



Załącznik 1

do raportu z konsultacji społecznych
„Jaka strefa płatnego parkowania na Mokotowie? | 2025?”

marzec 2026

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

- DECIDIM – uwagi zgłoszone przez [platformę konsultacji społecznych](#)
- MAIL – uwagi przesłane na adres sppnmokotow@zdm.waw.pl
- czat YT – uwagi zgłoszone poprzez czat na YouTube podczas spotkań online

Jeśli dana uwaga czy postulat powtarzały się (miały identyczną treść), w tabeli zamieszczamy ją tylko raz. W wykazie pomijamy uwagi i komentarze typu „jestem na tak”, „jestem na nie”, „zdecydowanie popieram” itp. W przypadku uwag pisemnych zachowaliśmy oryginalną pisownię.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
1	DECIDIM	nie dotyczy	Szanowni Państwo, jako mieszkaniec Mokotowa na obszarze planowanego rozszerzenia strefy SPPN wyrażam sprzeciw wobec tych działań. W przeszłości mieszkałem na Ochocie i po wprowadzeniu SPPN rzeczywiście zauważalne było uporządkowanie miejsc parkingowych oraz pewne ograniczenie nielegalnego parkowania. Niestety – mimo tego – realna	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			dostępność miejsc dla mieszkańców pogorszyła się. Często nie mogłem znaleźć miejsca w obrębie abonamentu i musiałem parkować dalej, już poza strefą, ponosząc dodatkowe koszty lub kupując drogi abonament strefowy – podczas gdy przed wprowadzeniem SPPN problem nie istniał. Była to sytuacja wręcz codzienna, nie incydentalna. Z mojego doświadczenia wynika, że SPPN w obecnej formie nie poprawia jakości życia mieszkańców, a przede wszystkim prowadzi do zwiększenia wpływów z opłat parkingowych, bez gwarancji większej liczby dostępnych miejsc czy realnej alternatywy (np. P+R, komunikacja publiczna, preferencje dla mieszkańców). W związku z powyższym proszę o odstąpienie od planów rozszerzenia SPPN na południe Mokotowa. Chciałbym podkreślić, że rozumiem, iż decyzję formalnie podejmuje Rada Miasta, jednak brak realnych konsultacji z mieszkańcami powoduje, że lokalne problemy i doświadczenia nie są uwzględniane w procesie decyzyjnym. Uważam, że wprowadzenie SPPN powinno być	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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			poprzedzone rzetelną analizą skutków dla mieszkańców. Obecnie mam prywatne miejsce parkingowe, więc ta zmiana mnie bezpośrednio nie dotknie – tym bardziej uważam, że trzeba pomyśleć o tych mieszkańcach, którzy nie mają takiego komfortu i dla których SPPN może stać się realnym problemem w codziennym życiu.	szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu. 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 zasiadający w Radzie Warszawy. Zanim dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i zgłosić uwagi do projektów, by uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
2	DECIDIM	nie dotyczy	Kategoryczne NIE dla jakiegokolwiek rozszerzenia płatnych parkingów w Warszawie. To trzeba ograniczyć, a nie rozszerzać. Jedyne miejsca gdzie należy wprowadzić płatny parking to tereny urzędów - teren jest tak samo publiczny po obu stronach. Skoro urzędnicy wprowadzają taki bandytyzm dla mieszkańców, to niech sami płacą jadąc do pracy urzędnicy wprowadzają taki bandytyzm dla mieszkańców, to niech sami płacą jadąc do pracy	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapęnlienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
3	DECIDIM	Tereny spoza projektu (na wschód od Obrzeżnej)	Szanowni Państwo, Zwracam się z ogromną prośbą aby teren obszaru SSPN był nie tylko jak najszybciej wprowadzony na Służewcu ale także rozszerzony również na tereny znajdujące się na wschód od ulicy Obrzeżnej, do ulicy Gotarda lub dalej. Osiedle Służewiec Południowy składające się z pięknych socrealistycznych kamienic z 1958 roku otoczone jest ogromem samochodów które blokują chodniki, przejścia dla pieszych i stwarzają w ten sposób niebezpieczeństwo dla dzieci i młodzieży chodzących do szkół podstawowych na ulicy Jadźwingów, Gruszczyńskiego oraz przedszkola na Jadźwingów. Strefa płatnego parkowania w tym obszarze pozwoli na pozbycie się zalegających i nieprawidłowo parkujących samochodów na tych ulicach i zwiększy bezpieczeństwo dzieci. Jestem mieszkańcem właśnie tej okolicy, ulicy Bogunki, natomiast wcześniej przez 7 lat mieszkalem na starym mokotowie na ulicy	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Grażyny gdzie strefa SSPN była naszym wielkim błogostawieństwem. Niestety do pewnego momentu była to też okolica końca strefy co powodowało, że tuż za nią (na ulicy Różanej) sytuacja była tragiczna, a nielegalnie parkujące samochody dewastowały całą okolicę. Jeśli strefa na Służewcu kończyłaby się na ulicy Obrzeżnej wówczas rejon mojego osiedla, ulica Bogunki, Gruszczyńskiego i Jadźwingów będą właśnie miejscem gdzie "uciekną" parkujący kierowcy. Bardzo gorąco Państwa proszę o wprowadzenie strefy SSPN na Służewcu w jak największym wymiarze. Doświadczenia z innych dzielnic oraz innych miast w Polsce i na świecie oraz moje własne doświadczenia z ulicy Grażyny jasno pokazują że jest to rozwiązanie prospołeczne działające na korzyść mieszkańców danego obszaru.	zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
4	DECIDIM	Tereny spoza projektu (na	<i>Komentarz do uwagi nr 3</i> Tylko efekt będzie taki, że jak ta granica będzie gdzie indziej, to w tym innym miejscu pojawi się	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		wschód od Obrzeżnej)	ten problem, więc to rozszerzanie SPPN można porównać niejako do wysypania gruzu na sąsiednią posesję. Problemu nie rozwiązuje.	utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy.
5	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi nr 3</i> Docelowo zatem najlepiej byłoby gdyby SSPN został objęty teren całego miasta. Płatna strefa parkowania jest rozwiązaniem jednoznacznie prospołecznym wspierających mieszkańców którzy w danym obszarze mieszkają. Jest to głęboki ukłon w ich stronę, że za zaledwie 30zł NA ROK (!!)) mają uprzywilejowaną pozycję w dostępie do miejsc parkingowych wokół własnego domu. Jest to rozwiązanie które po prostu poprawia życie ludzi którzy mieszkają w tej strefie. Dlatego mam szczerą nadzieję, że zostanie nie tylko wprowadzona na terenie wskazanym na mapce ale też rozszerzona o jak największy teren.	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
6	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi nr 3</i> dla czego mamy za wszystko wszędzie płacić? Jakoś przez tyle lat strefy nie było i jakoś dało	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			się żyć. Od kilku lat obserwuję coraz większe utrudnianie mi życia w tym mieście. Nic dziwnego, że ludzie się wynoszą pod miasto. Są już całe bloki, gdzie większość mieszkań jest wynajmowanych, a ich właściciele nie interesuje, co się dzieje wokół ich mieszkań. A wynieśli się, bo coraz gorzej się żyje w tym mieście. Łaskawi państwo pozwolą mi za jedyne 30 złotych (teraz, bo za 3 lata, to kto wie) parkować pod własnym domem.	zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
7	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi nr 3</i> Popieram rozszerzenie SPPN tak żeby obrys strefy miał jakiś konsekwentny, logiczny kształt	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
8	DECIDIM	nie dotyczy	Jako mieszkaniec sprzeciwiam się rozszerzaniu płatnego parkowania na kolejne ulice, ponieważ nie rozwiązuje to żadnego z realnych problemów, a stanowi jedynie dodatkowe obciążenie finansowe. Wprowadzanie opłat nie zwiększa liczby miejsc (działania pozorne – polegające na zwężaniu ulic i tworzeniu jednokierunkowych), nie poprawia sytuacji mieszkańców i nie wnosi żadnej faktycznej zmiany poza generowaniem przychodów dla miasta. Takie działania nie mają uzasadnienia merytorycznego, dlatego apeluję o odstąpienie od planowanego rozszerzenia. Poważne wątpliwości budzi również sposób prowadzenia konsultacji społecznych. Ich przebieg i rezultaty sugerują, że są jedynie formalnością – niezależnie od liczby oraz jakości zgłoszeń, priorytetem pozostają wcześniej przyjęte założenia miasta. Taki model konsultacji nie spełnia standardów transparentnego dialogu i osłabia zaufanie mieszkańców.	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu. 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 zasiadający w Radzie 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.
9	DECIDIM	Nie dotyczy	<i>Komentarz do uwagi nr 8</i>	n/d

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			popieram generowanie przychodów dla miasta. najlepiej żeby te przychody szły na komunikację publiczną. posiadanie samochodu w Warszawie jest generalnie za tanie – poczynając od cen za parkowanie, przez mało konsekwentną walkę z parkowaniem na dziko, śmiesznie niskie (nieaktualizowane od 30 lat) abonamenty mieszkańca, po zbyt mały obszar SPPN	
10	DECIDIM	Boksterska (na całej długości), Jadźwingów	Szanowni Państwo, Niniejszym wyrażam poparcie dla planowanego rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) na terenie Warszawy. Jednocześnie zwracam się z prośbą o objęcie strefą także ulicy Boksterskiej, gdzie na całej jej długości od lat parkują porzucone i niesprawne pojazdy („wraki”), które negatywnie wpływają na estetykę okolicy oraz ograniczają liczbę dostępnych miejsc parkingowych dla mieszkańców. Ponadto ponawiam prośbę o rozważenie budowy parkingu podziemnego pod boiskiem przy ul. Gruszczyńskiego. Inwestycja ta jest niezwykle potrzebna – w mojej ocenie wręcz kluczowa – dla poprawy funkcjonowania tej części dzielnicy. Parking znacząco usprawniłby ruch w godzinach porannych i	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			popołudniowych, umożliwiając bezpieczne oraz sprawne podwożenie dzieci do pobliskich żłobków i prywatnej szkoły. Obecnie ulica Jadźwingów jest regularnie blokowana z dwóch stron przez rodziców zatrzymujących się na krótką chwilę, aby odprowadzić lub odebrać dzieci, co prowadzi do utrudnień zarówno dla mieszkańców, jak i komunikacji zbiorowej. Dodatkowa infrastruktura parkingowa w tym miejscu rozwiązałaby znaczną część tych problemów. Zwracam się więc z uprzejmą prośbą o uwzględnienie powyższych postulatów w dalszych pracach planistycznych oraz informację, czy przewidywane są działania w tym zakresie.	szczegółności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby legalnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg, dlatego wnioskowana budowa miejsc postojowych wykracza poza zakres opracowania.
11	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi nr 10</i> wydanie kilkudziesięciu milionów złotych na parking podziemny, zabranie dzieciom i młodzieży na lata możliwości uprawiania sportu, tylko po to żeby wpompować więcej samochodów do Służewca - gratuluję, świetny pomysł, co może pójść źle;) a przy tak niesprawnej, otyłej młodzieży kolejne ułatwienia, żeby podwozić dzieci pod drzwi szkoły (zamiast zapewnić im minimum aktywności fizycznej), to naprawdę pomysł z piekła rodem :) jak dla mnie powinno się wszelkimi możliwymi sposobami zniechęcać do podwożenia do dzieci do szkoły samochodem, a nie roztaczać przed taką postawą czerwony dywan	n/d
12	DECIDIM	nd.	Sprzeciwiam się rozszerzeniu SPPN, dopóki komunikacja miejska na danym obszarze Mokotowa/Służewca nie działa płynnie, nie dociera do dalszego rejonu Zielonego	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Ursynowa, SPPN uderzy w mieszkańców osiedli.	dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapęnlienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
13	DECIDIM	nd.	Szanowni Państwo, Sprzeciwiam się jakiegokolwiek rozszerzaniu SPPN. Nie widzę celu innego niż pobranie opłaty. Przecież to nie jest centrum miasta, a argument o rotacji pojazdów jest chybiony, bo to przecież nie jest centrum. Po co te auta mają rotować? Co więcej nie rozumiem powodu, dla którego koniecznie wszystkich trzeba wsadzić do komunikacji miejskiej. Nie każdemu jest po drodze plus ludzie np. muszą coś dostarczyć. Ważny jest także czas. Przejazd z Białołęki na Służew samochodem zajmuje jakieś pół	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			godziny poza szczytem, komunikacją około godziny. Do tego likwidujecie miejsca parkingowe, a przede wszystkim ignorujecie głosy mieszkańców w wielu różnych sprawach, choćby na poprzednich konsultacjach. Jest to dla mnie kompletnie niezrozumiałe, że zamiast polepszać jakość życia, to ją obniżacie. Tak, jak inni pisali, konsultacje są jedynie formalnością, a głosy mieszkańców nie są brane pod uwagę.	Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu. Informacje związane z funkcjonowaniem SPPN można znaleźć na stronie zdm.waw.pl/parkowanie. 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. Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
14	DECIDIM	nd.	<i>Komentarz do uwagi nr 13</i> Celem jest ułatwienie parkowania mieszkańcom terenu objętego SSPN, to jest główny cel tej strefy. Mieszkając w strefie będzie łatwiej jeździć samochodem, a nie trudniej, bo będzie znacznie łatwiej znaleźć	n/d

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			miejsce parkingowe. Wiem, bo mieszkałem w płatnej strefie przez 7 lat.	
15	DECIDIM	nd.	<i>Komentarz do uwagi nr 13</i> "Celem jest ułatwienie parkowania mieszkańcom terenu objętego SSPN, to jest główny cel tej strefy. Mieszkając w strefie będzie łatwiej jeździć samochodem a nie trudniej bo będzie znacznie łatwiej znaleźć miejsce parkingowe." – ja widzę, co jest teraz w okolicy Woronicza, Puławskiej, Malczewskiego. Jedyna różnica jest taka, że się płaci, bo miejsce jest tak samo ciężko znaleźć. I nie tylko w tym miejscu. Na Pradze w okolicy Wileńskiego to samo. Na Żoliborzu to samo. Nic to nie zmienia, tylko zapłacić trzeba dodatkowo i okolicznym sklepom spadają obroty.	Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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.
16	DECIDIM	nd.	Jako mieszkaniec stanowczo sprzeciwiam się kolejnemu rozszerzeniu. Pomysł ten jest przedstawiany jako element „uporządkowania ruchu” i „poprawy warunków komunikacyjnych”, ale w praktyce jest to fikcja, która nie ma oparcia ani w realiach, ani w doświadczeniach mieszkańców. W Warszawie ruch samochodowy już teraz jest coraz bardziej utrudniony — zwężane ulice, likwidowane miejsca postojowe i ciągłe	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			remonty sprawiają, że poruszanie się po mieście jest coraz mniej efektywne. Jednocześnie komunikacja miejska, która rzekomo ma być alternatywą, nie jest realnie dostosowana: przepełnienie, niska częstotliwość, brak nowych połączeń i brak integracji transportu w wielu dzielnicach powodują, że wiele osób po prostu nie ma żadnego sensownego wyboru. Rozszerzenie SPPN nie rozwiązuje żadnego z tych problemów. To jedynie kolejna forma obciążenia kierowców dodatkowymi kosztami i utrudnienia życia mieszkańców bez jakiegokolwiek realnej poprawy infrastruktury.	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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
17	DECIDIM	Tereny spoza projektu (Kolady, Gruszczyńskiego, Jadźwingów, Bogunki, Gotarda)	Strefa powinna obejmować także ulice: Kolady, Gruszczyńskiego, Jadźwingów, Bogunki i Gotarda. Przy obecnym planie ulice te zostaną zalane parkującymi samochodami, a już aktualnie jest tam w wielu miejscach samowola parkingowa.	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeźną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
18	DECIDIM	nd.	<i>Komentarz do uwagi nr 17</i> SPPN spowoduje jeszcze większą plagę nielegalnego parkowania	Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby legalnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg.
19	DECIDIM	Obszary 66, 67 i 68 – Tolkiena, Suwak i Gandalfa	ul. Tolkiena od Suwak do Gandalfa nie może być jednokierunkowa Taka organizacja ruchu spowoduje, że mieszkańcy 700 mieszkań, klienci Biedronki i rodzice uczniów SP119 będą mieli jeden wyjazd przez Tolkiena do Racjonalizacji, to będzie paraliż tej okolicy, wieczne korki by dojechać do domu i z niego wyjechać. Muszą być przynajmniej dwie opcje wyjazdu z osiedla, te kilka miejsc parkingowych nie jest warte takiego paraliżu	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.
20	DECIDIM	Obszary 66, 67 i 68 – Tolkiena, Suwak i Gandalfa	<i>Komentarz do uwagi nr 19</i> Zgadzam się. Już teraz trudno jest czasami skręcić z ulicy Tolkiena w ulicę Racjonalizacji. Dodatkowe miejsca parkingowe w tej okolicy nie są szczególnie potrzebne. Wzdłuż ulic Suwak, Tolkiena i Gandalfa jest już ich sporo, niektóre okoliczne osiedla posiadają dodatkowe miejsca za szlabanami dla gości/mieszkańców i są też parkingi w Biedronce i w Aldi (90 minut za darmo) oraz	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkingi ogólnodostępne w biurowcach przy ul. Konstruktorskiej/Suwak. Obawiam się że jeżeli rano na ulicy Tolkienu kumulować się będzie ruch mieszkańców wyjeżdżających do pracy, rodziców dowożących dzieci do szkoły, klientów Biedronki, pracowników okolicznych biur szukających miejsc parkingowych oraz w tym samym czasie ulicę zablokuje śmieciarka odbierająca śmieci to cały kwartał ulic będzie zakorkowany.	
21	DECIDIM	Obrzeżna oraz tereny spoza projektu (Kolady, Jadźwingów)	Proszę o uwzględnienie w planie SPPN również ulic odchodzących od ul. Obrzeżnej - w szczególności ulicy Jadźwingów i Kolady. Ulice te, co zostało kilkakrotnie wspomniane również w innych zamieszczonych tu opiniach, są regularnie blokowane z uwagi na darmowy parking w sąsiedztwie biurowców i punktów usługowych; znacząco utrudnia to znalezienie miejsca parkingowego mieszkańcom. Pozostawienie tych ulic poza SPPN, a włączenie jedynie ul. Obrzeżnej, pogłębi jedynie trudności mieszkańców tych ulic, i dodatkowo uniemożliwi im wykupienie abonamentu mieszkańca. Obecnie poszukiwanie wolnego miejsca parkingowego	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			w ciągu dnia przez mieszkańców i tak graniczy z cudem.	Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
22	DECIDIM	Tolkiena, Gandalfa	Jako mieszkaniec sprzeciwiam się utworzenia SPPN oraz zmiany organizacji ruchu na ulice jednokierunkowe. Oba rozwiązania nie poprawią sytuacji a tylko ją pogorszą. (Tak jak budowa mostu na Postępu pogorszyła sytuację, większość próbuje wyjechać ulicą obok mostu a nie mostem). Należałoby utworzyć parking wzdłuż torów, co rozwiązałoby część problemów. Następnie połączyć Suwak z trasą S79. Zrobić przejście nad torami do ul. 1-Sierpnia / Łżecka.	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.
23	DECIDIM	Tolkiena	Jednokierunkowa Tolkiena sparaliżuje okolicę. Z 3 wyjazdów z osiedla pozostanie jeden. Pomysł nie nadaje się do realizacji. Już teraz trudno wyjechać z Tolkiena w Racjonalizacji (skręcając w kierunku Woronicza). Jeśli przez lata zabieraliście z tych ulic miejsca postojowe przy każdej możliwej zmianie organizacji to już teraz nie napychajcie kieszeni przez ich przywrócenie.	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.
24	DECIDIM	Tolkiena	<i>Komentarz do uwagi nr 23</i>	nd.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Ogromnym błędem było oddanie tych ulic miastu i ,otwarcie' osiedla	
25	DECIDIM	Pęcherska, Zdziechowski,	Jako mieszkaniec ulicy Zdziechowskiego stanowczo sprzeciwiam się planowi uczynienia ulicy Pęcherskiej jednokierunkową. Sam bardzo często korzystam z tej ulicy jadąc w kierunku, który po zmianach miałby być zabroniony. Uczynienie ulicy Pęcherskiej jednokierunkową spowoduje konieczność nakładania drogi, a co za tym idzie, również wzrost zużycia paliwa i przebiegu samochodu. Jednocześnie wnoszę o osłupkowanie chodnika na ulicy Zdziechowskiego w rejonie skrzyżowania z ulicą Pęcherską (pomimo że słupki spowodują zwężenie chodnika, ale parkowanie samochodów na chodniku zwęży szerokość chodnika jeszcze bardziej) oraz naprzeciwko Zdziechowskiego 11 oraz na ul. Zdziechowskiego 7. Wnoszę także osłupkowanie chodnika na Zdziechowskiego 9 ze względu na notoryczne parkowanie pojazdów na chodniku pod tym adresem.	Nie wprowadzono. Ruch jednokierunkowy na ul. Pęcherskiej pozwala na parkowanie wzdłuż krawężnika i uzyskanie 14 dodatkowych miejsc postojowych. Negatywnie opiniujemy kwestie projektowania dodatkowych słupków oraz utrzymania ruchu dwukierunkowego na ul. Pęcherskiej. Na skrzyżowaniu ul. Zdziechowskiego z ul. Pęcherską są istniejące słupki U-12c. Możliwe jest doprojektowanie słupków U-12c w pasie ul. Zdziechowskiego na odcinku od skrzyżowania z ul. Pęcherską do wjazdu do garażu. Zagadnienie zostanie przeanalizowane.
26	DECIDIM	Zdziechowski 7, Domaniewska 30	Wnoszę osłupkowanie wysepek chodnikowych między miejscami postojowymi między Zdziechowskiego 7, a Domaniewską 30, gdyż w przeciwnym wypadku będą to miejsca, gdzie	Wprowadzono.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			kierowcy będą unikać opłat za parkowanie w SPPN.	
27	DECIDIM	Pęcherska, Zdziechowski,	Jako mieszkaniec ul. Zdziechowskiego stanowczo sprzeciwiam się pomysłowi utworzenia nowych miejsc postojowych na ul. Pęcherskiej, ponieważ tuż obok jest Plac Gugulskiego z fontannami gdzie ludzie chodzą na spacer, a wychodząc zza zaparkowanych pojazdów piesi narażają się na potrącenie przez jadące samochody, a znak drogowy poziomy P-21 będzie notorycznie ignorowany przez kierujących pojazdami, co wyraźnie widać obecnie na ul. Domaniewskiej po wprowadzeniu zmian w organizacji ruchu.	Nie wprowadzono. Ruch jednokierunkowy na ul. Pęcherskiej pozwala na parkowanie wzdłuż krawężnika i uzyskanie 14 dodatkowych miejsc postojowych. Ograniczenie liczby kierunków jazdy podnosi komfort i bezpieczeństwo pieszych.
28	DECIDIM	skrzyżowania między Zdziechowskiego a Domaniewską	Wnoszę o utworzenie 3 nowych przejść dla pieszych w rejonie skrzyżowania między Zdziechowskiego 4, 6, 7 oraz Domaniewską 30 - poprzez dodanie trzech przejść dla pieszych do obecnie istniejącego.	Nie wprowadzono. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Inne zmiany w organizacji ruchu (w tym nowe przejścia dla pieszych) zostaną wprowadzone do projektów, jeżeli takie będzie oczekiwanie Biura Zarządzania Ruchem Drogowym.
29	DECIDIM	Zdziechowski i Pęcherska	Wnoszę o utworzenie pełnoprawnych przejść dla pieszych w miejscu przejścia sugerowanego na skrzyżowaniu ulic Zdziechowskiego i Pęcherskiej. Duży ruch pieszych oraz kierujący pojazdami nie przepuszczają pieszych chcących przejść lub przechodzących przez przejście sugerowane.	Nie wprowadzono. W powyższym miejscu znajduje się wyniesione skrzyżowanie.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
30	DECIDIM	Tolkiena, Gandalfa	Jako mieszkaniec i właściciel nieruchomości przy ulicy Tolkiena wyrażam sprzeciw wobec ruchu jednokierunkowego na całej długości ulicy Tolkiena oraz na ulicy Gandalfa. Nie życzymy sobie (wiem, że tych głosów będzie więcej) aby kosztem codziennej wygody mieszkańców i ergonomii jazdy tworzyć WEWNĄTRZ OSIEDLA dodatkowe miejsca postojowe dla pracowników okolicznych biur.	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.
31	DECIDIM	Garażowa 5	Sprzeciw wobec likwidacji znaku zakazu zatrzymywania się i postoju przy ul. Garażowej 5. W nawiązaniu do nr tys 53 Koncepcja zmian w organizacji ruchu Etap II Obiekt Wołoska-Samochodowa. Szanowni Państwo, niniejszym wyrażam stanowczy sprzeciw wobec planowanej likwidacji znaku zakazu zatrzymywania się i postoju obowiązującego przy ul. Garażowej 5 i5A na wysokości sklepu Biedronka. Nadmieniam, że ulica Garażowa jest wąska nie posiada oświetlenia ulicznego i intensywnie jest użytkowana, przez pojazdy wjeżdżające do garażu podziemnego budynku mieszkalnego jak i osób , które robią zakupy w	Nie wprowadzono. Brak zasadności dla zastosowania oznakowania B-36, proponujemy zaprojektowanie znaku B-35.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			pobliskim sklepie Biedronka. Obecny zakaz zatrzymywania się i postoju pełni kluczową funkcję dla zapewnienia bezpieczeństwa oraz płynności ruchu w tym rejonie. Dlatego też usunięcie znaku może spowodować istotne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu, w szczególności ograniczenie widoczności przy wyjazdach i wjazdach z garażu podziemnego dla mieszkańców budynku przy ul. Garażowej 5 oraz utrudni manewrowanie pojazdom, w tym służbom ratunkowym wyjazd z pobliskiej bazy transportowej. Na chwilę obecną mimo obowiązywania tego znaku i tak występują dość istotne problemy z tym, że przez niektórych kierujących ten znak jest ignorowany kierujący parkują centralnie przy wjeździe do parkingu podziemnego lub wzdłuż obowiązującego zakazu. W porze dziennej te pojazdy są jeszcze widoczne ale po zmroku gdy brak tam oświetlenia ulicznego te pojazdy są niewidoczne i dochodzi tam do zatorów drogowych i ostatnio też do kolizji drogowych. Likwidacja tak kluczowego tam znaku spowoduje tylko zwiększenie chaosu parkingowego, który już obecnie stanowi istotny problem w okolicy. W związku z powyższym wnoszę o utrzymanie obowiązującego oznakowania lub	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			przedstawienie alternatywnego rozwiązania, które nie pogorszy bezpieczeństwa i funkcjonalności tej przestrzeni. Jednocześnie nadmieniam, że nie wnoszę żadnych uwag związanych z rozszerzeniem strefy parkowania w omawianym obszarze. Proszę o odpowiedź oraz informację o dalszych działaniach podjętych w tej sprawie.	
32	DECIDIM	Grażowa	<i>Komentarz do uwagi nr 31</i> Potwierdzam. Jest dramat i wolna amerykanka przy biedronce na ul. Garażowej. I nawet nie chodzi o samochody które prawidłowo parkują, ale codziennie CODZIENNIE samochody parkują tutaj nieprawidłowo. Projekt tego nie rozwiązuje!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!	Nie wprowadzono. Brak zasadności dla zastosowania oznakowania B-36, proponujemy zaprojektowanie znaku B-35.
33	DECIDIM	nd.	Podstawowe pytanie czy teraz kiedy nie ma strefy jest wystarczająca ilość miejsc parkingowych dla mieszkańców i pracowników? Jeśli miejsc bezpłatnych jest wystarczająca ilość to po co wprowadzać płatne? A jeśli nie jest a powstaną nowe płatne to znaczy że to zwykły skok na kasę ze strony miasta. Planowana strefa powinna być wprowadzona dopiero po udrożnieniu ciągów komunikacyjnych. Wskazany fragment	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Służewca jest kompletnie zakorkowany. Zwężenie ulic aby powstały miejsca parkingowe nie jest najlepszym rozwiązaniem. w planach jest udrożnienie komputerowej? co z przedłużeniem Suwak (w zasadzie aż do taborowej lub nawet do Nowy Służewiec? Zmiany nie powinny być wprowadzane fragmentarycznie a całymi obszarami. wprowadzenie strefy przesuwania "podrzutki" do pobliskich osiedli. Czy na tych obszarach będzie więcej kontroli straży miejskiej i policji.	określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.
34	DECIDIM	nd.	Popieram poszerzenie strefy płatnego parkowania w konsultowanym rejonie. Wprowadzone w lutym 2025 r. rozszerzenie strefy na Mokotów pokazało, jak uporządkowanie parkowania pozytywnie wpływa na miejską przestrzeń i dostępność miejsc postojowych.	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
35	DECIDIM	nd.	<i>Komentarz do uwagi nr 34</i> Jeżdżę w okolicy Warszawianki, gdzie wprowadzono strefę i różnica jest tylko taka, że się płaci. Nie zwiększyła się dostępność miejsc ani trochę, chwilę luzu było, jak to wprowadzili, bo ludzie nie zdążyli sobie pozałatwiać tych abonamentów. I to obserwowałem wszędzie, gdzie strefę wprowadzono. Na Francuskiej było to samo, na Kamionku, na Sielcach i zapewne w wielu innych miejscach.	Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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.
36	DECIDIM	nd	<i>Komentarz do uwagi nr 34</i> Ludzie stawali na chodnikach nie na miejscach parkingowych widać jak pomogło	n/d
37	DECIDIM	Modzelewskiego, Bokserska i tereny spoza projektu (Orzycka, Śniardwy)	SPPN pokazały, że z chaosu parkingowego powstał porządek, a parkingi są faktycznie w większości dla mieszkańców, a nie przyjezdnych do pracy na tzw. Mordorze na Mokotowie. Mimo wszystko wciąż są osiedla z wielkiej płyty, które mają w swoim obrębie drogi publiczne, które można włączyć w SPPN. Straż Miejska jest notorycznie wzywana (co obserwuję) w rejonie ulicy Orzyckiej i Śniardwy. Poszerzenie SPPN do granic Modzelewskiego (wschód) i Bokserska (południe) powinno pomóc w zwalczaniu "dzikiego" parkowania tj.	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			na przejściu dla pieszych, na środku skrzyżowania, blokując wjazd i wyjazd z osiedla – są dni, gdy wjazd na ulicę Śniardwy jest tak wąski, że samochód osobowy ledwo się mieści, jak ma się zmieścić karetka czy straż pożarna? Druga kwestia to parkowanie na osiedlach w rejonie Modzelewskiego, gdzie parkingi osiedlowe są wykorzystywane przez pracowników pobliskich biurów, zakładów i dostawców (duże busy), którzy zajmują miejsca mieszkańcom bloków.	wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
38	DECIDIM	nd	<i>Komentarz do uwagi nr 37</i> Nie prawda jeżeli chodzi o SPPN. Płatne parkingi w większości ucinają bardzo dużą część miejsc parkingowych więc nie ma jeszcze gdzie bardziej stanąć. 2 Te parkingi są uwaga PUBLICZNE nie są wasze tylko są wszystkich kupujecie niekazania bez zagwarantowanych miejsc więc teraz nie płacz że go nie masz NIKT CI GO NIE GWARANTOWAŁ a ty się na to zgodziłeś. Jeżeli lubisz za nie płacić to powinieneś płacić za korzystanie z dróg publicznych oraz tras typu s8	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
39	mail		Jako mieszkaniec Warszawy od urodzenia jestem przeciwnikiem ograniczania i zniechęcania do ruchu samochodów poza ścisłym centrum oraz wprowadzania dodatkowych opłat na mieszkańców Warszawy. Jak bym był przyjezdny, myślę że tak samo bym uważał i to nie ma znaczenia.	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				wynikać będzie przede wszystkim z badania zapęnlienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
40	mail		Mieszkam na Garażowej/Magazynowej, w godzinach pracy biur cała ulica jest zawałona autami. Na dodatek od tego roku roku jesteśmy na granicy strefy co jeszcze pogorszyło sytuację, nie możemy się doczekać strefy płatnego parkowania. Wzdłuż całej magazynowej każdego dnia z prawej strony patrząc w stronę centrum jest zawałone autami na zakazie stoi dziesiątki aut.	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
41	mail		Szanowni Państwo, jako osoba mieszkająca na Służewcu, w rejonie ulic Gandalfa i J.R.R. Tolkiena, chciałabym odnieść się do propozycji rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na naszą okolicę oraz do planowanych zmian w organizacji ruchu. 1. Popieram rozszerzenie SPPN – to krok w dobrą stronę	4.1: Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe. 4.2: nie uwzględniono zmiany kierunku parkowania, zaproponowane rozwiązanie umożliwia wyznaczenie większej liczby miejsc postojowych. Nie widzimy uzasadnienia dla projektowania dodatkowych słupków. Jest to możliwe jedynie w rejonie przejść dla pieszych. Oznakowanie miejsc postojowych zostanie zaprojektowane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Rozumiem i popieram samą ideę rozszerzenia SPPN na Służewiec. Strefa płatnego parkowania, funkcjonująca już m.in. na Mokotowie, ma służyć poprawie rotacji miejsc postojowych, ograniczeniu parkowania „tranzytowego” przez osoby dojeżdżające do biurowców oraz uporządkowaniu chaosu parkingowego w dzielnicy. W naszej okolicy, gdzie łączą się funkcje mieszkaniowe, usługowe i biurowe, takie narzędzie jest potrzebne. Dzięki SPPN: • mieszkańcy mają większą szansę na znalezienie miejsca w pobliżu domu, • ogranicza się długotrwałe zajmowanie miejsc przez osoby zostawiające auta na cały dzień pracy, • można skuteczniej egzekwować zasady parkowania i dbać o bezpieczeństwo pieszych. 2. Sprzeciw wobec wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na całej długości ul. Gandalfa i Tolkiena Jednocześnie bardzo proszę o ponowne przeanalizowanie pomysłu wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na całej długości ulic Gandalfa i Tolkiena. Uważam, że w naszym	technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.) 4.3 Zarządca drogi publicznej nie ma obowiązku zapewniania miejsc postojowych dla pojazdów korzystających z obiektów przyległych do drogi publicznej. Zwracamy uwagę, że miejsca postojowe dla obsługi komunikacyjnej obiektów handlowo-usługowych w rejonie ul. Gandalfa powinny być wykonane na terenach wewnętrznych na których są zlokalizowane placówki handlowo-usługowe. Zgodnie z § 18 rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie – zagospodarowując działkę budowlaną, należy urządzić, stosownie do jej przeznaczenia i sposobu zabudowy, miejsca postojowe dla samochodów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również miejsca postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne. 4.4 W ramach SPPN ulice Tolkiena i Gandalfa będą objęte strefą Tempo 30. Ponadto w ramach SPPN nie zmieniamy geometrii drogi. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Co do zasady elementy

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			konkretnym układzie urbanistycznym takie rozwiązanie może przynieść więcej szkód niż korzyści, zarówno dla mieszkańców, jak i dla funkcjonowania SPPN. Charakter ulic i zabudowy • Ulice Gandalfa i Tolkiena są krótkimi, osiedlowymi ulicami obsługującymi stosunkowo gęstą zabudowę mieszkaniową – mówimy o ok. 700 mieszkaniach na samym osiedlu, nie licząc sąsiednich inwestycji. • Znajdują się tu intensywnie odwiedzane punkty usługowe, w tym sklepy Biedronka i Aldi oraz inne lokale handlowe, z regularnymi dostawami. • W rejonie skrzyżowania z ul. Konstruktorską funkcjonują placówki edukacyjne, co generuje dodatkowy ruch rodziców dowożących dzieci. Ruch dostawczy i ryzyko zatorów Na ul. Gandalfa regularnie pojawiają się samochody dostawcze obsługujące Biedronkę, Hebe i inne okoliczne sklepy. Często zatrzymują się one w praktyce na jezdni, bo przestrzeń manewrowa i zatoki są ograniczone. Przy zachowaniu	wymagające prac budowlanych mogą być realizowane osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana. Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			dwukierunkowości daje się te sytuacje jeszcze jakoś „rozładować”, natomiast przy ulicy jednokierunkowej każdy taki postój będzie blokował cały pas ruchu. W praktyce oznacza to: • korki z udziałem samochodów mieszkańców, klientów sklepów oraz rodziców przywożących dzieci do szkoły, • tworzenie się kolejek pojazdów bez możliwości ominięcia stojącej ciężarówki, • utrudnienia dla autobusów i służb ratunkowych, jeśli będą musiały skorzystać z tych ulic jako alternatywnego dojazdu. Powiązanie z już dziś obciążonymi ulicami głównymi Konstruktorska jest główną ulicą Służewca, łączącą m.in. Wołoską, Postępu i Suwak – obsługuje ona duży ruch zarówno biurowy, jak i mieszkaniowy. Racjonalizacji jest drogą, która od niedawna dodatkowo przejęła ruch związany z nowym skrzyżowaniem z przedłużoną ul. Tolkienu.	zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Co do zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			W godzinach szczytu zarówno Konstruktorska, jak i Racjonalizacji potrafią się korkować. Dodatkowe „sztywne” włączenie jednokierunkowych Gandalfa i Tolkiena w ten system spowoduje, że: - wszystkie auta z naszych osiedlowych uliczek będą musiały stać w kolejkach do już zatłoczonych wlotów, - mieszkańcy stracą elastyczność wyboru kierunku wyjazdu (w zależności od tego, gdzie akurat korek jest mniejszy), - przy jakiegokolwiek kolizji czy awarii na tych wlotach całe osiedle może zostać praktycznie zablokowane. 3. Rozszerzenie SPPN powinno porządkować parkowanie, a nie dusić dojazd Rozumiem, że jednym z powodów wprowadzenia jednokierunkowości jest chęć wyznaczenia dodatkowych miejsc postojowych na jezdni. Uważam jednak, że na tak niewielkich, a jednocześnie bardzo obciążonych ruchem ulicach, priorytetem powinno być: - zapewnienie drożności i bezpieczeństwa,	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			• umożliwienie sprawnej obsługi sklepów i usług, • zachowanie sensownego dojazdu do osiedli i placówek oświatowych. SPPN jako narzędzie ma służyć przede wszystkim <i>regulowaniu parkowania</i> (rotacja, priorytet dla mieszkańców itd.), a nie radykalnemu ograniczaniu funkcji dojazdowej ulic. Można – i warto – szukać kompromisów, które poprawią sytuację parkingową, nie „zaduszając” lokalnego ruchu. 4. Propozycje rozwiązań alternatywnych / kompromisowych Zamiast wprowadzania jednokierunkowości na całej długości ul. Gandalfa i Tolkiena, proponuję rozważyć: 1. Pozostawienie ruchu dwukierunkowego na kluczowych odcinkach ○ szczególnie tam, gdzie odbywają się dostawy do sklepów Biedronka, Aldi i innych oraz przy wjazdach na parkingi, ○ ewentualne wprowadzenie ruchu jednokierunkowego tylko na krótkich fragmentach,	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			poprzedzone rzetelną analizą wpływu na ruch i bezpieczeństwo. 2. Zmianę sposobu parkowania zamiast zmiany kierunku ruchu ○ parkowanie równoległe po jednej stronie ulicy, z zachowaniem minimalnej szerokości jezdni zapewniającej mijanie się aut, ○ uporządkowanie nielegalnego parkowania poprzez słupki, zieleńce i wyraźne oznakowanie miejsc postojowych (rozwiązania tego typu są już stosowane w innych częściach Mokotowa). 3. Wyznaczenie dedykowanych stref dostaw ○ krótkoterminowe miejsca „Tylko dostawy” przy sklepach w godzinach porannych, ○ rozwiązania, które ograniczą konieczność stawiania ciężarówek „na środku ulicy” i blokowania całego ciągu. 4. Uspokojenie ruchu zamiast jego „wymuszania” jednym kierunkiem	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			○ strefa Tempo 30 / strefa zamieszkania na ul. Gandalfa i Tolkiena, ○ wyniesione przejścia dla pieszych, elementy uspokajania ruchu, które poprawią bezpieczeństwo, nie redukując jednocześnie elastyczności układu drogowego. 5. Prośba o ponowną analizę i dialog z mieszkańcami Bardzo proszę o ponowne przeanalizowanie wariantu jednokierunkowego na Gandalfa i Tolkiena na całej długości, z uwzględnieniem: ● rzeczywistej liczby mieszkań i natężenia lokalnego ruchu, ● potrzeb sklepów i dostawców, ● funkcjonowania placówek oświatowych, ● aktualnych już dziś problemów z korkami na Konstruktorskiej i Racjonalizacji. Deklaruję pełne poparcie dla rozszerzenia SPPN na Służewcu, ale jednocześnie apeluję, by nie odbywało się to kosztem podstawowej	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			drożności dwóch kluczowych, choć formalnie „osiedlowych”, ulic: Gandalfa i Tolkiena.	
42	mail		Witam, Jako mieszkaniec i właściciel nieruchomości w rejonie poszerzenia jednoznacznie i zdecydowanie opowiadam się za jej wprowadzeniem! I to w jak naszym zakresie najlepiej aż do ulicy Modzelewskiego i na wschód od Obrzeźnej aż do Rzymowskiego! Ta część Mokotowa korkują kierowcy z innych dzielnic i miast wokół Warszawy dojeżdżając autami zamiast komunikacja miejska dla swojej wygody i generując korki i spaliny dla mieszkańców i tych którzy decydują się dojechać komunikacją. Ponadto proszę nie ulegać presji samochodziarzy którzy egoistycznie będą bronić swojego prawa do uprzykrzania życia innym. Będzie na pewno podnosić nietrafiony argument że w strefie miasto zlikwiduje miejsca parkingowe które nigdy nie istniały. Prawda jest taka że nie ma w całej Polsce obszaru z większą ilością miejsc parkingowych! KAŻDY z dziesiątek biurowców w tym rejonie ma SETKI ogólnodostępnych miejsc parkingowych w garażach! Wiem byłem pracownikiem w tych budynkach. Więc to nie jest tak że nie ma miejsc. Są tylko oni by chcieli za darmo. Załączam zdjęcie które zrobiłem w garażu w godzinach pracy. Na tym	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zdjeciu nawet nie widac calego 1 pietra przeznaczonego na parkowanie a takie piera sa 2! 	wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu. Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
43	mail		Prowadzone są konsultacje ws. SPP na Mokotowie. Jako mieszkanka wyrażam sprzeciw. Tam gdzie wprowadzono te strefy doszło do skłócenia mieszkańców z powodu realnego pogorszenia warunków życia. Zamiast naprawy połamanych chodników, miasto wyrzuca pieniądze na sztuczne bariery na jezdni, dziurawiąc dobrej jakości asfalt. Zamiast usprawnić i ucywilizować parkowane, miasto generuje bałagan dla zysku. Który przepis ustawy daje miastu prawo zdzierania pieniędzy od mieszkańców oprócz podatków? Wprowadzone SPP i strefy zamieszkania pozbawiają na Mokotowie ludzi możliwości poruszania: część ulic prawem kaduka przerobiono na jednokierunkowe, zastawiono prawe pasy ruchu, nawet tam, gdzie kursują autobusy miejskie, które nie mogą bezpiecznie manewrować. O pasach ratunkowych nie ma	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			mowy, zostały zlikwidowane, jest ciasno, brzydko i niebezpiecznie. Synowa nie może podjechać autem z niemowlakiem w wózek, bo nie ma gdzie zaparkować na parę godzin wizyty dziecka u babci bez rujnowania kieszeni. Zlikwidowano autobusy wzdłuż metra, a kiedy jest remiza stolicy kilku procentom rowerzystów to bzdura! Zwężanie ulic i zmienianie pasów ruchu w parkingi to marnotrawienie publicznych środków. Zapłacicie kiedyś za to. Rozważam wyprowadzkę, żeby nie marnowano tu moich podatków. Tragedia!	obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
44	mail		Dzień dobry, w związku z trwającymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi rozszerzenia SPPN na południowym	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Mokotowie (Służewcu) chciałem zaproponować włączenie do SPPN kwadratu ulic: Obrzeźna (zachód) - Boksterska (południe) - Modzelewskiego (wschód) - Domaniewska (północ). Spowoduje to, że nowy obrys SPPN w tym obszarze zyska logiczny, konsekwentny kształt. W wariancie maksymalnym warto by pomyśleć również o włączeniu do SPPN wszystkich osiedli na wschód od ulicy Puławskiej aż na odcinku Domaniewska (południe) - Wyścigowa lub Rzymowskiego (południe). W ten sposób zniknie podnoszony często problem "przeparkowywania" nadmiernej liczby aut do części poza SPPN. Bariera ulicy Puławskiej i spora już odległość od dzielnicy biurowej "Mordoru", która jest naturalnym magnesem dla aut, spowodują, że dla osób, które chciałyby przyjechać na Służewiec transportem indywidualnym parkowanie za darmo na Ursynowie będzie się wiązało z nakładaniem znaczącej ilości czasu i przestanie po prostu być opłacalne.	utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeźną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
45	mail		Dzień Dobry, zgłaszam uwagę, że strefa płatnego parkowania powinna być rozszerzona na cały Służewiec Południowy a nie kończyć się na ul. Boksterskiej. Starsze części osiedla na ul. Gotarda, Boksterska, al. Wyścigowa, Rzymowskiego, Śniardwy,	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Orzycka, Wiartel i Niegocińska bardzo ucierpią. Dlatego wnoszę o rozszerzenie strefy.	szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
46	DECIDIM	okolice ul. Jadźwingó w	Dzień dobry, jako mieszkanka okolicy ulicy Jadźwingów proszę o uwzględnienie w SPPN również ulic odchodzących od ul. Obrzeżnej na prawo do ul. Rzymowskiego i na południe do Boksterskiej. Ulice te są często jednokierunkowe, jest tu wiele placówek oświaty i boisk gdzie na mecze przez cały dzień przyjeżdżają osoby własnymi autami i zajmują miejsca mieszkańcom. Miejsca parkingowych jest jak na lekarstwo dla osób mieszkających w starym budownictwie - to będzie dyskryminacja. W godzinach szczytu te	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ulice są zablokowane, auta zastawiają wjazdy, przejścia dla pieszych – robi się niebezpiecznie – wiele razy zgłaszałam to na 19115. Zgadzam się że wykupienie abonamentu mieszkańca na ul. Jadźwingów nie gwarantuje znalezienia miejsca parkingowego bo będzie ono zajęte przez pracowników biurowców/mieszkańców sąsiednich ulic którzy przparkują tu swoje auta by stać za darmo!	o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
47	DECIDIM	ulice spoza obszaru planowanego SPPN: Orzycka, Śniardwy, Niegocińska	Pozostawienie ulic Orzyckiej Śniardwy Niegocińskiej bez SPPN uczyni ten region motoryzacyjnym wysypiskiem. Parkowanie w tym regionie już jest niesamowicie problematyczne od czasu zwiększenia SPPN na mokotowie. Zwracam się z prośbą o rozważenie rozszerzenia SPPN na mokotowie od Rzymowskiego do Puławskiej	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
48	DECIDIM	Gandalfa, Tolkiena	Jako mieszkanka oraz właścicielka nieruchomości przy ulicy Gandalfa wyrażam sprzeciw wobec ruchu jednokierunkowego na całej długości ulicy Tolkiena oraz na ulicy Gandalfa. Nie zgadzam się, aby na ulicy (która łączy wyjazd z osiedli, dojazd do szkoły, wjazd na parking Biedronki), która zapewnia płynny ruch samochodowy, kosztem mieszkańców każdego etapu osiedla Nowy Mokotów, utworzono miejsca parkingowe. Parkujący na zewnątrz, przy ulicach, to głównie pracownicy okolicznych biur parkujący tam w godzinach 7-18. Wyrażam sprzeciw podobnie jak sąsiedzi, ruch jednostronny znacząco pogorszy płynność ruchu, zwiększając korki.	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.
49	DECIDIM	obszar spoza obszaru planowanego SPPN: okolice ul. Jadźwingów	Dzień dobry, bardzo proszę o rozszerzenie płatnej strefy parkingowej o stare osiedle - ulice Jadźwingów, Gotarda, Bogunki itd. Obecnie już jest ogromny problem z miejscami parkingowym, stworzenie granicy płatnej strefy na Obrzeżnej, tylko pogłębi ten problem	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
50	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi nr 49</i> Tak SPPN napewno naprawi problem, ludzie w jakim wy świecie żyjecie. Wprowadzając tą strefę nie dość że płacisz nie dostajesz gwarantowanego miejsca to jeszcze elektryk może ci to miejsce zająć za darmo. Problemem jest to że jest coraz więcej aut a coraz mniej parkingów gdyż Warszawa przy sppn utnie większość parkingów a resztę zrobi płatną żeby sobie na popycie na parkingi zarobić. Jeżeli tak bardzo lubisz dawać kasę za nic to powinnaś droga damo płacić za WSZYSTKIE drogi z których korzystasz bo przecież je też trzeba utrzymać a może to zniechęci Cię do auta.	SPPN to nie parking z wyznaczonymi i przypisanymi miejscami parkingowymi dla poszczególnych użytkowników, tylko uporządkowane parkowanie, dostępne dla wszystkich, którego celem jest ochrona potrzeb parkingowych mieszkańców. Abonament mieszkańca daje uprawnienie do bezpłatnego postoju w określonym rejonie, nie gwarantuje przypisania konkretnego miejsca.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			SPPN nie naprawia problemu bo i tak nie ma gdzie stanąć	
51	DECIDIM	Gandalfa, Tolkiena	Jako mieszkaniec oraz właściciel nieruchomości przy ulicy Gandalfa 1, nie zgadzam się na wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ulicy Tolkiena oraz ulicy Gandalfa. Spowoduje to zakorkowanie tych ulic, biorąc pod uwagę że z tych ulic są wjazdy do trzech etapów osiedla, wjazd do szkoły, wjazd na parking Biedronki, często zastawiony dostawami do Biedronki. Sam wjazd śmieciarki do odbioru śmieci zastawi ulice. Mieszkańcy na co dzień borykają się z korkami wokół osiedla, ruch jednokierunkowy tylko to spotęguje. Teraz ruch jest płynny, można dojechać do osiedla z każdej strony bez większych problemów. Jako mieszkaniec osiedla Nowy Mokotów wyrażamy sprzeciw wobec zaproponowanych zmian - nie zgadzam się na parkometry i ruch jednokierunkowy	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.
52	DECIDIM		Nie popieram powstanie SPPN. Generalnie płatne parkingi miały być pierwotnie tylko w centrum a z roku na rok coraz bardziej wyciąga łapy po kolejne dzielnice. Połowa miejsc jest likwidowana, przez co jest ich mniej czyli jak miejsca nie było tak nie ma tylko trzeba za to	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			płacić. SPPN to biznes robiony z powodu wielkiego popytu na miejsca parkingowe. DLA OSÓB KTÓRE TO POPIERAJĄ! Mam nadzieję że nie wyjeżdżacie z Warszawy nigdzie nawet na wakacje. Jeżeli tak to czemu nie płaciecie za korzystanie z lokalnych dróg które są głównie dla mieszkańców danego terenu, czemu nie płaciecie za parkingi z których pewnie nie raz korzystaliście za darmo??? Ciekawe czy jak wasza durna logika odwróci się przeciwko wam, czy będzie wam tak wspaniale	strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
53	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 51</i> "pierwotnie" czyli w 1995 roku gdy w Warszawie było z 5 razy mniej aut i nie było masy nowych osiedli w dzielnicach oddalonych od centrum? miasto nie jest z gumy, w Warszawie jest zarejestrowanym milion aut. a Służewiec już w ogóle obecnie jest zawałony samochodami. niestety dobro deficytowe (miejsca parkingowe) podlega prawom rynku. dość socjalizmu parkingowego. tym bardziej że wiąże się to z licznymi kosztami zewnętrznymi (korki, spaliny, wypadki, hałas, podporządkowanie przestrzeni samochodom i jej estetyka, choroby cywilizacyjne ludzi przyspawanych do swoich aut). jako osoba, która czasem musi pojechać gdzieś za miasto	n/d

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			albo w dłuższy kurs po mieście, ale po mieście może korzystać z transportu publicznego, bo nie spadnie jej od tego korona z głowy, cenię sobie sytuację, że mogę to zrobić i nie muszę walczyć potem zaciekle o miejsce parkingowe w pobliżu domu.	
54	DECIDIM	obszar spoza obszaru planowanego SPPN: Obrzeżna/ Wołoska - Modzelewskiego - Bokserska - Domaniewska	Przydałoby się rozszerzenie SPPN o kwadrat ulic Obrzeżna/Wołoska - Modzelewskiego (i jej przedłużenie do Bokserskiej) - Bokserska - Domaniewska, tak żeby obrys SPPN w południowej części Mokotowa przypominał kwadrat, bez żadnych wcięć:)	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
55	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 54</i>	n/d

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Napiszę ci tutaj bo nie mogę odpowiedzieć na dalszy komentarz. 1 dalej na stronie ZDM widnieje informacja o centralnej części miasta więc to co teraz chcę zrobić kłóci się z definicji na stronie organu który zarządza 2 „Miasto nie jest z gumy” to samo miasto które walczy z miejscami parkingowymi gdzie było można normalnie zaparkować + nikt nie broni miastu wybudowania ładnego zielonego parkingu tylko dla mieszkańców. Najbardziej to mnie rozwalił ten koniec socjalizmu parkingowego. Napisałeś że wyjeżdżasz czasami za miasto to też można powiedzieć że powinien być koniec socjalizmu drogowego i za każdy odcinek drogi poza Warszawą powinniśmy PŁACIĆ bo takie drogi też trzeba utrzymać to też powoduje hałas i smog tam też są wypadki itd. Dlaczego niby mieszkaniem lokalnego miasteczka ma utrzymywać dla CIEBIE drogę oraz parking jeżeli się zatrzymujesz np na jedziecie? Faktem jest to że komunikacja miejska w stolicy jest konkurencyjna z atami jednak jest część osób którzy to tej stolicy dojechać muszą a tam komunikacją miejską już taka nie jest + miasto bardzo poowoli rozwija swoją inicjatywę P+R . Poza tym jak mówiłem mieszkacie w miejscach gdzie nie macie zagwarantowanego parkingu więc wiadomo	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			że ktoś może przyjechać i je zająć. Nikt wam tych miejsc nie gwarantował a to że tam jest teraz więcej aut niż było to z powodu że coraz więcej ludzi ma auta. To jeden z powodów zaraz koniec roku, kolejny rocznik wjedzie z swoimi autami na ulicę oraz to że na części dzielnicy jest SPPN i problem przeniósł się z jednego miejsca na drugi i tak będzie cały czas. Jest wiele innych rozwiązań żeby zmniejszyć ilość aut ale SPPN jest według mnie najgorsza bo nie raz miałem sytuację że w SPPN miejsc w ogóle nie było	
56	DECIDIM	Gandalfa, Tolkiena	Jako mieszkanka Służewca popieram rozszerzenie SPPN na naszą okolicę – liczę, że uporządkuje to parkowanie, poprawi rotację miejsc i ograniczy zostawianie aut „na cały dzień” przez osoby pracujące w biurach. Uważam to za potrzebny krok. Jednocześnie zdecydowanie nie zgadzam się na wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na całej długości ulic Gandalfa i Tolkiena. Są to małe osiedlowe uliczki, ale obsługują ok. 700 mieszkań (plus sąsiednie osiedla) oraz bardzo oblegane sklepy Biedronka i Aldi. Na Gandalfa regularnie zatrzymują się auta dostawcze (Biedronka, Hebe itd.), często blokując znaczną część jezdni. Przy ruchu	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe. Zarządca drogi publicznej nie ma obowiązku zapewniania miejsc postojowych dla pojazdów korzystających z obiektów przyległych do drogi publicznej. Zwracamy uwagę, że miejsca postojowe dla obsługi komunikacyjnej obiektów handlowo-usługowych w rejonie ul. Obrzeżnej powinny być wykonane na terenach wewnętrznych na których są zlokalizowane placówki handlowo-usługowe. Zgodnie z § 18 rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie – zagospodarowując działkę budowlaną, należy urządzić, stosownie do jej przeznaczenia i sposobu zabudowy, miejsca postojowe

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			jednokierunkowym każda taka dostawa będzie tamowała cały ruch – mieszkańców, klientów oraz rodziców dowożących dzieci do szkoły przy Konstruktorskiej. Już dziś w godzinach szczytu Konstruktorska i Racjonalizacji są mocno zakorkowane. Jednokierunkowe Gandalfa i Tolkiena tylko zwiększą ryzyko „zakleszczenia się” osiedla. Proszę o pozostawienie tych ulic dwukierunkowymi (ew. tylko częściowe zmiany) oraz szukanie miejsc postojowych w inny sposób – np. przez uporządkowanie parkowania i wyznaczenie stref dostaw, zamiast przerzucania całego ruchu na jedną nitkę.	dla samochodów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również miejsca postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne.
57	DECIDIM	Bokserska	Nie zgadzam się na wprowadzenie strefy płatnego parkowania na ulicy bokserskiej. Uważam, że jest to zbędne. Miejsc na tej ulicy jest dosłownie garstka i umożliwia to przyjezdnym do osiedla na zaparkowanie. Aktualna okolica zmienia się z biurowców na osiedla mieszkaniowe. Nie widzę powodów, żeby w takim miejscu ograniczać parkowanie i możliwość przyjazdu. Tu jest dosłownie garstka miejsc! Na ulicy postępy jest mnóstwo zaparkowanych miejsc	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			przez cały dzień. Komu to przeszkadza. Tam nawet nie ma mieszkańców.	wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
58	DECIDIM	nd.	Jako mieszkaniec Mokotowa wyrażam pełne poparcie dla rozszerzenia SPPN. To logiczny krok, który poprawi dostępność miejsc (jak na Sielcach) i ureguje parkowanie "gdzie popadnie". Takie zmiany są niezbędne dla mądrego i przemyślanego rozwoju Mokotowa oraz Warszawy. Liczę, że Rada Warszawy poprze rozszerzenie SPPN na zaproponowany obszar Mokotowa.	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
59	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 58</i> Właśnie Sielce są dobrym przykładem. Rozszerzenie spowodowało to, że się płaci i nic poza tym, bo miejsce nadal ciężko znaleźć. To samo na Francuskiej, na Górnym Mokotowie w okolicy Warszawianki.	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. Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
60	DECIDIM	Pęcherska	Sprzeciwiam się zamienieniu ulicy Pęcherskiej na jednokierunkową na odcinku między	Nie wprowadzono.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Domaniewską 34, a Domaniewską 34A ponieważ jako mieszkaniec ulicy Zdziechowskiego często korzystam z tej ulicy w kierunku, który ma być objęty zakazem wjazdu. Proponowane zmiany mają dodać nowe miejsca parkingowe, podczas gdy pod niemal każdym biurowcem w okolicy jest parking podziemny, z którego mogą korzystać pracownicy tych biurowców. Co za tym idzie, sprzeciwiam się również planowi dodania miejsc postojowych na jezdni, ponieważ tuż pod biurowcami są wyznaczone przystanki autobusowe, a komunikacja publiczna powinna mieć priorytet.	Ruch jednokierunkowy na ul. Pęcherskiej pozwala na parkowanie wzdłuż krawężnika i uzyskanie 14 dodatkowych miejsc postojowych. Ograniczenie liczby kierunków jazdy podnosi komfort i bezpieczeństwo pieszych.
61	DECIDIM	16KDD, Zdziechowskiego 7	Przy ulicy 16KDD sprzeciwiam się planowi utworzenia chodnika między Domaniewską 30, a 32 pod biurowcem przy Domaniewskiej 32 poprzez przedłużenie istniejącego chodnika pod Zdziechowskiego 7 "na wprost" w środku trawnika. Zamiast tego nowy chodnik powinien przebiegać przy krawędzi jezdni spod Zdziechowskiego 7 aż do ulicy Domaniewskiej i powinien zostać osłupkowany.	UD Mokotów informuje, że chodnik po zachodniej stronie 16 KDD ma być realizowany w ramach inwestycji Artico.
62	DECIDIM	Domaniewska	Sprzeciwiam się planowi utworzenia nowych miejsc postojowych wzdłuż ulicy Domaniewskiej na odcinku od ulicy	Nie wprowadzono. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Modzelewskiego do ulicy Domaniewskiej 34A. Zamiast tego asfalt na jezdni powinien zostać zamieniony na szerszy pas zieleni i powinny zostać posadzone nowe drzewa. Pozytywnie oceniam zmniejszenie liczby pasów ruchu z dwóch do jednego pasa ruchu, ale nie poprzez dodanie nowych miejsc postojowych, tylko poprzez posadzenie nowej zieleni. Pod biurowcami znajduje się pełno parkingów podziemnych, w których pracownicy biurowców mogą parkować, a poza tym komunikacja publiczna powinna mieć priorytet w mieście.	bezpieczeństwa ruchu). Co do zasady elementy wymagające prac budowlanych mogą być realizowane osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana.
63	DECIDIM	Zdziechowskiego	Na ulicy Zdziechowskiego na wysokości Domaniewskiej 28 powinny zostać postawione nowe słupki, żeby zapobiec notorycznemu parkowaniu pojazdów na chodniku.	Wprowadzono.
64	DECIDIM	Domaniewska, 16KDD	Skrzyżowanie ulic Domaniewskiej i 16KDD powinno zostać przebudowane poprzez zamianę na skrzyżowanie o ruchu okrężnym lub z esowaniem w celu uspokojenia ruchu w taki sposób, żeby pojazdy wyjeżdżające z ul. 16 KDD skręcające w lewo w ulicę Domaniewską po ustąpieniu pierwszeństwa pojazdom jadącym ulicą Domaniewską od wschodu w kierunku zachodu miały miejsce i mogły	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Co do zasady elementy wymagające prac budowlanych mogą być realizowane osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zatrzymać się na środku skrzyżowania w celu ustąpienia pierwszeństwa pojazdom jadącym ulicą Domaniewską z zachodu w kierunku wschodnim.	
65	DECIDIM	Gandalfa, Tolkiena	Jako mieszkaniec oraz właściciel nieruchomości przy ulicy Tolkiena wyrażam sprzeciw wobec ruchu jednokierunkowego na całej długości ulicy Tolkiena oraz na ulicy Gandalfa. Nie zgadzam się, aby na ulicy (która łączy wyjazdy z osiedli, dojazd do szkoły, wjazd na parking Biedronki, wyjazd ze sklepu Aldi), która zapewnia płynny ruch samochodowy, kosztem mieszkańców każdego etapu osiedla Nowy Mokotów, utworzono miejsca parkingowe. Parkujący na zewnątrz, przy ulicach, to głównie pracownicy okolicznych biur parkujący tam w godzinach 7-18. Wyrażam sprzeciw podobnie jak sąsiedzi, ruch jednostronny znacząco pogorszy płynność ruchu, zwiększając korki.	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.
66	DECIDIM	nd.	Jako mieszkaniec Mokotowa jestem za rozszerzeniem stref płatnego parkowania. Ograniczy to dzikie parkowanie i spowoduje zwiększenie szansy na znalezienie parkingu na przykład na ulicy Obrzeżnej w celu zakupów. Obecnie jest to nie możliwe z uwagi na samochody parkujące tygodniami.	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
67	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 66</i> Z doświadczenia okolic Warszawianki, Sielc, Francuskiej na Saskiej Kępie powiem, że to nic nie zmieni. Różnica jest tylko taka, że się płaci, a stanąć nadal jest ciężko.	Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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.
68	DECIDIM	nd.	Stanowczo sprzeciwiam się wprowadzeniu SPPN. W wielu miejscach Warszawy ta inicjatywa całkowicie zrujnowała ruch przez ulicę jednokierunkowe. Swobodny dojazd do miejsca zamieszkania spowodował krążenie samochodem na około innych ulic powodując niepotrzebny zbędny ruch samochodowy oraz realnie zmniejszyła liczbę miejsc ponieważ miejsca wcześniej w żaden sposób niezagospodarowane oraz oznaczone zostały zamalowane zbędnymi sztucznymi wysepkami i innym rodzajem wydzielenia od	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ruchu co zaskutkowało mniejszą możliwością parkowania dla samych mieszkańców	wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
69	DECIDIM	nd.	Kolejny projekt łupienia obywateli pod przykrywką “poprawy ich jakości życia”. Odnoszę wrażenie że pozytywne komentarze dotyczące SPPN są tylko od osób z własnym parkingiem w bloku lub bez samochodu. A wystarczy nieuchronność kary nielegalnego lub niewłaściwego parkowania i regularne patrole straży miejskiej w czasie natężonego popytu na miejsca. 8-16. SPPN w rejonie Śródmieścia ma jak najbardziej rację bytu ale rozszerzanie jej na rejony mieszkalne to ewidentna opłata dodatkowa pobierana od posiadania auta w Warszawie. Nie wspominam już o tragicznie zorganizowanej komunikacji miejskiej w omawianej okolicy która dodatkowo negatywnie wpływa na niwelowanie natężonego ruchu samochodów osób dojeżdżających do pracy w innych dzielnicach lub z innych dzielnic do naszej.	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętlienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
70	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 69</i> Abonament roczny mieszkańca to tylko 30 złotych. Wprowadzenie SPPN powinno zwiększyć dostępność miejsc parkingowych dla mieszkańców i zmniejszyć ruch. Tak się przynajmniej stało np. W rejonie ul. Dolnej na Mokotowie.	n/d

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
71	DECIDIM	obszar spoza obszaru planowanego SPPN: ulice: Al. Lotników, Wiartel, Orzycka	Dlaczego Aleja lotników, Wiartel, Orzycka zostały wyłączone ze strefy płatnego parkowania? Przecież tu tygodniami parkują samochody dostawcze oraz innych rejestracji, a taxi robią sobie bazę wypadową. Stanowczo się sprzeciwiam żeby nie było tu wprowadzonej strefy. Mieszkańcy nie mają gdzie parkować... Absurd! Chce zabrać głos	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
72	DECIDIM	obszar spoza obszaru planowanego SPPN: ulice: Al. Lotników,	Uważam, że planowana strefa płatnego parkowania powinna zostać rozszerzona o ulice Aleja Lotników, Wirtel i Orzycka. Obecnie ten obszar stanowi naturalną „lukę” w systemie parkowania i jest intensywnie wykorzystywany przez osoby przyjeżdżające do pracy m.in. w Galerii Mokotów. Samochody	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które

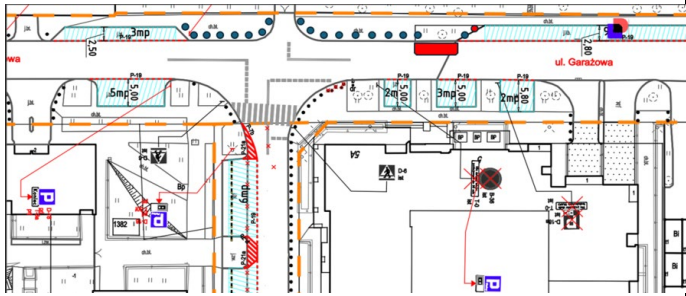
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		Wiartel, Orzycka	są pozostawiane na całe dni, a w wielu przypadkach nawet na kilka dni lub tygodni. Powoduje to stałe przeciążenie miejsc postojowych i realnie utrudnia mieszkańcom codzienne funkcjonowanie – osoby zamieszkujące te ulice często nie są w stanie znaleźć miejsca pod własnym domem. Jeśli strefa zostanie wprowadzona tylko w części okolicy, parkowanie przeniesie się na nieliczną, nieobjętą nią zabudowę mieszkaniową. To oznacza masową migrację samochodów na Aleję Lotników, Wirtel i Orzycką, co doprowadzi do dalszego pogorszenia sytuacji.	porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
73	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi nr 72</i> no dokładnie, mapa powinna być równo rozszerzona z prawej strony jak z lewej, w przeciwnym razie będzie jedynie przerzucanie aut innym mieszkańcom	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
74	DECIDIM	Gandalfa, Tolkiena	Zgłaszam sprzeciw wobec pomysłu wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Gandalfa i całej długości ul. Tolkiena. Już teraz w chwili natężonego ruchu (niemal codziennie w godzinach popołudniowych) okoliczne ulice, tj. Racjonalizacji, Konstruktorska, Suwak są zakorkowane. Zablokowanie mieszkańcom bloków przy Tolkiena możliwości wyjazdu innymi trasami niż Tolkiena w kierunku Racjonalizacji jest działaniem nieracjonalnym i działaniem ewidentnie na naszą szkodę. Należy pamiętać, że z kierunku Galerii Mokotów ciągnie często cały ruch, który chce ominąć korki przy Wołoskiej i Marynarskiej...Pracownicy biurowców, którzy dodatkowo korkują nasze okolice i szukają miejsc parkingowychbi tak nie będą chcieli korzystać z płatnych - zresztą ile miałyby ich przybyć? W naszej okolicy jeździ	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			kilka linii autobusowych, przy Wołoskiej tramwaje – skoro miasto chce ograniczyć ruch samochodowy, należy zachęcać ludzi przyjeżdżających do pracy do korzystania z komunikacji, a nie blokować wyjazdu mieszkańcom. Są różne sytuacje – jak w sprawach pilnych, np. zdrowia, będziemy się mieli wydostać z takiej pułapki? Chyba jednak głos mieszkańców powinien być ważniejszych niż głos osób postronnych – przyjezdnych oraz urzędników. To my w razie tej złej decyzji będziemy mieli ogromny problem.	
75	DECIDIM	obszar spoza obszaru planowanego SPPN: osiedle Marina Mokotów	Proszę o objęcie strefą płatnego parkowania także osiedle Marina Mokotów.	SPPN obowiązuje na ramach dróg publicznych. Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy – możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
76	DECIDIM	obszar spoza obszaru planowanego SPPN:	Proszę o objęcie ulicy Orzyckiej strefą płatnego parkowania. Już w tym momencie parkują tu mieszkańcy dalszych osiedli oraz dodatkowo ogromna ilość samochodów osob przyjeżdżających do Galerii Handlowej	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe,

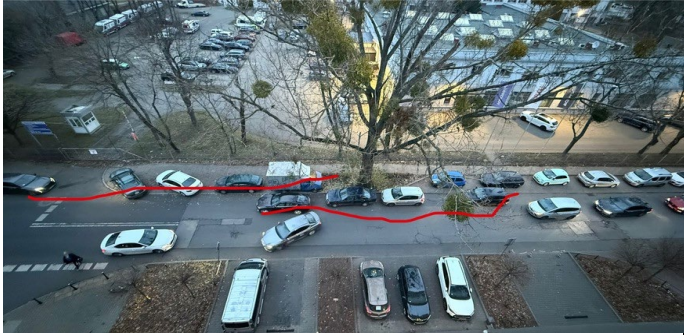
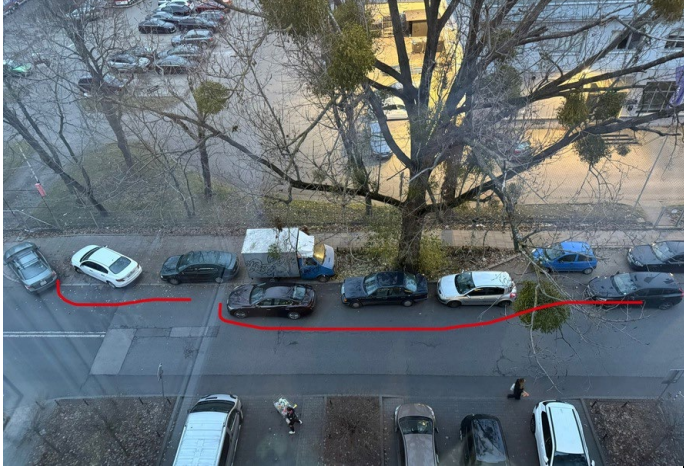
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		ulica Orzycka	Westfield Mokotów oraz osob pracujących w okolicznych biurach na mordorze. Znalezenie wolnego miejsca parkingowego w ciagu dnia jest praktycznie niemożliwe, a po południu wiąże się często z 40 minutowym polowaniem! Wprowadzenie strefy płatnego parkowania z wyłączeniem tej ulicy spowoduje jeszcze większy chaos i uderzy niesamowicie w mieszkańców starych bloków! Warto również wspomnieć ze stosunkowo niedawno wiele miejsc parkingowych przy tej ulicy zostało zlikwidowanych poprzez nastawienie słupków czy przejsc dla pieszych oddalonych od siebie o 20m tak ze zaparkowanie miedzy nimi wiaze się z mandatem , a ludzie i tak przechodzą gdzie chcą gdyż jest to wąska uliczka i zamiast przejsc powinna być wprowadzona strefa zamieszkania.	konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeźną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
77	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 76</i> Osoby przyjeżdżające do Galerii Mokotów parkują na jej parkingu. Po co mieliby stawiać gdzieś na jakichś uliczkach?	n/d
78	DECIDIM	obszar spoza obszaru planowanego SPPN:	Wprowadźcie strefę płatnego parkowania również na odcinku Rzymowskiego-Bokserska. Tam są bloki i parkingi, gdzie parkują samochody.	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		Rzymowski ego – Bokserska		konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
79	DECIDIM	Ulica Garażowa, ulica Magazynowa	Na ulicy Garażowej potrzebne jest uporządkowanie miejsca na przeciwko Biedronki (ul. Garażowa 5). Już w ramach budżetu obywatelskiego na rok 2026 też są plany porządkowe. nr. 924. Proszę to uwzględnić. Co proponuje L 1. Dodać słupki które zablokują możliwość parkowania na chodniku oraz zablokuje parkowanie w pobliżu topoli. (zaznaczone na niebiesko)	Uwagę uwzględniono w zakresie zaprojektowania słupków U-12c, prefabrykowanej wyspy oraz znaku zakazu (przy czym zakazu postoju, a nie zatrzymywania i postoju).

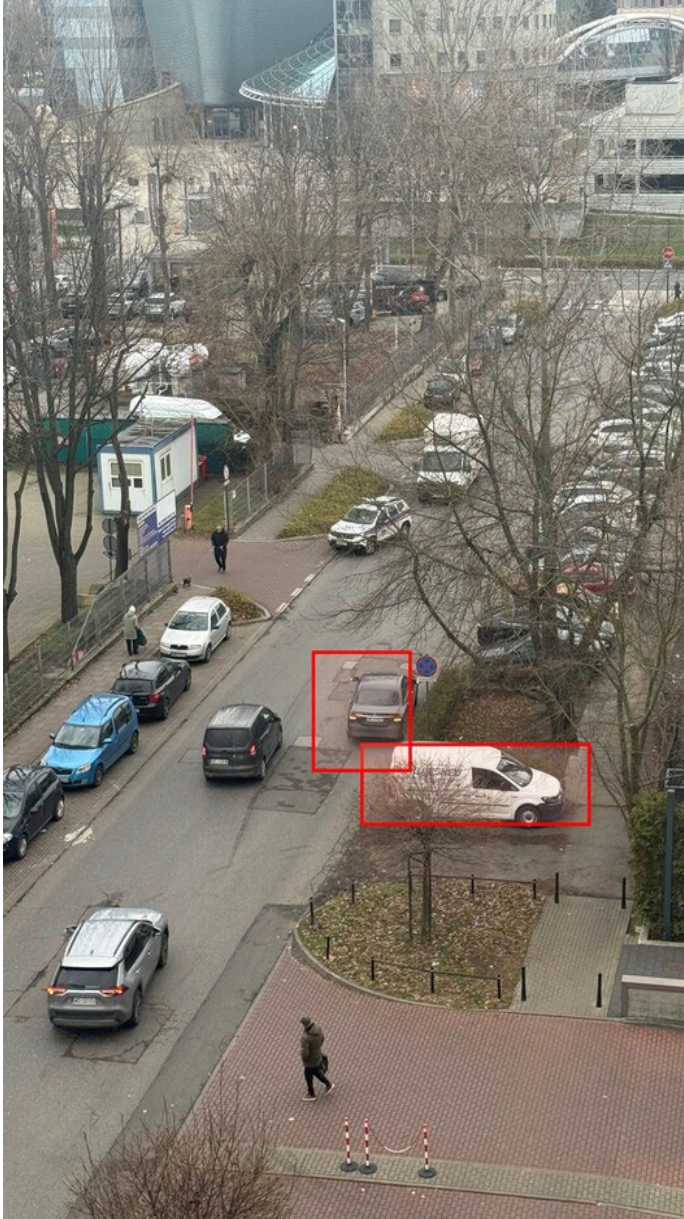
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Dodatkowo przy tej samej topoli bardzo dużo kierowców zatrzymuje się na drodze. Włącza światła awaryjne i uważają że ich auta stają się niewidzialne i nie blokują ruchy, czy nieograniczają widoczności innym kierowcą i pieszym. Dodaje zdjęcie, które to obrazuje. 2. Wydzielić wysepkę czy inny ogranicznik który zablokuje parkowanie w obok topoli. Pokazane jest to na screenie. (Kolor czerwony.) 	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 Dodam jeszcze, że bardzo dużo kierowców nie wie ze wzdłuż ul. Magazynowej jest zakaz parkowania. Proponuje obojętnie D4 postawienie znaku zakaz zatrzymywania. Przykład z wczoraj na zdjęciu. Cała ulica w autach.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 Sytuacja z soboty.	

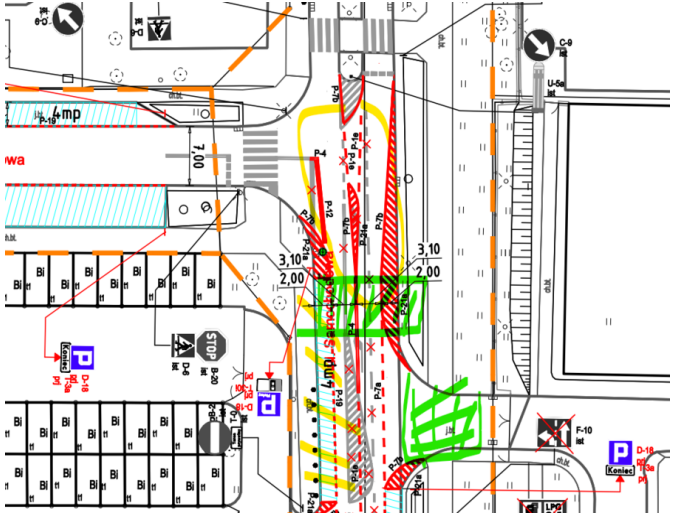
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			  	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Dodaje kolejne zdjęcia pokazujące absurdy na ulicy Garażowej. 1) często wyjeżdżając z garażu z bloku przy Ulicy Garażowej -> Brak widoczności, pomimo zakazu, parkują tam samochodu i blokują widok. (obraz8) 2) wyjeżdżające KARETKI POGOTOWIA przy zablokowanej ulicy Garażowej to jest proszenie się o tragedię!!!!	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				
80	DECIDIM	Samochodowa	Uważam że na ulicy samochodowej powieni pozostać pas do lewo skętu do ulicy Garażowej. Dzięki temu uspokaja to ruch bo chętnych do sketu w Garażową jest naprawdę dużo. To miejsce będzie niebezpieczne. W takim wydaniu. Dodatkowo powinny powstać pasy do przejścia dla pieszych w miejscach zaznaczonych na zielono na grafice. Wprowadzają Państwo 4 miejsca parkinowe gdzie obok jest 29 miejsc i pełno garaży. Ale jak mieszkańcy chcą przejść przez ulicę to muszą nadrabiać drogi. W tym dzieci idące do szkoły.	Nie wprowadzono. Likwidacja lewoskrętu pozwala na uzyskanie dodatkowych miejsc postojowych. Ponadto ulica Garażowa jest przewidziana do objęcia strefą tempo 30: brak zasadności dla wyznaczenia lewoskrętu, a samo skrzyżowanie zostanie zaprojektowane jako równorzędne. Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. Ponadto na zjazdach nie projektujemy przejść dla pieszych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Szczególnie że nie ma chodnika na ulicy samochodowej od strony budynków MSWiA. 	
81	DECIDIM	Samochodowa/Garażowa	<i>Komentarz do uwagi 80</i> Usytuowanie w ten sposób miejsc postojowych/ parkingowych (NA DRODZĘ!!!!) , zasłania (ul. Samochodową) kierowcom skręcającym z ul. Garażowej w Samochodową (w stronę ul. Woronicza). Skręt w lewo z ul Garażowej będzie tutaj bardzo kłopotliwy!!! PROSZĘ TO POPRAWIĆ!!!	Nie wprowadzono, manewr ruszania z miejsca z ul. Garażowej w ul. Samochodową został sprawdzony pod kątem zachowania wymaganego pola widoczności.
82	DECIDIM	Samochodowa/Garażowa	<i>Komentarz do uwagi 80</i> Na zdjęciu pokazuję, ile samochodów skęca, w ul. Samochodową z ul.Garażowej. Zasłanianie	Nie wprowadzono, manewr ruszania z miejsca z ul. Garażowej w ul. Samochodową został sprawdzony pod kątem zachowania wymaganego pola widoczności.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			tego wyjazdu zaparkowanymi autami będzie powodowało wypadki!!! 	
83	DECIDIM	obszar spoza obszaru planowanego SPPN: ulica Langego	Jako mieszkaniec ulicy Langego nie rozumiem dlaczego po raz kolejny jest wykluczana z rozszerzenia SPPN. Zarówno na Langego jak i na Bryły od lat jest problem z parkowaniem pracowników biurowców z okolicy. W efekcie mieszkańcy najczęściej muszą szukać miejsc oddalonych od swoich domów. Ponadto znaczącą część mieszkańców bloków przy Langego i Bryły to osoby w	SPPN obowiązuje na ramach dróg publicznych. Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy – możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			starszym wieku, które mają problem z chodzeniem od auta, albo młode rodziny, dla których pokonywanie dużych dystansów z małymi dziećmi jest problematyczne.	
84	DECIDIM		Główne zarzuty – czyli dlaczego warto być sceptycznym wobec SPPN Mokotów 2025 1. Niepewność co do realnych korzyści dla mieszkańców • Choć SPPN ma rzekomo uporządkować parkowanie, brak jest jasnych danych, które pokazywałyby, że rotacja aut i dostępność miejsc dla mieszkańców faktycznie się poprawią – szczególnie w dzielnicach z gęstą zabudową biurową i mieszkalną. • W przestrzeni zaproponowano dwa rodzaje abonamentu (rejonowy i obszarowy), ale nowe zasady – np. promień 200 m od meldunku – mogą być niewystarczające w praktyce. 2. Ryzyko pogorszenia warunków dla mieszkańców z własnym autem – zwłaszcza tych, którzy nie wykupią abonamentu albo nie mają meldunku • Rozszerzenie SPPN oznacza, że parkowanie stanie się droższe,	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętlienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			utrudnione; osoby, które korzystały z ulicznych miejsc postojowych „za darmo” mogą zostać pozbawione możliwości wygodnego zaparkowania. • Dla mieszkańców z samochodami – rodziny, osoby z ograniczoną mobilnością, pracujące zmiennie – to może oznaczać duże utrudnienia, niepewność co do dostępności miejsca, presję finansową. 3. Zwiększona presja na parkowanie w sąsiednich dzielnicach / obszarach – możliwe przesunięcie problemu • Jeśli część kierowców z Mokotowa się do SPPN nie dostosuje (nie wykupi abonamentu, lub szuka tańszych opcji), mogą próbować parkować poza strefą – co obciąży inne dzielnice, poboczne ulice, okoliczne osiedla. Projekt może przesunąć problem, nie rozwiązać go. • Brakuje widocznej strategii dla tych, którzy nie mają auta – np. czy transport publiczny / komunikacja zbiorowa zostanie wzmocniona, tak by ograniczyć ogólne zapotrzebowanie na auta.	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. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			4. Brak przejrzystości i potencjalne nadużycia — abonament, meldunek, realna dostępność • Zmiany w regulaminie abonamentów — np. promień 200 m — mogą ograniczać elastyczność dla mieszkańców (jeśli np. nie mieszkają na stałe w miejscu, albo mają kontakt tymczasowy). • Jeżeli organizacja ruchu i oznaczenia będą nieprawidłowe (np. brak jasnych pasów, znaków, map), to w praktyce strefa może tworzyć chaos — co już pojawia się w opisach części relacji mieszkańców w komunikatach prasowych. 5. Niejasne korzyści vs. koszty — szczególnie dla mieszkańców regularnie korzystających z auta • Wydatki na abonament, opłaty, ewentualne mandaty, a jednocześnie strach, że nie będzie miejsca postojowego — to może pogorszyć komfort życia. • Dla osób, które — z uwagi na sytuację zawodową lub rodzinną — rzeczywiście potrzebują auta, korzyści z rotacji	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			miejsc dla gości czy „tymczasowych” aut (np. klientów firm budowlanych, dostawców) wydają się drugorzędne w porównaniu z codziennym dostępem do miejsca. 6. Brak kompleksowej strategii transportowej — strefa to jedynie fragment, który może zaostrzyć inne problemy • SPPN to tylko regulacja parkowania. Jeśli nie idzie za tym rozwój transportu publicznego, chodników, dróg rowerowych, dostępności dla pieszych — mieszkańcy mogą zostać bez sensownej alternatywy dla auta. • Wzrost popytu na parkowanie w garażach / podziemnych miejscach postojowych może spowodować wzrost cen najmu / usług — co obciąży finanse mieszkańców. Dlaczego — moim zdaniem — należy złożyć sprzeciw wobec SPPN Mokotów 2025 w obecnym kształcie • Projekt nie daje gwarancji, że realnie poprawi komfort mieszkańców — jest ryzyko pogorszenia go. Koszty	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			(finansowe, logistyczne, dostępnościowe) mogą przewyższyć deklarowane korzyści. • Zamiast sensownej alternatywy komunikacyjnej lub planu społecznego — mamy regulację, która faworyzuje politykę „ograniczania aut” bez zapewnienia realnej zmiany w systemie mobilności. • Potencjalne negatywne skutki — gorszy dostęp do auta, presja na miejsca parkingowe poza strefą, koszt abonamentów — uderzą przede wszystkim w mieszkańców, a niekoniecznie w tych, których celem jest krótki postój lub dojazd do pracy. • W sytuacji gdy zmian nie poprzedza rzetelna analiza wpływu — na ruch, parkowanie, komfort mieszkańców, transport publiczny — SPPN staje się eksperymentem przeprowadzanym na barkach mieszkańców.	
85	DECIDIM	nd.	Zgłaszam sprzeciw wobec tworzenia i rozszerzania strefy płatnego parkowania. Stanowi ona patologię charakteru terenu publicznego. Teren publiczny powinien być	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ogólnodostępny i darmowy ponad opłaty wnoszone w podatkach. Wymóg wnoszenia opłaty za parkowanie powoduje, że korzystanie z terenu przestaje być darmowe. Ponadto wprowadzenie i rozszerzanie SPPN wpisuje się w szkodliwą politykę władz Warszawy skierowaną przeciwko kierowcom, którym miasto likwiduje istniejące miejsca parkingowe, zaniedbuje tworzenie przestrzeni parkingowej przy nowo powstających budynkach, i ogranicza możliwość wjazdu na ulice, na których wprowadzono strefę tzw. czystego transportu. Taka polityka powoduje, że Warszawa konsekwentnie staje się miejscem coraz bardziej nieprzyjaznym do życia. Wprowadzenie SPPN w innych częściach Warszawy, np. na Ochocie, pokazało, że znalezienie miejsca parkingowego jest trudniejsze niż przez wprowadzeniem SPPN ze względu na ograniczenie przestrzeni parkingowej. Proszę o porzucenie pomysłu rozszerzania SPPN oraz o zlikwidowanie jej w obszarach Warszawy, w których już ją wprowadzono. Dajcie ludziom żyć.	dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapęnlienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
86	DECIDIM	Ulica Bryły	Proszę w takim razie włączyć ulice Bryły w strefę płatnego parkowania, bo wogóle nie zaparkujemy!	SPPN obowiązuje w ramach dróg publicznych. Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy – możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
87	DECIDIM	Teren spoza projektu (ulica Orzyckiej)	Wnoszę o włączenie ul. Orzyckiej do rozszerzanej Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego. Ulica już teraz doświadcza bardzo dużej presji	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkingowej ze względu na bliskość biurowców oraz Galerii Mokotów. Pozostawienie jej poza SPPN spowoduje, że stanie się ona miejscem „ucieczkowym” dla kierowców unikających opłat, co uniemożliwi mieszkańcom znalezienie miejsca do zaparkowania. Już teraz nie ma gdzie zaparkować. Dla wszystkich co są przeciw: abonament ROCZNY dla mieszkańca to koszt tylko 30 zł. Jeżeli kogoś stać na samochód to chyba będzie go stać na abonament w wysokości kosztu paczki papierosów. Wprowadzenie strefy poprawi dostępność miejsc dla mieszkańców, uporządkuje sposób parkowania i zwiększy bezpieczeństwo pieszych poprzez ograniczenie nielegalnego parkowania na chodnikach, skrzyżowaniach i przejściach.	przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
88	DECIDIM	Teren spoza projektu (ulica Puławska, aleja Wyścigowa)	Strefa płatna powinna być do ul. Puławskiej. Obecnie na Alei wyścigowej nie można zaparkować, ponieważ parkują pracownicy Catariny i Luxmedu. Nawet w weekendy nie ma miejsc na wyścigowej, a jak wprowadzicie tylko do Rzymowskiego, to wszyscy pracujący koło Cybernetyki będą parkować na najbliższej niepłatnej, czyli Alei wyścigowej. A biznes miejsc postojowych podziemnych	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			kwitnie. Niektórzy mają po 6 miejsc i wynajmują za krocie.	Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
89	DECIDIM	Ulica Komputerowa	Witam. Ja chciałbym wiedzieć jaki jest przy tej okazji plan władz miasta na ulicę Komputerową? W tym momencie to mała, lokalna, ślepa uliczka dojazdowa do dwóch potężnych osiedli na których mieszkamy. Jak miasto widzi możliwość przebicia Komputerowej do Boksterskiej skoro już dziś większość dnia ta wąska uliczka jest zakorkowana. Bez jej poszerzenia to absolutnie niemożliwe i spowoduje jeszcze większy paraliż.	Jednym z założeń rozszerzenia SPPN jest zmiana organizacji ruchu i postojów bez przebudowy ulic.
90	DECIDIM	Teren spoza projektu (ulica	Ulica Stefana Bryły została ominięta - już teraz parkują tam pracownicy Mordoru i mieszkańcy nie mają gdzie. To co będzie później jak strefa płatnego parkowania	SPPN obowiązuje na ramach dróg publicznych. Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		Stefana Bryły)	zostanie powiększona? Każdy będzie chciał zaoszczędzić i będą ładować swoje samochody gdzie popadnie na Bryły.	rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy – możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
91	DECIDIM	nd.	Uważam, że to wszystko jest bez sensu. I tak nie ma jak w tym obszarze zaparkować, trzeba się kręcić w kółko zanim znajdzie się jakąś wolną dziuplę. Wszędzie powstawiane są szlabany. Nie sądzę, żeby wprowadzenie jeszcze opłat za te fatalne warunki parkowania, coś zmieniło.	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
92	DECIDIM	Teren spoza projektu (ulice Gotarda i	Strefa płatnego parkowania powinna obejmować dodatkowo ulice Gotarda i Gruszczyńskiego. Obecnie zaparkowanie jest bardzo uciążliwe a co dopiero jeśli obok będzie kończyć się granica płatnego parkowania.	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		Gruszczyńskiego)	Bloków w tym obszarze jest sporo, natomiast parkingów i miejsc jest dużo mniej, na objętej ulicy Obrzeżnej są parkingi podziemne dla mieszkańców. Ucierpią na tym pobliskie wąskie uliczki np. Gruszczyńskiego. Dlatego uważam, że strefa powinna kończyć się dopiero na Puławskiej w innym wypadku będzie to utrudnienie dla mieszkańców granicy strefy.	konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
93	DECIDIM	Ulice Tolkiena i Gandalfa	Zgłaszam sprzeciw wobec zamysłu wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Gandalfa i całej długości ul. Tolkiena. Już teraz w chwili natężonego ruchu (niemal codziennie w godzinach popołudniowych) okoliczne ulice, tj. Racjonalizacji, Konstruktorska, Suwak są zakorkowane. Zablokowanie mieszkańcom bloków przy Tolkiena możliwości wyjazdu innymi trasami niż Tolkiena w kierunku Racjonalizacji jest działaniem nieracjonalnym i działaniem	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ewidentnie na naszą szkodę. Obecne rozwiązanie ruchu dla mieszkańców osiedla Nowy Mokotów tj. położonych przy ul. Gandalf i Tolkiena jest optymalne i powinno zostać jako docelowe. Należy pamiętać, że z kierunku Galerii Mokotów ciągnie często duży ruch, który chce ominąć korki przy Wołoskiej i Marynarskiej, Ponadto przy Gandlfa mamy szkołę (zatrzymujące się samochody), Biedronkę(samochody dostawcze)...to wszystko przy ruchu jednokierunkowym będzie powodowało olbrzymie korki i uniemożliwiało, wręcz blokowało wyjazd mieszkańcom tych osiedli. Są różne sytuacje - jak w sprawach pilnych, np. zdrowia, będziemy się mieli wydostać z takiej pułapki? Liczę na zdrowy rozsądek i wsłuchanie się w głos mieszkańców. To my w przypadku złej decyzji pozostaniemy z olbrzymim problemem na lata. Podsumowując strefa parkowania TAK, ruch jednokierunkowy NIE (już jest na kawałku Tolkiena i wystarczy).	
94	DECIDIM	Teren spoza projektu	Ze względu na planowane rozszerzenie strefy płatnego parkowania niestrzeżonego na	SPPN obowiązuje w ramach dróg publicznych. Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		(ulica Stefana Bryły)	okolice ul. Obrzeżnej apeluję o włączenie do SPPN ul. Bryły. Ulica ta jest bardzo obciążona przez pracowników znajdujących się niedaleko biurowców tzw. Mordoru przez co parkowanie swoich samochodów przez mieszkańców jest bardzo często niemożliwe.	strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy – możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
95	mail	Orzycka	W związku z trwającymi konsultacjami dotyczącymi rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego chciałabym zwrócić uwagę na negatywne skutki, jakie proponowane zmiany mogą mieć dla mieszkańców ulicy Orzyckiej. Wprowadzenie nowej strefy w zaproponowanym kształcie pogorszy sytuację parkingową na ulicy Orzyckiej. Ulica ta już teraz jest intensywnie wykorzystywana zarówno przez mieszkańców, jak i osoby dojeżdżające do pobliskich biur oraz punktów usługowych. Istnieje poważne ryzyko, że po objęciu sąsiednich obszarów płatnym parkowaniem kierowcy zaczną masowo przenosić się na Orzycką, aby uniknąć opłat. Może to prowadzić do:	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			1. Ograniczenia dostępności miejsc dla mieszkańców, 2. Zwiększenia chaosu parkingowego, 3. Zastawiania chodników i wjazdów, 4. Pogorszenia bezpieczeństwa pieszych. W związku z powyższym wnoszę o ponowną analizę projektu w tej części oraz o uwzględnienie rozwiązań, które zabezpieczą mieszkańców ulicy Orzyckiej przed negatywnymi skutkami planowanych zmian.	Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
96	czat YT		jestem zainteresowany powodem dla którego część ulic i obszarów Mokotowa zostało nie objęte strefą płatnego parkowania co niesie zagrożenie zwiększenia ilości osób parkujących po wprowadzonych zmian	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
97	czat YT		Pytanie do @zdmwarszawa co chcecie konsultować skoro przepisy jasno mówią jak można wyznaczyć miejsca postojowe?	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapęnlennia i rotacji miejsc postojowych.
98	czat YT		Ile kosztuje postawienie parkomatu, jakie są szacowane wpływy dla pojedynczego urządzenia?	Koszty związane z ustawieniem jednego urządzenia: wynagrodzenie za wykonanie 1 szt. fundamentu w wysokości: netto: 1 800,00 zł (słownie: jeden tysiąc osiemset złotych 0/100); podatek VAT: 23% brutto: 2 214,00 zł (słownie: dwa tysiące dwieście czternaście złotych 0/100) miesięczne wynagrodzenie ryczałtowe za dzierżawę oraz pełnienie funkcji operatora 1 (jednego) parkomatu netto: 820,00 zł (słownie: osiemset dwadzieścia złotych 0/100) podatek VAT: 23%, brutto: 1 008,60 zł (słownie: jeden tysiąc osiem złotych 60/100) Nie szacuje się wpływów na urządzenie. Strefa działa jako całość, a liczba urządzeń do wnoszenia opłat nie wpływa na wysokość wniesionych opłat za postój, tym

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				bardziej że dostępne są płatności mobilne, których udział stanowi większość wpływów.
99	czat YT		jaki jest koszt obsługi całej SPPN a jakie są wpływy?	Wpływy z SPPN w 2025 r. wyniosły: • 232 mln 948 tys. zł z opłat za postój • 65 mln 45 tys. zł z opłat dodatkowych Utrzymanie SPPN w 2025 r. wyniosło: 42 mln 909 tys. zł (w tym wdrożenie SPPN Mokotów ok. 9 mln zł) (bez wydatków pracowniczych)
100	DECIDIM	ulica Boksterska	Zastanawia mnie jak będzie wyglądało wprowadzenie sppn na granicy z Ursynowem, wzdłuż ulicy Boksterskiej, od torów w kierunku ul. Postępu? Co zrobią mieszkańcy bloków Boksterska 71, 73, 75, którzy administracyjnie mieszkają na Ursynowie i nie będą mogli wykupić abonamentu, żeby parkować w strefie płatnej dla Mokotowa? Jak problem będzie rozwiązany na styku dzielnic?	Zgodnie z załącznikiem nr 2 Regulamin funkcjonowania strefy płatnego parkowania niestrzeżonego (SPPN) do uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r., § 1, pkt 10, mieszkaniem SPPN to osoba zameldowana na pobyt stały lub czasowy na obszarze obejmującym SPPN oraz przylegające do jej granic nieruchomości, rozliczająca w m.st. Warszawie podatek dochodowy od osób fizycznych.
101	czat YT	Orzycka	SPP jest słuszne bo mieszkańcy nie mają gdzie parkować. Na Orzyckiej i Wiartel stoją zaparkowane tygodniami samochody innych niż Warszawskie rejestrację a Taxi urządza sobie strefę oczekiwania	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców 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. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
102	czat YT		płacący podatki w Warszawie powinni parkować za darmo w całym mieście	Informacje związane z funkcjonowaniem SPPN można znaleźć na stronie zdm.waw.pl/parkowanie. 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.
103	mail	Bokserska	Jaki mieszkaniec ulicy bokserskiej proszę o przyspieszenie wprowadzenie strefa parkowania najpóźniej do 1 lipca. Cały ten teren Bokserska, Postępu, Obrzeżna to miejsce gdzie mnóstwo osób pozostawia samochodu i leci sobie na wakacje. Płaci za taxi 30 zł i jest już za 6 min na lotnisku Chopina. Samochody są pozostawiane na 7	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			dni lub dłużej. Blokując nasze miejsca (miejsca mieszkaniowe).	przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców 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. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
104	mail		Pracuje na domaniewskiej, parkuje blisko Suwaka. Jest tam wyznaczonych kilka nowych miejsc parkingowych. I zazwyczaj udaje mi się zaparkować bez problemu. Dojeżdżam do pracy 30 km w jedną stronę. Zajmuje mi to ok 40 min do godziny. Więc pracując 8h, z dojazdem może wyjść nawet 10h. Próbując dojeżdżać samochodem + tramwaj dojazd zajmował minimum godzinę. Czasami nawet półtora godziny jak nie trafiłem na tramwaj. Za parking zapłacił bym ponad 700 zł miesięcznie. Na co mnie nie stać. Więc albo będę tracił dosłownie pół dnia z życia, albo płać 700zł miesięcznie za przywilej pracowania tam. Podejrzewam, że więcej osób będzie w tej sytuacji.	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Dla mnie ta strefa parkingowa, bez możliwości zostawienia tam auta będzie bardzo dużym utrudnieniem. Więc wolał bym aby ta strefa nie powstała, lub było możliwość wykupienia abonamentu w jakiejś sensownej cenie.	zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
105	DECIDIM	Ulica Domaniewska	Witam, proszę o zaniechanie wprowadzania SPP w dalszej części Mokotowa, szczególnie w okolicach ul. Domaniewskiej. Już od lat znalezienie miejsca parkingowego dla mieszkańców osiedla Domaniewska, ul. Langego, Bryły, czy bloków przy	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Domaniewskiej 35, 35a,b,c przez okrągłą dobę graniczy z cudem. Sytuacja szczególnie pod blokiem nr 35 jest dramatyczna i kompletnie niezrozumiałe jest otwarcie tych miejsc postojowych dla osób niemieszkających na osiedlu (pracowników korporacji na ul. Domaniewskiej, czy klientów salonów urody i placówki zdrowotnej). Od wielu lat powinien być tam szlaban dla mieszkańców wzorem chociażby starszych osiedli w okolicy Modzelewskiego – al. Niepodległości. Sytuację dodatkowo pogorszyło kuriozalne odebranie 6 miejsc z tyłu bloku dla stałych mieszkańców, które były dostępne przez ponad 20 lat! Od momentu wybudowania osiedla były dostępne tylko dla stałych mieszkańców posiadających klucz do bariery (sprawa dodatkowo związana ze zmianą wspólnoty zarządzającej blokami, która być może wymagałaby zbadania, ale to też trochę inny wątek). Wracając do tematu SPP, chcę jeszcze dodać, że ustanowienie takich nowych granic tej strefy przesunie jeszcze większy ruch na elipsę Bryły/Langego oraz pod bloki przy Domaniewskiej, które to znalazłyby się tuż poza jej granicami. Nie wyobrażam sobie	strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			dalszego pogarszania komfortu życia tysiącom mieszkańców tych osiedli celem zwykłego łupienia kierowców. Pracownicy okolicznych biurów i tak nie przesiądą się na komunikację miejską, ponieważ do metra jest kawał drogi, a Domaniewską nie jeżdżą praktycznie żadne autobusy. Sugerowałbym zająć się w trybie pilnym przywołaną sprawą bloku przy Domaniewskiej 35, naprawą katastrofalnej nawierzchni ul. Bryły/Langego, którą trzeba w 1 kierunku każdorazowo objeżdżać całe osiedle i miejsc nie ma przy niej praktycznie okrążyć dobowo oraz zmianą układu komunikacyjnego tej okolicy (może jakiś przebieg przez osiedle skracający kilkukrotnie trasę lub położenie kilkuset metrów drogi np. do ul. Wilanowskiej co udrożniłoby nieco tę fatalnie zaprojektowaną komunikacyjnie infrastrukturę. Proszę o wzięcie pod uwagę mojej opinii i rewizję tych absurdalnych planów wprowadzenia SPP na praktycznie całym obszarze Mokotowa (najludniejszej dzielnicy Warszawy, która nie jest jej centrum). Wojna z kierowcami nie wychodzi nikomu na dobre. Pozdrawiam. Zainteresowany mieszkaniec Ksawerowa.	rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do czasu przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu. Miejsca postojowe przy posesji Domaniewska 35 znajdują się poza pasem drogowym.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
106	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 105</i> Popieram. Jedyna zmiana jaka będzie to przepchnięcie tych samochodów do nas na Bryły. Patologiczna polityka nie powoduje polepszenia sytuacji parkingowej dla mieszkańców.	SPPN obowiązuje w ramach dróg publicznych. Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy – możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
107	DECIDIM	nd.	Jako mieszkaniec Mokotowa (przy al. Niepodległości i Rakowieckiej) powiem, że wprowadzanie płatnej strefy parkowania absolutnie nie rozwiązuje problemu (i wręcz go pogarsza) ze znalezieniem miejsc (jest to jedna wielka (za przeproszeniem bujda) wciskana mieszkańcom coraz to szerszych obszarów by zgadzali się na ten absurdalny pomysł. Nie tylko płatne parkowanie nie poprawia sytuacji parkingowej, zniechęca ludzi do zakupów na ulicach gdzie taki obowiązek został wprowadzony to o czym praktycznie nikt nie mówi to znacząco zmniejsza przepustowość ulic. Jak tylko SPP została rozszerzona to jest plaga kurierów, dostawców mebli, sprzętaczek, hydraulików i innych usług	Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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. Informacje związane z abonamentami można znaleźć pod adresem zdm.waw.pl/abonament

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			stojących na awaryjnych na środku drogi (zakładam, że system automatycznego poboru opłat nie uwzględnia tych pojazdów jako zaparkowanych bo stoją na środku drogi). Alternatywnie, kierowcy stosują parkowanie Amsterdamskie czyli krążą po ulicach osiedlowych aż ich druga połówka załatwi swoją sprawę i ruszają dalej. Kolejna rzecz, abonament na mieszkańca obowiązuje tylko 200m! od miejsca zameldowania, a jak mówiłem SPP w żadnym stopniu nie poprawia sytuacji parkingowej (bo 80% zaparkowanych samochodów to lokalni mieszkańcy a 20% i tak się szybko rotuje) więc jak miejsce jest tylko trochę dalej to się płaci tak jak wszyscy. Po trzecie: jeżeli samochód jest w naprawie/wymieniony i macie samochód zastępczy to koszty są takie jak byśmy podróżowali wszędzie taksówką, otrzymanie abonamentu na samochód zastępczy trwa dłużej niż wynajem i jest totalnym absurdem. Podsumowując, rozszerzając SPP na terenach typowo rezydencyjnych, ma tylko jeden cel czyli podnoszenie dochodów miasta. Rozumiem, że te pieniądze nie wylatują w kosmos ale niech UM będzie szczery, że chcą opodatkować dodatkowe ulice a nie reklamuje	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ten pomysł jako panaceum na lokalne potrzeby parkingowe.	
108	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 107</i> Dokładnie, widać to w rejonie Malczewskiego, Polskiego Radia. Nadal wszystkie miejsca zajęte, tylko trzeba zapłacić dodatkowo.	Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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.
109	mail	Garażowa	Mieszkam na ul. Garażowej i w godzinach pracy biur cała ulica jest zastawiona autami, na zakazach stoją dziesiątki aut. Dodatkowo jesteśmy na granicy strefy co bardzo pogorszyło tę sytuację, dlatego nie możemy się doczekać strefy płatnego parkowania.	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
110	DECIDIM	Ulica Obrzeżna i tereny	Jak wiadomo w okolicach ul. Obrzeżnej powstało mnóstwo nowych osiedli, bardzo duży odsetek to ludzie wynajmujący tam mieszkania, nie wynajmują miejsc	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		spoza projektu	postojowych w parkingach podziemnych ze względu na koszt . W zadłuż ul. Obrzeżnej od godzin porannych do późnego wieczora wszystkie miejsca postojowe są zajmowane przez między innymi osoby które prowadzą business w zadłuż ul. Obrzeżnej jak i okolicznych ulic . Myślę że pomysł jest dobry ale powinien obejmować również ulicę łączącą ul. Gruszczyńskiego z Bokerska biegnącą na tyłach budynku obrzeżna 4, ze względu na to iż okoliczne miejsca , trawniki na których nie będzie obowiązku płacenia za parkowanie będą masowo rozjeżdżane . Alternatywa jest taka aby zamontować tam szlaban dla mieszkańców okolicznych budynków graniczących z drogą na której miasto postawiło znaki strefa ruchu . Dodam że drogą tą bardzo często poruszają się dzieci z okolicznych budynków a nikt nie zwraca na to uwagi . Jedyny moment kiedy można swobodnie zaparkować pojazd wzdłuż Obrzeżnej to okres świąteczny lub godziny nocne .Wtedy widać ilu lokatorów wyjeżdża do swoich rodzinnych domów .	dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu. Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady). Na drogach publicznych nie stosujemy szlabanów, SPPN obowiązuje tylko na drogach publicznych.
111	DECIDIM	Ulica Taśmowa i ulica Cybernetyki	Proszę zwrócić uwagę, żeby ostateczne oznakowanie ulic i miejsc parkingowych na omawianym obszarze było prawidłowe. Każda zatoka parkingowa powinna mieć oznaczony początek i koniec. Za każdym wyjazdem z posesji powinien stać znak informujący o zakazie zatrzymywania się poza oznakowanymi miejscami. W tej chwili na ulicy Taśmowej, na której obowiązuje zakaz zatrzymywania się poza wyznaczonymi miejscami, auta parkują na samych wjazdach na posesję ograniczając widoczność i blokując ruch. Straż Miejska nie reaguje na wezwania, a nawet jeśli przyjedzie to nie wystawia mandatów, tłumacząc to tym, że ktoś mógł wyjechać z posesji i nie widział znaku stojącego na początku ulicy. Może uzgodnicie ze Strażą Miejską ja ma wyglądać oznakowanie? I przy okazji może uporządkujecie wyjazd z ulicy Cybernetyki pod wiaduktem, przy dawnym Medicover. Tam nie	Zatoki parkingowe będą oznakowane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.). W ramach projektu SPPN planowany jest montaż słupków blokujących na ul. Cybernetyki na chodniku pod wiaduktem.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			da się ani przejść po chodniku, ani przejechać autem, żeby bezpiecznie włączyć się do ruchu.	
112	DECIDIM	Ulice Gandalfa i Tolkiena	Jestem mieszkańcem III etapu osiedla Nowy Mokotów (ul Gandalfa 1). W pełni popieram rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania w naszej dzielnicy. Jestem natomiast przeciwny zmiany organizacji ruchu na ul. Gandalfa i Tolkiena. Uważam za bardzo niekorzystne zmienienie tych ulic w pełni jednokierunkowe w zamian za kilka miejsc parkingowych. Po pierwsze wyznaczonych miejsc wzdłuż tych ulic jest już całkiem dużo (+ w okolicy są dodatkowe parkingi przy Biedronce, Aldi, za biurowcem Adgar). Po drugie utrudni to bardzo wyjazd ze wszystkich czterech etapów osiedla, Biedronki oraz szkoły podstawowej poprzez konieczność przejazdu na około - ten duży ruch będzie musiał przebiegać przez wąski odcinek Tolkiena, a szczególnie utrudniony może być skręt w lewo z Tolkiena w Racjonalizacji. W związku z tym bardzo proszę o wprowadzenie SSP z pozostawieniem obecnej organizacji ruchu	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.
113	DECIDIM	Tereny spoza projektu	witam, proszę o rozszerzenie strefy na sektor pomiędzy Domaniewska a puławska aż do minimum alei Lotników, ponieważ w	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		(między ulicami Domaniewską a Puławską)	przeciwnym razie wszystkie auta z okolic mordodu zjada się właśnie tam i WTEDY W ŻYCIU NIE UDA NAM SIĘ zaparkować auta obok naszego mieszkania. nie można poprawiać sytuacji po lewej stronie jednocześnie ZNACZNIE pogarszają sytuacji po prawej stronie mapki. obecnie już jest źle, a jeśli nie skoryguje się zmian to w naszej 'prawej stronie' mapy będzie tragicznie. mam nadzieję, że ktoś ma serce i nam pomoże	utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeźną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
114	DECIDIM	nd.	Wprowadzenia SPPN na obszarze Mokotowa niczego nie zmieniło w kwestii parkowania oprócz wzrostu dochodów miasta z tytułu opłat, a to nic innego jak dodatkowe opodatkowanie. Oprócz tego wprowadzeniu SPPN towarzyszą zmiany w organizacji ruchu, które generują utrudnienia - np. ulica Wołoska i Boboli. Budowane są jakieś dziwne wysepki, malowane oznaczenia dróg rowerowych bez	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			uzasadnienia i oczywiście wkopywane są setki słupków. Dalsze rozszerzanie SPPN nie ma sensu i jestem przeciwny temu rozwiązaniu na Mokotowie i w innych dzielnicach.	przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
115	DECIDIM	Ulice Tolkiena i Gandalfa	Jako mieszkaniec oraz właściciel nieruchomości przy ulicy Gandalfa wyrażam sprzeciw wobec ruchu jednokierunkowego na całej długości ulicy Tolkiena oraz na ulicy Gandalfa. Nie zgadzam się, aby na ulicy (która łączy wyjazdy z osiedli, dojazd do szkoły, wjazd na parking Biedronki, wyjazd ze sklepu Aldi), która zapewnia płynny ruch samochodowy, kosztem mieszkańców każdego etapu osiedla Nowy Mokotów, utworzono miejsca parkingowe.	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.
116	DECIDIM	Ulica Obrzeżna i tereny spoza projektu	Dzień dobry, jestem mieszkańcem Służewca. Chciałbym się wypowiedzieć w ramach konsultacji społecznych dotyczących SPPN dla obszaru Mokotowa. 1. Uważam, że rozszerzenie strefy na dalszą (południową) część Mokotowa to bardzo dobry pomysł. Natomiast proponuję rozważyć jeszcze większe poszerzenie strefy, tj. to, co Państwo	1. Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			proponują plus na południe od ulicy Rzymowskiego (do granicy z Ursynowem i ulicy Puławskiej). Sądzę, że wprowadzenie SPPN tylko w proponowanym przez Państwa obszarze nasili patologię parkingową na terenie Służewia na południe od ul. Rzymowskiego. Proszę to przemyśleć. 2. Gorąco zachęcam do rozważenia pomysłu wyznaczenia dodatkowego pasa ruchu na ulicy Obrzeżnej (od ulicy Jadźwingów do ulicy Cybernetyki). Proponuję wprowadzenie dwóch pasów ruchu w kierunku północnym, zostawienie jednego w kierunku południowym (i wprowadzenie zakazu zatrzymywania się, co wyeliminuje parkowanie na jezdni). Obecnie na ww. odcinku Obrzeżnej panuje patologiczna sytuacja parkingowa - kierowcy parkują na jezdni masowo. Ogranicza to widoczność np. przy wyjeździe z ulicy Kolady i stwarza zagrożenie (na ogół kierowcy nie zachowują zdroworozsądkowego dystansu 10 metrów od wyjazdu z ulicy podporządkowanej). Uważam, że dwa pasy ruchu bardzo usprawniłyby ruch.	Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady). 2. Nie wprowadzono. Proponowane zmiany w ramach SPPN na ul. Obrzeżnej mają na celu uporządkowanie parkowania i zwiększenie liczby miejsc postojowych. Wprowadzenie dwóch pasów ruchu w kierunku północnym zmniejszy ilość miejsc i nie rozwiąże problemu parkowania na jezdni i w obrębie skrzyżowania. Zakaz zatrzymywania i postoju na skrzyżowaniu oraz w odległości mniejszej niż 10 m od skrzyżowania wynika z przepisów ogólnych. W kwestii zmiany pasa ruchu na ul. Cybernetyki (pas lewy zarówno do skrętu w lewo jak i w prawo) to w ramach SPPN nie wprowadzane są zmiany w geometrii.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Pas prawy byłby do skrętu w prawo, pas lewy do jazdy na wprost, w lewo i prawo. Równocześnie proponuję przeprojektować ul. Cybernetyki między Obrzeżną a Rzymowskiego w taki sposób, by lewy pas był do skrętu w lewo w Wołoską, a prawy do skrętu w lewo i prawo. Zdecydowana większość kierowców skręca w lewo, tworzą się gigantyczne korki i zatory na skrzyżowaniu Obrzeżnej z Cybernetyki. Uprzejmie proszę sobie to rozrysować i głęboko przemyśleć. Jestem przekonany, że taka zmiana organizacji ruchu poprawi płynność i przepustowość. W razie pytań co do ww. propozycji pozostaję do dyspozycji.	
117	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 116</i> Pełna zgoda co do skrętu w lewo z dwóch pasów Cybernetyki w Rzymowskiego. Co do Obrzeżnej - obawiam się że dwa pasy nic nie zmienią, obecnie przed skrzyżowaniem są już dwa pasy wyznaczone a prawy i tak jest często zastawiony. W tym miejscu od nowo budowanego apartotelu powinny po prostu stać słupki, które zablokują możliwości	Wprowadzono.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			nieprawidłowego parkowania. A miejsca postojowe między Jadźwingów a budowanym aparthotelom się przydadzą - już teraz parkujące tam równolegle auta to przykład dobrego, uporządkowanego zorganizowania miejsc postojowych.	
118	DECIDIM	Tereny spoza projektu (Ulice Puławska, Rzymowski ego i Aleja Wyścigowa)	Jestem jak najbardziej na tak za rozszerzeniem obszaru SPPN. Jednak rekomenduje rozszerzenie jej również o dalszą część Mokotowa do ulicy Puławskiej, wraz ul. Rzymowskiego oraz Aleją Wyścigową. Wykluczenie tych ulic przyczyni się do jeszcze większej patologii parkingowej niż jest obecnie, a mieszkańcy nie mogą znaleźć miejsc parkingowych poprzez porzucane pojazdy, których kierowcy wykorzystują darmową strefę parkowania w tym obszarze.	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeźną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
119	DECIDIM	Tereny spoza projektu (Ulice Puławska, Rzymowski ego i Aleja Wyścigowa)	<i>Komentarz do uwagi 118</i> Efekt będzie taki, jak np. w rejonie Woronicza: nadal ciężko jest zaparkować, tylko teraz trzeba będzie zapłacić. To samo jest na Saskiej Kępie, poza płaceniem jest tak samo ciężko znaleźć miejsce.	Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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.
120	DECIDIM	nd.	Jaka strefa? Odpowiadam: ŻADNA. PRZESTAŃCIE WYCIĄGAĆ OD LUDZI PIENIĄDZE.	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych

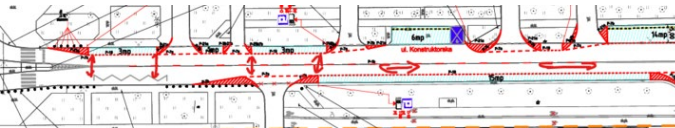
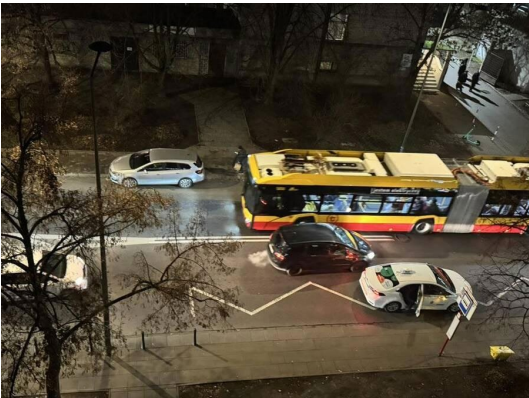
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
121	DECIDIM	Ulica Domaniewska	Nie wyrażamy zgody na rozszerzenie strefy płatnego parkowania o dalszą część ulicy Domaniewskiej. Samochody, które parkowane	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			były na ogólnodostępnych miejscach przeniosły się pod nasze bloki. Jeżeli strefa zostanie rozszerzona o ciąg dalszy ulicy Domaniewskiej to ostatnie "rotujące" miejsca na Bryły zostaną już na zawsze zablokowane przez ludzi dojeżdżających do pracy. NIGDY W ŻYCIU	zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
122	DECIDIM	Ulica Konstruktorska	Za samą strefą oczywiście jestem, natomiast sposób planowanego wyodrębnienia jej na Konstruktorskiej na pewno wymaga przemyślenia: • Konstruktorska ma duży problem z obsłużeniem takiego natężenia ruchu – niebawem co prawda udrożni się kiedy zostanie zakończony remont wylotu na Włoską ale nadal nie jest ona dopasowana do infrastruktury mieszkaniowej bo planowanie było w czasach kiedy były tutaj głównie magazyny	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			• obecne korki które zaczynają się w tygodniu ok. 15-16 (i trwają do 18) to w dużej mierze efekt bardzo wąskiej ulicy, która i tak już cierpi z powodu poszukiwań wolnych miejsc przez pracowników dojeżdżających do okolicznych biurów (plus od niedawna też szkoła) • obecny plan zakłada "dołożenie" jeszcze jednego pasa do parkowania (po stronie Konstruktorskiej 5C) co doprowadzi do takich utrudnień jak obecnie panują na wysokości Konstruktorskiej 7 przy rondzie - tam obecnie auta stoją częściowo na chodniku a nowy plan zakłada wydzielenie miejsc na ulicy - nie jest to moim zdaniem możliwe bez poszerzenia jezdni (zachęcam do zerknięcia na zdjęcia). W momencie kiedy po drugiej stronie mamy autobus - mijanie bezpieczne jest niemożliwe; niejednokrotnie byłem już świadkiem "dzwona" na tym odcinku. • za jakiś czas czekają zmiany typu likwidacja biurowca Plusa czy mniejsze, ale konieczne uzupełnienia jak "teleport"	Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			między budynkami Konstruktorskiej 7 i 5C - warto to wziąć uprzednio pod uwagę szczególnie jeśli będą w planie drogi dojazdowe. SPP ma najwięcej sensu jeśli wygląda to tak jak na wysokości zajezdni. Zdaję sobie sprawę, że nie wszędzie jest to możliwe ale ew. poszerzenia (gdzie to realne) ulicy bo tutaj naprawdę każdy centymetr zależy od tego czy zadzwonimy do ubezpieczalni czy nie.	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Co do zasady elementy wymagające prac budowlanych mogą być realizowane osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			  	
123	mail	Wynalazek	Kwestia 1: Chciałbym zwrócić uwagę na problem projektu malowania oznakowania poziomego, przystanku autobusowego na ulicy Wynalazek. Przystanek na ul. Wynalazek pełni również funkcję zajezdni autobusowej dla autobusów linii nr 402. Każdego dnia roboczego stoją tam 2-3 autobusy czekające na rozpoczęcie kursu.	Jednym z założeń rozszerzenia SPPN jest zmiana organizacji ruchu i postoju bez przebudowy ulic. W kwestii 1: Wprowadzono. Wyznaczenie oznakowania poziomego w zakresie postoju dla linii autobusowej.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Uważam że zaproponowane oznakowanie tj. przystanek autobusowy znajdujący się bezpośrednio na pasie ruchu, jest rozwiązaniem niekorzystnym, zmuszającym kierujących do omijania parkujących autobusów w sposób niebezpieczny (jadąc pod prąd). Sugeruję zmianę malowania na wytyczenie osobno przystanku autobusowego (o jak najdłuższej możliwej długości) i osobno dwóch pasów ruchu dla pojazdów. Na ulicy Wynalazek jest odpowiednia ilość miejsca aby wprowadzić takie oznakowanie. Kwestia 2: Na ulicy Wynalazek każdego dnia odbywa się proceder parkowania kilkudziesięciu pojazdów w sposób niezgodny z prawem (złamanie zakazów zatrzymywania - znaki B36). Wiele z takich wykroczeń jest zgłaszanych przez mieszkańców do odpowiednich służb. Kolejna uwaga dotyczy likwidacji znaków B36 (zakazu zatrzymywania) oraz wprowadzenia linii przerywanej pomiędzy pasami na ulicy Wynalazek. Uważam że taka kombinacja doprowadzi do możliwości legalnego parkowania poza	W kwestii 2: Wyznaczenie B-36 opiniujemy negatywnie, można zaprojektować znak B-35. W kwestii 3: Wprowadzono.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			miejscami wyznaczonymi przez SPP oraz zastawiania samochodami ulicy Wynalazek w sposób zgodny z prawem. Wydaje mi się, że rezultat tej kombinacji znaków będzie stał w sprzeczności z celem wprowadzania SPP tj. unormowania parkowania samochodów osobowych. Kwestia 3: Chciałbym również zasugerować wprowadzenie progów zwalniających na ul. Wynalazek. Obecnie porusza się tutaj bardzo duża ilość pojazdów (sporo zjeżdżających bezpośrednio z drogi ekspresowej S79), które nie stosują się do ograniczenia 50km/h (znaczna część kierujących jeździ 70-80km/h). Mam obawy, że wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości do 30km/h nie rozwiąże tutaj problemu nadmiernej prędkości. Proszę o rozważenie progów zwalniających. Myślę że 2 sztuki na długości ulicy w zupełności by wystarczyły. Proszę o odpowiedź że mój głos dotarł i te trzy kwestie zostaną przeanalizowane.	
124	mail	Komputero wa	W związku z trwającymi konsultacjami dotyczącymi wprowadzenia na waszawskim Służewcu strefy płatnego niestrzeżonego	Jednym z założeń rozszerzenia SPPN jest zmiana organizacji ruchu i postojów bez przebudowy ulic.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkowania zwracam się do Państwa z następującym pytaniem. Jak władze Warszawy widzą przyszłość ulicy Komputerowej ? Dziś jest to mała, wąska, ślepa, lokalna droga dojazdowa do dwóch dużych osiedli mieszkaniowych. Słyszemy, że w najbliższych latach ma zostać wykonane przebiecie Komputerowej do ulicy Boksterskiej. Przy obecnym kształcie ulicy Komputerowej jest to całkowicie niemożliwe. Ulica jest na tyle wąska, że dwa auta nie są w stanie na znacznej długości ulicy się minąć. Ulica jest w bardzo często zakorkowana. Do tego dochodzi częsty odbiór odpadów przez MPO i wtedy paraliż jest całkowity (nikt nie przewidział miejsca dla śmieciarki). W takiej sytuacji połączenie z ulicą Boksterską jest niemożliwe, a mieszkańcy na pewno nie zgodzą się na takie rozwiązanie. Na ewentualne wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na Komputerowej absolutnie nie będzie zgody lokalnej społeczności. Plany organizacji ruchu jakie zostały teraz udostępnione w trakcie konsultacji społecznych zupełnie nie traktują o tym problemie.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Chciałbym poznać plan warszawskiego ratusza przyszłe na rozwiązanie tej dość trudnej sytuacji.	
125	mail	Gandalfa/Tolkiena	W temacie sspn w rejonie ulic Gandalfa/Tolkiena na wstępie dodam, że to dobra decyzja. Problemem może jednak okazać się jednokierunkowa organizacja ruchu na ul.Gandalfa i Tolkiena. Biedronka, 4 duże bloki, mieszkańcy, goście, szkoła - wszyscy zostaliby skazani na wyjazd w kierunku ul.Racjonalizacji, przez ciasną i już teraz zastawioną ul.Tolkiena. Dodam, że wyjazd ten znacznie utrudniłby dojazd do Ronda Miś, a dalej w kier. ul. Żwirki i Wigury, dodatkowo obciążając ul.Racjonalizacji. Wyjazd do ul.Domaniewskiej i Logarytmicznej również stałby się niemożliwy. Rozwiązaniem jest rezygnacja albo z jednokierunkowego odcinka Tolkiena, albo ul.Gandalfa, dzięki czemu dojazd do ulicy Suwak, Konstruktorskiej, Domaniewskiej, wyjazd na ul.Logarytmiczną byłby nadal możliwy. Jednocześnie należy zauważyć, że nie dodaje się w zaproponowany sposób aż tak wielkiej liczby miejsc parkingowych, żeby było warto utrudniać ruch wszystkim okolicznym uczestnikom ruchu, w tym służbom	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
126	mail		(uwaga ogólna) proponuję urealnienie stawek za abonament mieszkańca. W pierwszym kroku proponuję ustalić cenę w wysokości ok. 150 zł miesięcznie (nadal trochę mniej niż w Krakowie, a i tak o wiele mniej niż w wielu miastach Europy), a docelowo zmienną zależną od lokalizacji, tak by była zależna od popytu i pozwalała na utrzymanie ok. 90% zapewnienia • (uwaga ogólna) ponieważ teren rozszerzenia SPPN obejmuje wiele budynków z garażami podziemnymi, proponuję dodać do regulaminu zastrzeżenie, że jeśli do danego lokalu mieszkalnego przynależy miejsce parkingowe w garażu podziemnym (lub inne) to na dany adres zameldowania abonamentu mieszkańca nie przyznaje się; przy obecnie śmiesznie niskiej cenie abonamentu pozwoli to naprawdę zrealizować cel istnienia SPPN czyli zwiększyć rotację pojazdów, inaczej i tak będzie zajętych 120% miejsc cały czas • (53) dodać miejsca parkingowych po północnej stronie ul. Garażowej na wysokości skrzyżowania z ul.	Informacje związane z abonamentami można znaleźć pod adresem zdm.waw.pl/abonament 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. Decyzję o zmianach zasad w strefie płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. Możliwe jest zaprojektowanie słupków U-12c i znaku zakazu. (53) – opiniujemy negatywnie w kwestii wyznaczenia miejsc z uwagi na ograniczenie widoczności. Projekty będą przewidywać montaż słupków. (57), (59B), (52) – Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Co do zasady elementy wymagające prac budowlanych mogą być realizowane

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Magazynową (w okolicy nieużywanego wyjazdu z posesji centrum serwisowego), alternatywnie umieścić w tym miejscu słupki na chodniku żeby uniemożliwić nielegalne parkowanie LUB wyznaczyć tu miejsca parkingowe typu B35 • (57) poszerzyć chodnik po zachodniej stronie Samochodowej w okolicy skrzyżowania ze Zdziechowskiego (obecnie miejscami brak lub poniżej 100 cm bo słupki zabierają kilkadziesiąt cm) • (59B) dodać brakujący odcinek drogi dla rowerów po zachodniej stronie Postępu pomiędzy Domaniewską a wiaduktem nad Marynarską oraz w tym samym miejscu wyznaczyć miejsca parkingowe (dużo miejsca obecnie przeznaczone na trawniczek) • (64) wyznaczyć więcej miejsc parkingowych pod Biedronką na Boksterskiej - wyniesiony o kilka cm fragment placu nie jest tam chodnikiem, samochody i tak będą tam parkować • (52) wyznaczyć drogi dla rowerów po obu stronach ul. Woronicza w obrębie	osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana. (64) - teren parkingu sklepu na którym są wyznaczone miejsca dla SPPN znajduje się poza obszarem opracowania. Powyższy obszar nie zostanie objęty SPPN. (51B) - Opiniujemy negatywnie. Celem SPPN jest maksymalizacja miejsc postojowych. W ramach SPPN na powyższym odcinku powstałoby dodatkowo 9 miejsc postojowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			opracowania (do realizacji w przyszłości w przypadku zapewnienia finansowania) • (51B) zrezygnować z wyznaczenia miejsc parkowania po południowej stronie ul. Domaniewskiej na odcinku Wołoska - Rodziny Hiszp. Na tym odcinku brakuje odcinka drogi dla rowerów (jest tylko po północnej stronie Domaniewskiej), która dalej kontynuuje się przez kilka kilometrów po południowej stronie Domaniewskiej - wskazane jest w przyszłości dobudowanie brakującego odcinka DDR, a umieszczenie tu miejsc parkowania będzie generowało konflikty.	
127	mail		Zwracam się z prośbą o uwzględnienie w najbliższym rozszerzeniu strefy płatnego parkowania także na ulice znajdujące się na obszarze ograniczonym ul. Puławska-Al. Wilanowska-Wołowska-Domaniewska. Już aktualnie obszar ten graniczy od północy z SPPN na granicy z ul. Domaniewska. To powoduje, że wszystkie miejsca parkingowe czy nawet trawniki (np. przy ul. Modzeleeskiego obok numeru 58) są permanentnie blokowane	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			przez pracowników stykającego się z tym obszarem biurowego tzw Mordoru. Ta strefa dzikiego parkowania w ulicach nie objętych planem rozszerzenia SPPN powoduje ogromne, codzienne utrudnienia w normalnym funkcjonowaniu mieszkańców tej okolicy Proszę o rozważenie mojego wniosku i przeprowadzenie konsultacji także dla omawianego obszaru Mokotowa.	Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
128	mail		Niestety nie miałem okazji i możliwości być na konsultacji, jednak chciałbym zabrać głos w tej sprawie. Otóż wyrażam sprzeciw i absolutnie nie chcę żadnego rozszerzania SPP na terenie Służewca. Strefa niczemu nie służy, nie poprawia dostępności miejsc, często je likwidując podczas wprowadzania. Większość bloków są to budynki z lat 50-tych i 60-tych, w których nie ma garaży. Jako że większość zidentyfikowanych aut, należy do mieszkańców, to już pokazuje, że Służewiec nie jest dzielnicą stricte parkinogową dla pracowników okolicznych biur i głównymi poszkodowanymi spp będą właśnie mieszkańcy.	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Dlatego oficjalnie zgłaszam sprzeciw i liczę, że ten głos, jak i wiele podobnych będzie słyszalny i do strefy finalnie nie dojdzie.	celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
129	DECIDIM	Ulica Garażowa	To są zdjęcia samochodów zaparkowanych na ul. Garażowej tylko z soboty. Strefa bez uporządkowania ul. Garażowej to żart z ludzi!!! 	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
130	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 129</i> Pana zdjęcia są przed sklepem Bledronka na ul. Garazowej gdzie samochody nie parkują, tylko podjeżdżają i odjeżdżają po kilkunastu minutach po zrobieniu zakupów spożywczych. Pana zdjęcia pokazują 2 samochody na krzyż, które tam nie parkują tylko przystanęły na	n/d

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			chwile. Pana argumentacja jest frustracja kogos kto mieszka nad marketem Biedronka i dziwi sie ze tam parkuja samochody.. Wbrew temu co sie Panu zdaje, strefa platnego parkowania przed Biedronka niczego nie rozwiaze i dalej bedzie mial Pan widok z okna na samochody parkujace przed supermarketem Biedronka. Jest to normalna sytuacja, że przy markecie jest ruch i krótkotrwałe parkowanie.	
131	DECIDIM		<i>Komentarz do komentarza 130</i> To jest komentarz do opinii 'Mieszkaniec' (to jest zawsze fascynujące, że takie opinie wygłaszają ludzie, którzy wstydzą się podpisać imieniem i nazwiskiem pod swoimi słowami.) Drogi 'Mieszkańcu', w prawie o ruchu drogowym nie ma pojęcia podjeżdżania i robienia zakupów. Są pojęcia zatrzymania i parkowania. W tym kontekście wszystkie samochody stojące równolegle do innych samochodów, zaparkowanych w zatoce, stoją nielegalnie, co skutecznie uprzykrza życie nie tylko bezpośrednio mieszkańcom, ale też innym kierowcom. 'Tylko na chwile' na ulicy Garażowej trwa ciągle przez wszystkie godziny działalności sklepu. Przeszkadza to mieszkańcom w bezpiecznym wyjeździe z	n/d

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			własnych miejsc postojowych, powoduje frustrację kierowców, którzy puszczając swoje emocje używają klaksonów, które z kolei bezpośrednio wpływają na mieszkańców. Jeśli te argumenty nie przekonują to dodam jeszcze wpływ na służby ratownicze, które mieszczą się na przeciwko, które często na sygnale nie są w stanie przejechać przez Garażową.	
132	DECIDIM	Ulice Gandalfa i Tolkiena	Wyrażam sprzeciw wobec planowanego wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ulicach Gandalfa oraz Tolkiena. Proponowane zmiany będą miały istotnie negatywny wpływ na funkcjonowanie okolicy: 1. Znaczne utrudnienie wyjazdu w kierunku ul. Żwirki i Wigury Ulice te pełnią obecnie kluczową rolę jako lokalny dojazd do głównej arterii. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego wydłuży trasy, wymusi objazdy i spowoduje dodatkowe korki na sąsiednich ulicach, które już teraz są obciążone ruchem. 2. Ryzyko blokowania przejazdu przez dostawy do sklepu Biedronka przy ul. Gandalfa Samochody dostawcze często zajmują znaczną część jezdni podczas	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			rozładunku. W przypadku ruchu jednokierunkowego taka sytuacja może w praktyce zablokować cały przejazd, prowadząc do zatorów i opóźnień zarówno dla mieszkańców, jak i służb. Zwracam się z prośbą o ponowne rozważenie projektu i zaproponowanie rozwiązań, które nie będą pogarszać komunikacji lokalnej ani bezpieczeństwa ruchu w tej części Mokotowa.	
133	DECIDIM	Obszar ulic Domaniewskiej, Puławskiej, Rzymowskiego, Obrzeżnej, Bokserskiej i Marynarskiej	Jestem za rozszerzeniem strefy parkowania na Służewcu o kolejny kwadrat ulic Domaniewska, Puławska, Rzymowskiego i planowana strefa w okolicy ul. Obrzeżnej, Bokserskiej, Marynarskiej pozostawienie "nie domkniętego kwadratu" spowoduje kolejne i coraz bardziej utrudnione pozyskanie miejsc parkingowych dla mieszkańców ulic Aleja Lotników, Tuchlińska, Orzycka, Wiartel, Śniardwy, Niegocińska, Pieńkowskiego, Smoluchowskiego, Blacharska, Modzelewskiego, Bełda n. Już teraz parkowanie graniczy z cudem przy pełnej samowolce parkujących na trawnikach, zakazach, blokowaniu bram i wyjazdów. Problem pewnie znany z innych lokalizacji przy rozszerzaniu strefy.	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
134	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 134</i> Już teraz jest problem, a będzie jeszcze gorzej po wprowadzeniu strefy. Na Górnym Mokotowie, gdzie wprowadzono strefę, to widać. Miejsc jest mniej, a samochodów jakoś nie ubyło.	Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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.
135	DECIDIM	nd.	Jestem, jak większość ludzi, przeciwny SPP w tym rejonie. Sporo głosów za działą na zasadzie "jestem na granicy stresy, więc cały ruch przeniesie się pod moje okna, dlatego włączcie i moją okolicę abym nie miał(a) tego kłopotu". Czyli nie ma strefy=nie ma "prósb o rozszerzenie" To jest nie rozwiązywanie, ale przerzucanie problemu! Jak pokazuje rzeczywistość i doświadczenie z poprzednich stref: • likwiduje się miejsca parkingowe • nie uwalnia niczego, nie zwiększa rotacji, nie zwiększa dostępności.	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Dalej są problemy, szczególnie jak większość aut jest mieszkańców Jak to działa? 1. Wyznacz strefę w sposób maksymalnie irracjonalny 2. Zrób fikcyjne konsultacje. Pokaż plan. Mieszkańcy wskażą, że jak to ma tka działać, to oni też powinni być w strefie, aby nie było pod ich oknami parkowania tych, którzy wcześniej stawali na sąsiednich ulicach 3. Wskaż na "prośby mieszkańców o rozszerzenie" jako przykład swojego cudownego pomysłu. 4. Wspaniałomyślnie się zgódź i udawaj że ludzie tego chcą. Jest to czysty skok na kasę, dlatego stanowcze NIE DLA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA	celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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 zasiadający w Radzie Warszawy. Zanim dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i zgłosić uwagi do projektów, by uwzględniły potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
136	mail		Popieram utworzenie SPPN na Służewcu. Obszar tzw. Mordoru powinien być zostać objęty strefą płatnego parkowania, gdy tylko ją wprowadzono w stolicy. Ćwierć wieku później Służewiec nie jest już ani przemysłowy, ani biurowy, lecz głównie mieszkaniowy, ale problem z parkowaniem wciąż występuje. Obawiam się jednak, że przy obecnej niemocy służb związanej z parkowaniem w miejscach niedozwolonych wyznaczenie SPPN spowoduje jeszcze większą patologię, bo znacznie łatwiej uniknąć kary za nielegalne parkowanie niż za parkowanie bez opłaty. Co do samych projektów: 1. Pomysł zamiany ulic Gandalfa i Tolkiena w jednokierunkowe jest niedorzeczny. Cały ruch z osiedla	Jednym z założeń rozszerzenia SPPN jest zmiana organizacji ruchu i postępu bez przebudowy ulic. Możliwe jest zaprojektowanie słupków U-12c. Pkt 1 - Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe. Pkt 2 - Jednym z założeń rozszerzenia SPPN jest zmiana organizacji ruchu i postępu bez przebudowy ulic, zmian geometrii, budowy chodników itp. Pkt 3 - Projekt rozszerzenia SPPN zakłada montaż słupków we wskazanej lokalizacji. Pkt 4 - Wprowadzono. Pkt 5 - Wprowadzono.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			liczącego ponad 700 lokali (5 wyjazdów z garaży podziemnych plus parkingi wewnętrzne), Biedronki, szkoły i Aldiego ma zostać skanalizowany na krótkim odcinku Tolkienu z wyjazdem w ul. Racjonalizacji? Przecież to przepis na komunikacyjną katastrofę! A wszystko dla kilku dodatkowych miejsc postojowych. Należy zachować obecną organizację ruchu, uzupełniając jedynie oznakowanie przy wyjeździe z parkingu Aldi w ul. Tolkienu (brakuje tam znaku C-4 czyli nakazu jazdy w lewo). 2. Na ulicy Suwak przy numerze 5 wciąż nie widać, żeby dzielnica planowała ucywilizować to miejsce, zapewniając pieszym chodnik od przystanku autobusowego w kierunku południowym. Obecnie cały dawny pas zieleni wzdłuż budynku jest klepiskiem rozjechanym przez parkujące pojazdy. Wprowadzenie SPPN bez wybudowania chodnika lub wyгородzenia terenu będzie tylko zachęcać do jeszcze intensywniejszego parkowania w tym miejscu.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			3. Słupki na ul. Konstruktorskiej 6 przed rondem z Racjonalizacji powinny pojawić się już teraz, ponieważ pojazdy parkujące częściowo na chodniku uszkodziły jego płyty, a ponadto samochody zostawiane są tuż przed przejściem dla pieszych, co stanowi niebezpieczeństwo dla pieszych. I skoro dzielnica widzi również konieczność zabezpieczenia chodnika słupkami po wschodniej stronie ul. Postępu między Domaniewską i Konstruktorską, to też nie ma sensu czekać z tą inwestycją do czasu wprowadzenia SPPN. 4. Ulica 9KDD biegnąca od Racjonalizacji (między numerami 5 i 7) i kończąca się na parku linearnym została przebudowana: kosztem kilku dorodnych drzew utworzono zatokę postojową, aby umożliwić swobodny ruch dwukierunkowy na tej uliczce. Jedyny chodnik prowadzący do parku nie został jednak zabezpieczony słupkami, jedynie znakiem B-36. Kierowcy notorycznie go ignorują, a po wprowadzeniu SPPN będą to robić jeszcze bardziej ochoczo. Od ponad	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			roku boksuję się z Wydziałem Infrastruktury, domagając się montażu słupków na tym chodniku. Skoro kierowcy otrzymali miejsca postojowe i płynny ruch dwukierunkowy na jezdni, to pieszym należy się bezpieczny chodnik. 5. Północny chodnik na ul. Zdziechowskiego od Samochodowej aż do budynku nr 10 jest regularnie zastawiany pojazdami parkującymi mimo znaku B-36. SPPN tylko nasili to zjawisko, więc przydadzą się tu słupki. Po stronie południowej należy zabezpieczyć też chodnik i zieleń od strony jezdni przy dwóch zatokach na 8 miejsc postojowych między skrzyżowaniem z Samochodową a budynkiem nr 11, bowiem są one traktowane jako kolejne miejsca parkingowe. Powyższe uwagi opublikowałem też na stronie konsultacji.	
137	mail	Obrzeżna	Opinia dotyczy obszaru 4 ul. Obrzeżnej nr 7a Widzę problem na odcinku Obrzeżna 7a do końca ulicy w stronę północną (ślepy koniec ulicy) likwidacja zamiast 3 pasów ruchu przy	Nie wprowadzono, zawężenie w rejonie skrzyżowania nie ma zastosowania do regulacji miejsc postojowych, a miałoby negatywny wpływ na płynność ruchu i przepustowość skrzyżowania.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			skrzyżowaniu na 2 pasy ruchu. Zwężenie jezdni na obszarze obowiązywania b36. Obrzeżna na całej długości i Kolady jako ślepa ulica, Jadźwingów, Gotarda i Boksterska, Gruszczyńskiego – płatna strefa parkowania.	
138	DECIDIM	nd.	SPP to utrudnienia dla osób niepełnosprawnych a poza tym jest dużo miejsc z zakazem parkowania	Kwestia miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami w strefie SPPN zostanie przeanalizowana na etapie końcowym. W ramach SPPN przewidziane jest wyznaczenie miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami zgodnie z obowiązującymi przepisami.
139	DECIDIM	nd.	Sklepy i usługi mogą tracić klientów, bo kierowcy szukają darmowego parkowania poza strefą płatnego parkowania Wprowadzenie opłat może zmniejszyć dostępność usług dla lokalnej społeczności. SPP nie eliminuje ruchu samochodowego, tylko przesuwa go poza strefę płatną. Mogą powstawać korki lub brak miejsc w sąsiednich dzielnicach. System nie redukuje liczby aut, tylko zmienia ich rozmieszczenie, co może pogorszyć sytuację w innych miejscach. Koszty administracyjne i utrzymanie . Opłaty wymagają parkomatów, obsługi, kontroli i egzekwowania mandatów.	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			W wielu miastach koszty utrzymania strefy prawie równoważą wpływy z opłat. Inwestycja w system SPP może być nieefektywna ekonomicznie, zamiast faktycznie poprawić sytuację parkingową.	
140	DECIDIM	Ulica Magazynowa	Na Magazynowej i tak wszyscy stoją na zakazie, może jak przejedzie samochód od SPP i zrobi zdjęcia będzie więcej mandatów i będzie luźniej, straż niestety nie nadąża. Koło Biedronki tragedia na garażowej i obok Manto. Miejsca są do parkowania, więcej nie trzeba. Obok jest dużo płatnych parkingów. Jak ktoś ma mieszkanie w tej okolicy to chyba też go stać na garaż. A 30 złotych za abonament parkingowy rocznie to mniej niż zestaw Drwala w McD, jak kogoś na to nie stać to jakim cudem ma samochód?	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
141	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 140</i> Tylko, że za 30 złotych można zaparkować w obrębie bodajże 7 parkometrów, a to jest często niemożliwe w związku z małą liczbą miejsc. Ludzi często stać na garaż, tylko że często nie da się go kupić. Miejsc jest za mało. Nie mówiąc już o tym, że nawet nikt człowieka odwiedzić nie może, bo nie ma gdzie zaparkować.	Informacje związane z abonamentami można znaleźć pod adresem zdm.waw.pl/abonament 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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. Decyzję o zmianach zasad w strefie płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy.
142	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 141</i> OCZYWIŚCIE ŻE SIĘ ZGADZAM. Obraz przy biedronce. 4 samochody na "niewidzialnych AWARYJNCYH. I CAŁA ulica zablokowana. Przy MANTO jest to samo. Wolna amerykanka!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!! Tylko wysepki to poprawią!!! 	n/d

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
143	mail		SKŁADAM SPRZECIW W SPRAWIE ZMIANY ORGANIZACJI RUCHU NA JEDNOKIERUNKOWY W ULICACH GANDALFA I TOLKIENA MIESZKAŃCY GANDALFA 4/3	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.
144	mail	Konstruktor ska	Jestem mieszkańcem osiedla na rogu ulic Racjonalizacji i Konstruktorskiej od prawie 5ciu lat. Codziennie korzystam z ulicy Konstruktorskiej na odcinku pomiędzy rondami Lema i Zajdla - jako pieszy/rowerzysta/kierowca samochodu. Moja obserwacja jest taka, że ta ulica jest na tym odcinku zbyt szeroka, jest to praktycznie 3 pasy jezdni, co daje kierowcom przyzwolenie na "parkowanie na awaryjnych" po obu jej stronach co często zwęża ją realnie do jednego pasa. Tak samo kierowcy parkują już przy linii ciągłej na wjeździe na rondo Lema, oraz parkują równolegle przy parkingach prostopadle po północnej stronie drogi zastawiając zaparkowane już auta. Istnieje też bardzo niebezpieczny odcinek dla pieszych i rowerzystów na wysokości osiedla Mokka Mokotów (Konstruktorska 7) gdzie nagle kończą się ścieżki rowerowe z obu stron i	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Co do zasady elementy wymagające prac budowlanych mogą być realizowane osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana. Ze względu na sposób parkowania w zatokach, pasy ruchu są maksymalnie przesunięte na północ w celu wygospodarowania pasa postojowego po południowej stronie jezdni.

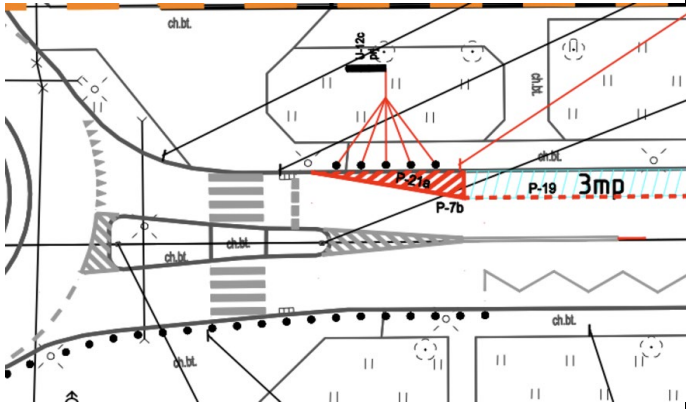
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zostaje wąski chodnik zaraz przy ulicy i jeszcze z tablicą przystankową po środku. Moja propozycja jest taka aby przesunąć oś jezdni maksymalnie w stronę jej północnej krawędzi i uniemożliwić parkowanie równoległe po tej stronie (poza zatoczkami do parkowania prostopadłego które są przy Multimedialnym Domu Plusa i wzdłuż płotu zajezdni). A przy południowej krawędzi jezdni, wzdłuż osiedla Pozytywny Mokotów wyznaczyć pas do parkowania równoległego (na odcinku od wyjazdu z osiedla Konstruktorska 7 do końca osiedla Pozytywny Mokotów czyli do Ronda Zajdla). Natomiast na wysokości osiedla przy Konstruktorskiej 7 wyznaczyć na ulicy ścieżkę rowerową, kolidowałaby ona lekko z przystankiem ale on jest właściwie nieużywany. Na tym odcinku również wyjazd z ronda i oś jezdni powinna być lekko przesunięta w północną stronę jezdni (obecnie są tam wiecznie zaparkowane samochody ograniczające dostępność chodnika). Tam będzie konieczne wstawienie słupków. Jeśli pominęłam jakieś szczegóły – proszę o kontakt zwrotny na tego maila, chętnie wyjaśnię.	

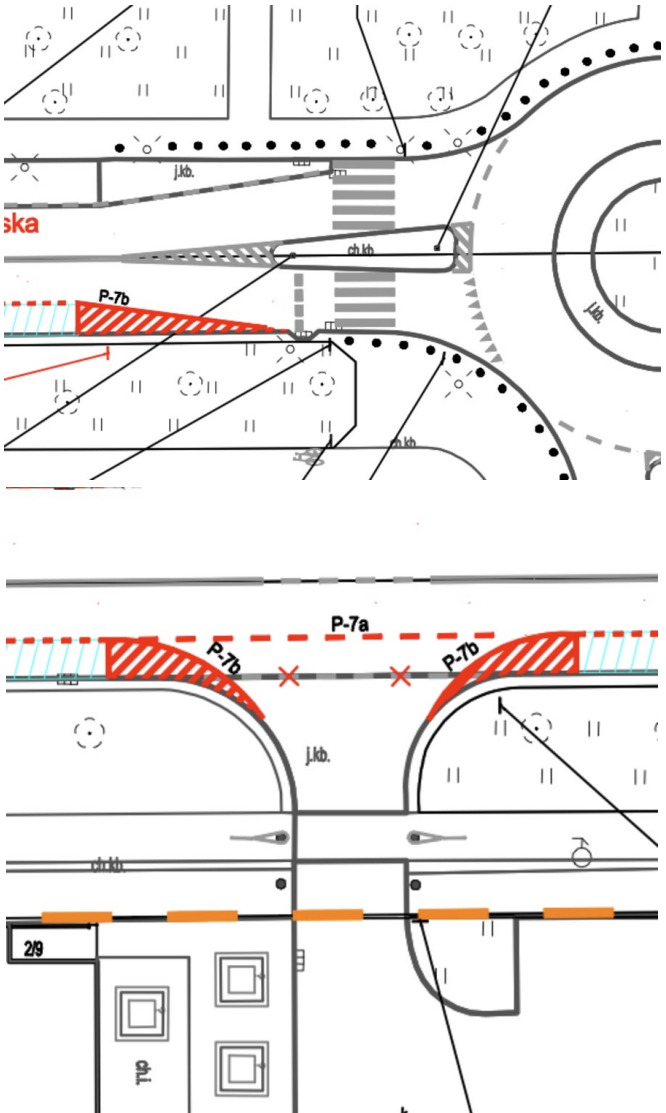
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
145	mail		W ramach trwających konsultacji społecznych dotyczących zmian w organizacji parkowania na Mokotowie i Służewcu wnoszę o rozszerzenie strefy płatnego parkowania na całość obszaru, w szczególności zaczynając od ulic Aleja Wilanowska, Modzolewskiego, Aleja Lotników, Orzycka, Rzymanowskiego, Bełdan i Wiartel. Już dziś ten rejon jest bardzo mocno obciążony przez samochody osób dojeżdżających do pracy w okolicznych biurach oraz do Galerii Mokotów.auta są pozostawiane na całe dni, a często nawet na wiele dni, co realnie uniemożliwia mieszkańcom normalne parkowanie w miejscu zamieszkania. Nie chcemy czekać kolejnych 10 lat na poprawę sytuacji. Wprowadzenie strefy tylko fragmentarycznie spowoduje jedynie przeniesienie problemu parkowania na ulice, które nie zostaną nią objęte. Taki scenariusz nie rozwiąże problemu, a jedynie pogorszy sytuację mieszkańców tych obszarów. Jeśli miasto planuje wprowadzenie SPPN w 2026 roku, prosimy o spójne i całościowe podejście, z uwzględnieniem potrzeb wszystkich mieszkańców, a nie tylko	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wybranych kwartałów. Tylko pełne objęcie obszaru strefą może realnie poprawić sytuację parkingową i jakość życia lokalnej społeczności.	
146	mail		Jako mieszkanka zmagająca się z notorycznym brakiem miejsca do zaparkowania samochodu w okolicach swojego miejsca zamieszkania, proszę o rozszerzenie strefy ppn w projekcie na rok 2026 na obszar ograniczony ulicami Boksterska i Al.Wyścigowa wzdłuż muru Wyścigów Konnych, Puławska, Al.Lotników, al. Wilanowska, Rzymowskiego Cybernetyki, Obrzeżna, czyli objęcie strefą całego Osiedla Służewiec Południowy - podzielonego przez urzędników nazwami na Służewiec i Służew. Ulice Puławska, Boksterska są naturalną "granicą" rozlewania się parkowania. Zaplanowana obecnie strefa obejmuje głównie biurowce i nowe bloki mieszkalne, w których są garaże podziemne. Na obszarze pozostawionym poza sppn w zasadzie nie ma garaży podziemnych i jest niewiele parkingów. Parkowania odbywa się więc głównie wzdłuż ulic i uliczek osiedlowych. Pozostawianie poza strefą osiedla graniczącego z olbrzymimi kwartałami wielkich bloków i biurowców spowoduje zalanie osiedlowych uliczek i ulic	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			starej części osiedla samochodami osób, które nie będą mogły wykupić abonamentu w sppn, a będą np. wynajmowały mieszkanie w nowej części osiedla. Mieszkańcy i Rada Osiedla Służewiec Południowy od ponad 10 lat wnioskuje o wprowadzenie sppn na całym obszarze osiedla Służewiec Południowy. Proszę o przychylenie i się do wniosku. Analiza ruchu drogowego była przeprowadzana na osiedlu kilka lat temu i już wówczas były mocne wskazania do wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie całego osiedla Służewiec Południowy.	
147	mail		Wnoszę o uzupełnienie planowanych zmian, polegających na wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego na ul.Gandalfa i ul.Tolkiena , o wprowadzenie dodatkowo ruchu jednokierunkowego na 2 odcinkach ul.Suwak w kierunku skrzyżowania ul.Suwak z ul.Tolkiena - od Ronda Liczby Pi oraz od Ronda Miś. Proponowana zmiana pozwoliłaby na ograniczenie bardzo uciążliwego ruchu tranzytowego pomiędzy Ochotą a Mokotowem, wykorzystującego do celu wąską ul.Suwak pomiędzy Rondami Liczby Pi i Miś. Dodatkowo, zmiana ta pozwoliłaby na	Nie wprowadzono. a) obecnie projekt SPPN zakłada wprowadzenie jednokierunkowego ruchu na ul. Gandalfa i Tolkiena b) oceniamy negatywnie wprowadzenie dodatkowo ruchu jednokierunkowego na 2 odcinkach ul. Suwak w kierunku skrzyżowania ul. Suwak z ul. Tolkiena - od Ronda Liczby Pi oraz od Ronda Miś.

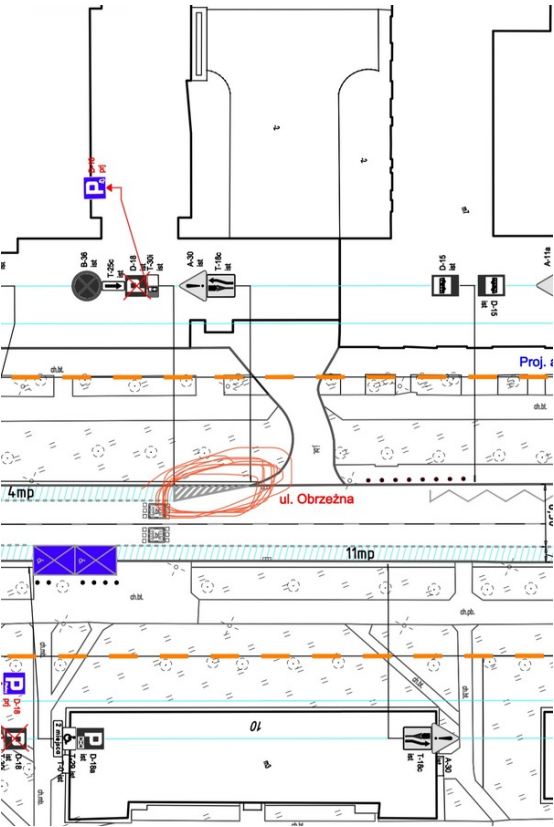
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			bezkosztowo wytyczenie na we. odcinku ul.Suwak pasów dla ruchu rowerowego.	
148	DECIDIM	rondo Lema; rondo Zajdla; osiedle Konstruktorska 5A	W obrębie: 1. ronda Stanisława Lema (skrzyżowanie Racjonalizacji z Konstruktorską) 2. ronda Janusza A. Zajdla (skrzyżowanie Postępu z Konstruktorską) 3. wyjazdu z osiedla Konstruktorska 5A powinny zostać zamontowane wyspy prefabrykowane z uwagi na niebezpieczeństwo jakie stwarzają samochody stojące na wymalowanych wyspach tuż za wyznaczonymi miejscami parkingowymi. W okolicy już teraz jest dużo takich miejsc gdzie kierowcy nie zachowują bezpiecznej odległości od przejść dla pieszych i skrzyżowań (np. na Domaniewskiej). Z reguły	Wprowadzono.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkują na takich miejscach samochody dostawcze które ograniczają widoczność zarówno pieszym jak i samochodom włączającym się do ruchu. Ulica Konstruktorska na odcinku od Racjonalizacji do Postępu ma aż 300 metrów i jest przez wielu kierowców traktowana jak autostrada z uwagi na fakt, że nie ma na niej elementów naturalnie spowalniających ruch. Samochody wjeżdżają na ronda bez zachowania ostrożności mimo ograniczonej widoczności. Montaż prefabrykowanych wysp zwiększy widoczność przy włączaniu się do ruchu i zapewni bezpieczeństwo pieszym w obrębie ronda. 	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				
149	DECIDIM		Popieram wprowadzenie strefy w tym rejonie i mam kilka uwag z prośbą o rozpatrzenie:	1. Wprowadzono.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			1. ul. Obrzeźna - wjazd do garażu między budynkami 1f i 1c. Tam jest zaplanowane nadal utrzymanie wzdłuż Obrzeźnej zakazu parkowania przed znakiem P, bez żadnych azylów i słupków. Miejsce to jest notorycznie zastawione przez samochody parkujące na zakazie, podobnie chodnik i pobliski przystanek autobusowy. Na przystanku i chodniku zaplanowane są nowe słupki - i bardzo dobrze. Proszę również o azyl prefabrykowany a na nim o słupki na ul. Obrzeźnej na południe od wjazdu do garażu - do miejsca gdzie zaczynają się miejsca postojowe. Pozwoli to wreszcie na bezpieczny wyjazd aut z garażu bez znaczącego ograniczania widoczności, co sprawia że włączanie do ruchu jest w tym miejscu niebezpieczne ze względu na auta parkujące na zakazie. Miejsce zaznaczam na załączniku 2. wioskuję o objęcie strefą większego obszaru - co najmniej ograniczonego ulicami Rzymowskiego i Bokerską, tak żeby ulice takie jak Gotarda, Jadźwingów, Gruszczyńskiego, cała	2. Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeźną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady). 3. Projekt z budżetu obywatelskiego nie ma wpływu na wyznaczone miejsca postojowe.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Bokserska były objęte strefą. Parkowanie przy tych ulicach to patologia, rozjeżdżane chodniki (np. przy nowo wyremontowanej ul. Jadźwingów). Strefa pozwoli ucywilizować te ulice a jest to bardzo potrzebne. 3) proszę sprawdzić zwycięzki projekt budżetu partycypacyjnego sprzed kilku lat, tj. przejazdu dla rowerów przez ul. Marynarską przy Rondzie Unii Europejskiej i dalej drogi rowerowej do ul. Obrzeżnej. Ten projekt ma być niebawem realizowany a droga rowerowa może dochodzić do miejsc postojowych, które właśnie projektujecie na północnym odcinku Obrzeżnej – przy rondzie Unii Europejskiej.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				
150	DECIDIM		Jestem za rozszerzenie strefy także na okolice dworca południowego i stacji metra Wilanowska oraz Służew. To teren niewielkich Uliczek które wykorzystywane są nagminnie przez osoby dojeżdżające do pracy w okolicach Służewca przemysłowego do parkowania całodziennego samochodów i blokowania ruchu. W rezultacie cierpią z tego	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			powodu mieszkańcy nie mogą dojechać do swoich posesji i przy nich zaparkować	Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
151	DECIDIM		Popieram utworzenie strefy płatnego parkowania. Proszę o uwzględnienie w planie SPPN również ulic odchodzących od ul. Obrzeżnej - w szczególności ulicę Jadźwingów, aż do samego kościoła. Najlepiej by było poszerzyć od razu strefę do ulicy Pulawskiej, wtedy ograniczyłoby to migrację aut za miejscami poza strefę. Ulice te, co zostało kilkakrotnie wspomniane również w innych zamieszczonych tu opiniach, są regularnie blokowane z uwagi na darmowy parking w sąsiedztwie biurów i punktów usługowych, bazarku gotarda, znacząco utrudnia to znalezienie miejsca parkingowego	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			mieszkańcom. Postój na tych ulicach urządzają sobie taksówki, firmy kurierskie. Pozostawienie tych ulic poza SPPN, a włączenie jedynie ul. Obrzeżnej, pogłębi jedynie trudności mieszkańców tych ulic, i dodatkowo uniemożliwi im wykupienie abonamentu mieszkańca. Większość samochodów wyjedzie poza strefę płatnego parkowania i będzie okupować miejsca na Jadziwngów. Obecnie znaleźć wolnego miejsca parkingowego w ciągu dnia przez mieszkańców i tak graniczy z cudem.	Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
152	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 151</i> Proszę zobaczyć okolice nowej strefy przy Puławskiej, Odyńca, Malczewskiego itd. Nic się nie zmieniło, tylko teraz się płaci. Może to pozwoli zrewidować poglądy. To samo jest zresztą na Saskiej Kępie, na Kamionku. SPPN	Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze.

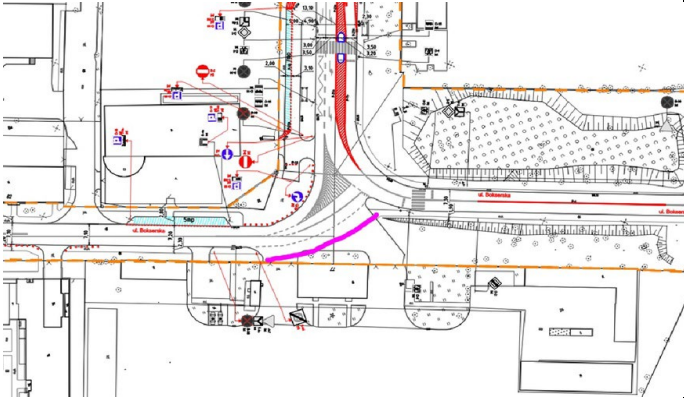
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			nic nie daje poza wpływami do budżetu miasta.	Oznacza to większą dostępność miejsc postojowych bez zmiany ich liczby.
153	DECIDIM		Proszę o niepozostawianie poza strefą okolic ulicy Langego i Bryły , kwartału wyciętego z planowanej strefy. Już teraz, po wprowadzaniu poprzedniego rozszerzenia strefy, 50% samochodów to auta porzucone, niewyjeżdżające tygodniami, bądź wręcz wraki niezdolne do jazdy. Wymienione ulice otaczają duże osiedle, na którym już wcześniej brakowało miejsc, a teraz jest jeszcze gorzej. Jeśli strefa płatnego parkowania ma działać na rzecz mieszkańców proszę o uwzględnienie tego terenu.	SPPN obowiązuje na ramach dróg publicznych. Podwórka i tereny wewnętrzne nie mogą być objęte strefą płatnego parkowania. Tereny wewnętrzne którymi zarządza dzielnica mogą zostać objęte rozwiązaniami ograniczającymi dostęp do tych terenów i/lub postój na nich. Szczegółowe rozwiązania zostaną ustalone z Urzędem Dzielnicy - możliwe jest bowiem stworzenie przy okazji wdrażania SPPN pewnego rodzaju systemu – który z punktu widzenia potrzeb mieszkańców stanowiłby rozwiązanie kompletne.
154	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi 153</i> nie wiem którzy mieszkańcy, chyba ci z garażami. Ci parkujący pod chmurką tylko na tym stracą. Analiza ruchu wykazała, że 2/3 zidentyfikowanych aut jest lokalnej społeczności. Więc sppn nie rozwiąże żadnych problemów	Wskazane obszary nie zostały objęte badaniami parkingowymi.
155	DECIDIM		Moim zdaniem strefa powinna objąć dodatkowo cały obszar ograniczony ulicami: Bokerską i Al. Wyścigową (wzdłuż muru Wyścigów Konnych), Puławską, Al. Lotników, Al. Wilanowską, Rzymowskiego, Cybernetyki oraz Obrzeżną.	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Dla nas, mieszkańców, ten teren to spójna całość urbanistyczna, czyli Osiedle Służewiec Południowy, niezależnie od tego, jak przebiegają administracyjne linie podziału na Służew i Służewiec. Pozostawienie fragmentu osiedla poza strefą byłoby ogromnym błędem, ponieważ ulice Puławska i Boksterska stanowią tutaj naturalną barierę dla ruchu i to na nich powinna kończyć się strefa. Sztuczne dzielenie osiedla w połowie przyniesie więcej szkody niż pożytku. Proszę zauważyć, że obecny projekt włącza do SPPN głównie nowe inwestycje – biurowce i apartamentowce, które i tak posiadają garaże podziemne. Tymczasem starsza część osiedla, którą pominięto w planach, jest takiej infrastruktury pozbawiona. Jeśli pozostawi Państwo u nas taką „darmową enklawę” w bezpośrednim sąsiedztwie biurowego zagłębia, nasze wąskie, osiedlowe uliczki zostaną natychmiast zalane samochodami. (Co z resztą już się dzieje). Będą tu parkować nie tylko pracownicy biurowców szukający oszczędności, ale też mieszkańcy nowych osiedli, którzy nie wykupili miejsc we własnych budynkach, a także coraz popularniejszy jest trend zostawiania na Boksterskiej i w okolicach	szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			samochodu i robienia sobie tam darmowego parkingu podczas lotów z lotniska chopina. O SPPN zarówno mieszkańcy, jak i Rada Osiedla Służewiec Południowy, wnioskuje od ponad dziesięciu lat. Już dawno przeprowadzone analizy ruchu jasno wskazywały, że wprowadzenie strefy na całym tym terenie jest koniecznością. Objęcie SPPN całego osiedla to w tej chwili jedyny skuteczny sposób, abyśmy mogli normalnie funkcjonować i parkować pod własnymi domami.	
156	DECIDIM		Projektowana Strefa Płatnego Parkowania Niestrzeżonego powinna objąć cały obszar Osiedla Służewiec Południowy, tj. teren ograniczony ulicami: Bokserską i Aleją Wyścigową, Modzelewskiego, Puławską, Aleją Lotników, Aleją Wilanowską, Rzymowskiego, Cybernetyki oraz Obrzeżną. Z punktu widzenia mieszkańców jest to jeden, niepodzielny obszar miejski, funkcjonujący jako spójna całość od wielu lat. Administracyjne granice między Służewem a Służewcem nie mają tu żadnego znaczenia w codziennym życiu. Wprowadzenie strefy tylko na części osiedla spowoduje przeniesienie problemów parkingowych na ulice wyłączone	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy.

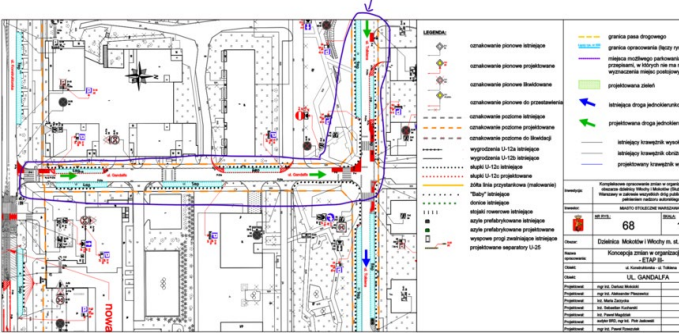
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			z SPPN, zamiast ich rozwiązywania. Naturalnymi granicami strefy są ulice Puławska i Bokserska – ich przekroczenie oznacza wyraźną zmianę układu komunikacyjnego. W obecnym kształcie projekt obejmuje przede wszystkim nowe inwestycje biurowe i mieszkaniowe, które posiadają własne parkingi podziemne. Jednocześnie pominięta została starsza część osiedla, gdzie taka infrastruktura nie istnieje. W efekcie powstaje obszar darmowego parkowania bezpośrednio sąsiadujący z jednym z największych zagłębi biurowych w mieście, co nieuchronnie prowadzi do zajmowania osiedlowych ulic przez samochody osób z zewnątrz. Już teraz na tym terenie parkują pracownicy okolicznych biurów, mieszkańcy nowych osiedli bez wykupionych miejsc postojowych oraz osoby pozostawiające samochody na czas podróży z Lotniska Chopina. Brak objęcia tej części osiedla strefą spowoduje gwałtowne nasilenie tego zjawiska i dalsze pogorszenie warunków życia mieszkańców.	W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
157	DECIDIM		Proszę o rozszerzenie strefy w projekcie na rok 2026 na obszar ograniczony ulicami Bokserska, Al. Wyścigowa, wzdłuż muru	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Wyścigów Konnych, Puławska, Al.Lotników, al. Wilanowska, Rzymowskiego Cybernetyki, Obrzeżna. Umieszczenie ww. ulic poza strefa spowoduje jeszcze większy problem z parkowaniem dla mieszkańców blokowisk bez garaży czy miejsc podziemnych. Obszar poza projektem to głównie osiedla mieszkalne, na których już teraz jest ogromny problem z parkowaniem. Pozostawienie tego obszaru bez strefy spowoduje praktycznie brak możliwości parkowania spowodowany przez osoby chcące „uniknąć” parkowania w SPPN.	utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
158	DECIDIM		Może przy okazji warto pochylić się nad bezpieczeństwem pieszych w rejonie skrzyżowania Bokserskiej z Postępu, gdzie pod starym budynkiem po składowaniu węgla notorycznie parkują auta osobowe i ciężarowe. Ok, znikną po wprowadzeniu strefy, ale na projekcie organizacji ruchu nie widać tam bezpiecznego chodnika wzdłuż Bokserskiej. Wydawane są kolejne pozwolenia na	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Co do zasady elementy wymagające prac budowlanych mogą być realizowane osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zabudowę mieszkaniową a nie można w sposób ciągły dojść na przystanek autobusowy, bez skakania po obu stronach ulicy. 	
159	DECIDIM		Proszę o rozszerzenie strefy płatnego parkowania na ul. Bokserskiej, Al. Wyścigowej, wzdłuż muru Wyścigów Konnych, ul. Puławskiej, Al. Lotników, Al. Wilanowskiej, ul. Rzymowskiego Cybernetyki i ul. Obrzeżnej. Już teraz jest tu problem znalezienia miejsca parkingowego przez mieszkańców, którzy nie mają miejsc w garażach podziemnych. Miejsca parkingowe będą zajmowane przez osoby dojeżdżające z mniejszych miejscowości aglomeracji warszawskiej, które nie będą chciały wносить opłaty za postój. Więc jeżeli tam nie będzie strefy płatnego parkowania, to mieszkańcy nie będą mieli jak zaparkować	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			obok własnego miejsca zamieszkania. Dodatkowo na tym terenie będą powstawać zatory drogowe utrudniające normalne i codzienne funkcjonowanie mieszkańców.	o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
160	DECIDIM	Tolkiena, Gandalfa	(Uwaga powtórzona 5 razy) Szanowni Państwo, jako mieszkaniec osiedla Nowy Mokotów chciałbym/chciałabym zgłosić sprzeciw wobec planowanych zmian organizacji ruchu, polegających na wprowadzeniu ulic jednokierunkowych na: • ul. Tolkiena (na odcinku od ul. Suwak do ul. Gandalfa), • ul. Gandalfa (na całej długości). Uważam, że zaproponowane zmiany pogorszą codzienne funkcjonowanie mieszkańców, zamiast je poprawić. Dlaczego jestem przeciw: 1. Wyjazd z osiedli stanie się trudniejszy Skierowanie całego ruchu wyjazdowego w stronę skrzyżowania	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe. Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Tolkiena–Racjonalizacji spowoduje korki. Już dziś lewoskręt w tym miejscu jest bardzo trudny, a po zmianach będzie jeszcze gorzej. 2. Brak realnych korzyści Z tego co wiadomo, plan zakłada zaledwie kilka dodatkowych miejsc parkingowych, co jest niewspółmierne do skali utrudnień komunikacyjnych dla kilkuset mieszkańców. 3. Wydłużenie codziennych tras Nawet krótkie przejazdy (np. do pobliskiego sklepu) będą wymagały jeżdżenia „naokoło”, przez kilka skrzyżowań, co oznacza stratę czasu, większy ruch i więcej nerwów. 4. Mniejsze bezpieczeństwo Więcej przejazdów, skrzyżowań i manewrów to większe ryzyko kolizji – zarówno dla kierowców, jak i pieszych, w tym dzieci. 5. Więcej spalin i hałasu Dłuższe trasy i korki oznaczają większą emisję spalin i hałas w okolicy, co jest	pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			sprzeczne z ideą poprawy jakości życia mieszkańców. 6. Obecna organizacja ruchu działa dobrze Aktualnie istnieje kilka możliwych kierunków wyjazdu z osiedli, co rozprasza ruch i zapobiega zatorom. Nie widzę powodów, aby zmieniać rozwiązanie, które po prostu działa. Rozumiem ideę wprowadzenia SPPN i generalnie ją popieram, jednak nie uważam za zasadne łączenie jej z tak dużymi zmianami w lokalnej organizacji ruchu. W związku z powyższym wnoszę o pozostawienie obecnej organizacji ruchu na ulicach Tolkiena i Gandalfa bez zmian. 	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
161	DECIDIM		Czy wprowadzenie strefy płatnego parkowania musi oznaczać również zmniejszenia liczby miejsc parkingowych? tak się stało ba Dolnym Mokotowie, gdzie wstawiono mnóstwo słupków ograniczając możliwość parkowania mieszkańcom. Na początku inicjatywa miała zniechęcać do zajmowania miejsc parkingowych przez pracowników biur, m in Jeronimo Martins przy Dolnej. Tym czasem wstawiono słupki i zmniejszono powierzchnię parkowania lokalsom	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
162	DECIDIM	Magazynowa	Wzdłuż całej ulicy magazynowej obecnie są niemal cały czas zaparkowane samochody w taki sposób, że chodnik po wschodniej stronie ulicy jest nieużyteczny, a zakaz zatrzymywania się całkowicie nie przestrzegany. Problem szczególnie silny przy przejściu wzdłuż ulicy garażowej, gdzie samochody blokują widoczność przejścia. Wnioskuje o to aby ulica Magazynowa była jednokierunkowa w kierunku południowym i wyznaczenie miejsc postojowych na jezdni. I tak większość ruchu odbywa się w tym kierunku. Wyjazd do Wołoskiej i samochodowej dalej będzie wygodny przez Domaniewską, a znacznie uporządkuje to ruch w tym obszarze.	Nie wprowadzono, propozycja niezgodna z planami zarządcy ulicy (UD Mokotów).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				
163	DECIDIM	Garażowa	Wzdłuż ściany garaży przy ulicy garażowej (od budynku garażowa 5 do samochodowej) parkowanie powinno być równoległe do jezdni. Ograniczenie ścian garażu z wystającym w stronę chodnika zadaszeniem, uniemożliwia	Nie wprowadzono. Zostaną zaprojektowane separatory U-25 (odbojniki parkingowe).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wygodne użytkowanie chodnika gdy jakiś samochód zaparkuje za daleko, co jest notoryczne przy prostopadłym parkowaniu. Szczególnie dotyczy to długich samochodów np. dostawczych. Zdarza się, że chodnik jest całkowicie zablokowany. Po wprowadzeniu SPP zapotrzebowanie na miejsca w tym miejscu nie będzie tak wysokie, bo obecnie zrzucają tam auta przez granicę strefy, mieszkańcy mają miejsca w garażu podziemnym, a do biedronki czy pepco kierowcy i tak nie chcą iść 100m i wolą zostawić na awaryjnych na środku jezdni. Koszt kilku miejsc to mała cena, za szerszy/niezastawiony chodnik, a może umożliwiłoby to później oddzielenie jezdni od chodnika np. pasem zieleni.	
164	DECIDIM		Oto iluzja konsultacji. 4 łudząco podobne do siebie komentarze, z 4 różnych kont. Formalnie będzie liczyć się z "4 głosy poparcia od mieszkańców". Widać że jest to przygotowane przez tą samą osobę/instytucję. Wiadomo, że decyzja zapadała a teraz miasto robi sobie podkładkę. Ludzie, proszę nie pisać o rozszerzeniu! Wiele opisywanych problemów, że auta	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			przyjezdnych trafią pod nasze okna ect zadzieje się przez tą strefę! Bez nie tych kłopotów nie będzie. Nie chcę SPPN. Miało być w ścisłym centrum. A usiłujecie zrobić wszędzie. Nie po to płacimy podatki, żeby jeszcze dopłacać za użytkowanie czegoś, co jest WSPÓLNE. To ma być sprawiedliwość? Parking prawem, nie towarem!	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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
165	DECIDIM	Orzycka	Jako mieszkaniec ulicy Orzyckiej chciałbym aby włączyć stare osiedle, czyli m.in. ulice Orzycka, al. Lotników do sppn w 2026 (równocześnie z obecnie planowaną). Jest tu bardzo duży problem z parkowaniem, już teraz wiele samochodów jest tu zaparkowanych i nieużytkowanych miesiącami, w tym kampery, wiele samochodów ciężarowych, jak i oczywiście osobowych mieszkańców innych rejonów! Dodatkowo parkują tu osoby dojeżdżające do okolicznych biurowców sprawiając, że parkowanie dla mieszkańców tych uliczek jest prawdziwym koszmarem. Znalezienie miejsca parkingowego w ciągu dnia jest niemal niemożliwe. Pozostawienie tego obszaru poza sppn jedynie pogłębi ten problem, gdyż będą tu parkować dodatkowo osoby nowego osiedla (jest to już druga strona ulicy Rzymowskiego objęta planowaną sppn) które nie wykupią abonamentu sppn. Dodatkowo należy zaznaczyć że na obszarze starego osiedla nie ma praktycznie parkingów	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeźną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			i garaży podziemnych w odróżnieniu od nowego osiedla po przeciwnej stronie ulicy Rzymowskiego. 	
166	DECIDIM		"Głosowanie" czy wprowadzić sppn? Przecież nawet się nie kryjecie że decyzja zapadła! Jest termin wprowadzenia! Nie obchodzą nikogo zdania mieszkańców. Strefa obejmuje nowe bloki z garażami a stare już nie. Czyli spychacie problem. Najlepiej nie robić jej wcale, nikt jej nie chce i nie potrzebuje. Nie dla uszczęśliwiania mieszkańców na siłę! Każdy urzędnik, który przyczynił się do powstania sppn powinien stracić pracę.	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Tak samo do likwidacji Rada Osiedla Służewiec Południowy który lobbuje interesy...no właśnie kogo? Na pewno nie mieszkańców	postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapęnlania i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
167	DECIDIM		Jestem mieszkańcem okolic Bogunki i Gruszczyńskiego, proszę o poszerzenie strefy i ujęcie w planach strefy rozszerzenie strefy do ul. Puławskiej, al. Lotników, al. Wilanowskiej i do całej ul. Boksterskiej wzdłuż muru Wyścigów Konnych aż do Puławskiej. Inaczej spowoduje to armagedon parkujących w naszych osiedlowych uliczkach jak coś robicie to po całości. Jak nie możecie dalej to Chociaż cała Boksterska po obu stronach jak i dociągnięcie do Gotarda albo chociaż do Alei Wyścigowej.. zostawianie ogryzków po tej stronie to nieprozumienie	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
168	DECIDIM	Tolkiena, Gandalfa	Jestem przeciwny powstaniu SPP w okolicy ulicy Tolkiena i Gandalfa. Wprowadzenie płatnej strefy może wpłynąć na ryzyko przeniesienia problemów na sąsiednie ulice Ograniczenie ruchu i parkowania w jednym obszarze może doprowadzić do zwiększonego obciążenia ulic przyległych, które nie są przygotowane na przejęcie dodatkowego ruchu i zaparkowanych pojazdów. Dodatkowe koszty dla mieszkańców Wprowadzenie strefy płatnego parkowania w połączeniu ze zmianami organizacji ruchu oznacza realne obciążenie finansowe dla mieszkańców, którzy często nie mają alternatywy w postaci sprawnej komunikacji publicznej. Brak całościowej wizji komunikacyjnej dla tego obszaru Zmiany wydają się punktowe i niespójne z szerszą strategią transportową dzielnicy. Bez kompleksowego planu istnieje ryzyko, że wprowadzone rozwiązania nie tylko nie rozwiążą problemów, ale stworzą nowe. Nieadekwatny efekt do poniesionych kosztów	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapęnlienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Planowane zmiany mają przynieść jedynie symboliczny przyrost liczby miejsc parkingowych. Trudno uznać to za wystarczające uzasadnienie dla wprowadzania poważnych komplikacji komunikacyjnych, które dotkną setki mieszkańców okolicznych budynków.	Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
169	DECIDIM		Nie zgadzam się!!! Płatne parkowanie tylko w ścisłym centrum ma uzasadnienie. Na Służewcu to dojenie kasy z ludzi.	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapęnlwienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
170	DECIDIM		Uważam, że wprowadzenie SPPN jest dobrym pomysłem. Natomiast należy wprowadzić Śródmiejską Strefę Płatnego Parkowania która działała by w weekend. Również strefę powiększył bym o rejony Alei Wilanowskiej i o ile to możliwe do Alei Lotników	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
171	DECIDIM		Wnoszę o objęcie Strefą Płatnego Parkowania Niestrzeżonego obszaru Służewa położonego na zachód od ul. Puławskiej i na północ od ul. Rzymowskiego, w tym rejonu zachodniego Służewa oraz osiedla Prototypów. Obszar ten stanowi spójny urbanistycznie teren mieszkaniowy, zdominowany przez wielkoskalowe osiedla modernistyczne, których układ przestrzenny oraz dostępność	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			miejsc postojowych nie są przystosowane do zwiększonej presji parkingowej. Jednocześnie obszar ten bezpośrednio sąsiaduje ze Służewcem biurowym – jednym z największych w Warszawie generatorów ruchu samochodowego i popytu na parkowanie w dni robocze. Pozostawienie tego rejonu poza SPPN będzie skutkowało przenoszeniem parkowania z obszarów objętych strefą na ulice Służewa. Jest to zjawisko powszechnie obserwowane przy etapowym rozszerzaniu stref płatnego parkowania, szczególnie w miejscach sąsiadujących z dużymi obszarami koncentracji miejsc pracy. W praktyce prowadzi to do zwiększonej presji parkingowej na ulicach mieszkaniowych, mimo prowadzonych działań porządkujących parkowanie w ramach strefy. W warunkach utrzymującej się presji parkingowej oraz niedostatecznej kontroli i egzekucji przepisów dotyczących parkowania przez uprawnione służby dochodzi do pogorszenia bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz warunków ruchu pieszego. Ograniczone możliwości bieżącej kontroli przez Straż Miejską i Policję powodują w	Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			praktyce przyzwolenie na parkowanie niezgodne z przepisami, wynikające z niskiego ryzyka poniesienia sankcji. Dodatkowo opłaty w SPPN dotyczą wyłącznie miejsc wyznaczonych i parkowania legalnego, co sprzyja sytuacjom, w których pozostawianie pojazdów w sposób niezgodny z przepisami pozwala uniknąć zarówno opłaty, jak i kary. W efekcie nielegalnie zaparkowane pojazdy ograniczają widoczność pieszych i uczestników ruchu, zastawiają chodniki, narożniki skrzyżowań oraz przestrzenie w rejonie przejść dla pieszych. Kluczowe znaczenie ma w tym kontekście właściwe wyznaczenie granic SPPN. Ulice Puławska i Rzymowskiego pełnią funkcję arterii o dużym natężeniu ruchu i stanowią wyraźną barierę przestrzenną, zarówno funkcjonalną, jak i percepcyjną. Z tego względu są one naturalną, czytelną i uzasadnioną granicą strefy płatnego parkowania. Odmiennie jest w przypadku ulic Domaniewskiej i Obrzeżnej oraz fragmentów układu drogowego w rejonie Służewca, które nie pełnią funkcji podobnej bariery i charakteryzują się dużą przenikalnością. Wyznaczenie granicy strefy w oparciu o takie ulice zwiększa ryzyko koncentracji presji	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkingowej na obszarach przyległych i generowania konfliktów przestrzennych. Doświadczenia innych miast oraz dotychczasowe etapy rozszerzania stref płatnego parkowania pokazują, że skuteczność tych rozwiązań w dużej mierze zależy od ich kompleksowości oraz oparcia granic stref na rzeczywistych barierach przestrzennych. Pozostawianie obszarów mieszkaniowych poza strefą, w bezpośrednim sąsiedztwie dużych generatorów ruchu, prowadzi do utrwalania problemów parkingowych na granicach strefy i przenoszenia uciążliwości na mieszkańców. Mając na uwadze powyższe argumenty, wnoszę o rozszerzenie SPPN o obszar Służewa położony na zachód od ul. Puławskiej i na północ od ul. Rzymowskiego. Tak wyznaczona granica, oparta o ulice Puławską i Rzymowskiego, jest rozwiązaniem spójnym urbanistycznie i funkcjonalnie oraz pozwoli ograniczyć negatywne skutki presji parkingowej na terenach mieszkaniowych.	
172	DECIDIM	Boksterska	Chciałabym zgłosić sprzeciw przeciwko rozszerzeniu strefy płatnego parkowania na Mokotowie jako mieszkanka przy ul. Boksterskiej. Strefa płatnego parkowania ma	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			na celu poprawę dostępności miejsc dla mieszkańców, a wskazany na mapie obszar obejmuje w większości budownictwo mieszkaniowe, co z resztą doskonale widzę na co dzień, gdy miejsca parkingowe w naszej dzielnicy w godzinach pracy się zwalniają. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania nie pomoże więc w żaden sposób mieszkańcom, spowoduje jedynie konieczność uiszczania dodatkowych opłat. Realnym rozwiązaniem byłoby zapewnianie przez deweloperów większej ilości miejsc parkingowych. Jestem za całkowitym zrezygnowaniem z proponowanego planu poszerzenia SPPN na Mokotowie.	dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapęnlienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
173	DECIDIM	Obrzeżna	Jestem przeciwna poszerzeniu strefy o okolice Obrzeżnej. Przykład poprzednich osiedli wskazuje że wraz z wprowadzeniem strefy i "porządkowaniem miejsc parkingowych" ich liczba się znacznie zmniejsza. W okolicy jest wiele usług. A nie ma jak zatrzymać się do fryzjera, czy sklepu. Niestety stare bloki przy Gotarda nie mają własnej infrastruktury parkingowej. Właściciele aut parkują wzdłuż ulicy. Jest ciężko ale jakoś sobie radzimy. Sppn tylko pogorszy te sytuacje. Osobiście nie dostrzegam rotacyjności miejsc. Tak aby po 17 aut przyjezdnych ubywało i mieszkańcy mogli spokojnie pracować. Nie chce więc płacić za	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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.

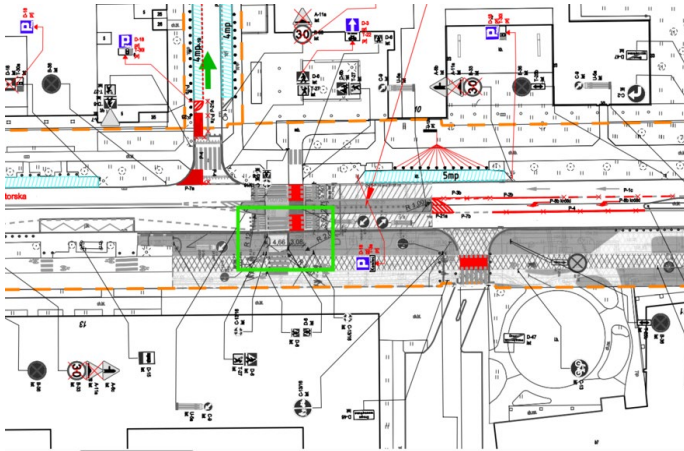
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkowanie w okolicy zwłaszcza że przy budynku Obrzeżna 1a jest niewiele miejsc do zatrzymywania w ramach abonamentu 30 zł. Dodajmy że granica na Boksterskiej tylko spowoduje że auta zaczną być porzucane przy Kłobuckiej a tu nie ma dobrej komunikacji by można było zostawić auto i przesiąść się w autobus czy tramwaj i jechać do centrum. Gdyby jednak poszerzenia SPPN nie dało się zatrzymać to uważam że granica powinna być Gotarda i Rzymowskiego albo i nawet Puławska. To nieporozumienie by ba starych osiedlach ograniczyć i tak biewielka ilość miejsc i wprowadzać ulice jednokierunkowe.	Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w

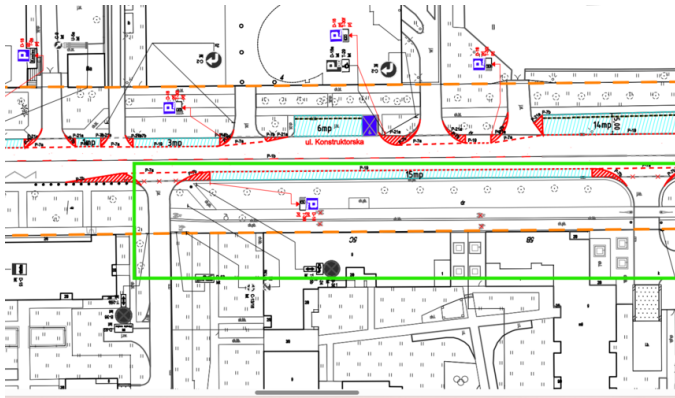
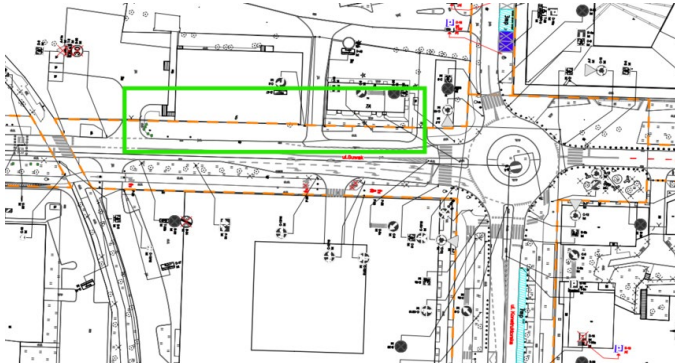
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
174	DECIDIM		W przypadku rozszerzenia SPPN na Mokotowie obszar powinien obejmować Służewiec i Służew – dodatkowo do planowanego powinien być ograniczony ulicami: Boksterska i Al. Wyścigowa wzdłuż muru Wyścigów Konnych, Puławska, Domaniewska – a więc włączenie większości osiedla Służewiec Południowy. Pozostawienie starych osiedli, które nie dysponują parkingami podziemnymi spowoduje tylko wepchnięcie w nie samochodów tych właścicieli objętych SPPN, którzy nie będą chcieli płacić (np. wynajmujący mieszkania). W okolicy jest wiele placówek oświatowych, mieszczących się przy starych osiedlach (np. przy ul. Niegocińskiej czy ul. Gruszczyńskiego) i nie powinny być dodatkowo dociążane przez samochody "uciekające" ze SPPN. Przy okazji warto powrócić do rozmów nt. budowy parkingu i zwiększenia dostępności miejsc parkingowych dla mieszkańców – jest kilka możliwości: wielopoziomowy przy ul. Rzymowskiego, przebudowa garaży przy Jadźwingów (umowa dzierżawy tych nieruchomości kończy się za 2-3 lata), zagospodarowanie terenu przy tzw. okrąglaku przy ul. Boksterskiej 42. Następnym	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeźną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady). 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			bardzo istotnym elementem jest zwiększenie dostępności komunikacji miejskiej w okolicy – powrót komunikacji autobusowej na ul. Postępu, utworzenie połączenia do PKP Służewiec, zwiększenie częstotliwości kursowania autobusów z pętli przy ul. Bokerskiej (np. autobus 138 powinien kursować co 10min), uruchomienie dodatkowego połączenia autobusowego przez ul. Kłobucką poza jedynym 193, budowa linii tramwajowej z ronda UE do metra Wilanowska oraz skuteczne udrożnienie bus pasa na Wołoskiej (np. wytyczenie go po środkowym pasie za ul. Domaniewską w kier. południowym). Samo wprowadzenie SPPN na tym obszarze to za mało dla poprawienia sytuacji komunikacyjnej mieszkańców.	budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby legalnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg, dlatego wnioskowana budowa miejsc postojowych wykracza poza zakres opracowania. Wnioski dotyczące zmian w komunikacji miejskiej należy kierować do Zarządu Transportu Miejskiego.
175	DECIDIM		Wyrażam sprzeciw wobec planowanego rozszerzenia SPPN na Mokotowie w proponowanej formie. W mojej ocenie obecny projekt nie rozwiązuje żadnych problemów mieszkańców, zwłaszcza tych zamieszkałych na południe od ulicy Marynarskiej, Alei Wilanowskiej oraz Alei Lotników, a co więcej grozi im znaczące pogorszenie już nie najlepszych warunków. Projekt obecnie obejmuje tereny na których i tak występuje znikoma liczba miejsc parkingowych	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			(legalnych bądź nie), ale ich mieszkańcy mają dostęp do prywatnych miejsc garażowych umieszczonych w podziemiach własnych bloków, w których mieszkają, więc to czy będą znajdować się w SPPN niewiele dla nich zmienia. Natomiast tuż za granicą strefy znajdują się mieszkańcy starych osiedli, którzy już teraz mają problemy parkingowe, a dodatkowy zrzut samochodów, które przeniosą się ze strefy jeszcze te problemy spotęguje. Dodatkowo obserwując chroniczny brak miejsc postojowych w wielu miejscach, gdzie SPPN powstało wyrażam głęboką wątpliwość, czy SPPN w dalszym ciągu spełnia swoją funkcję, zwłaszcza, gdy rozciąga się ona tak daleko od centrum oraz obiektów zabytkowych miasta. Nie rozumiem też, algorytmu wyznaczania granic stref, zwłaszcza tej na ulicy Obrzeżnej – każdy mieszkaniowiec okolicy jest w stanie stwierdzić, że zostały one wyznaczone przez środek osiedla. Wszelka logika podpowiada, że ewentualne SPPN powinna kończyć się na Marynarskiej od południa i ulicą Puławską od wschodu. Kolejną ewentualną granicą od południa jest ulica Poleczki, ale gdyby SPPN dochodziła aż tam to tym bardziej traciłaby swój sens. Trudność w wyznaczeniu "naturalnych granic" strefy	postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wynika właśnie z tego, że na siłę się ją planuje tam, gdzie jej w ogóle nie powinno być. Służewiec przestał być centrum biznesowym Warszawy. Większość biurowców jest notorycznie wyburzanych i zastępowanych gęstą zabudową mieszkaniową. Miasto spóźniło się o jakieś 30 lat. Obecnie ten obszar wymaga innego rodzaju interwencji niż tworzenie strefy, a jeśli już musi ona powstać, to niech powstanie ona tak, aby nie generowała dodatkowych problemów dla mieszkańców starych osiedli.	pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
176	DECIDIM		Strefa powinna obejmować cały obszar ograniczony ulicami Puławską i Rzymowskiego a w szczególności całą ulicę Boksterską. Zaproponowany kształt strefy jedynie pogorszy już i tak bardzo ciężką sytuację z parkowaniem na ul. Boksterskiej.	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy.

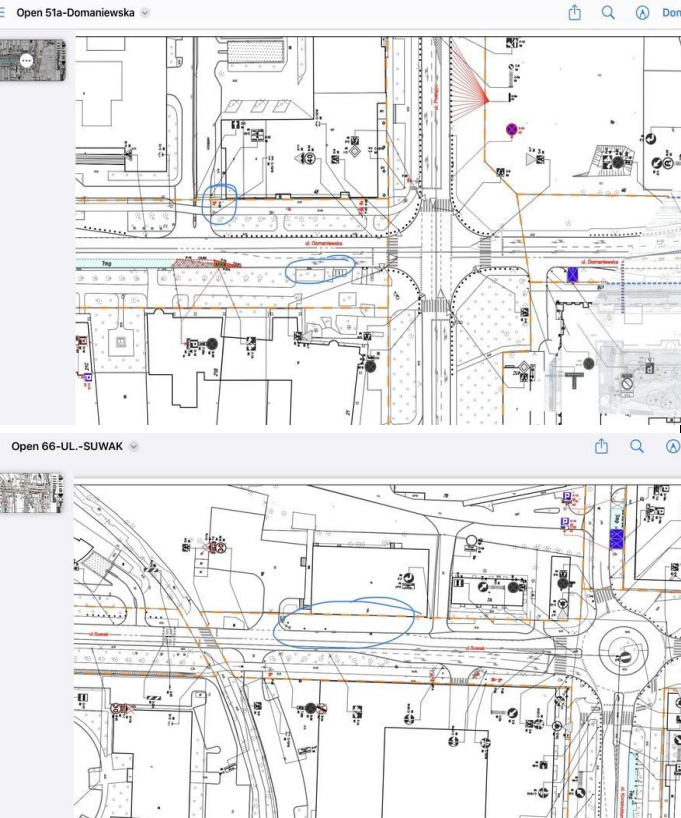
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
177	DECIDIM	Konstruktor ska	Proszę o uwzględnienie w projekcie zabezpieczenia przejścia dla pieszych pomiędzy nową szkołą przy ul. Konstruktorskiej a biurowcem Konstruktorska 13. Samochody notorycznie wjeżdżające po przejściu i chodniku do biurowca stwarzają poważne zagrożenie dla pieszych, zwłaszcza dla uczniów korzystających z tego przejścia. 	Wprowadzono.
178	DECIDIM	Konstruktor ska	Proszę o zabezpieczenie chodnika wzdłuż ul. Konstruktorskiej przy budynkach 5B oraz 5C.	Wprowadzono.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Samochody wjeżdżają z obu stron i poruszają się wzdłuż chodnika, co stwarza zagrożenie dla pieszych. 	
179	DECIDIM	Suwak	Proszę o zabezpieczenie zielonej części pasa drogowego przed samochodami, które stale parkują przy ul. Suwak 5 (od ronda Pi do wjazdu na teren parkingu). 	Nie wprowadzono. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Co do zasady elementy wymagające prac budowlanych mogą być realizowane osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
180	DECIDIM	Domaniewska	Jako mieszkaniec ulicy Domaniewskiej z niecierpliwością czekam na proponowane rozszerzenie strefy SPPN. Natomiast zgłaszam następujące uwagi do przedstawionych planów organizacji ruchu: 1. Strefa “30” na ul. Suwak – niespójne oznakowanie. Dojeżdżając do ul. Suwak od strony ul. Domaniewskiej jest propozycja znaku rozpoczynającego strefę “30”. Jednak dojeżdżając do ul. Suwak od strony ul. Logarytmicznej jest propozycja znaku “koniec strefy 30” na wjeździe w ul. Suwak, i “początek strefy 30” przy skręcie z ul. Suwak w ul. Logarytmiczna. 2. Strefa “30” powinna zaczynać się na ul. Domaniewskiej co najmniej od skrzyżowania z ul. Postępu (w kierunku ul. Suwak). Na tym odcinku panuje spory ruch pieszych w drodze z/do stacji PKP, pacjentów odwiedzających kliniki luxmed i enelmed, mieszkańców oraz pracowników okolicznych biur. Są trzy przejścia dla pieszych zlokalizowane tuż obok przystanków autobusowych i zatrzymujące się autobusy ograniczają widoczność przejść, co przy prędkości	Pkt. 1 – Projekty zostaną uzupełnione o brakujące oznakowanie. Pkt. 2 – Ulica Domaniewska nie jest planowana objęciem przez strefę Tempo 30. Pkt. 3-5 – Wprowadzono.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			samochodów 50 km/h stwarza realne zagrożenie. Dodatkowo samochody wyjeżdżające z dróg wewnętrznych i prostopadłych miejsc parkingowych mają ograniczoną widoczność i trudno włączyć się do ruchu gdy pozostałe samochody jadą 50 km/h. 3. Proszę o montaż dodatkowych słupków U12c na ul. Suwak na wysokości budynku 5 - obecnie parkują tam samochody na pasie zieleni i zrobiły z niej klepisko które zamienia się w błoto po deszczu. Dodam że ta trasa jest często wykorzystywana przez pieszych gdyż chodnik po zachodniej stronie ul.Suwak urywa się w tym miejscu. 4. Proszę o montaż 2-3 słupków U12c na ul. Domaniewskiej na wysokości numeru 48. Dokładnie chodzi i o słupki uniemożliwiające wjazd samochodem na chodnik i drogę dla rowerów przed budynkiem nr 48. Pomimo że budynek posiada parking i dedykowane miejsce rozładunku, dostawcy często wjeżdżają samochodami dostawczymi na chodnik i DDR bo tak im wygodniej,	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			jednocześnie blokują drogę dla pieszych i rowerzystów. 5. Proszę o montaż słupków U12c na ul. Domaniewskiej na wysokości numeru 48 po południowej stronie ulicy - przed skrzyżowaniem z ul. Postępu. Jest tam przestrzeń wyłożona płytami chodnikowymi na której samochody parkują obecnie mimo znaku B36 w tym miejscu. 	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				
181	DECIDIM	Zdziechowski, Pęcherska, Domaniewska	Wyrażam sprzeciw w związku z przerobieniem ulicy Pęcherskiej na drogę jednokierunkową. Jest to niedopuszczalne, żeby patologiczne parkowanie wymusiło zmianę organizacji ruchu na drogę jednokierunkową. Tego typu sprawy nadają się do medialnego nagłośnienia. Przeróbka ulicy na jednokierunkową znacznie utrudni mieszkańcom swobodny wyjazd z osiedla.	Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego ma na celu poprawę płynności ruchu drogowego. Ograniczenie liczby kierunków jazdy zmniejsza ryzyko kolizji, ułatwia manewrowanie pojazdów oraz podnosi komfort i bezpieczeństwo pieszych. Także jeden kierunek umożliwia efektywniejsze wykorzystanie szerokości jezdni, w tym wyznaczenie miejsc postojowych wzdłuż krawężnika. Zmiana organizacji ruchu pozwala na uporządkowanie parkowania, zwiększenie liczby miejsc

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Zwiększy to ruch samochodów przy budynkach mieszkalnych, oraz konieczność wydłużania trasy na osiedlu co za tym idzie pogorszenie jakości powietrza w okolicy. W godzinach szczytu pozostałe wyjazdy z osiedla są zatkane, a wyjazd ulica Pęcherską umożliwia płynne włączenie się do ruchu. Patologiczne parkowanie przy ulicy Pęcherskiej wykorzystywane jest głównie przez użytkowników biurowce, biurowce posiadają parkingi podziemne, nie ma konieczności utrudniania życia mieszkańcom, którzy korzystają z osiedla nie tylko w godzinach pracy :). Wyrażam sprzeciw w związku z tworzeniem kolejnych miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Domaniewskiej, co doprowadzi do niepotrzebnych manewrów przy ulicy. Zabranie pasa drogi powinno odbyć się tylko w celu zamiany kawałka drogi na teren zielony (drzewa, krzewy). W okolicy występuje bardzo duży ruch samochodowy, a o każdy skrawek zieleni powinniśmy walczyć, a nie zostawiać betonowe drogi. Okolica w ostatnich czasach znacznie się zmieniła, biurowce mają parkingi	postojowych oraz poprawę widoczności na skrzyżowaniach, zjazdach i przejściach dla pieszych. W zakresie sprzeciwu zmiany ul. Pęcherskiej w jednokierunkową: uwagi nie uwzględniono. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Pęcherskiej przyczyni się do zwiększenia liczby miejsc parkingowych. Ponadto ograniczenie liczby kierunków podniesie komfort i bezpieczeństwo pieszym. . Pkt 1. Zmiana organizacji ruchu pozwala na uporządkowanie parkowania, zwiększenie liczby miejsc postojowych. W kwestii zwiększenia zieleni - co do zasady elementy wymagające prac budowlanych mogą być realizowane osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			podziemne tak, samo jak mieszkańcy od strony ul. Zdziechowskiego. Nie powinniśmy dodawać więcej niepotrzebnych miejsc parkingowych tylko poszerzać tereny zielone.	
182	DECIDIM		jako mieszkaniec Osiedla Mokosfera wnoszę o pozostanie przy aktualnym układzie jezdni po remoncie zrealizowanym w 2025 roku oraz o nieprzywracanie dodatkowych miejsc postojowych wzdłuż osiedla przy ul. Racjonalizacji 3–5. Przed przebudową wyjazd z Osiedla Mokosfera na ul. Racjonalizacji był znacznie utrudniony i niebezpieczny. Pomimo obowiązującego w tym miejscu zakazu zatrzymywania się, kierowcy bardzo często parkowali tuż za znakiem, co drastycznie ograniczało widoczność dla osób wyjeżdżających z osiedla. W praktyce wymuszało to wyjazd „na ślepo” i stwarzało realne zagrożenie kolizją, zarówno z pojazdami poruszającymi się ul. Racjonalizacji, jak i z pieszymi oraz rowerzystami. Obecne rozwiązanie, zastosowane po remoncie, znacząco poprawiło bezpieczeństwo i płynność ruchu, w szczególności dla mieszkańców osiedla.	Nie przewiduje się wprowadzania zmian przy ul. Racjonalizacji 3–5.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Przywrócenie miejsc postojowych w tym newralgicznym punkcie doprowadziłoby do powrotu wcześniejszych problemów, w tym: • ponownego łamania zakazu zatrzymywania, • ograniczenia widoczności przy wyjeździe, • zwiększenia ryzyka wypadków i kolizji, • pogorszenia komfortu i bezpieczeństwa mieszkańców. Warto podkreślić, że wielu mieszkańców okolicy w swoich opiniach zwraca uwagę na negatywne skutki „porządkowania” parkowania kosztem bezpieczeństwa, w tym na wymuszanie zmian organizacji ruchu (np. ulice jednokierunkowe) wyłącznie po to, aby dostosować przestrzeń do nielegalnego lub nadmiernego parkowania. Przykładowe głosy mieszkańców wskazują również, że: • dodawanie miejsc parkingowych w pasach drogowych zwiększa chaos komunikacyjny, • pogarsza widoczność i bezpieczeństwo pieszych,	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			• odbywa się kosztem zieleni i jakości przestrzeni publicznej, • nie rozwiązuje problemów parkingowych systemowo, a jedynie je przesuwają. W związku z powyższym wnoszę o: 1. utrzymanie obecnej organizacji ruchu przy ul. Racjonalizacji na odcinku wzdłuż Osiedla Mokośfera, 2. rezygnację z przywracania miejsc postojowych w bezpośrednim sąsiedztwie wyjazdu z osiedla, 3. traktowanie bezpieczeństwa mieszkańców i widoczności na skrzyżowaniach jako priorytetu nadrzędnego wobec zwiększania liczby miejsc parkingowych.	
183	DECIDIM		W imieniu mieszkańców budynku przy ul. Mariana Zdziechowskiego 11 w Warszawie zwracam się z uprzejmą prośbą o zamontowanie czarnych wygradzeń (słupków) wzdłuż chodnika przy ul. Mariana Zdziechowskiego (02-659 Warszawa). Powodem wniosku jest nagminne i nieustanne parkowanie samochodów na chodniku oraz	Nie wprowadzono. W celu minimalizowania liczby słupków w przestrzeni publicznej, projektowane są one w miejscach niewrażliwych takich jak przejścia dla pieszych czy zjazdy. Projektowanie słupków na wysokości jednego budynku przeniesie ewentualny problem nielegalnego parkowania w inne miejsce.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			terenach pieszych. Wielokrotne zgłoszenia tego problemu do Straży Miejskiej i Policji okazały się nieskuteczne – patrole pojawiają się sporadycznie, a po ich odjeździe sytuacja natychmiast wraca do poprzedniego stanu. Nielegalne parkowanie pojazdów: • utrudnia codzienne funkcjonowanie mieszkańców – zasłaniany jest widok przy wyjazdach z posesji, co realnie zwiększa ryzyko kolizji z innymi samochodami oraz potrąceń pieszych, • niszczy estetykę otoczenia – nowe chodniki oraz tereny zielone są zanieczyszczane olejem i innymi płynami eksploatacyjnymi samochodów, • pogarsza bezpieczeństwo – piesi zmuszeni są poruszać się po jezdni, co stwarza dodatkowe zagrożenie. W związku z powyższym jedynym skutecznym rozwiązaniem będzie montaż czarnych słupków zabezpieczających chodnik przed wjazdem pojazdów. Podobne działania w innych częściach Warszawy skutecznie wyeliminowały problem nielegalnego parkowania, jednocześnie	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			poprawiając komfort i bezpieczeństwo mieszkańców.	
184	DECIDIM		Z mojej strony jest pełne poparcie do wprowadzenia płatnej strefy parkowania na odcinku od skrzyżowania Bokserska-Postępu w stronę trakcji kolejowej (to ulica wzdłuż "terenu PKP", oraz bloków Bokserska 71a i 73). Mieszkam w bloku przy ul. Bokserskiej nr 71a i to co dzieje się na tym odcinku to tragedia; nieustannie parkujące pojazdy w sposób jaki się kierowcy spodoba po obu stronach ulicy powoduje duże niebezpieczeństwo dla wyjeżdżających z garażu podziemnego. Wbrew pozorom ruch na tym odcinku jest intensywny, a zaparkowane pojazdy ograniczają widoczność przy wyjeździe z garażu zarówno samochodem jak i rowerem. Podobno na tej ulicy powinno znaleźć się poziome oznakowanie - podwójna linia ciągła, przynajmniej wg Biura Zarządzania Ruchem Drogowym Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, ale już nie wg Urzędu Dzielnicy Mokotów. Wielokrotnie zgłaszałem prośbę o zainstalowanie słupków wzdłuż bloku nr 71a oraz do pierwszej bramy wjazdowej na "teren PKP" od tego bloku, ale niestety urzędnicy UDM wykazali się taką opieszałością, że stwierdziłem, iż nie warto marnować czasu na	Projekt SPPN uwzględnia montaż słupków na ul. Bokserskiej we wskazanej lokalizacji. Brakujące oznakowanie poziome zostanie zaprojektowane. Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			dalsze prośby. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania rozwiązałyby ten problem, gdyż wiąże się to z przebudową ulicy i wydzieleniem normalnych miejsc do parkowania, co poprawiłoby widoczność. Na chwilę obecną wzdłuż bloku 71a i na prawo od niego (w stronę "terenu PKP" ustawionych jest - o dziwo za zgodą UDM - kilka ruchomych słupków, które już znacznie wpłynęły na poprawę bezpieczeństwa wyjazdu z garażu podziemnego bloku nr 71a. Jest to jednak wg mnie wyłącznie rozwiązanie prowizoryczne i tymczasowe,	zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
185	DECIDIM		Moim zdaniem wprowadzenie strefy płatnego parkowania pomoże zapanować nad skandalicznym parkowaniem wzdłuż ulicy Bokerskiej. Piesi wielokrotnie zmuszeni są chodzić ulicą, ponieważ zaparkowane samochody zajmują znaczną część chodnika. Parkowanie na zasadzie "gdziekolwiek się da" utrudnia życie mieszkańcom bloku 71A. Wielokrotnie dochodziło do sytuacji	Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z

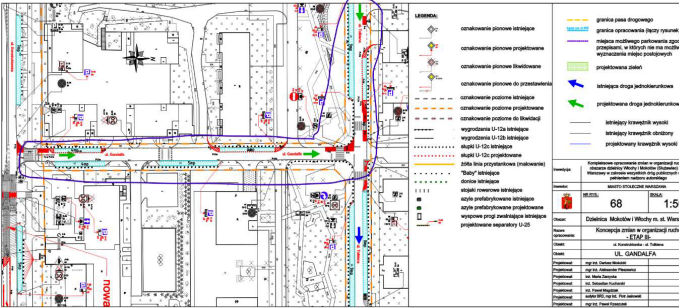
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zagrożających życiu, ponieważ parkujące samochody ograniczają widoczność przy wyjeździe z garażu.	przepisami ustawy o drogach publicznych SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc postojowych, zatem decyzja o wprowadzeniu strefy wynikać będzie przede wszystkim z badania zapętnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców 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. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
186	DECIDIM		Szanowni Państwo, zgodnie z dawnymi postulatami Rady Osiedla Służewiec Południowy SPPN powinna mieć granicę co najmniej na ulicy Puławskiej. Jeżeli granicą będzie obszar Służewca biurowego, tzw. Mordoru - nie ochroni mieszkańców, ci dojeżdżający autami będą masowo parkować na terenie tzw Służewca mieszkalnego. Rozsądną granicą jest dopiero Puławska.	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
187	mail		zgodnie z dawnymi postulatami Rady Osiedla Służewiec Południowy SPPN powinna mieć granicę co najmniej na ulicy Puławskiej. Jeżeli	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			granicą będzie obszar Służewca biurowego, tzw. Mordoru - nie ochroni mieszkańców, ci dojeżdżający autami będą masowo parkować na terenie tzw Służewca mieszkalnego. Rozsądną granicą jest dopiero Puławska.	utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
188	mail	Gandalfa, Tolkiena	jako mieszkanka osiedla Nowy Mokotów chciałabym zgłosić sprzeciw wobec planowanych zmian organizacji ruchu, polegających na wprowadzeniu ulic jednokierunkowych na: • ul. Tolkiena (na odcinku od ul. Suwak do ul. Gandalfa), • ul. Gandalfa (na całej długości).	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Proponowane zmiany spowodują uniemożliwienie wyjazdu z osiedla. Już aktualnie wyjazd na skrzyżowaniu Tolkiena z Racjonalizacji jest mocno utrudniony i często trzeba spędzić kilka minut, aby wyjechało jedno auto (czy ktoś wykonywał pomiary ruchu przed projektem zmian?). Większość osób wybiera alternatywne wyjazdy przez Suwak lub Konstruktorską. Po wprowadzonych zmianach to właśnie to mało przepustowe skrzyżowanie miałoby się stać jedynym wyjazdem z osiedla. Wyjazd z ulicy Tolkiena do ulicy Suwak jest też najczęstszym kierunkiem codziennych wyjazdów mieszkańców. Ulica Suwak łączy się z ulicą Woronicza poprzez rondo, co ułatwia wyjazd w stronę Śródmieścia i Ochoty. Dodatkowo proponowane zmiany przy ul. Gandalfa wiążą się z ryzykiem całkowitego zablokowania przejazdu. W przypadku ruchu jednokierunkowego droga może zostać zablokowana przez auta dostawcze do sklepu Biedronka. Planowane zmiany mają przynieść jedynie symboliczny przyrost liczby miejsc parkingowych. Trudno uznać to za wystarczające uzasadnienie dla	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wprowadzania poważnych komplikacji komunikacyjnych dla kilkuset mieszkańców osiedla. W związku z powyższym wnoszę o pozostawienie obecnej organizacji ruchu na ulicach Tolkiena i Gandalfa.	
189	mail	Gandalfa, Tolkiena	(uwaga powtórzona 10-krotnie) Działając w imieniu Wspólnoty Mieszkaniowej Tolkiena 1 (200 mieszkań) zwracamy się z wnioskiem o odstąpienie od planowanych zmian polegających na wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego na ulicy Tolkiena na odcinku od ul. Suwak do ul. Gandalfa oraz na całej ulicy Gandalfa. Uzasadnienie naszego stanowiska w załączeniu. Proponowana zmiana na tych odcinkach dotyczy łącznie 700 mieszkań w 4 wspólnotach i całkowicie sparaliżuje ruch w tej okolicy. W nawiązaniu do prowadzonych konsultacji społecznych dotyczących projektu Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego (SPPN) na Mokotowie, my – niżej podpisani członkowie Zarządu Wspólnoty Mieszkaniowej Osiedle Nowy Mokotów I, zlokalizowanej przy ul. J.R.R.	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Tolkiena 1 – zwracamy się z wnioskiem o odstąpienie od planowanych zmian polegających na wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego na następujących ulicach: 1. ul. Tolkiena – na odcinku od ul. Suwak do ul. Gandalfa, 2. ul. Gandalfa – na całej długości. ZAKRES TERYTORIALNY WNIOSKU  Zakres terytorialny wniosku Rysunek 1 przedstawia obszar objęty niniejszym wnioskiem. Uzasadnienie 1. Pogorszenie dostępności komunikacyjnej osiedli Wprowadzenie ulic jednokierunkowych w zaproponowanym kształcie spowoduje, że wyjazd z czterech osiedli liczących łącznie ok. 700 lokali będzie odbywał się praktycznie	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wyłącznie ulicą Tolkienu, z koniecznością dojazdu do skrzyżowania z ul. Racjonalizacji. Oznacza to istotne pogorszenie płynności ruchu oraz kumulację pojazdów w jednym newralgicznym punkcie. Skrzyżowanie Tolkienu–Racjonalizacji już obecnie charakteryzuje się bardzo utrudnionym lewoskrętem w kierunku północnym. Natężenie ruchu na ul. Racjonalizacji jest wysokie, pojazdy poruszają się często w zwartej kolumnie, co znacząco ogranicza możliwość bezpiecznego i sprawnego włączenia się do ruchu. Skierowanie całego ruchu wyjazdowego z osiedli w to jedno miejsce doprowadzi do powstawania zatorów, które obecnie nie występują dzięki istnieniu alternatywnych tras. W praktyce część kierowców będzie zmuszona do wykonywania prawoskrętu i zawracania na rondzie Stanisława Lema, co przeniesie problem korków w kolejne lokalizacje i zwiększy natężenie ruchu w całym układzie drogowym. 2. Wydłużenie tras i spadek bezpieczeństwa Planowane zmiany spowodują istotne wydłużenie codziennych tras przejazdu, również w bardzo podstawowych potrzebach,	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			takich jak dojazd do pobliskiego sklepu (np. Biedronki). Obecnie dystans ten wynosi ok. 100 m, natomiast po zmianach będzie to ponad 500 m, kilka skrzyżowań oraz dodatkowe manewry. Każdy dodatkowy przejazd to: większe ryzyko kolizji drogowych, większa liczba interakcji z ruchem pieszym (przejścia dla pieszych), pogorszenie bezpieczeństwa dzieci, seniorów i rowerzystów, utrudnienia dla pojazdów uprzywilejowanych (pogotowie, straż pożarna), utrudniony dojazd służb komunalnych (śmieciarki, dostawy, firmy serwisowe). Z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, zwiększanie liczby manewrów i skrzyżowań, które muszą pokonać mieszkańcy, jest działaniem nieuzasadnionym. 3. Wzrost emisji spalin i hałasu Wydłużone trasy przejazdu, jazda „naokoło” oraz postój w korkach spowodują zwiększenie emisji CO₂ i innych zanieczyszczeń, a także wzrost hałasu w rejonach, które obecnie nie są nimi dotknięte. Jest to sprzeczne z	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			deklarowanymi celami proekologicznymi miasta oraz ideą zrównoważonej mobilności. 4. Aktualny układ drogowy jest funkcjonalny i optymalny Obecnie mieszkańcy osiedli Nowy Mokotów mają trzy niezależne kierunki wyjazdu: 1. istniejący odcinek jednokierunkowy ul. Tolkiena, 2. ul. Gandalfa w kierunku ul. Konstruktorskiej, 4. ul. Tolkiena w kierunku ul. Suwak. Taki układ pozwala kierowcom rozpraszać ruch i wybierać optymalne trasy, co zapobiega zatorom i zwiększa płynność komunikacji. W aktualnym stanie nie występują systemowe problemy z wyjazdem z osiedli, a proponowane zmiany – w naszej ocenie – takie problemy dopiero wygenerują. 5. Nieproporcjonalnie małe korzyści parkingowe Rozumiemy, że jednym z celów wprowadzania ulic jednokierunkowych jest zwiększenie liczby miejsc postojowych. Jednak w analizowanym przypadku: na ul. Tolkiena planuje się zaledwie ok. 3 dodatkowe miejsca postojowe, na ul. Gandalfa już obecnie dostępna jest znaczna	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			liczba miejsc przyulicznych, największe osiedle przy ul. Gandalfa (Nowy Mokotów – etap 3, Gandalfa 1) dysponuje dodatkowym prywatnym parkingiem dla gości, wszystkie okoliczne osiedla posiadają rozbudowane parkingi podziemne, które w pierwszej kolejności powinny służyć mieszkańcom. Zysk parkingowy jest więc symboliczny, natomiast koszty społeczne i komunikacyjne – bardzo wysokie i długofalowe. W naszej ocenie rola SPPN powinna polegać na rotacji miejsc postojowych i ograniczeniu parkowania długoterminowego przez osoby spoza osiedla, a nie na radykalnej przebudowie lokalnego układu komunikacyjnego. 6. Jednoznaczne stanowisko mieszkańców Zarząd Wspólnoty przeprowadził konsultacje wewnętrzne z mieszkańcami. Nie odnotowaliśmy ani jednego głosu popierającego wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na ul. Tolkienu (poza istniejącym odcinkiem) oraz na ul. Gandalfa. Mieszkańcy jednogłośnie sprzeciwiają się proponowanym zmianom. Równocześnie zachęciliśmy mieszkańców do indywidualnego zgłaszania uwag i sprzeciwów w ramach konsultacji społecznych.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Podsumowanie Podobnie jak w naszych stanowiskach z lat ubiegłych, popieramy wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na terenie Nowego Mokotowa i uważamy, że samo jej funkcjonowanie przyniesie realne korzyści mieszkańcom. Jednocześnie stanowczo podkreślamy, że SPPN powinna zostać wdrożona bez zmian organizacji ruchu na ulicach Tolkiena i Gandalfa. Obecny układ komunikacyjny jest funkcjonalny, bezpieczny i odpowiada rzeczywistym potrzebom lokalnej społeczności. W związku z powyższym wnioskujemy o pozostawienie aktualnej organizacji ruchu bez zmian oraz rezygnację z planów wprowadzania ruchu jednokierunkowego na wskazanych ulicach.	
190	mail		Jako mieszkaniec Służewca Południowego zgłaszam wniosek o rozszerzenie strefy ppn w projekcie na rok 2026 na obszar ograniczony ulicami Boksterska i Al.Wyścigowa wzdłuż muru Wyścigów Konnych, Puławska, Al.Lotników, al. Wilanowska, Rzymowskiego Cybernetyki, Obrzeżna, czyli objęcie strefą całego Osiedla Służewiec Południowy - podzielonego przez urzędników nazwami na Służewiec i Służew.	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Ulice Puławska, Bokserska są naturalną "granicą" rozlewania się parkowania. Zaplanowana obecnie strefa obejmuje głównie biurowce i nowe bloki mieszkalne, w których są garaże podziemne. Na obszarze pozostawionym poza sppn w zasadzie nie ma garaży podziemnych i jest niewiele parkingów. Parkowania odbywa się więc głównie wzdłuż ulic i uliczek osiedlowych. Pozostawienie poza strefą osiedla graniczącego z olbrzymimi kwartałami wielkich bloków i biurowców spowoduje zalanie osiedlowych uliczek i ulic starej części osiedla samochodami osób, które nie będą mogły wykupić abonamentu w sppn, a będą np. wynajmowały mieszkanie w nowej części osiedla. Mieszkańcy i Rada Osiedla Służewiec Południowy od ponad 10 lat wnioskuje o wprowadzenie sppn na całym obszarze osiedla Służewiec Południowy. Proszę o przychylenie i się do wniosku. Analiza ruchu drogowego była przeprowadzana na osiedlu kilka lat temu i już wówczas były mocne wskazania do wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie całego osiedla Służewiec Południowy	Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
191	mail		W imieniu mieszkańców osiedla Służewiec Południowy zgłaszam wniosek o rozszerzenie strefy ppn w projekcie na rok 2026 na obszar ograniczony ulicami Bokerska i Al.Wyścigowa wzdłuż muru Wyścigów Konnych, Puławska, Al.Lotników, al. Wilanowska, Rzymowskiego Cybernetyki, Obrzeźna, czyli objęcie strefą całego Osiedla Służewiec Południowy - podzielonego przez urzędników nazwami na Służewiec i Służew. Ulice Puławska, Bokerska są naturalną "granicą" rozlewania się parkowania. Zaplanowana obecnie strefa obejmuje głównie biurowce i nowe bloki mieszkalne, w których są garaże podziemne. Na obszarze pozostawionym poza sppn w zasadzie nie ma garaży podziemnych i jest niewiele parkingów. Parkowania odbywa się więc głównie wzdłuż ulic i uliczek osiedlowych. Pozostawienie poza strefą osiedla graniczącego z olbrzymimi kwartałami wielkich bloków i biurowców spowoduje zalanie osiedlowych uliczek i ulic starej części osiedla samochodami osób, które nie będą mogły wykupić abonamentu w sppn, a będą np. wynajmowały mieszkanie w nowej części osiedla.	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeźną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

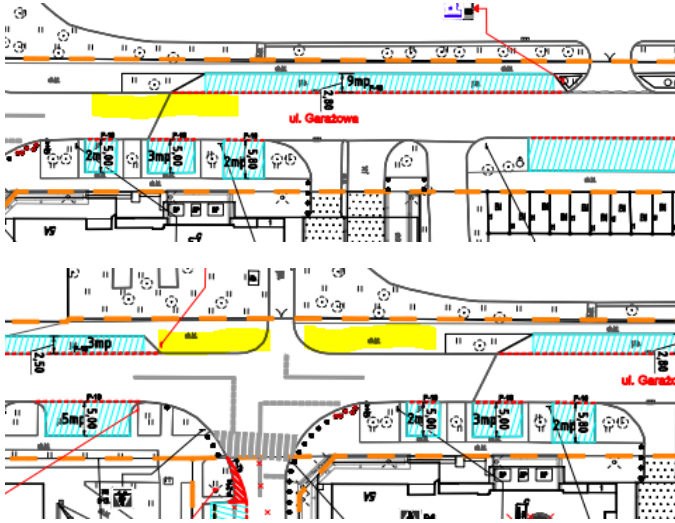
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Mieszkańcy i Rada Osiedla Służewiec Południowy od ponad 10 lat wnioskują o wprowadzenie sppn na całym obszarze osiedla Służewiec Południowy. Ostatni wniosek był przesłany do ZDM pismem z dnia 10.03.2025 r. W poprzednich latach były podejmowane przez Radę Osiedla Służewiec Południowy inne działania, m.in. podjęta uchwała w sprawie ustalenia na obszarze naszego osiedla sppn oraz przesyłane pisma z wnioskami o utworzenie sppn na całym osiedlu Służewiec Południowy. Proszę o przychylenie i się do wniosku. Analiza ruchu drogowego była przeprowadzana na osiedlu kilka lat temu i już wówczas były mocne wskazania do wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie całego osiedla Służewiec Południowy	
192	mail		W imieniu Rady Osiedla Służewiec Południowy zgłaszam wniosek o rozszerzenie strefy ppn w projekcie na rok 2026 na obszar ograniczony ulicami Boksterska i Al.Wyścigowa wzdłuż muru Wyścigów Konnych, Puławska, Al.Lotników, al. Wilanowska, Rzymowskiego Cybernetyki, Obrzeżna, czyli objęcie strefą całego Osiedla Służewiec Południowy - podzielonego przez urzędników nazwami na Służewiec i Służew.	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Ulice Puławska, Bokserska są naturalną "granicą" rozlewania się parkowania. Zaplanowana obecnie strefa obejmuje głównie biurowce i nowe bloki mieszkalne, w których są garaże podziemne. Na obszarze pozostawionym poza sppn w zasadzie nie ma garaży podziemnych i jest niewiele parkingów. Parkowania odbywa się więc głównie wzdłuż ulic i uliczek osiedlowych. Pozostawienie poza strefą osiedla graniczącego z olbrzymimi kwartałami wielkich bloków i biurowców spowoduje zalanie osiedlowych uliczek i ulic starej części osiedla samochodami osób, które nie będą mogły wykupić abonamentu w sppn, a będą np. wynajmowały mieszkanie w nowej części osiedla. Mieszkańcy i Rada Osiedla Służewiec Południowy od ponad 10 lat wnioskuje o wprowadzenie sppn na całym obszarze osiedla Służewiec Południowy. Ostatni wniosek był przesłany do ZDM pismem z dnia 10.03.2025 r. W poprzednich latach były podejmowane przez Radę Osiedla Służewiec Południowy inne działania, m.in. podjęta uchwała w sprawie ustalenia na obszarze naszego osiedla sppn oraz przesyłane pisma z	Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wnioskami o utworzenie sppn na całym osiedlu Służewiec Południowy.	
193	mail	Garażowa	w nawiązaniu do prowadzonych konsultacji w sprawie zmian w obszarze SPPN na Mokotowie przede wszystkim chciałabym zaznaczyć, że bardzo popieram rozszerzenie obecnej SPPN. Jako mieszkanka ul. Garażowej (znajdującej się aktualnie zaraz pod SPPN) od momentu ostatniego rozszerzenia strefy zaobserwowałam, że ul. Garażowa stała się przechowalnią nieużywanych samochodów. Na ulicy znajdują się pojazdy, które od kilku miesięcy stoją w tym samym miejscu, a osoby, które mają potrzebę zaparkowania samochodu (klienci pobliskich lokali usługowych, rodzina/znajomi przyjeżdżający w odwiedziny) mają duże problemy ze znalezieniem w okolicy wolnego miejsca. Skutkiem tego jest parkowanie na zakazach, na ulicy/chodnikach, blokowanie i utrudnianie ruchu i używanie sygnałów dźwiękowych przez kierowców, co jest mocno uciążliwe. Do planowanych zmian chciałabym zgłosić następujące uwagi: 1. brak zmian w obrębie drzewa rosnącego naprzeciwko sklepu Biedronka przy ul. Garażowej 5. Już	Ad 1. Proponujemy montaż azylu ze słupkami przy drzewie oraz zabezpieczenie chodnika słupkami oraz zaprojektowanie oznakowania B-35. Ad 2. Wyznaczenie miejsca parkingowego w rejonie drzewa - opiniujemy negatywnie (proponujemy rozwiązanie w zakresie pkt.1). Ad 3. Nie wprowadzono, propozycja niezgodna z planami zarządcy ulicy (UD Mokotów).

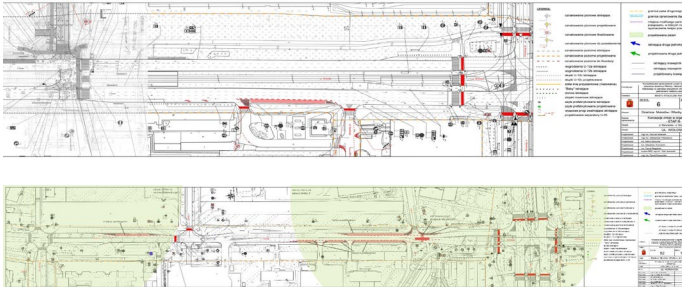
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			teraz samochody parkują na ulicy, wzdłuż tego drzewa, a także wzdłuż samochodów zaparkowanych w zatoce. Utrudnia to, a czasem nawet uniemożliwia, przejazd dwóch samochodów w przeciwnych kierunkach, to utrudnia ruch i wpływa na bezpieczeństwo w tym regionie. 2. brak zmian w obrębie chodnika obok drzewa wskazanego w pkt. 1 powyżej. Obok ww. drzewa przy skrzyżowaniu z ulicą Magazynową nie ma wyznaczonych miejsca do parkowania, a pomimo to samochody stale parkują na chodniku (czasem zamiast równolegle do jezdni, parkują prostopadle i blokują chodnik). W związku z tym w mojej ocenie w tym miejscu także powinny powstać "oficjalne" miejsca do parkowania albo możliwość parkowania powinna zostać zablokowana poprzez montaż słupków. 3. planowane zmiany na ul. Magazynowej. Już teraz mimo aktualnego zakazu parkowania po jednej stronie ulicy (na całej długości od strony Teatru Druga Strefa) samochody notorycznie parkują	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zarówno na chodniku (co utrudnia, a czasem całkowicie uniemożliwia przejście chodnikiem), a także przy skrzyżowaniu z ul. Garażową (już teraz są tam słupki a samochody parkują na ulicy wzdłuż słupków - po pierwsze utrudnia to przejazd dwóch samochodów w przeciwnych kierunkach, a po drugie ogranicza widoczność na znajdującym się tam przejściu dla pieszych). Prawdopodobnie część kierowców nie wie o istniejącym tam zakazie, ponieważ znak zakazu znajduje się od strony wjazdu od ul. Domaniewskiej, a niektórzy kierowcy wjeżdżają od ul. Garażowej i zjeżdżają na drugą stronę ulicy pod prąd i tam parkują. W związku z tym wnoszę o: (a) umieszczenie dodatkowych znaków zakazu widocznych od strony wjazdu ul. Garażowej i ustawienie słupków na całej ulicy gdzie nie będzie miejsc parkingowych albo (b) o zmianę organizacji ruchu na ul. Magazynowej poprzez wprowadzenie tam ulicy jednokierunkowej (w kierunku południowym) i wprowadzenie	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			możliwości parkowania na całej długości ulicy po obu stronach. Obszary, których dotyczą moje uwagi (do pkt. 1 i 2) przesyłam w załączniku (zaznaczone w plikach na żółto). 	
194	mail		w związku z przeprowadzanymi konsultacjami społecznymi strefy płatnego parkowania niestrzeżonego na Mokotowie, w rejonie Służewca zgłaszam uwagę o poszerzenie projektowanej strefy przynajmniej do ulicy Rzymowskiego. Obecna wschodnia granica opierająca się na ulicy Obrzeżnej będzie negatywnie oddziaływać na zachodnią część osiedla Prototypów znajdującego się	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			pomiędzy ulicami Obrzeżną oraz Rzymowskiego. Ulice takie jak: Gruszczyńskiego, Bogunki, Jadźwingów oraz Kolady już w tym momencie są przeciążone parkującymi autami (w dużej mierze są to samochody zaparkowane w nielegalny sposób). W aktualnej propozycji strefy, samochody parkujące przy ulicy Cybernetyki oraz Obrzeżnej skierują się do bezpośrednich przecznic tych ulic, czyli właśnie Bogunki, Gruszczyńskiego, Jadźwingów oraz Kolady. W takim stanie rzeczy największy problem wystąpiłby na ostatniej wymienionej ulicy Kolady. Jest to ślepa, osiedlowa uliczka, która od lat zmaga się z parkującymi autami na drodze oraz chodniku (potwierdzają to historyczne zdjęcia Google Street View). Już teraz przejazd śmieciarki w głąb ulicy jest utrudniony. Poszerzenie strefy o te ulice, może na nie pozytywnie wpłynąć, ponieważ umożliwiłoby to uporządkowanie ruchu między innymi poprzez wyznaczenie miejsc postojowych oraz egzekwowane nielegalnie parkujących aut, które blokują jezdnię oraz chodniki.	Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
195	mail	Wołoska, Woronicza	Po pierwsze wnioskuję o rozszerzenie obszaru objętego SPPN, aż do ulicy Modzelewskiego na wschodzie i Bokerskiej na południu. Po drugie wnioskuję o wyznaczenie miejsc parkingowych na jezdni ulicy Woronicza. Na odcinku między Spartańską a Racjonalizacji po północnej stronie jezdni kosztem na prawym pasie (kosztem skrócenia pasa do skrzyżowania w lewo), a na odcinku między Bełską a Spartańską wnioskuję o wyznaczenie miejsc parkingowych na jezdni po jej północnej i południowej stronie na skrajnych prawych pasach ruchu. Opisane proponowane miejsca parkingowe znajdują się w zasięgu abonamentu rejonowego dla mieszkańców ulic Malawskiego i Bełskiej, w rejonie których brakuje miejsc do parkowania (zwłaszcza na ulicy Bełskiej). Wyznaczenie miejsc parkingowych w tym rejonie ujednoliciłoby także przekrój ulicy Woronicza na odcinku Wołoska – al. Żwirki i Wigury do jednego pasa ruchu w każdym kierunku. Lokalizacje proponowanych miejsc parkingowych oznaczyłem na załączniku (52 – UL. WORONICZA – miejsca parkingowe). Po trzecie wnioskuję o wyznaczenie miejsc parkingowych na prawym skrajnym pasie ulicy	Uwaga zostanie przeanalizowana pod kątem możliwości wyznaczenia miejsc postojowych przy jednoczesnym zachowaniu warunków widoczności. Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Wołoskiej na jej wschodniej jezdni w rejonie stacji benzynowej przy skrzyżowaniu z ulicą Garażową. W tym miejscu również brakuje miejsc parkingowych i często zdarza się, że samochody parkują nawet na powierzchni utwardzonej przy przystankach tramwajowych na wyspie rozdzielającej jezdnie. Lokalizacje proponowanych miejsc parkingowych oznaczyłem na załączniku (6 – UL. WOŁOSKA miejsca parkingowe). 	

196	mail	Uprzejmie proszę o rozszerzenie strefy płatnego parkowania na Mokotowie o obszar ograniczony ulicami: Obrzeżna, Al. Wilanowska, Al. Lotników, Puławska, Al. Wyścigowa, Bokserska. Obszar ten został pominięty w aktualnie konsultowanym projekcie strefy płatnego parkowania w dzielnicy Mokotów. Znajdujące się tu ulice już aktualnie wykorzystywane są jako miejsca parkingowe przez osoby nie zamieszkujące na osiedlu, co utrudnia korzystanie z infrastruktury drogowej tutejszym mieszkańcom. W związku z prowadzonymi aktualnie konsultacjami społecznymi dotyczącymi wprowadzenia strefy płatnego parkowania na podobszarach nr 3 i 4 w dzielnicy Mokotów uprzejmie proszę o rozważenie rozszerzenia tej strefy o obszar ograniczony ulicami: Obrzeżna, Al. Wilanowska, Al. Lotników, Puławska, Al. Wyścigowa, Bokserska. Proponowane aktualnie granice strefy obejmują głównie osiedla budowane na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat, gdzie większość budynków posiada własne garaże podziemne lub zamknięte parkingi. Poza strefą pozostaną osiedla budowane w latach 60-70tych XX wieku, gdzie ilość	Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego. Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady).
-----	------	---	---

			zaplanowanych wówczas miejsc parkingowych zlokalizowanych pomiędzy zabudową mieszkaniową od dawna jest niewystarczająca. Jako miejsca parkingowe wykorzystywane są więc pobocza ulic. Jako mieszkanka bloku przy ulicy Jadźwingów obawiam się kompletnego paraliżu szczególnie w kwartale ulic Obrzeźna, Rzymowskiego, Gotarda, Boksterska. Już w tej chwili trudno jest znaleźć jakieś wolne miejsce do zaparkowania samochodu, szczególnie w dni robocze. Od pewnego czasu zauważyłam też coraz częściej samochody zaparkowane w jednym miejscu na czas odpowiadający długości zagranicznych wyjazdów wypoczynkowych. Na tym terenie znajdują się dwa przedszkola i dwie szkoły oraz ogólnodostępne boisko sportowe, które generują tu dodatkowy ruch samochodów. Dodatkowo w lokalach użytkowych przy ul. Obrzeźnej znajduje się kilka popularnych lokali gastronomicznych, z których klienci korzystają głównie w godzinach popołudniowych i wieczornych. Przy pozostawieniu granicy strefy płatnego parkowania na ul. Obrzeźnej część samochodów parkujących dotychczas przy tej ulicy będzie szukało bezpłatnych miejsc poza strefą.	
--	--	--	--	--

			I jeszcze taka refleksja. Kilka miesięcy temu byłam świadkiem jak samochód straży pożarnej usiłował przejechać ulicą Jadźwingów. Niestety ten manewr był niewykonalny ze względu na bezmyślnie zaparkowane auta blokujące przejazd tak dużego wozu służb ratunkowych. Podejrzewam, że na ulicy Gruszczyńskiego ten pojazd miałby jeszcze większe problemy z przejazdem. Uważam więc za zasadne przesunięcie granicy strefy z ulicy Obrzeżnej możliwie najdalej na wschód.	
--	--	--	---	--

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
197	mail	Pęchersk, Domaniewska	(uwaga powtórzona 2-krotnie) Wyrażam sprzeciw w związku z przerobieniem ulicy Pęcherskiej na drogę jednokierunkową. Jest to niedopuszczalne, żeby patologiczne parkowanie wymusiło zmianę organizacji ruchu na drogę jednokierunkową. Tego typu sprawy nadają się do medialnego nagłośnienia. Przeróbka ulicy na jednokierunkową znacznie utrudni mieszkańcom swobodny wyjazd z osiedla. Zwiększy to ruch samochodów przy budynkach mieszkalnych, oraz konieczność wydłużania trasy na osiedlu co za tym idzie pogorszenie jakości powietrza w okolicy. W godzinach szczytu pozostałe wyjazdy z osiedla są zatkane, a wyjazd ulica Pęcherską umożliwi płynne włączenie się do ruchu. Patologiczne parkowanie przy ulicy Pęcherskiej wykorzystywane jest głównie przez użytkowników biurowce, biurowce posiadają parkingi podziemne, nie ma konieczności utrudniania życia mieszkańcom, którzy korzystają z osiedla nie tylko w godzinach pracy :). 2. Wyrażam sprzeciw w związku z tworzeniem kolejnych miejsc parkingowych wzdłuż ulicy Domaniewskiej, co doprowadzi do	Nie wprowadzono. Ruch jednokierunkowy na ul. Pęcherskiej pozwala na parkowanie wzdłuż krawężnika i uzyskanie 14 dodatkowych miejsc postojowych. Zmiana organizacji ruchu pozwala na uporządkowanie parkowania, zwiększenie liczby miejsc postojowych oraz poprawę widoczności na skrzyżowaniach, zjazdach i przejściach dla pieszych. 2. Zmiana organizacji ruchu pozwala na uporządkowanie parkowania, zwiększenie liczby miejsc postojowych. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Co do zasady elementy wymagające prac budowlanych mogą być realizowane osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			niepotrzebnych manewrów przy ulicy. Zabranie pasa drogi powinno odbyć się tylko w celu zamiany kawałka drogi na teren zielony (drzewa, krzewy). W okolicy występuje bardzo duży ruch samochodowy, a o każdy skrawek zieleni powinniśmy walczyć, a nie zostawiać betonowe drogi. Okolica w ostatnich czasach znacznie się zmieniła, biurowce mają parkingi podziemne tak, samo jak mieszkańcy od strony ul. Zdziechowskiego. Nie powinniśmy dodawać więcej niepotrzebnych miejsc parkingowych tylko poszerzać tereny zielone.	
198	mail		1. W projektach należy uwzględnić zmiany wprowadzone w ramach poprzedniego rozszerzenia SPPN i dowiżać odpowiednio projektowane zmiany. 2. Opracowaniem należy objąć również drogi publiczne: Fabryki „Tewa” (pomiędzy postępu i Wołoską), Suwak (od Tolkiena do Rywalizacji), Sasanki (od Marynarskiej do Żwirki i Wigury – łącznie z węzłem nad S79 – konieczne zaprojektowanie D-44 i D-45). 3. Opracowaniem objąć również ulice (lub same skrzyżowania, rejony ze znakami do likwidacji/projektowanymi): Bogunki, Jadźwingów, Gruszczyńskiego (niezależnie od ustalonych granic	Pkt. 2 - Ul. Fabryki Tewa nie jest drogą publiczną. W kwestii ul. Suwak SPPN miejsca postojowe zaprojektowano wyłącznie na odcinkach, gdzie ta ulica jest drogą publiczną. W kwestii ul. Sasanki i Marynarskiej – węzeł S79 nie jest w zarządzie ZDM a GDDKIA. Pkt 3. Ewentualne rozszerzenie granic SPPN jest procesem, który zajmuje określony czas i nie może być realizowane dla zbyt wielu obszarów jednocześnie. Wynika to z chęci utrzymania dotychczasowego wysokiego standardu przygotowań, które obejmują badania parkingowe, konsultacje społeczne oraz przygotowanie szczegółowych projektów organizacji ruchu, które porządkują parkowanie oraz poprawiają bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			SPPN) celem wprowadzenia logicznej i czytelnej strefy ograniczenia prędkości do 30km/h – B-33 z A-11a zastąpić przez B-43 i B-44. Granicą strefy 30km/h powinna być ul. Gotarda. Rozważyć rozszerzenie również SPPN na te ulice. 4. Całe oznakowanie pionowe w strefach ograniczenia prędkości do 30km/h należy projektować i zamienić ist. na rozmiar mini. 5. W projektowanych strefach ograniczonej prędkości do 30 km/h należy projektować również rozwiązania wymuszające i sugerujące odpowiednią prędkość tak, aby oznakowanie stref nie ulegało deprecjacji. 6. Wszystkie tabliczki T-22 należy opisać jako T-0. 7. Znaki B-43 i B-44 należy projektować w odpowiedniej odległości od sygnalizacji lub należy opracować również projekty sygnalizacji. 8. Miejsca postojowe w zatokach oznakowywać znakami D-18 bez tabliczek T-30 i bez znaków D-18 z T-3a na końcu zatoki.	Strefa może się rozwijać dalej w kolejnych latach. Propozycja została odnotowana i wskazany teren będzie rozważany pod tym kątem w przyszłości. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. W związku z licznymi głosami mieszkańców wyrażonymi podczas konsultacji oraz stanowiskiem władz dzielnicy Mokotów, rekomendowane będzie objęcie SPPN dodatkowo również obszaru pomiędzy ul. Obrzeżną a ul. Gotarda (wraz z ul. Jadźwingów, Gruszczyńskiego, Bogunki i Kolady). Pkt 4-20. Oznakowanie zostanie zaprojektowane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz.U. z 2019 r. poz. 2311 z późn. zm.).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			9. Znaki P-19 przy miejscach postojowych w zatokach projektować w miarę możliwości w całości na nawierzchni asfaltowej celem zwiększenia trwałości oznakowania. 10. Poprawić legendę: uporządkować oznaczenia U-12c i azyli prefabrykowanych – częściowo na rysunkach oznaczone są inaczej niż w legendzie; U-25 należy opisać jako U-25a; 11. Znaki D-15 należy przesunąć w odległość 0,5–2m od krawędzi jezdni. 12. Nie projektować/usunąć znaki B-36 w sytuacjach, gdy zakaz zatrzymywania jednoznacznie wynika z ogólnych przepisów ustawy. 13. Kontrapasy ruchu dla rowerów na skrzyżowaniach, w przypadkach, gdy po stronie kontrapasa wyznaczone jest parkowanie, projektować możliwie w osi jezdni, a przy krawędzi jezdni projektować prefabrykaty z U-12c. Zapewnia to najlepszą widoczność rowerzystów i uniemożliwia nielegalne parkowanie.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			14. Na wszystkich drogach objętych projektem uporządkować oznakowanie dróg dla rowerów. 15. Na nowych granicach SPPN należy zaprojektować znaki D-44 i D-45, a na starej granicy należy objąć opracowaniem i usunąć stare znaki. 16. Znaki D-44 i D-45 na drogach dwujezdniowych projektować tylko po prawej stronie jezdni. 17. Znaki D-44 i D-45 należy projektować również na połączeniach z drogami wewnętrznymi, jeśli drogi te łączą się z innymi drogami publicznymi niebędącymi w SPPN. 18. Znaki stosowane z obu stron jezdni powinny znajdować się w jednym przekroju poprzecznym. 19. Jeśli jako podkład posłużono się innym zatwierdzonym projektem, należy jednoznacznie przedstawić lokalizacje oznakowania i geometrię. Jeden znak nie powinien być przedstawiony na dwóch odnośnikach na raz. 20. Na ul. Żwirki i Wigury wykazać zmiany wprowadzane projektem na likwidację znaków E-15b (wprowadzane są również inne zmiany).	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Link do uwag ogólnych i do poszczególnych rysunków w pdf: https://drive.google.com/drive/folders/11pGuUNoooq-VwNaVmWg9LIVJdBnsKRff?usp=sharing	
199	mail		jako organizacja Lepszy Służewiec składamy podziękowanie za trwający proces. Nasze uwagi: • ulica Tolkiena na odcinku Suwak-Gandalfa powinna pozostać dwukierunkowa, • popieramy wniosek o rozszerzenie strefy składany przez Radę Osiedla Służewiec Południowy. Alternatywnie prosimy o rozszerzenie strefy chociaż do 'naturalnych granic' jakimi są ulica Rzymowskiego i mur wyścigów.	Uwaga została uwzględniona, ulice Gandalfa i Tolkiena pozostaną dwukierunkowe. Dziękujemy za głos poparcia dla idei SPPN oraz za okazane zaufanie. Przypominamy jednocześnie, że przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, stanowi wyłączną kompetencję Rady Warszawy. Zgodnie z przepisami ustawy o drogach publicznych 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 za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić sprawy na danym obszarze. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. Termin powiększenia strefy określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania w terenie zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
200	mail	Postępu, Cybernetyki	Chciałem zgłosić dwie uwagi dotyczące proponowanych zmian w organizacji ruchu na Warszawskim Służewcu. 1. Ul. Postępu Wyznaczenie miejsc postojowych po zachodniej stronie ul. Postępu na poziomie	Nie wprowadzono. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Co do zasady elementy wymagające prac budowlanych mogą być realizowane osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			numerów 12, 12A, 12B wraz z wysepką dzielącą pasy w przeciwnych kierunkach. Obecnie na całej długości – od wiaduktu do ronda – kierowcy regularnie zawracają stwarzając zagrożenie w ruchu lądowym. Dodana wysepka na wyjeździe z posesji Postępu 12B zaaranżowała właściwie nowe rondo z którego zawracający ochoczo korzystają. Dodatkowo wieczorami to miejsce zachęca kierowców do szybszej jazdy gdyż powstaje wrażenie potrzeby pokonania wzniesienia z większą prędkością. Wypukłe pasy ostrzegające, prostopadłe do obydwu kierunków jazdy stwarzałyby poczucie potrzeby zwolnienia. Przy okazji zawnioskowałbym również o przebudowanie chodnika na wschodniej stronie ul. Postępu od numeru 12a do ronda Żabczyńskiego. Obecnie wąski chodnik znajdujący się tuż przy krawędzi jezdni nie spełnia swojej funkcji, a piesi i tak chodzą po DDR. 2. Ul Cybernetyki Wyznaczenie miejsc postojowych na pasach do skrętu w prawo. Dwa takie pasy, wyłożone	element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			kostką znajdując się na odcinkach od Obrzeżnej do Ronda Żabczyńskiego. Niemal zawsze są zastawione „chwilowo” zaparkowanymi pojazdami, a puste bywają jedynie wieczorami. Jeśli ten pas ma pomagać wjechać szybciej na osiedle w godzinach szczytu to po prostu nie spełnia swojej funkcji. Jest to też bardzo długa prosta na której kierowcy chętnie rozpędzają się i hałasują. Sugestią byłoby stworzenie Przejścia dla Piesznych na wysokości Cybernetyki 6a co pozwoliłoby stworzyć nowe ciągi piesze i zyszyć dwa duże osiedla. Oba te odcinki mają ten sam problem. Przez 2-3 godziny stoją zakorkowane. W dzień są świetną prostą do rozpędzania się, a w nocy nadają się na tory rajdowe dla osób organizujących nielegalne wyścigi. Zmienny przekrój jezdnii powinien przede wszystkim mieć na celu uspokojenie ruchu na tych odcinkach. Serdecznie proszę o uwzględnienie moich propozycji w nadchodzących zmianach w organizacji ruchu.	
201	mail		Lista pomysłów - ul. Obrzeżna i ul. Jadźwingów Obrzeżna - poprawa bezpieczeństwa i uporządkowanie ruchu	1. Zarządca drogi publicznej nie ma obowiązku zapewniania miejsc postojowych dla pojazdów korzystających z obiektów przyległych do drogi publicznej. Zwracamy uwagę, że miejsca postojowe dla

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			1. Wyznaczenie wielu stref dostaw (załadunek/rozładunek), aby dostawcy nie zatrzymywali się na pasie ruchu. Na wzór np. Ladezone w Austrii. 2. Ciągła, wydzielona ścieżka rowerowa na całej długości ulicy. 3. Likwidacja części miejsc postojowych w pasie jezdni i pozostawienie tylko zatok wyznaczonych do parkowania. 4. Zakaz jazdy hulajnogami po chodniku – przeniesienie ich na ścieżkę rowerową. 5. Zakaz jazdy rowerami elektrycznymi po chodniku – stwarzają one coraz większe zagrożenie dla pieszych, w szczególności dzieci. 6. Wyznaczenie stałych miejsc do parkowania hulajnóg (po 4-5 na każdą stronę). 7. Ustawienie słupków przy wszystkich wyjazdach z garaży i posesji, aby poprawić widoczność i zapobiec utrudnieniom podczas wyjazdu z posesji. 8. Lustro drogowe przy wyjeździe z ul. Kolady, gdzie widoczność jest zasłonięta przez parkujące auta i włączanie się do ruchu zawsze wiąże się z podwyższonym ryzykiem.	obsługi komunikacyjnej obiektów handlowo-usługowych w rejonie ul. Obrzeżnej powinny być wykonane na terenach wewnętrznych na których są zlokalizowane placówki handlowo-usługowe. Zgodnie z § 18 rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie – zagospodarowując działkę budowlaną, należy urządzić, stosownie do jej przeznaczenia i sposobu zabudowy, miejsca postojowe dla samochodów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również miejsca postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne. 2. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Co do zasady elementy wymagające prac budowlanych mogą być realizowane osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana. 3. Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. 4-6. Poza zakresem opracowania dotyczącego rozszerzenia SPPN.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			9. Wyniesione przejścia dla pieszych i dodatkowe azyle dla poprawy bezpieczeństwa. 10. Ograniczenie prędkości i uspokojenie ruchu przy pomocy zwężeń, wysp lub przesunięcia osi jezdni. Jadźwingów - bezpieczeństwo w godzinach szkolnych 10. Czasowe wprowadzenie ruchu jednokierunkowego rano i popołudniem (godziny odbioru dzieci). 11. Bezwzględny zakaz zawracania i cofania na wysokości szkoły. 12. Fizyczne uniemożliwienie zawracania - słupki, zawężenia, wyniesiona część ulicy. 13. Zakaz wjeżdżania na chodnik i bramy prywatne - ochrona pieszych i dzieci. 14. Strefa „Kiss & Ride” 50-150 m od szkoły, aby uniknąć chaosu pod samym wejściem. 15. Stała obecność słupków lub mini-azylów w najniebezpieczniejszych miejscach. Inne 16. Zakaz parkowania dla samochodów stanowiących flotę wypożyczalni	7. Wniosek opiniujemy pozytywnie. 8. Poprawa bezpieczeństwa w ramach SPPN jest możliwie kompleksowa, w zakresie na jaki pozwalają na to same zmiany w organizacji ruchu. Propozycja zostanie przekazana do rozpatrzenia przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. Jeśli zostanie zaakceptowana i jest możliwa do wdrożenia w ramach SPPN, to zostanie uwzględniona w nowej wersji projektu. 9. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Co do zasady elementy wymagające prac budowlanych mogą być realizowane osobno i w późniejszym terminie, lecz już nie jako element SPPN. Zgłoszona potrzeba bardziej kompleksowych zmian została jednak przez nas odnotowana. 10. W ramach projektu zaproponowane zostały opisywane zmiany, np. esowanie toru jazdy. Jadźwingów - bezpieczeństwo w godzinach szkolnych: Pkt 10, 11, 12, 13, 14, 15 - ulica Jadźwingów nie jest objęta planowanym rozszerzeniem SPPN. 14. 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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			samochodów – chodzi o kampery (choć tutaj wiem, że kilka kamperów to faktycznie auta mieszkańców) i auta z wypożyczalni samochodów nie będące aktualnie w trybie wynajmu. Zadanie dla Straży Miejskiej. Firmy organizują sobie parking za darmo. 17. Zakaz składowania towaru na chodniku – przypadek Żabek, które w całym kraju notorycznie urządzają sobie magazyn w przestrzeni publicznej.	Co do zasady parkingi K&R ze względu na swoją charakterystykę powstają przy dużych węzłach przesiadkowych (metro, pętle autobusowe, lotnisko). Znak obowiązuje przez całą dobę, a samochód może tam stać nie dłużej niż 2 minuty. Celem jest sprawne wysadzenie pasażera, który następnie przesiada się do transportu zbiorowego, zaś miejsce może być wykorzystane przez kolejny pojazd. Miejsca K&R obowiązujące na ulicy pod szkołą, na okres 10 minut i tylko w określonych godzinach, rodzą trzy podstawowe problemy. Po pierwsze, istnieje obawa, że samochody zaparkowane legalnie po godzinach obowiązywania określonych na znaku nie zostaną przeparkowane przed upływem godziny obowiązywania rano, dnia następnego. Jednocześnie, ze względu na specyfikę pracy szkoły, w środku dnia, w czasie funkcjonowania strefy miejsca mogłyby przez większość czasu być niewykorzystane. Jeśli podstawowym celem jest usprawnienie transportu dzieci do szkoły i z powrotem, nie ma uzasadnienia dla rezerwacji miejsc na 10 godzin w ciągu dnia. Tak funkcjonująca organizacja ruchu mogłaby być trudna do zaakceptowania dla okolicznych mieszkańców, a jej egzekwowanie wymagałoby niewspółmiernie dużego zaangażowania ze strony służb porządkowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				Po drugie, wizyta rodzica w szkole ma inny charakter niż podwiezienie kogoś do metra. Faktyczny czas spędzony w placówce może w wielu przypadkach okazać się dłuższy niż 10 minut. W efekcie, z 1 miejsca nie skorzysta więcej niż parę osób odwożących dzieci. Strefa K&R spełnia swoją funkcję tylko wtedy, kiedy jest pewność, że zawsze czeka wolne miejsce. 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” 16. Zasady parkowania regulują przepisy Prawa o Ruchu Drogowym. 17. W ramach SPPN nie zmieniane są przepisy Prawa o Ruchu Drogowym oraz Ustawy o drogach publicznych
202	mail		(uwaga powtórzona 3-krotnie) Popieram wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania na konsultowanym obszarze. Jednakże mam kilka uwag ogólnych i	I. 1. Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a ich celem dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			szczegółowych do obszaru oznaczonego jako nr 3, a także do decyzji które zapadają w procesie analiz, a które w kolejnych etapach przekładają się na projekty organizacji ruchu, a także na projekty budowlane dróg (a raczej ich brak), w tym w szczególności odnoszące się do zagospodarowania pasów drogowych i komunikacyjnych i innych inwestycji drogowych miasta. Poniżej pozwolę je sobie podzielić i odnieść się do konkretnych aspektów. I. Uwagi dotyczące analiz i projektów zagospodarowania pasa ruchu drogowego: 1. Uważam, że poczynione przez Państwa analizy, które zostały przedstawione na dyskusji w dniu 3 grudnia 2025 r. na platformie YouTube i ZOOM, są jak najbardziej celne i strefa płatnego parkowania powinna obejmować te tereny, jak również sąsiadujące. Niestety brak kompleksowego podejścia w wyznaczaniu stref skutkuje przerzucaniem odpowiedzialności i problemów związanych z parkowaniem (legalnym i nielegalnym) mieszkańców i przyjezdnych, na sąsiednie osiedla mieszkaniowe i drogi publiczne do nich	2. 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. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby legalnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg, dlatego wnioskowana budowa miejsc postojowych wykracza poza zakres opracowania. II. 1. Lokalizacja parkomatów zostanie określona na ostatnim etapie prac projektowych i będzie dostosowana od. Z punktu widzenia mieszkańców nie jest ona istotna, bo posiadacze abonamentów nie muszą korzystać z parkomatów. Warto wiedzieć, że parkomaty nie wymagają podłączenia do sieci, są zasilane za pomocą wymiennych akumulatorów oraz paneli słonecznych. Oznacza to, że w uzasadnionych przypadkach można stosunkowo łatwo zmieniać ich lokalizację na wniosek użytkowników. III.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			przylegające. Jako mieszkanka Służewa, a konkretnie mieszkanka Wspólnoty Mieszkaniowej Służew nad Dolinką współdziałającej ze spółdzielnią mieszkaniową Służew nad Dolinką, obserwuję narastający napływ samochodów, parkujących na terenie osiedlowych uliczek, których właściciele w drodze do pracy przesiadają się do metra na pobliskiej stacji Służew. „Porzucaniu” samochodów sprzyja również sąsiedztwo węzła komunikacyjnego obejmującego rejon ulicy Wałbrzyskiej (szczególnie w rejonie od ul. Puławskiej do al. Harcerzy Rzeczypospolitej) Puławskiej i Al. Lotników. Dlatego uważam, że konsultacje społeczne powinny również obejmować analizy wpływu zmian i utrudnień komunikacyjnych na sąsiednie dzielnice, a także określać sposoby na zabezpieczenie tych terenów, ponieważ ilość aut pomimo szczerych chęci projektantów się nie zmniejsza, również przez brak zaplecza technicznego (parkingi wielopoziomowe).	1. Nie wprowadzono. Wyznaczone miejsca postojowe (10 mp) to aktualnie funkcjonujące miejsca, zgodnie ze stanem istniejącym. Jednym z założeń rozszerzenia SPPN jest zmiana organizacji ruchu i postoju bez przebudowy ulic.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			2. Uważam, że w ramach analiz powinny zostać wyznaczone parkingi podziemne pod ulicami (nawet klasy głównej – wg modeli zachodnich), które zabezpieczałyby miejsca dla przyjezdnych. Takie inwestycje zawsze poprzedzają analizy, a nic nie stoi na przeszkodzie by w ramach analiz dla stref płatnego parkowania oszacować, bilans potrzebnych miejsc postojowych. W przypadku wprowadzenia stref płatnego parkowania, skoro i tak wymusza się wprowadzenie opłat za parkowanie, można do tego wykorzystać przestrzeń, z których miasto będzie czerpać zyski, a mieszkańcy będą mieć łatwiejszy dostęp (nie muszą poszukiwać miejsc na osiedlach i tarasować dróg). Parkingi te będą potrzebne by obsłużyć podróżujących, w tym głównie przyjezdnych. Należy wyznaczać działki miejskie lub planować parkingi podziemne w ramach kompleksowych przebudów dróg (i nie chodzi tu wyłącznie o Parkingi Parkuj i Jedź, których ilość i tak jest zbyt mała). Zakładając, że znaczna część miasta, w	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			tym również dzielnice obrzeżne zechcą posiadać płatne parkowanie i ograniczyć dostęp do miejsc niepłatnych przyjezdnym, ilość miejsc postojowych w tym parkingów podziemnych, które dzisiaj ze względu na koszty nie są tak chętnie wykorzystywane, mogą w przyszłości nie sprostać zapotrzebowaniu użytkowników na miejsca postojowe, co pokazują zagraniczne przykłady. Miejscem takim w opisanym przeze mnie rejonie mógłby być docelowo rejon pod wiaduktem ul. Cybernetyki z wjazdem od strony kolei, gdzie ruch byłby uspokojony. Z pewnością rejon ten w powiązaniu z ul. Logarytmiczną i planowaną kolejną linią metra, byłby jednym z chętniej wybieranych miejsc do parkowania, nieprowokujących utrudnień w rejonie ul. Marynarskiej. 3. Wnoszę również o zadbanie o wizję lokalną i przeprowadzanie dogłębnej analizy dla ul. Komputerowej. Widząc propozycję projektu mam wrażenie, że nikt nie pokusił się o analizę tego rejonu zarówno pod względem formalnym, jak i użytkowym, a także nie wzięto pod	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			uwagę żadnych uwag wspólnot dla tego terenu. Myślę też, że 3 dniowe analizy nie są w stanie opisać tego co się w tym rejonie dzieje, dlatego uważam że wizja lokalna w szczególności w godzinach 6-9 i 15-19, dość jasno zobrazują Państwu katastrofę komunikacyjną jaka ma miejsce na tym terenie, szczególnie że jest to droga publiczna, co opisze dokładnie w punkcie III. II. Uwagi ogólne odnośnie Strefy Płatnego Parkowania 1. Uważam, że strefa płatnego parkowania powinna określić w projektach planów organizacji ruchu lokalizację urządzeń służących do wnoszenia opłat, ich lokalizacja również powinna być objęta możliwością wprowadzenia uwag. Ich odległość od wyznaczonych miejsc nie powinna być dłuższa niż 5 -10 m od granicy ostatniego miejsca postojowego na danej ulicy. Na przykładzie ul. Komputerowej uważam, że minimum 1 urządzenie powinno zostać zlokalizowane na odcinku od Cybernetyki do końca miejsc postojowych. W innym przypadku, gdy parkometry znajdują się np. dopiero na ul.	

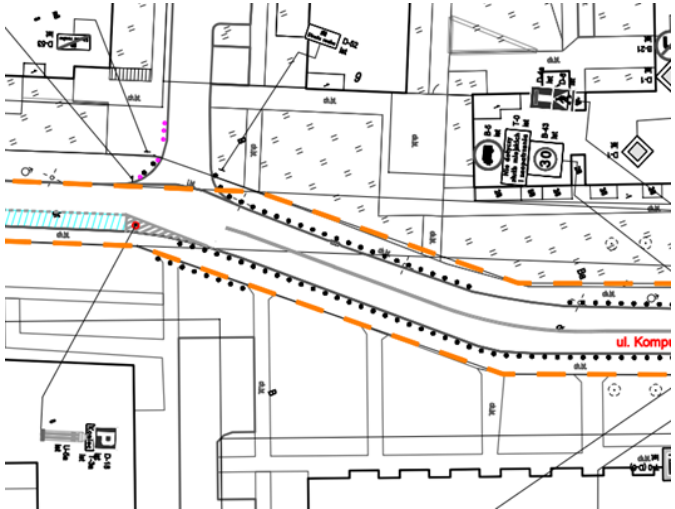
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Wynalazek lub w znacznej odległości na ul. Cybernetyki, ograniczycie Państwo łatwość w korzystaniu z urzędzeń i jednocześnie wpłynie na ilość mandatów dla prawidłowo parkujących aut. III. Uwagi dotyczące obszaru nr 3 1. Uważam, że niezależnie od zamierzeń projektantów, wprowadzenie każdej zmiany, powinno być poprzedzone analizami terenu i nieść korzyści dla mieszkańców i miasta i nie powinno być traktowane, jako „ratowanie sytuacji”. Nie można płacić wielokrotnie za projekt i przebudowę tej samej drogi z pieniędzy podatników. W momencie, w którym pochylacie się Państwo nad projektem organizacji ruchu i dostrzegacie problematyczność drogi (i chodzi tutaj o np. ul. Komputerową), uważam że nie należy wprowadzać parkowania i to w naprawdę złym wydaniu, a także wprowadzać organizacji ruchu, bez niezbędnych zmian wynikających z podstawy prawnej i użytkowej dla tego terenu. Oznaczałoby to bowiem, 2-krotne wydatkowanie funduszy na tę samą drogę, którą będzie trzeba przebudowywać. Mówiąc dokładniej ul. Komputerowa to zgodnie z obowiązującym planem	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			miejscowym z dnia 15 grudnia 2011r. (uchwała nr XXIX/625/2011 – w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Służewca Przemysłowego w rejonie ul. Cybernetyki część I), droga klasy dojazdowej, o szerokości 12m, będąca - zgodnie z publicznie dostępnymi informacjami zamieszczonymi w portalach mapowych urzędu miasta - własnością miasta st. Warszawy. Dlatego zgodnie z moją wiedzą na rysunku nr 65, który jest dostępny na potrzeby tych konsultacji, planem objęto z nieznanych przyczyn wyłącznie fragment drogi, co jest absolutnie niezgodne z prawdą, jednocześnie określając, że teren ten to „granica pasa drogowego”, co również nie jest prawdą – ponieważ pas drogowy ma 12m i obejmuje również wschodni odcinek drogi (chodnik 4m), choć zgodnie z Państwa wypowiedziami mógłby zostać zawężony do 2m, a pozostałe odcinki mogłyby zostać zamienione na miejsca postojowe wyznaczone. Natomiast ta minimalna ilość miejsc postojowych na zachodnim odcinku ul. Komputerowej (10 miejsc postojowych), powinna zostać usunięta z jezdni. Kolejnym problemem jest to że grunt pod drogę został zabezpieczony w 2011 r. zgodnie z miejscowym	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			planem i przez ostatnie 15 lat, miastu nie udało się zabezpieczyć funduszy pod jej budowę, co jest nie tylko absurdalne, ale też uczciwie mówić świadczy o braku logiki projektowej, ponieważ ul. Komputerowa, od ul. Cybernetyki miała zostać „przebita” do ul. Boksterskiej jako podstawowe powiązanie drogowe, szczególnie ze względu na obsługę zabudowy mieszkaniowej, usługowej i prawidłowej obsługi komunikacyjnej tego rejonu miasta. Powyższe nie jest spełnione do dnia dzisiejszego, więc organizacja ruchu na dwóch fragmentach nie ma tu sensu, wymaga projektu całości i dostosowania drogi do potrzeb i własności. Ulica Komputerowa jako droga dojazdowa jest drogą dwukierunkową, nie ma kontynuacji, w związku z czym powinna zostać zakończona zawrotką, której również do dnia dzisiejszego nie wykonano zgodnie z przepisami. Droga ta pełni również rolę drogi pożarowej, a także od niej odbywa się obsługa służb porządkowych, w związku z tym jezdni musi mieć minimum 5m. Dlatego podanie wymiaru 3,8 m w świetle jezdni jest niezgodne z przepisami i w ramach wizji lokalnej proszę na to zwrócić uwagę, ponieważ miejsca postojowe, które państwo zaproponowaliście, promień skrętu do zatwierdzonych	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			pozwoleniem na budowę garaży podziemnych, a także Państwa projekt i sytuacja nielegalnego parkowania, obejmująca dostawy produktów do pobliskich sklepów, wytwarzają zagrożenie na drodze, którego strefa płatnego parkowania i ta forma organizacji ruchu nie są w stanie „wyleczyć”, a jedynie pogłębiają już dotkliwy problem. Ć Widać choćby w ilości wezwań na policję i straż miejską z powodu braku możliwości wyjechania z garaży podziemnych, zastawiania całej dostępnej szerokości drogi przez śmieciarkę, czy dostawczaki, na minimum 20-40 minut, co automatycznie uniemożliwia jakiegokolwiek korzystanie z drogi. Na projekcie organizacji ruchu wyżej wspomniana „granica pasa drogowego”, która nią nie jest, ponieważ można to jedynie nazwać rejonem inwestycji, uwzględnia elementy zagospodarowania którymi są słupki, przy granicy chodnika. Proponuję usunięcie ich z rejonu skosu drogi po zachodniej stronie północnego odcinka ulicy Komputerowej w rejonie wskazanym poniżej. Miejsce to mogłoby zostać przeznaczone pod dodatkowe miejsca postojowe, co nie wpłynie na widoczność na tej drodze. Uważam również że miejsca wyznaczone na wysokości ul.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Komputerowej od ul. Boksterskiej do części która nie została nadal przebita, powinna być miejscami postojowymi, bez wyznaczenia strefy parkowania wyłącznie dla mieszkańców. Docelowo patrząc w przyszłość, rejony w sąsiedztwie, zostaną przeznaczone na zabudowę mieszkaniową wielorodzinną, na której tak jak w pozostałej części, deweloper nie będzie musiał wyznaczać miejsc dla usług, czy dla gości, jako ogólnodostępnych i będzie to skutkowało identycznymi problemami jak w rejonie sąsiadującym z ul. Cybernetyki. Zakładam, że projektują Państwo drogi na przyszłość, a nie na stan istniejący. Dlatego uważam za nieuczciwe wyznaczanie takiej strefy w tym rejonie i robienie „prezentów” deweloperom. Proszę żeby Państwo traktowali wszystkich mieszkańców na równi. Jeśli chcieli Państwo projektować na stan istniejący, to parking dla mieszkańców, tylko i wyłącznie dla zabudowy przy ul. Boksterskiej jest nieuczciwy, ponieważ tylko oni z niego skorzystają, ponieważ na całej wyżej opisanej długości, funkcjonują usługi które z takiej strefy nie będą mogły skorzystać. Biorąc pod uwagę powyższe, proszę o skuteczne projektowanie drogi na przyszłość, mając na uwadze interes mieszkańców, bezpieczeństwo na drodze i	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			unikanie błędów projektowych, które są niezgodne z przepisami i uchwałami prawa miejscowego. Budzi to bowiem poważne obawy o to czyj interes jest brany pod uwagę w trakcie projektów i jak nie ekonomicznie wydawane są pieniądze miasta i jednostek. Ponieważ w tym przypadku nie tylko organizacja ruchu pozostawia sporo do życzenia, ale również sens jej ustalania na takim poziomie, skoro droga wymaga bezwzględnej przebudowy.  Rys. 1 Proponowana lokalizacja miejsc postojowych, zamiast słupków ograniczających.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Bardzo proszę o zapoznanie się z wyżej opisanymi komentarzami i uwagami oraz podjęcie próby zaprojektowania przestrzeni zgodnie z przepisami i sytuacjami, które ze względu na możliwości miasta i dogęszczanie zabudowy, będą wyłącznie rośły. Rozumiem politykę miasta w sprawie komunikacji kołowej, w tym szczególnie prywatnej, jednakże strategia miasta powinna dawać możliwość użytkowania wszystkich typów komunikacji również samochodem prywatnym, a tym samym sprawnego korzystania z parkingów i miejsc postojowych na ulicach. Uważam, więc że należy projektować w całościowo, każdą drogę pod kątem problemów, możliwości i dopiero wprowadzać organizację ruchu ze strefą płatnego parkowania. Należy też i mieć na uwadze każdorazowo mieszkańców różnej płci i wieku (w tym osoby starsze i matki podróżujące samochodem z małymi dziećmi), ponieważ problematyczność wykorzystania i dostępność miejsc nie dotyczy wyłącznie osób ze stwierdzoną grupą inwalidzką.	