrzynek każdego mieszkańca.	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1439	YT1_22 2		Zdecydowanie lepiej zrobić referendum, tylko to odpowie realnie na pytanie.	<p>Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.</p>
1440	YT1_22 3		Nie chcemy podatku parkingowego. SPP to to rozwiązane dobre dla kasy miasta nie dla mieszkańców.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1441	YT1_22 4		U nas SPPN jest od stycznia i wreszcie jest gdzie parkować .	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapełnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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,</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1442	YT1_22 5		<p>Nie chcemy podatku parkingowego. SPP to rozwiązanie dobre dla kasy miasta nie dla mieszkańców.</p>	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1443	YT1_22 6		Po co w ogóle te dyskusje, czy rozszerzać strefę czy nie. Robimy referendum i sprawa będzie jasna.	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1444	YT1_22 7		Chcemy referendum w sprawie SPP!!!	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę 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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1445	YT1_22 8		120 osob nie może podejmować decyzji za całą dzielnicę.	Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
1446	YT1_22 9		Konsultujecie w cudzysłowie, a potem robicie co chcecie to PARANOJA!	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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone
1447	YT1_23 0	al. Niepodległ ości	Pytanie z innej beczki, co z planem zawężenia al. Niepodległości? Buspas ścieżka rowerowa i jedna jezdnia dla samochodów prywatnych?	Nie ma obecnie żadnych planów wprowadzania takich zmian na al. Niepodległości. Buspasy są wprowadzane na ulicach o znacznie większej częstotliwości ruchu autobusowego.
1448	YT1_23 1		Dokładnie mamy demokracje, w cywilizowanych krajach sprawy dotyczące wszystkich mieszkańców rozwiązywane są w formie referendum.	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Konsultacje społeczne nie są plebiscytem, ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na poziomie lokalnym.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Zanim dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.</p>
1449	YT1_23 2		Ja życzę sobie rozwiązania, żeby nie było SPPN.	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1450	YT1_23 3		W jaki sposób można wyrazić sprzeciw wobec rozszerzenia strefy?	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1451	YT1_23 4		Z pokazanych danych wynika, że obecna liczba miejsc postojowych nie spełnia potrzeb mieszkańców i przyjeźnych. Dopóki nie zwiększy się liczby legalnych miejsc wprowadzenie SPPN nie ma sensu.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców. Dodatkowo zaprojektowano wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na części ulic w celu wyznaczenia maksymalnej liczby ogólnodostępnych miejsc postojowych.
1452	YT1_23 5		Czy przy wyznaczaniu miejsc postojowych braliście pod uwagę odległość min. 7 metrów od okien w budynkach mieszkalnych?	Przepisy dotyczące odległości stanowisk postojowych od budynków dotyczą warunków technicznych dla budynków i ich usytuowania. Nie dotyczą one wyznaczania miejsc w pasach dróg publicznych.
1453	YT1_23 6		Czy wynikiem tych konsultacji może być głos mieszkańców i braku zgody na wprowadzenie strefy?	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1454	YT1_23 7		Bardzo dobre pytanie. Gdzie jest lista sprzeciwu do której można się dopisać?	<p>Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1455	YT1_238		Jak można wyrazić niechęć do sppn?	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1456	YT1_239		SPPN ma za zadanie jedynie zniechęcić mieszkańców do posiadania i korzystania z auta.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.
1457	YT1_240		Nie chce płacić za coś, za co płace podatki miastu	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1458	YT1_24 1		Powinniśmy zacząć od tworzenia nowych parkingów.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
1459	ZOOM1 _001	Wołoska	Dlaczego na ul. Wołoskiej, na odcinku od ul. Woronicza do Bytnara w stronę centrum nie zostały wyznaczone miejsca postojowe wzdłuż jezdni? Naprzeciwko przy domkach jednorodzinnych są. Chodzi o rysunek 26A Wołoska. Uważam, że to bez sensu, skoro to po stronie wschodniej są bloki. Tych miejsc może być za mało. Poza tym Wołoska od poszerzenia jest autostradą a nie miejską ulicą. To zhora dla mieszkańców. Wyznaczenie tych miejsc uspokoiło by ruch. Proszę o rozważenie tego pomysłu.	Wprowadzono. W projekcie uzgledniono dodatkowe miejsca postojowe po wschodniej stronie ul. Wołoskiej.
1460	ZOOM1 _002		Czy projektowane są miejsca dla dostawców i w jaki sposób można wystąpić o takie miejsce?	Co do zasady dostawcy mogą parkować na dowolnym ogołnodostępnym miejscu postojowym. Kwestia

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
1461	ZOOM1_003		Czy projekt strefy uwzględnia również rekultywację i zabezpieczenie terenów zielonych obecnie rozjeżdżonych przez nielegalnie parkujące auta? Czy o to będzie trzeba starać się osobno w ZgN?	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
1462	ZOOM1_004	Wołoska 52a	Dlaczego podwórko za budynkiem przy Wołoskiej 52A na którym obowiązuje strefa ruchu i przepisy ruchu drogowego nie zostało uwzględnione w planowaniu? Czy możemy liczyć na zabezpieczenie go słupkami żeby uniemożliwić nielegalne parkowanie i niszczenie terenu zielonego?	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie.
1463	ZOOM1_005	Dąbrowskie go	Proszę o omówienie planowanych zmian w strefie nr 2, w szczególności na ulicy Dąbrowskiego od Al. Niepodległości do Łowickiej. Mam na myśli interpretację mapy: dodatkowe słupki, ilość miejsc przewidzianych dla mieszkańców, ilość miejsc dla niepełnosprawnych, itp.	Projekt organizacji ruchu dla ul. Dąbrowskiego został skorygowany w wyniku uwag mieszkańców. Projekt nie przewiduje likwidacji miejsc postojowych, natomiast przewiduje w dużej mierze utrzymanie istniejącej organizacji ruchu.
1464	ZOOM1_006		Rzecz w tym, że nieuporządkowanie i niezabezpieczenie tych nielegalnych klepisk-parkingów w momencie wprowadzenia strefy będzie jeszcze bardziej zachęcało do dalszego rozjeżdżania trawników i systemów korzeniowych.	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu zostaną wprowadzone do projektów jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
1465	ZOOM1_007	Garażowa	Popieram rozszerzenie strefy o okolice ulicy Garażowej	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



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				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. //
1466	ZOOM1_008	Bytnara "Rudego"	Jak wyglądają uprawnienia do abonamentów dla właścicieli/dzierżawców punktów handlowych w strefie? Pytam w kontekście bazarku na Bytnara - ulica i miejsca parkingowe są w ciągu dnia pozostawiane samochodami dostawczymi, a niektóre wręcz blokowane na potrzeby handlowców.	Abonamenty przysługują wyłącznie mieszkańcom SPPN. Pozostali kierowcy parkujące na płatnych miejscach postojowych są zobowiązani do uiszczenia opłaty. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji.
1467	ZOOM1_009		Czy można liczyć, że strefa pomoże uporządkować ten obszar?	Wprowadzenie 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.
1468	ZOOM1_010		Kiedy można spodziewać się referendum w którym wezmą udział wszyscy mieszkańcy?	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Konsultacje społeczne nie

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1469	ZOOM1_011		Czemu chcecie wprowadzać opłaty za coś za co i tak już płacimy w podatkach i jak widać nie działa jak powinno? Trzeba tworzyć nowe miejsca parkingowe.	Wprowadzenie 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.
1470	ZOOM1_012	Wołoska	Popieram wyznaczenie miejsc parkingowych na Wołoskiej	Opinia została przyjęta.
1471	ZOOM1_013	Wierzbno	W jaki sposób nastąpi identyfikacja użytkownika pojazdu jako mieszkańca? Na Wierzbnie bardzo dużo mieszkań jest wynajmowanych, czy spełnienie trzech warunków (meldunek+podatki+posiadanie pojazdu) będzie traktowane	Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>łącznie? Czy po wprowadzeniu SPPN zwiększy się liczba patroli służb uprawnionych do egzekwowania przestrzegania przepisów?</p>	<p>rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony. Strefę codziennie kontroluje dziewięć specjalnych samochodów z systemem e-kontroli, które skanują tablice rejestracyjne, kontrolując wniesienie opłaty. Jedno auto ma skuteczność porównywalną z dziesięcioma dwuosobowymi patrolami. Strefę Płatnego Parkowania Niestrzeżonego kontrolują też łączone patrole kontrolerów i Straży Miejskiej.</p>
1472	ZOOM1_014	Olimpijska, Płatowcowa	<p>Niedopuszczalne jest całkowite ograniczenie możliwości parkowania samochodów osobowych na ulicy Olimpijskiej i Płatowcowej powyżej 1 minuty. Takie rozwiązanie wyklucza przecież nawet zaparkowanie pojazdów osób odwiedzających z najbliższej rodziny. Do domów przyjeżdżają także inne osoby (np. w celach służbowych), które po wprowadzeniu zaprezentowanej w konsultacjach organizacji ruchu nie będą mogły zaparkować w pobliżu domu i będą musiały pozostawić swój samochód w odległości nawet 400-600 metrów (o ile znajdą miejsce na wyznaczonych miejscach w strefie płatnego parkowania na innych ulicach). Należy zwrócić także uwagę, że zaproponowane rozwiązanie całkowicie wyklucza możliwość parkowania powyżej 1 minuty w pobliżu kościoła pw. NMP Matki Zbawiciela do którego dojeżdżają osoby na Msze Św. i uroczystości.</p>	<p>Z uwagi na liczne zjazdy do posesji nie ma możliwości wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych zachowując przy tym ruch dwukierunkowy.</p>
1473	ZOOM1_015	Stępińska, Górską	<p>Podniosłam kwestie problemu parkowania na osiedlu Sielce, rejon ulicy Stępińska i Górską (oraz inne okoliczne), gdzie sytuacja jest tak samo tragiczna jeśli chodzi o miejsca do parkowania w nocy jak i w ciągu dnia.</p>	<p>W badaniach parkingowych przeprowadzonych w październiku i listopadzie 2022 r. zajętość popołudniami dla ulicy Górskiej przekraczała 100%, a Stępińskiej waha się od 80 do 123% w dni robocze. Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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.
1474	ZOOM1_016	Sielce	Druga sprawa, to ze względu na mojego pracodawcę, którym jest instytucja Unii Europejskiej, wg polskiego prawa podatkowego, nie tylko nie płacę podatków w Polsce (płacę je bezpośrednio do Komisji Europejskiej) ale także jestem zwolniona ze składania PIT. Odpowiedz pana Michała Lejka oznacza, że to dyskwalifikuje mnie do uzyskania abonamentu co odczuwam jako rodzaj kary za to w jaki sposób są sformułowane polskie przepisy podatkowe (ja nie unikam celowo płacenia podatków / rozliczania PIT w Warszawie). Chciałam zaznaczyć, że np karta Warszawiaka w komunikacji miejskiej przysługuje, kiedy spełnia się jeden z dwóch warunków - albo jest się zameldowanym w Warszawie albo tożlicza się w Warszawie podatki. W mojej opinii, te same zasady powinny być też stosowane w innych rozwiązaniach miejskich.	Aby wyrobić lub przedłużyć abonament mieszkańca, należy okazać dokument potwierdzający rozliczenie podatku PIT za poprzedni rok w Warszawie poświadczony przez urząd skarbowy (prezentatą urzędu skarbowego lub UPO) lub zaświadczenie wydane przez urząd skarbowy, potwierdzające złożenie za rok poprzedni zeznania podatkowego PIT, w którym wskazano obszar m.st. Warszawy jako miejsce zamieszkania i składania zeznania podatkowego. Akceptowane są następujące zeznania podatkowe: PIT-16A, PIT-19A, PIT-28, PIT-36, PIT-36L, PIT-37, PIT-38, PIT-39, PIT-40A.
1475	ZOOM1_017	Płatowcowa i Olimpijska	Wprowadzić na ul. Płatowcowej i ul. Olimpijskiej (na odcinku od Płatowcowej do Spartańskiej) ruch jednokierunkowy z wjazdem od strony ul. Racławickiej i wyjazdem w kierunku ul. Spartańskiej. (propozycję zaznaczono czerwonymi strzałkami na poniższej mapie)	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego z uwagi na liczne zjazdy nie spowoduje wyznaczenia większej ilości ogólnodostępnych miejsc postojowych, spowoduje natomiast dużo dłuższe dojazdy do posesji.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1476	ZOOM1_018	Olimpijska, Płatowcowa	Wyznaczyć jak największą liczbę miejsc parkingowych na jezdni ww. ulic, wzdłuż chodnika, z zachowaniem możliwości wyjazdu z posesji.	Wprowadzono. Miejsca postojowe zostały wyznaczone wszędzie tam gdzie zezwalają na to przepisy.
1477	ZOOM1_019	Bytnara "Rudego"	Jak wyglądają uprawnienia do abonamentów dla właścicieli/dzierżawców punktów handlowych w strefie? Pytam w kontekście bazarku na Bytnara - ulica i miejsca parkingowe są w ciągu dnia pozostawiane samochodami dostawczymi, a niektóre wręcz blokowane na potrzeby handlowców. Czy można liczyć, że strefa pomoże uporządkować ten obszar?	Abonamenty przysługują wyłącznie mieszkańcom SPPN. Pozostali kierowcy parkujące na płatnych miejscach postojowych są zobowiązani do uiszczenia opłaty. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji.
1478	ZOOM1_020	Dąbrowskiego	Czy można liczyć, że strefa pomoże uporządkować ten obszar? Podobne pytanie mam w kontekście ul. Jarosława Dąbrowskiego	Wprowadzenie 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.
1479	ZOOM1_021	Magazynowa, Garażowa, Samochodowa	Proszę o odnotowanie mojego pytania/wniosku: Obszar zawierający ulice magazynowa, garażowa i samochodową. Ograniczony przez ulicę Wołoską, Domaniewską I Woronicza nie został ujęty w planie SPPN, a powinien. Jest to bardziej naturalna granicą strefy ograniczona przez duże, szerokie ulice. Na ulicy garażowej jest poważny problem z parkowaniem mimo garaży podziemnych, ze względu na sklep Biedronka, Pepco i bliskość do Mordoru,	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

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			jest to bardzo mocno obłożony obszar. Wiele firm te ulice traktuje jako własny długoterminowy parking. Mamy też wiele porzuconych aut. Brak wolnych miejsc sprawia że klienci sklepów stawiają auta na pasie jezdni na światłach awaryjnych. Kilka razy dziennie powoduje to zablokowanie ruchu na garażowej. Jest to szczególnie problematyczne, ponieważ znajduje się tu dyspozytornia karetek. Ustawienie tego miejsca tuż za granicą strefy tylko pogorszy problem i może doprowadzić do tragedii. Ponadto przydałoby się wyznaczenie miejsc dla niepełnosprawnych żeby im ułatwić dostęp do sklepów i lokali.	rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy.
1480	ZOOM1_022		Czy parkowanie przed własnym garażem (barmą wjazdową) będzie płatne	Co do zasady, brama czy wiata, są lokalizowane poza pasem drogi, zatem i nie ma miejscach postojowych – a zatem taki postój jest bezpłatny, natomiast czy jest zgodny z przepisami – to już zależy od oznakowania i zastosowania się bądź nie – do odpowiednich przepisów ruchu drogowego.
1481	ZOOM1_023		popieram wyznaczenie miejsc parkingowych zgodnie z aktualnymi przepisami, w sposób bezpieczny dla wszystkich uczestników ruchu	Opinia została przyjęta.
1482	ZOOM1_024	Ursynowska	na ulicy Ursynowskiej zniknie połowa miejsc parkingowych	Nie wprowadzono. Wskazany odcinek ul. Ursynowskiej jest drogą bez przejazdu, więc musi zapewnić możliwość ruchu w obydwu kierunkach. Dlatego też w stanie istniejącym zatrzymywanie po północnej stronie ulicy jest zabronione. Niniejsze opracowanie nie zmienia nic w tym zakresie.
1483	ZOOM1_025	Abramowski	Abramowskiego to w ogóle powinno być zamknięte dla ruchu jako ulica szkolna	Nie wprowadzono. Poza zakresem opracowania. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Tworzenie tzw. ulic szkolnych nie było przedmiotem projektu.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1484	ZOOM1_026	al. Niepodległości	A z niepodległości na Domaniewska tam sobie na skrótty jadą. Zamknalbym to od obu stron	Postulat jest poza zakresem opracowania. Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg. Wnioskowana zmiana organizacji ruchu dotyczy drogi wewnętrznej i nie wpłynęłaby na zwiększenie liczby miejsc postojowych.
1485	ZOOM1_027	Służewiec	Na Służewcu zarządcy budynków powyłączyli całe piętra parkingów pod niektórymi biurami, bo brak chętnych do parkowania, bo na górze na błocie (były trawnik) jest za darmo	Uwaga nie dotyczy przedmiotu konsultacji.
1486	ZOOM1_028		popieram że mieszkańcy nie powinni płacić w SPPN abonamentów, bo już opłacają podatki pod swoim adresem	Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
1487	ZOOM1_029		strefa dla mieszkańców powinna być bezpłatna	Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
1488	ZOOM1_030	Górska, Chełmska, Stępińska	Wiele legalnych miejsc postojowych (na chodniku, gdzie było nadal 1.5 zostawionych dla pieszych) zostało zlikwidowanych na Górskiej, Chełmskiej czy Stępińskiej w ciągu kilku ostatnich lat. W wielu miejscach zostały postawione barierki. Obawiam się, że ten proces będzie postępował w zwiększony tempie po wprowadzeniu SPP.	Założeniem projektu było oznakowanie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
1489	ZOOM1_031		Ja jestem super zadowolony ze strefy na ochocie gdzie pracuję i ankiety pokazują że większość osób jest zadowolona	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapelnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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 istniejącą strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1490	ZOOM1 _032	Łowicka	Bzdura, mieszkam na Łowickiej po wielu perturbacjach mój blok włączono do SPPN w okolicy jest dom kultury przychodnia i szpital, dzięki temu że nas włączono mam gdzie zaparkować w strefie SPPN jestem zaaaa rozszerzeniem strefy	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1491	ZOOM1_033		Mieszkaniec a tym bardziej właściciel mieszkania powinien mieć miejsce w swojej okolicy zapewnione i nie powinien ponosić żadnych opłat. 30 złotych rocznie - ok pod warunkiem, że będzie można takie miejsce znaleźć.	Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
1492	ZOOM1_034	Stary Mokotów	Miasto musi nie tylko zakazywać i ograniczać miejsca do parkowania, ale również je tworzyć. Szczególnie w miejscach jak Stary Mokotów, gdzie nie ma budynków z garażami - stare budownictwo i kamienice - powinny być budowane parkingi w tym podziemne aby umożliwić mieszkańcom parkowanie.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
1493	ZOOM1_035		parkowanie zdecydowanie jest bardzo ważną potrzebą życia w mieście, jaki sens jest płacenia podatków w takim razie?	Podatkami jest publicznoprawne, nieodpłatne, przymusowe oraz bezzwrotne świadczenie pieniężne na rzecz państwa. Podatki stanowią główne źródło dochodów państwa oraz umożliwiają finansowanie jego działalności. Mówiąc najogólniej, dzięki podatkom państwo np. opłaca szkoły, szpitale, budowę dróg czy wspiera najuboższych. Każdy, kto znajduje się w sytuacji objętej podatkiem, ma obowiązek go zapłacić. Opłata za postój nie jest podatkiem. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej.
1494	ZOOM1_036		co w przypadku posiadania mieszkania w Warszawie i płacenia za nie podatków - ale płacenia pitu gdzie indziej - jak można uzyskać abonament?	Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
1495	ZOOM1_037		ile nowych miejsc parkingowych zostało stworzonych w ostatnich 3 latach na Mokotowie?	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji.
1496	ZOOM1_038		Opowieści o dorzucaniu się do wspólnej skarbonki - Pan wybaczy ale może sobie darujemy ten argument dla udowadniania opłaty dla mieszkańca; mieszkaniec wnosi ogromny wkład poprzez płacenie podatków wszelakich, pit, podatki od nieruchomości, gruntu, podatek w benzynie, itd., itp.	Mieszkańcy mają prawo do bezpłatnego postoju w ramach abonamentu.
1497	ZOOM1_039		czy opinia, że obowiązek płacenia PIT jest nienegocjowalny jest zgodny z przepisami polskiego prawa? Są innego rodzaju podatki, które są płacone przez wielu z nas, np podatki od nieruchomości. Te podatki też dokładają się utrzymania do infrastruktury w Warszawie.	Akceptowane są następujące zeznania podatkowe: PIT-16A, PIT-19A, PIT-28, PIT-36, PIT-36L, PIT-37, PIT-38, PIT-39, PIT-40A.
1498	ZOOM1_040		Ale gdzie te miejsca wyznaczyć? I tak mnóstwo miejsc znajduje się na chodnikach, co utrudnia ruch pieszym...	Miejsca do parkowania były wyznaczane na jezdniach i na chodnikach pozostawiając co najmniej minimalną szerokość chodnika wymaganą przepisami.
1499	ZOOM1_041	Woronicza	Przy okazji wprowadzenia SPPN, proszę o wprowadzenie Drogi Dla Rowerów wzdłuż Woronicza od Etiudy Rewolucyjnej aż do Puławskiej	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Budowa drogi dla rowerów to niezależnie zadanie inwestycyjne i może być realizowane niezależnie od SPPN.
1500	ZOOM1_042		Abonament jak już obejmie mieszkańców to poleci w górę bo inflacja bo to bo tamto	Zasady dla strefy są ujednoczone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego.
1501	ZOOM1 _043		teraz 30 zł za obszar 250 metrów a co w przypadku gdy mieszkaniec Mokotowa chce pojechać do sklepu na Mokotowie ?	SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów. W przypadku parkowania poza obszarem abonamentu należy wnieść opłatę za parkowanie.
1502	ZOOM1 _044		mieszkam na zmianę w dwóch miastach, tu mam jedno z mieszkań i na pewno nie będę tutaj płacić pitu po takich akcjach. Właściciel mieszkania najbardziej powinien być traktowany jako "mieszkaniec"	Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1503	ZOOM1_045	Domaniewska	i co wtedy jak nie będzie miejsca w tym obrębie 250metrów 😊 bo na Domaniewskiej to jest nie możliwe i wszyscy o tym wiemy	SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca. Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1504	ZOOM1_046		Dodatkowe pytanie, czy zerowy PIT (który nie jest obowiązkowy ale nic nie stoi na przeszkodzie aby taki złożyć wg US) wypełnia obowiązek złożenia PIT dla uzyskania abonamentu dla parkowania?	Akceptowane są następujące zeznania podatkowe: PIT-16A, PIT-19A, PIT-28, PIT-36, PIT-36L, PIT-37, PIT-38, PIT-39, PIT-40A.
1505	ZOOM1_047		Czemu mieszkaniec płacący podatki + płacący abonament ma jeszcze płacić za dojazd do sklepu na własnej dzielnicy?	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				postoiu po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1506	ZOOM1_048		czy konsultują Państwo wprowadzane zmiany z MZA, Strażą Pożarną, Policją, MPO, transpotrem sanitarnym, medycznym, TSL, ....	Projekty organizacji ruchu są sprawdzane pod kątem przejezdności dla pojazdów gabarytowych (śmieciarka) oraz dla autobusów komunikacji miejskiej dla ulic po których poruszają się autobusy. To gwarantuje przejezdność również dla służb, oczywiście pod warunkiem że kierowcy nie parkują poza wyznaczonymi miejscami w sposób blokujący przejazd.
1507	ZOOM1_049	Wiktorska	Obecnie mieszkając na ul.Wiktorskiej najczęściej parkuję 2 lub 3 ulice dalej (Ursynowska lub dalej), bo w pobliżu nie ma miejsc do zaparkowania. Zwłaszcza po zmniejszeniu się liczby miejsc na ul Wiktorskiej i Raclawickiej po ostatnim remoncie tych ulic. Nie wierzę, że wprowadzenie SPPN to zmieni na lepsze.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapelnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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 postoiu, co zwiększa

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1508	ZOOM1_050		Docelowo chodzi o ograniczenie ruchu samochodowego, co akurat popieram, bo korki na Mokotowie stają się nie do zniesienia.	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN,



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1509	ZOOM1_051		Z przedstawionych danych wynika, że zakładają Państwo, że niemal każde miejsce parkingowe będzie rotować. Jaki jest obliczony współczynnik takiej rotacji na legalnych miejscach postojowych? Jak to się ma do wzrastającej liczby osób pracujących z domu? Ta tendencja będzie się tylko nasilać. Dodatkowo, wiele mieszkańców Mokotowa posiada auto, ale korzysta z niego sporadycznie - raz lub dwa w tygodniu. Państwa optymistyczne założenie, że dla wszystkich starczy miejsc, bo mieszkańcy pojedą poza strefę w dzień, więc starczy miejsca dla przyjeznych jest błędne. Dlatego uważam, że lokalni przedsiębiorcy i pracownicy, zwłaszcza tacy, którzy operują w lokalach nie posiadających parkingów, odczują negatywny wpływ SPPN jako pierwsi.	Uwaga zawiera błędną tezę, że „niemal każde miejsce parkingowe będzie rotować”. Rotacja miejsc postojowych odnosi się przede wszystkim do osób przyjeznych i pozwala w znaczącym stopniu zredukować ich postój długotrwały, na rzecz uwolnienia miejsc dla mieszkańców i usług. Ponieważ liczba legalnych miejsc postojowych się nie zmniejszy, ale zmniejszy się popyt na te miejsca, dostępność wolnych miejsc wzrośnie.
1510	ZOOM1_052		czy jeżeli mieszkanie wynajmują 4 osoby, każda z nich może wyrobić abonament mieszkańca na własny samochód?	Abonament mieszkańca może otrzymać osoba fizyczna, która spełnia łącznie następujące warunki: -jest zameldowana na pobyt stały lub czasowy na terenie SPPN, -rozlicza w Warszawie podatek PIT za poprzedni rok, -jest właścicielem, współwłaścicielem lub użytkownikiem pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej do 2,5 tony lub samochodu osobowego powyżej 2,5 tony.
1511	ZOOM1_053	Tagore	Uwaga techniczna: projekt na Tagore'a na rogu z Gandhiego wykonany jest na starym planie. Obecnie przy północnym wylocie Gandhiego w miejscu garaży jest nowy budynek wielorodzinny.	Wprowadzono. Zaktualizowano podkład mapowy we wskazanym miejscu.
1512	ZOOM1_054		każdy taki abonament będzie za 30 zł?	Mieszkaniec SPPN ma do wyboru: Abonament rejonowy – kosztuje 30 zł rocznie pozwala zaparkować w rejonie do 8 parkomatów, znajdujących się w promieniu 150 m od miejsca zameldowania. Wybór parkomatów z tego rejonu przysługuje mieszkańcowi SPPN. Abonament

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				obszarowy – kosztuje 600 zł rocznie pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów.
1513	ZOOM1_055		czy wprowadzenie SPPN umożliwi korektę chodników wybudowanych w przeszłości niezgodnie z przepisami. W każdym z obszarów znajdują się chodniki niewymiarowe, często poniżej 1.5 m szerokości. Czy urząd miasta analizował możliwość doprowadzenia chodników do minimalnej szerokości wynikającej z przepisów rozporządzenia? Poszerzenie chodników (albo przynajmniej przyjęcie założenia ich poprawnej szerokości) może mieć wpływ na ocenę potrzeby wprowadzenia ruchu jednokierunkowego oraz rozlokowania miejsc postojowych.	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (znaki drogowe, linie, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. Podczas projektowania kierowaliśmy się zasadą utrzymania chodników o szerokości min. 2 m (jeżeli taki chodnik istniał). Projekt nie przewiduje wykonania poszerzeń istniejących ciągów pieszych.
1514	ZOOM1_056	Sibeliusa	Zgłaszam postulat by Sibeliusa była ulicą jednokierunkową w kierunku północnym, a Fitelberga w kierunku południowym. Taka organizacja ruchu wydaje się być bardziej optymalna dla przepływu pojazdów w tym kwartale ulic.	Nie wprowadzono. Przyjęty w projekcie układ ulic jednokierunkowych jest optymalny z uwagi na możliwość wyznaczenia ogólnodostępnych miejsc postojowych oraz na obsługę zabudowy sąsiadującej zabudowy.
1515	ZOOM1_057	Kozłowska, Pyjasa, Idzikowskiego, Piekałkiewicza	czy osiedle w obszarze ulic - Kozłowskiej, Pyjasa, Piekałkiewicza, Idzikowskiego -wejdą w strefę płatnego parkowania, czy będzie parkowanie w ich ciągu nie objęte opłatami?	Ulica Idzikowskiego została objęta obszarem proponowanej SPPN, pozostałe ulice pozostają poza SPPN, ponieważ to drogi wewnętrzne. Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1516	ZOOM1_058	Miłobędzka	ul. Miłobędzka na odcinku od Raławickiej do Gimnastycznej chodnik ma ok. 50 cm szerokości. Doprowadzenie chodnika do prawidłowej szerokości doprowadzi do konieczności wprowadzenia ruchu jednokierunkowego. Na ile te kwestie są brane pod uwagę przy projektowaniu. W innym odcinku tej ulicy doprowadzenie chodnika do prawidłowej szerokości umożliwiłoby wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych, albo zmianę oznakowania.	Wytyczne do projektu nie obejmowały budowania poszerzeń istniejących ciągów pieszych. Jest to możliwe niezależnie od SPPN.
1517	ZOOM1_059	Lipskiego	Sprawa dot. ulicy Jana Józefa Lipskiego (31 - Lipskiego .pdf): w projekcie jest zlikwidowanie przejścia dla pieszych. Jest to główne dojście do Żłobka nr 4 dla rodziców z małymi dziećmi z całego obszaru na wschód od żłobka. Obecnie przejście jest słabo oznaczone i słabo zabezpieczone pomimo tego, że jest intensywnie użytkowane. Powinno być wyniesione lub przed nim powinien znajdować się znak P-21, który umożliwi wcześniejsze dostrzeżenie przechodzących osób. Z tego przejścia korzysta dużo osób z dziecięcymi wózkami i wiele najmniejszych dzieci. Zlikwidowanie tego przejścia to proszenie się o nieszczęście, bo rodzice i dzieci do żłobka będą cały czas tamtędy chodzić, tylko bez znaku o przejściu i pasów. Nikt nie będzie chodzić dookoła. Postuluję zachować przejście i dodatkowo je zabezpieczyć na przykład na jeden z wymienionych wyżej sposobów.	Wprowadzono. Utrzymano przejście dla pieszych zlokalizowane na ul. J.J. Lipskiego.
1518	ZOOM1_060	Górska 6/10	Jak będzie rozwiązany problem ruchu samochodów i parkowania na ul. Górskiej na wysokości budynku 6/10. Obecnie samochody parkują po obu stronach na tym odcinku ulicy, co powoduje że samochody jadące z naprzeciwka nie są w stanie się minąć. Każdego dnia dochodzi do awantur, wyzwisk i przepychanek między kierowcami bo nikt nie chce ustąpić. Jaką macie Państwo propozycję rozwiązania tej sytuacji?	W rejonie posesji Górska 6/10 wyznaczono miejsca po obu stronach ulicy. Parkowanie wyznaczono częściowo na jezdni, częściowo na chodniku z zapewnieniem przejazdu dwukierunkowego dla pojazdów.
1519	ZOOM1_061	Wiktorska	Sprawa dot. ulicy Wiktorskiej (30B – Wiktorskaa .pdf): proszę o stworzenie wzdłuż ulicy Wiktorskiej na odcinku >między ul. Łowicką, a wjazdem na parking pod Szkołą Muzyczną Wiktorska 73< odcinka B-35. Umożliwi on łatwiejsze znalezienie miejsca parkingowego mieszkańcom 14-15 najbliższych budynków. To okolica, w której z jednej strony jest Szkoła	Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych ogólnodostępnych w ramach istniejącej geometrii dróg. Wskazany odcinek ul. Wiktorskiej posiada wyznaczone

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			<p>Muzyczna i Szkoła Podstawowa nr 69, a z drugiej strony Urząd Dzielnicy Mokotów i Prokuratura Rejonowa. Przed tymi instytucjami są i będą miejsca parkingowe, z których wszyscy przyjeżdżający do nich będą mogli korzystać. Wnioskowany przeze mnie odcinek ulicy Wiktorskiej jest pomiędzy nimi. Po wprowadzenia SPPN ta okolica będzie nadal bardzo zatłoczona pomimo zwiększonej rotacji pojazdów, właśnie ze względu na znajdujące się tu instytucje. Załatwianie w nich różnych spraw zabiera zwykle dużo czasu – dla osoby przyjeżdżającej do nich, to czy zaparkuje trochę bliżej, czy trochę dalej, nie sprawia wielkiej różnicy, bo tu czy tam będzie parkowanie płatne.</p>	<p>miejsca, na których postój odbywać mogą mieszkańcy posiadający identyfikatory jak i pozostali kierujący, po wniesieniu opłaty.</p>
1520	ZOOM1_062	Wiktorska	<p>takiego odcinka B-35 we wnioskowanym miejscu mieszkańcy będą mieć wciąż problem ze znalezieniem miejsca parkingowego w odległości 150 metrów od swojego budynku i będą zmuszeni pomimo abonamentu mieszkańca do parkowania dalej i płacenia za parking. To wywoła awantury, których można uniknąć. Proszę przeanalizować sytuację, aby zapobiec temu problemowi. Proszę o stworzenie wzdłuż ulicy Wiktorskiej na odcinku &gt;między ul. Łowicką, a wjazdem na parking pod Szkołą Muzyczną Wiktorska 73&lt; odcinka B-35.</p>	<p>Nie wprowadzono. Celem opracowania było m. in. uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych ogólnodostępnych w ramach istniejącej geometrii dróg. Wskazany odcinek ul. Wiktorskiej posiada wyznaczone miejsca, na których postój odbywać mogą mieszkańcy posiadający identyfikatory jak i pozostali kierujący, po wniesieniu opłaty.</p>
1521	ZOOM1_063	Bukowińska, Czerniowiecka, Ikara, Cieszyńska	<p>Czy ulice Bukowinska - Czerniowiecka - Cieszyńska - Ikara są w strefie płatnego parkowania? Jest tam bardzo nieunormowane parkowanie.</p>	<p>Ulica Bukowińska (na odcinku Idzikowskiego - Bukowińska 24D oraz Puławska - Bukowińska 24D), ulica Czerniowiecka (na odcinku Bukowińska - Ikara), ulica Ikara (na odcinku Bukowińska - Czerniowiecka) oraz ulica Cieszyńska (na odcinku Czerniowiecka - Cieszyńska 4) zostały objęte opracowaniem dotyczącym SPPN. O ostatecznych granicach SPPN decyduje Rada m.st. Warszawy.</p>
1522	ZOOM1_064	Bukowińska, Czerniowiecka,	<p>Czy na tych ulicach zostaną namalowane przejścia dla pieszych, czy ul. Czerniowiecka będzie wyremontowana? Śmietniki są też na Bukowinskiej, bliżej Idzikowskiego.</p>	<p>Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) zostaną wprowadzone do</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
		Cieszyńska, Ikara		projektów jeżeli takie będzie oczekiwane Biura Zarządzania Ruchem Drogowym. Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. Projekt nie przewiduje wyznaczenia nowych przejść dla pieszych na ulicach Bukowiińska, Czerniowiecka, Cieszyńska, Ikara. Wyznaczenie przejść zmniejszyłoby liczbę miejsc postojowych. Remont ulic leży w zakresie obowiązków zarządców dróg i nie jest przedmiotem opracowania.
1523	ZOOM1_065	Tyniecka	Wpis dotyczy sposobu wyznaczenia ulicy Tynieckiej na odcinku od Naruszewicza do Lenartowicza jako jednokierunkowej w stronę południa. Ze względu na odbiór odpadów proszę uwzględnić zmianę kierunku	Nie wprowadzono. Wnioskowana zmiana kierunku ruchu na ulicy jednokierunkowej nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych w porównaniu do proponowanego kierunku ruchu. Proponowany kierunek ruchu umożliwi odbiór odpadów.
1524	ZOOM1_066	Wiktorska	Sprawa dot. ulicy Wiktorskiej: proszę o stworzenie odcinka Kiss & Ride (np. na 3-5 samochodów) wzdłuż ulicy Wiktorskiej na wprost Szkoły Muzycznej i Szkoły Podstawowej nr 69 (Wiktorska 73). To umożliwi większą rotację samochodów w tym rejonie i nie blokowanie całej (jednokierunkowej) ulicy przez rodziców odwożących dzieci.	Postój ograniczony czasowo „Kiss & Ride” w rejonie szkół ma liczne wady, które poddają w wątpliwość celowość jego wprowadzenia, zwłaszcza w obrębie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych. Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&amp;R spełnia swoją funkcję tylko wtedy, kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. Po trzecie, wyznaczenie miejsc tylko dla szkoły może skutkować wzbudzeniem dodatkowego ruchu aut, poprzez zachęcenie do dowożenia w ten sposób dzieci na zajęcia. Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego zwiększenie ruchu samochodów pod szkołą może odnieść skutek odwrotny do zamierzonego. Podjeżdżanie dużej liczby samochodów wąską ulicą w tym samym czasie pod budynek szkoły może się odbić negatywnie na płynności i bezpieczeństwie ruchu.</p>

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Obsłużenie dojazdu wszystkich chętnych samochodem nie jest możliwe przy pomocy kilku miejsc „Kiss & Ride”
1525	ZOOM1_067	Górska	Dodatkowa uwaga na temat ulicy Górskiej - w miejscu gdzie jest parkowanie na ukos (od Zbierskiej do Tureckiej) - tam nie możliwe jest by 2 samochody minęły się jadąc w obu kierunkach. Proszę wziąć pod uwagę zrobienia tej ulicy jednokierunkowej.	Uwaga nie zrozumiała. Na ul. Górskiej nie wyznaczono parkowania skośnego, nie ma też odcinka ul. Górskiej pomiędzy ul. Zbierską a Turecką.
1526	ZOOM1_068	Bukowińska	Czy można jakoś wyregulować wyjazd z Bukowinskiej na Domaniewską, gdzie priorytet ma Domaniewska, samochody stamtąd często skręcają w Puławską i jest konflikt z wyjazdem.	Uwaga nie dotyczy strefy płatnego parkowania.
1527	ZOOM1_069	Wiśniowa	Proszę o wprowadzenie jednokierunkowej ulicy Wiśniowej na odcinku od Dąbrowskiego do Różanej. Dzięki temu można wyznaczyć więcej miejsc bo sugerowałbym ukośne po zachodniej stronie ulicy, częściowo nachodzące na chodnik i jezdnię. Zyskamy tu mnóstwo miejsc.	Nie wprowadzono. Istniejąca geometria drogi nie pozwala na zachowanie wymaganych przez przepisy minimalnych szerokości chodnika, wymiarów miejsc postojowych i szerokości jezdni manewrowych dla ukośnego sposobu parkowania niezależnie od tego, czy ulica jest jedno- czy dwukierunkowa.
1528	ZOOM1_070	Wiśniowa	W planie jest jednokierunkowa ulica Wiśniowa od Dąbrowskiego do Wiktorskiej. Kierunek powinien być odwrócony do ulicy Dąbrowskiego - szczególnie na odcinku Odolańska Dąbrowskiego. Nawet śmieciarki codziennie jeżdżą od Odolańskiej do Dąbrowskiego, bo następnie skręcają w prawo (do Puławskiej) w Dąbrowskiego.	Nie wprowadzono. Wnioskowana zmiana kierunku ruchu na ulicy jednokierunkowej nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych w porównaniu do proponowanego kierunku ruchu. Proponowany kierunek ruchu umożliwia odbiór odpadów i ułatwia obsługę obszaru (w pętli Wiśniowa-Wiktorska-Kazimierzowska-Dąbrowskiego).
1529	ZOOM1_071		w jaki sposób można zgłosić sprzeciw wobec rozszerzenia tej strefy? I ew. zarzucenie tego projektu w przypadku odpowiedniej liczby głosów?	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				<p>wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.</p>
1530	ZOOM1_072	Malczewski ego	Dlaczego na arkuszu 41A dotyczącego ul Malczewskiego w odcinku ul Joliot Curie-Al. Niepodległości nie zostały wyznaczone miejsca parkingowe płatne po północnej stronie ulicy Malczewskiego, wzdłuż pawilonów nr 52, 54, 56? Jak parkowanie w tamtym miejscu będzie uregulowane?	Parkowanie na wskazanym odcinku będzie odbywało się tak jak dotychczas, tzn. w istniejących zatokach postojowych.
1531	ZOOM1_073		popieram rozszerzenie SPPN, która jest sposobem na uporządkowanie parkowania, ograniczanie nielegalnego parkowania przy przejściach, skrzyżowaniach, na trawnikach. Strefa to więcej miejsc dostępnych dla mieszkańców i tych, którzy potrzebują dojechać. To mniejszy ruch	Opinia została przyjęta. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			samochodowy a co za tym idzie więcej ciszy i mniej zanieczyszczeń powietrza. Popieram wyznaczanie infrastruktury dla rowerzystów_ek.	Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie 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. W przypadku podjęcia przez Radę m.st. Warszawy decyzji o wprowadzeniu SPPN, może ona zacząć funkcjonować najwcześniej na początku 2025 r.
1532	ZOOM1_074		Ogólna uwaga: prośba o zerwidowanie planów pod kątem odległości minimalnej wyznaczonych miejsc postojowych od okien budynków mieszkalnych (przepisy znowelizowane niedawno rozporządzenie ministra).	Przepisy dotyczące odległości stanowisk postojowych od budynków dotyczą warunków technicznych dla budynków i ich usytuowania. Nie dotyczą one wyznaczania miejsc w pasach dróg publicznych.
1533	ZOOM1_075	Dąbrowskie go	Na odcinku Dąbrowskiego od Kazimierzowskiej do Wiśniowej, dotychczas było wiele miejsc z ukośnym parkowaniem po obu stronach. W projekcie nie ma miejsc ukośnych, a są tylko równoległe. Tu można zrobić ukośne, jeśli umiejętnie wymaluje się linię na chodniku. Nie zabierze się chodnika pieszym	Nie wprowadzono. Istniejąca geometria drogi nie pozwala na zachowanie wymaganych przez przepisy minimalnych szerokości chodnika, wymiarów miejsc

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			oraz nie ukradnie się szerokości jezdni. Dziś wszyscy się tam mieszczą (oczywiście jeśli pojedynczy kierowca, nie wjedzie w miejsce ukośne zbyt głęboko).	postojowych i szerokości jezdni manewrowych dla ukośnego sposobu parkowania.
1534	ZOOM1_076	Zbierska	Pomyłka z nazwami ulic. Od Zbierskiej do Tatrzeńskiej (a nie Tureckiej) jest parkowanie na ukos na ulicy Górskiej. Tam nie ma możliwości zmieszanie się 2 samochodów w obu kierunkach.	Na wskazanym odcinku wyznaczono parkowanie równoległe, co pozwala na poprowadzenie ruchu dwukierunkowego.
1535	ZOOM1_077		Z jednej strony mówią Państwo, że SPPN na Mokotowie nie została jeszcze przegłosowana przez Radę Miejską i to są propozycje. Z drugiej zadają bardzo konkretnie pytania, tak jakby stefa była już "przesądzona", można wprowadzić kosmetyczne zmiany. Mamy obecnie 56 osób na spotkaniu, w poprzedniej części było 130 osób. Podejrzewam, że na następnym frekwencja będzie podobna. Czy nie jest pewnego rodzaju nadużyciem, że ok. 10% mieszkańców ma "zdecydować" (a w zasadzie podzielić się uwagami) o sposobie komunikacji w dzielnicy na kolejne dziesięciolecie?	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 dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
1536	ZOOM1_078		Wolno czy nie wolno - efekt jest taki, że miejsca zabraknie, bo już obecnie ich brakuje. To jest prosty fakt.	SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.
1537	ZOOM1_079		Czym będą się Państwo kierować uwzględniając zmiany zgłoszone przez mieszkańców - dostępnym budżetem, łatwością wprowadzenia zmian, ilością mieszkańców zgłaszających podobną zmianę? Czy głosy negatywne na sam pomysł stefy będą w jakiś sposób uwzględnione czy po prostu traktowane jako sposób na wylanie żalów przez tych niezadowolonych?	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				Rozpatrując uwagi do poszczególnych rozwiązań projektowych kierujemy się tym, czy dana uwaga jest możliwa do wprowadzenia zgodnie z przepisami i czy jest zgodna z założeniami projektu.
1538	ZOOM1_080		Rozważcie Państwo w projekcie tymczasowe miejsca dla kuriera czy dostawcy d sklepów/punktów usługowych. Nie mają dziś gdzie się zatrzymać i stają na dziko, a oczywiste jest że powinni mieć gdzie na te kilka/kilkanaście minut się zatrzymać.	Kurierzy mogą parkować na dowolnym ogólnodostępnym miejscu postojowym.
1539	ZOOM1_081		nie umiem wyznaczyć miejsca dla kuriera. Potrzeba jego postoju zależy od adresów doręczenia. To jest kwestia planowania przestrzennego obszaru miejskiego. Co jakiś czas potrzeba by takie miejsce było dostępne w godzinach 8-20	Kurierzy mogą parkować na dowolnym ogólnodostępnym miejscu postojowym.
1540	ZOOM1_082	Dąbrowskiego, Łowicka	Pytanie odnośnie skrzyżowania ul. Dąbrowskiego i Łowickiej czy zostaną wyznaczone tam miejsca parkingowe gdyż jest to olbrzymia przestrzeń czy dalej będą sypały się mandaty.	Postój w rejonie ronda Jasienicy będzie możliwy w miejscu dotychczasowego postoju taksówek oraz po północnej stronie ul. Dąbrowskiego. Ponadto, utrzymana zostanie obecna organizacja ruchu wprowadzona w grudniu 2023 r. wyznaczająca legalne miejsca postojowe w tym rejonie.
1541	ZOOM1_083	Łowicka	Drugie pytanie czy odcinek łowickiej od wiktorskiej do Dąbrowskiego będzie objęty SPPN a miejsca parkingowe będą wyznaczone w błocie jak dziś się dzieje?	Na ul. Łowickiej zaprojektowano parkowanie równoległe na jezdni. Egzekwowanie sposobu parkowania przewidzianego organizacją ruchu należy do obowiązków odpowiednich służb. Docelowo ul. Łowicka ma zostać przebudowana przez Urząd Dzielnicy Mokotów. Przebudowa przewiduje zatoki postojowe.
1542	ZOOM1_084	Bałuckiego	Ul. Bałuckiego (od Ursynowskiej od Olkuskiej) rezygnacaj z wyznaczonych miejsc postojowych na chodniku - są zlokalizowane 1,8 m od okien.	Wprowadzono. Zrezygnowano z wyznaczonych miejsc na chodniku - dostępną przestrzeń przeznaczono na postój dla mieszkańców - posiadaczy identyfikatorów B35.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1543	ZOOM1_085	Bałuckiego, Olkuska	Skrzyżowanie Bałuckiego i Olkuskiej - prośba o zachowanie wysepki (bo zabezpiecza przez nielegalnym parkowaniem) i dodanie kontraruchu.	Wprowadzenie kontraruchu wiąże się z usunięciem wysepki, co zostało przedstawione na planie sytuacyjnym z projektem organizacji ruchu.
1544	ZOOM1_086	Tenisowa	Tenisowa jako strefa zamieszkania, żeby mieszkańcy mogli przejść chodnikiem bo zastanowiony	Wprowadzono. Zaprojektowano strefę zamieszkania na ul. Tenisowej, gdzie miejsca postojowe wyznaczono na istniejącym chodniku.
1545	ZOOM2_001		Jaki procent obecnie istniejących miejsc parkingowych będą stanowiły te nowe wyznaczone?	Założeniem projektu jest wyznaczenie maksymalnej legalnej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
1546	ZOOM2_002		Zgłaszam konieczność wdrożenia programu ochrony podwórek. Dziękuję.	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1547	ZOOM2_003	Domaniewska, Konstruktorska	Czy strefa płatnego parkowania zostanie rozszerzona? Pytam w kontekście ulic Domaniewska/Konstruktorska. Istnieje wiele ryzyk rozszerzenia strefy tylko do linii ulicy Woronicza.	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.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1548	ZOOM2_004		Jeśli zakładamy że strefa jest wyjątkowo korzystna dla mieszkańców, to w jaki sposób pogodzić to z życiem towarzyskim mieszkańców. Zakładając spotkanie rodzinne 4 auta z poza warszawy (muszą dojechać) na 5 godzin to łączny koszt ponad 100 zł. Mam gości obciążać czy założyć za gości. Może jednak dla mieszkańców jakieś okazjonalne limitowane zwolnienia dla gości.	Korzystanie z samochodu wiąże się z ponoszeniem kosztów paliwa, ubezpieczenia, napraw itd. a także kosztów parkowania. Sposób rozliczenia tych kosztów w opisanej sytuacji nie jest przedmiotem konsultacji. Alternatywą jest skorzystanie z parkingów przesiadkowych i dojazd do celu komunikacją miejską.
1549	ZOOM2_005		Ile nowych słupków z odległością co 1,5 m zostanie postawione w następnym roku za pieniądze z poszerzonej strefy parkowania??	Wpływy z SPPN stanowią dochód m.st. Warszawy przeznaczany na realizację zadań publicznych. Nie sposób udzielić odpowiedzi na to pytanie.
1550	ZOOM2_006		A czemu nie przewidujecie Państwo stworzenia w wolnej przestrzeni dogodnych komunikacyjnie parkingów P+R w obszarze docelowej granicy SPP. W ten sposób przesuwamy i wciąż auta pozostawiane są tuż za granicami w kolejnych poszerzeniach.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby. W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego obszaru

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
				znajduje się kilka istniejących parkingów P+R (Wilanowska, Ursynów, Stokłosy).
1551	ZOOM2_007		Dlaczego Państwo tylko przewidzieli dodatkowe obciążenie kosztami osób korzystających z tych terenów, w szczególności, że te tereny są głównie osiedlowe, a nie usługowe jak Centrum czy Mordor(niezaliczający się do nowej strefy)	Z terenów osiedlowych w celach parkingowych powinni w pierwszej kolejności korzystać mieszkańcy tych osiedli. Dla mieszkańców przewidziany jest abonament uprawniający do bezpłatnego postoj.
1552	ZOOM2_008		Mam jeszcze pytanie dotyczące poruszanego wątku: jak się zabrać za sprawę ochrony podwórek? Bo było powiedziane, że to jest bardziej w kwestii mieszkańców i Urzędu Dzielnicy. Pytanie jak rozpocząć ten proces?	Drogi wewnętrzne i tereny osiedlowe nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Zasady parkowania na tych terenach ustala zarządca terenu, niemniej możliwe jest stworzenie przy okazji wdrażania SPPN systemu ograniczającego wjazd i/lub postój na takim terenie. Decyzja w tej sprawie należy do Urzędu Dzielnicy lub innego podmiotu który zarządza danym terenem.
1553	ZOOM2_009		Może aby nie zmniejszać ilości miejsc w miejsce równoległego parkowania zwiększyć ilość miejsc parkowania ukośnego nawet kosztem wąskich pasków trawnika. Tylko parkowanie z jezdni zapewnia dojazd do miejsc bez dróg wewnętrznych jak na parkingach powierzchniowych. A parkowanie ukośne jest najwydajniejsze jeśli chodzi o wymaganą powierzchnię na auto.	W projekcie wyznaczono maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii. Projekt nie zakłada budowy nowych zatok postojowych kosztem zieleni.
1554	ZOOM2_010	Bałuckiego	Czy przy wprowadzaniu SPPN jest możliwa zmiana kierunku ruchu na ulicy Bałuckiego, na odcinku od Olkuskiej do Ursynowskiej? W tej chwili te ulice przez kilka godzin dziennie, niezależnie od budowy tramwaju, są zakorkowane. Jeśli mamy zachęcić ludzi do porzucenia samochodów, może warto też sprawić, że nie będą się tłoczyli na wąskich, osiedlowych uliczkach?	Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Odwrócenie kierunku ruchu na ul. Bałuckiego nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych. Decyzja w tej sprawie nie powinna być podejmowana w ramach konsultacji dotyczących parkowania, ale wynikać z osobnej analizy wykonanej przez zarządcę drogi.

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
1555	ZOOM2_011	Bobrowiecka	Zespół Wegarten bardzo proszę o przejrzenie dopuszczenia parkowania na chodnikach ul. Bobrowieckiej. Nie jest prawdą w mojej opinii że są one wystarczająco szerokie aby zostawić samochód i zachować 2 m chodnika dla pieszego !	Na całej długości ul. Bobrowieckiej miejsca postojowe wyznaczone zostały w zatokach lub na jezdni.
1556	ZOOM2_012		Pan Paweł wspomniał o permanentnym przepełnieniu P+R Wilanowska. Czyli wygląda na to, że jednak jest zainteresowanie przesiadką z auta do komunikacji - Może należy znaleźć jakieś tereny gdzie tych parkingów można zorganizować więcej - to z pewnością zmniejszy ilość aut wciskających się w miasto.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. W ramach wprowadzenia SPPN nie jest planowana budowa nowych zatok postojowych ani parkingów. Wprowadzenie SPPN pozwoli za to lepiej wykorzystać istniejące miejsca i poprawić ich dostępność dla mieszkańców. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby. W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego obszaru znajduje się kilka istniejących parkingów P+R (Wilanowska, Ursynów, Stokłosy). Parkingi Ursynów i Stokłosy posiadają rezerwę wolnych miejsc.
1557	ZOOM2_013	Bałuckiego	Czy przy wprowadzaniu SPPN jest możliwa zmiana kierunku ruchu na ulicy Bałuckiego, na odcinku od Olkuskiej do Ursynowskiej? W tej chwili te ulice	Celem projektu jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby miejsc

l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			przez kilka godzin dziennie, niezależnie od budowy tramwaju, są zakorkowane. Jeśli mamy zachęcić ludzi do porzucenia samochodów, może warto też sprawić, że nie będą się tłoczyli na wąskich, osiedlowych uliczkach?	postojowych w ramach istniejącej geometrii drogi. Odwrócenie kierunku ruchu na ul. Bałuckiego nie wpłynie na zwiększenie liczby miejsc postojowych. Decyzja w tej sprawie nie powinna być podejmowana w ramach konsultacji dotyczących parkowania, ale wynikać z osobnej analizy wykonanej przez zarządcę drogi.
1558	ZOOM2_014		Czy postawienie znaku typu droga wewnętrzna tylko dla mieszkańców/zakaz wjazdu pozwala na ingerencję straży miejskiej w przypadku parkowania na chodnikach, trawnikach itp?	Oznakowanie "Strefa ruchu" pozwala na egzekwowanie przepisów przez straż miejską.
1559	ZOOM2_015		Z ukazanych badań pomiarowych wynika, że: Liczba miejsc postojowych na obszarze objętym konsultacjami 8 355 (te "legalne"). W szczycie zarejestrowano aż 40 642 - różnica jest kolosalna - ponad 32 tysiące osób nie miałyby miejsca do zaparkowania. I nie jest to argumentem, że nagle te wszystkie osoby znikną jak ręką odjął, problem się rozwiąże, gdy ich pobyt stanie się nielegalny, lub słono płacony. Optymistycznie założmy, że jakimś cudem uda się do 8 tys. wygenerować drugie tyle ( w sumie mamy 16 tysięcy, nieprawdopodobnie optymistycznie), wciąż przytłacza kontrast. Nawet kierując się tylko dobrem mieszkańców (bo z jakiegoś powodu osoby realizujące swoje potrzeby związane z usługami muszą już płacić) których wychwycono 4 735, będą miały ogromne problemy ze znalezieniem miejsca do parkowania, bo nagle nie wyparuje te blisko 40 tys. (nawet jeśli liczba tych osób zmniejszy się o połowę do 20 tys.).	Podana liczba 40 642 odnosi się do liczby pojazdów, które zostały zarejestrowane na obszarze jedynie raz podczas pomiaru (czyli przez 3 tygodnie), a nie jednocześnie w danej chwili.
1560	ZOOM2_016		wprowadzenie strefy płatnego parkowania, nie ma racji bytu, bo miążdząca ilość osób będzie pozbawiona możliwości zaparkowania ( przydałoby się wygenerować chyba z 20 tys. miejsc co najmniej). Wprowadzenie nie jest w interesie osób mieszkańców, którzy płacąc za abonament 50 zł (notabene właśnie z tytułu odprowadzania podatków, powinni mieć dosłownie darmowe parkingi, a nie płacić za abonament) nie mają gwarancji znalezienia miejsca do	Abonament rejonowy dla mieszkańca kosztuje 30 zł rocznie, nie 50 zł. W celu zapewnienia jak największej liczby miejsc postojowych jednym z proponowanych rozwiązań jest wyznaczenie nowych ulic jednokierunkowych oraz stref B-35 dopuszczających postój jedynie mieszkańców.



l.p.	ID uwagi	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź
			parkowania. Pytanie, czy przeprowadzono jakieś analizy, aby ukazać jak rozwiązać ten problem niewystarczających miejsc parkingowych?	
1561	19115	Ksawerów 26 i Ksawerów 26 A	pomiędzy budynkami Ksawerów 26 i 26A znajduje się wyjazd z garaży i miejsca dostaw do sklepu - należy w ciągu ulicy, w miejscach parkingowych wykonać ograniczniki parkowania umożliwiające zarówno wjazd (też dla aut ciężarowych), jak i umożliwiające właściwą widoczność na ulicę.	Miejsca postojowe zostaną skorygowane tak, aby uwzględnić zjazd na posesję.