

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 sppnwlochy@zdm.waw.pl
- YT – uwagi zgłoszone poprzez czat na YouTube podczas spotkań online
- Uwagi mieszkańców zebrane w czasie spotkania stacjonarnego 16.12.2025 r. w Urzędzie Dzielnicy Włochy
- Uwagi mieszkańców zebrane w czasie spotkań z mieszkańcami na terenie osiedla WSM Okęcie oraz osiedla Jadwisin

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	Nie rozumiem, co ma na celu SPPN w tamtym miejscu. Jedyne cel, jaki widzę, to zwiększenie przychodów Miasta. Sprzeciwiam się wprowadzeniu SPPN w tym miejscu. Nie rozumiem również, co oznacza: "Czego nie konsultujemy?"	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Konsultacje nie dotyczą samego wprowadzenia SPPN – decyzja o ewentualnym rozszerzeniu strefy zostanie podjęta przez Radę m.st. Warszawy." Czyli co, decyzję już podjęto, a my sobie możemy co najwyżej rozmiar tej strefy skonsultować? To prowadzi tylko do pogorszenia jakości życia w tym mieście. Ogólnie wszelkie konsultacje przeprowadzane przez Miasto są fasadowe, a uwagi mieszkańców nie są brane pod uwagę.	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. 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. 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	Obszar 47 – Astronautów w (1 strona załącznika –	na przedłużeniu ulicy w stronę południową zasadne jest wprowadzenie strefy B-39, obejmie ona całą ulicę od zakrętu oraz parking społeczny,	Uwagę uwzględniono w zakresie ustawienia znaków B-35 z tabliczką “Nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem” na odcinku ul. Astronautów drogi bez przejazdu (rejon Astronautów 15).

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		> obszar zakreskowa ny na czarno)	daje to część miejsc tylko dla osób z identyfikatorem.	
3	DECIDIM	Obszar 76 - Drzewieckiego (2 strona załącznika - > obszar zakreskowa ny na czarno)	na końcu ulicy Drzewieckiego jest brak ruchu drogowego, na końcówce ulicy zasadne jest wyznaczyć strefę B-39 albo odcinka B-35, lub wyznaczyć nawet jedno miejsce parkingowe. Na Osiedlu każde miejsce parkingowe jest na wagę złota.	Uwagę uwzględniono w zakresie ustawienia znaków B-35 z tabliczką “Nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem” na ul. Drzewieckiego, na drodze bez przejazdu.
4	DECIDIM	Obszar 76 - Drzewieckiego 2 strona załącznika - > obszar zakreskowa ny na czerwono)	obszar nie jest zagospodarowany, można odgrodzić go słupkami z wjazdem od północnej strony (jak na 3 stronie załącznika). W samej strefie wyznaczyć maksymalną możliwą ilość miejsc parkingowych ze znakiem strefy B-39 albo odcinka B-35.	Uwagę uwzględniono w zakresie ustawienia znaków B-35 z tabliczką “Nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem” na ul. Drzewieckiego, w miejscach gdzie nie jest możliwe wyznaczenie pełnowymiarowych miejsc postojowych.
5	DECIDIM	Obszar 48 - Zarankiewicza 4 strona załącznika - > obszar zakreskowa	parkowanie po tej stronie ulicy utrudnia dojazd pod śmietniki oznaczone czarnym zakreskowanym kołem, na wniosek mieszkańców parkowanie przenoszone na drugą stronę ulicy. Zaproponowane w projekcie parkowanie po tej stronie jest aktualnie w trakcie zmiany.	Miejsca postojowe zostaną utrzymane w istniejącym miejscu.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		ny na czarno)		
6	DECIDIM	Obszar 48 - Zarankewic za (4 strona załącznika - > obszar zakreskowa ny na czerwono)	ograniczenie pakowania odcinkiem B-35 w celu zwiększenia dostępności miejsc dla mieszkańców.	Zostaną utrzymane wyznaczone, ogólnodostępne miejsca postojowe.
7	DECIDIM	Obszar 48 - Zarankewic za (4 strona załącznika - > obszar zakreskowa ny na granatowo oraz 5 strona załącznika - > obszar zakreskowa ny na czarno)	ograniczenie pakowania odcinkiem B-35 w celu zwiększenia dostępności miejsc dla mieszkańców.	Zostaną utrzymane wyznaczone, ogólnodostępne miejsca postojowe.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
8	DECIDIM	Obszar 46 – Tańskiego (6 strona załącznika – > znak zakreskowa ny na czarno)	zmiana odcinka B-35 na strefę B-39 obejmującą całą ulicę Tańskiego.	Nie widzimy potrzeby aby na całym odcinku drogi wprowadzać B-35 z tabliczką T-0 “Nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem”. Taki znak jest stosowany na odcinku ulicy który nie pozwala wyznaczyć miejsc postojowych w ramach SPPN, w granicach pasa drogi publicznej, a jednocześnie umożliwia parkowanie pojazdów. Natomiast w miejscu gdzie takie miejsca mogły być wyznaczone znakami poziomymi i pionowymi zostały wyznaczone.
9	DECIDIM	obszar 47 – Astronautów	A co z placikiem za szkołą 227 patrząc od strony Hynka ? Tam są garaże permanentnie blokowane przez przyjezdnych, działkowiczów, pracowników LOT'u, turystów z lotniska itp .. ?? Tam musi być oznaczenie "Strefa zamieszkania" wtedy legalnie można będzie parkować tylko na wyznaczonych miejscach. W innym przypadku ponieważ miejsc na osiedlu sumarycznie ubędzie to na takim placyku będzie jeszcze gorzej. Musi przy wjeździe na ten teren stanąć znak D-40.	Nie wprowadzono. Wskazane miejsce znajduje się poza pasem drogi ul. Astronautów, tj. poza obszarem opracowania SPPN.
10	DECIDIM	nd.	Doskonały pomysł. Jestem za na 100% Jako mieszkaniec starych blokowisk znajdujących się w tym obszarze często mam problem ze znalezieniem miejsca parkingowego i wierzę że wprowadzenie SPPN odciąży parkingi wzdłuż 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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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 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. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
11	DECIDIM	nd.	Płacę podatki w Warszawie, mieszkam i pracuję w Warszawie, płacę akcyzę i inne opłaty tankując paliwo, a nie mogę wykupić abonamentu na parkowanie przy miejscu pracy i w całej mojej dzielnicy (sklepy, szkoła, przychodnie, urzędy nie są przy moim bloku). Strefa płatnego parkowania to kolejny podatek za to co już płacimy. Brak dostępnych różnych wariantów abonamentów dla mieszkańców Warszawy to wykluczenie.	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 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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
12	DECIDIM	1 Sierpnia	Na ul. 1-go Sierpnia wzdłuż ulicy po stronie numerów parzystych wyznaczyć dodatkowe miejsca parkingowe. Jest na to bardzo dużo miejsca. Na tym osiedlu brakuje bardzo dużo miejsc parkingowych a dodatkowe miejsca jak jest możliwość tworzenia to powinny być tworzone.	Nie wprowadzono. 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.
13	DECIDIM	1 Sierpnia	Przy ul. 1 Sierpnia zostały wyznaczone strefy parkowania dla mieszkańców. Cały proces ciągnął się kilka lat ze względu na ciągłe konsultacje, uzgodnienia i analizy. Wprowadzenie SPP sprawi, że cała praca urzędników oraz koszty przygotowania i wprowadzenia pokryte z podatków od mieszkańców Warszawy, zostaną wyrzucone do kosza. Czy ktoś zastanawia się nad taką niegospodarnością, czy może urzędników stać na to, bo to nie ich pieniądze?	Strefy parkowania dla mieszkańców zostały wprowadzone poza pasem drogi publicznej, rozszerzenie SPPN nie dotyczy tych stref.
14	DECIDIM	Komitetu Obrony Robotników	Jak wyobrażają sobie państwo zrobienie 39 miejsc parkingowych przy ulicy komitetu obrony robotników (od numerów 58 do 74)?	Wprowadzono. Nie będą wyznaczone miejsca parkingowe w tym rejonie.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		(od numerów 58 do 74)	Już w tym momencie chodnik jest za wąski, codziennie nielegalnie parkujące samochody blokują przejście dla zwykłych pieszych, nie wspominając o osobach z wózkami dziecięcymi, czy starszych osobach z wózkami na zakupy. Spacer tym chodnikiem robi się skrajnie niebezpieczny bo z jednej strony mamy 2 pasmową ulicę po której pędzą auto po drugiej małą uliczkę dojazdową gdzie kierowcy też nie zwracają uwagi na to że pieszy może być na drodze ponieważ chodnik jest zastawiony autami.	
15	DECIDIM	KOR 68 i 66	Czy zielone trawniki np przy posesjach kor 68 i 66 zostaną jakoś zaopiekowane, ogrodzone? Obecnie są notorycznie rozjeżdżane przez nielegalnie parkujące auta, wprowadzenie płatnej strefy pewnie tym bardziej nasili takie incydenty.	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.
16	mail		Chciałabym wyrazić swój sprzeciw wobec utworzenia Strefy Płatnego Parkowania w dzielnicy Włochy. Jest to dzielnica typowo mieszkaniowa, więc nie rozumiem czemu taka strefa miałaby służyć. Ponadto, w dzielnicy ogólnodostępnych miejsc parkingowych jest bardzo mało i jest ogromny problem z	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkowaniem, kiedy trzeba poruszać się, aby załatwić sprawy. Natomiast, jeśli ta Strefa miałyby i musiałyby powstać to proszę o rozważenie uwzględnienia dodania do obszaru strefy obszar przy Al. Jerozolimskich – to tutaj głównie znajdują się biurowce, pracownicy parkują na ogólnodostępnych miejscach parkingowych lub po prostu na zakazie. Dodatkowo w pobliżu znajduje się węzeł PKP WKD Al. Jerozolimskie, więc teren ten również jest wykorzystywany do przesiadek z auta na transport publiczny.	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 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. 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
17	mail		Szanowni Państwo, Mieszkańcy Osiedla Jadwisin, a szczególnie ulic: • Dwudziestolatków • Leżajska • Soilńska • Sulmierzycka pragną wyrazić zaniepokojenie i zdecydowany sprzeciw wobec planów objęcia tych ulic strefą płatnego parkowania. Wprowadzenie tej strefy uznajemy za nieuzasadnione i szkodliwe dla mieszkańców i zgłaszamy wobec tego zdecydowany sprzeciw. Nie leży to w naszym interesie i stanowi element opresyjnej polityki fiskalnej jaką prowadzi ZDM wobec mieszkańców Warszawy. Nie zgadzamy się na obejmowanie SPPN naszych uliczek. Zamiast tego, gorąco apelujemy o dołożenie starań by zwiększyć liczbę DARMOWYCH miejsc parkingowych w obrębie osiedla, bo ich drastycznie BRAK.	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 istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić

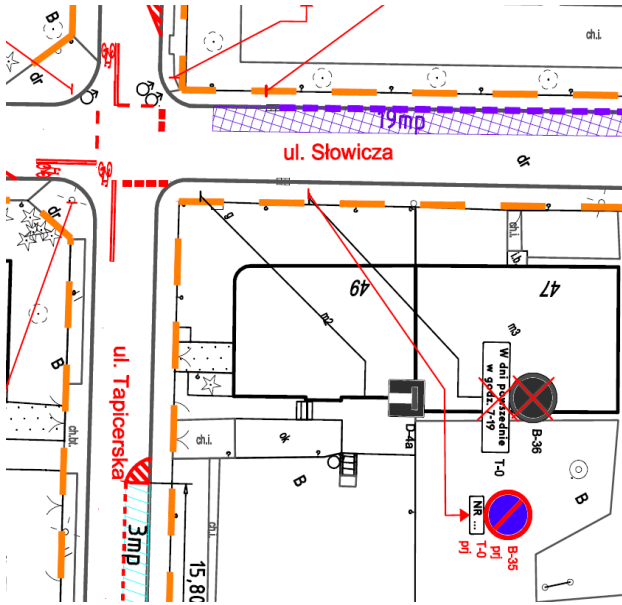
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				sprawy na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie strefy rozwieje wątpliwości wyrażone wobec niej w trakcie konsultacji. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane 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.
18	mail	1 Sierpnia	Na skrzyżowaniu ul. 1 Sierpnia z ul. Radarową według projektu jest planowane dodatkowe przejście dla pieszych. Uważam, że w tym miejscu to dodatkowe miejsce nie jest tak potrzebne. Utworzenie dodatkowego przejścia są to dodatkowe koszty generowane przez ZDM. Pieniądze z tego celu można byłoby przeznaczyć na inne cele	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
19	mail	Lechicka	Na ul. Lechickiej wzdłuż szkoły nie przenosić miejsc parkingowych częściowo na ulicę. Obecnie samochody parkują na chodniku i nikomu to nie utrudnia ruchu a 1,5 metra dla pieszych jest zachowane.	Nie wprowadzono. Szerokość chodnika ma 4,0m. Szerokość miejsca postojowego na chodniku to 2,5m. W założeniach projektu i zgodnie z przepisami, miejsca postojowe wyznaczane są przy zachowaniu min. 2,0m istniejącego przejścia dla pieszych.
20	mail	Radarowa 4	Na ul. Radarowej 4b na przeciwko wejścia do szkoły jest pas zieleni na którym można by było spokojnie utworzyć kolejne miejsca parkingowe. Zwiększyłyby to ilość dostępnych miejsc 	Nie wprowadzono. 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.
21	mail	Trapez	Na ul. Trapez miejsca parkingowe powinny być po drugiej stronie ulicy. Po wprowadzeniu ruchu jednokierunkowej na tej ulicy i przeniesieniu projektowanych miejsc parkingowych na drugą stronę ulicy zwiększyłyby ilość miejsc postojowych.	Na etapie ostatecznego projektu przeanalizowana zostanie możliwość wyznaczenia miejsc postojowych naprzemiennie.
22	mail	1 Sierpnia	Na proponowanym projekcie zmiany organizacji ruchu na ul. 1-go Sierpnia po stronie numerów	Nie wprowadzono. Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem

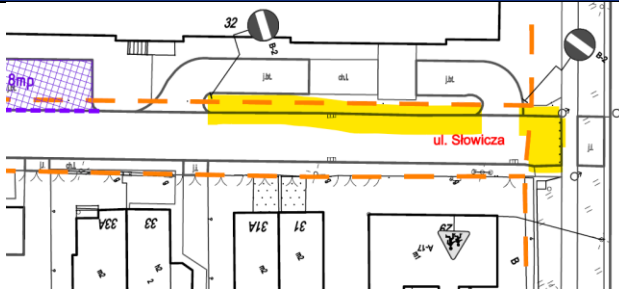
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parzystych jest bardzo dużo miejsc gdzie istnieje realna możliwość utworzenia dodatkowych miejsc parkingowych wzdłuż ulicy. W tym obszarze jest bardzo wielkie zapotrzebowanie na miejsca parkingowe i dałoby to realną możliwość utworzenia dodatkowych miejsc. Prosiłbym o pozytywne rozpatrzenie tej prośby.	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.
23	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 wynikać będzie przede wszystkim z badania zapewnienia i rotacji miejsc postojowych. Wprowadzenie SPPN ma za zadanie poprawić sytuację parkingową mieszkańców. Podstawowym

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
24	mail	KOR 46	Proszę uprzejmie o przesłanie mapy zagospodarowania SPPN przy ul. Astronautów w całości, najbardziej interesuje mnie fragment którym można dojechać do KOR46? Chciałabym zapytać w jaki sposób zostanie rozwiązana kwestia dzikiego parkingu który znajdują się pomiędzy KOR46, a Astronautów 15? Czy zostanie od przebudowany czy pozostanie w takim stanie w jakim jest?	Wszystkie projekty organizacji ruchu zostały udostępnione na stronie https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-spoeczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-we-wlochach/
25	mail	Słowicza	Jestem mieszkańcem ul. Słowiczej 37 i jestem żywo zainteresowany SPPN. Mam jednak kilka pytań odnośnie planu organizacji ruchu. Pozwolę sobie pytania przedstawić w formie graficznej. 1. Co będzie na tablicy T-0 pod znakiem B-35? Zwłaszcza, że znaki te mają być po obu stronach jezdni. Czy będzie to parkowanie z identyfikatorem B-35? Co z parkowaniem po wschodniej stronie ulicy? Do tej pory było ono możliwe w nocy i weekendy - to było podyktowane koniecznością zapewnienia przejazdu śmieciarce. W	Tabliczka T-0 pod znakiem B-35 dotyczy parkowania z identyfikatorem. Identyfikator nie zwalnia z przestrzegania przepisów – należy zachować min. 2m chodnika dla pieszych, odpowiednią szerokość jezdni czy odległość od skrzyżowań i przejść dla pieszych Zatoka, będąca prywatnym parkingiem nie może być w zakresie SPPN. 1. Tak, będzie możliwość parkowania po obu stronach jezdni na ul. Słowiczej na odc. od ul. Hynka - Tapicerska zgodnie z przedstawionym projektem po dwóch stronach jezdni jest ustawiony znak B-35 z tabliczką T-0 nie dotyczy mieszkańców z identyfikatorem.

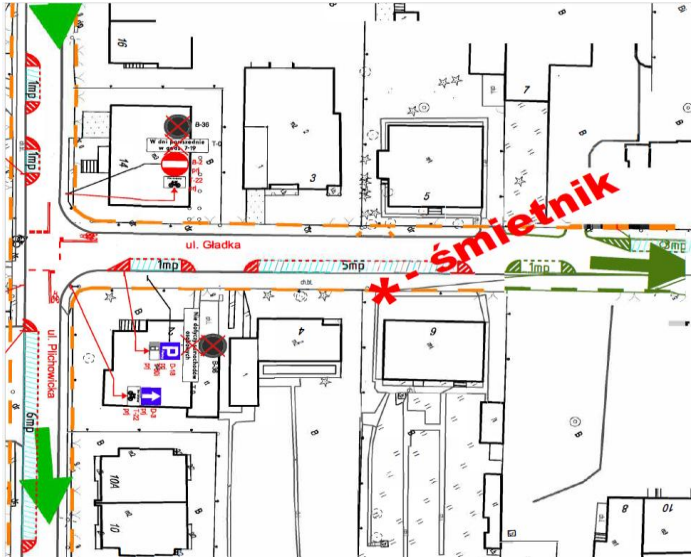
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			weekendy i nocami nie jeździ, więc parkowanie mogłoby być możliwe.  2. Wyznaczono 8 mp prostopadłe do jezdni, ale na tym parkingu są słupki, gdyż jest to parking prywatny Instytutu Ochrony Środowiska. Czy zostanie on udostępniony publicznie? Jeśli nie, to nie jest zasadne, by te 8 miejsc umieszczać na planie, bo i tak mieszkańcy z nich nie skorzystają. Swoją drogą, budynek ma parking podziemny, więc chętnie te miejsca bym odzyskał dla mieszkańców.	2. Z uwagi na to, że miejsca postojowe znajdują się poza pasem drogi ul. Słowicza nie zostanie udostępnione dla mieszkańców. 3. Zgodnie z propozycją przedstawioną w projekcie nie znikną miejsca postojowe gdyż obowiązuje tam zaprojektowany znak B-35 z tabliczką T-0.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 3. Czy miejsca zaznaczone na żółto znikną? Na planie nie ma fioletowej linii przerywanej, więc czy to oznacza, że parkowanie tam będzie zakazane i obarczone mandatem? Mieści się tam teraz sporo aut. Czy parkowanie na końcu ślepej ulicy nie będzie możliwe? Jeśli te miejsca znikną i 8 miejsc prostokątnych z pytania powyżej nie będzie dostępnych, to zniknie sporo cennych miejsc, a samochody przemieszczą się w stronę ul. Tapicerskiej, zagęszczając tam parkowanie, zamiast rozłożyć je równo wzdłuż ulicy, co sprawi też, że mieszkańcy bliżej Hynka będą mieli dalej do samochodów.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 Jeśli to jest świadoma decyzja projektanta, to czy można dowiedzieć się, jakie przesłanki stoją za tą decyzją? Czy są to pomiary miejsc postojowych czy może ustalenia z właścicielem posesji przy której jest ów chodnik?	
26	mail		Jakie rejony w podobszarach? Czy właściciel abonamentu rejonowego w rejonie np Astronautów będzie płacić za parkowanie koło Biedronki i Rossmana przy Al. Krakowskiej?	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy.
27	mail	Trapez, Słowicza	Dzień dobry Na proponowanej przez państwa nowej organizacji ruchu we Włochach widać duże zmiany, które nie mogą być przyjęte przez mieszkańców. Chodzi o układ ulic Lechicka-Czardasza-Słowicza-Węgorzewska. Proponuję zostawić ulicę Trapez jako dwukierunkową. Jeżeli zostanie jednokierunkowa z wjazdem od strony Sabały to cały ruch ze Słowiczej i Czardasza będzie kierowany na Lechicką, która jest ciągle zakorkowana. Poza tym mieszkańcy Słowiczej i Czardasza nie będą mogli wygodnie wyjechać na Hynka (przez Sabały). Np. Mieszkańcy Słowiczej 4 żeby wyjechać na Hynka będą musieli pokonać Słowiczą-Węgorzewską-Czardasza-Lechicką-Al. Krakowska ! To absurd ! Uliczka Trapez jest dość szeroka i może pozostać dwukierunkowa . Wyjazd przez Sabały na Hynka będzie o wiele łatwiejszy. I druga sprawa: Czy planowana jest budowa drogi dojazdowej do hotelu Stay Inn na Słowiczej? Kilka lat temu dostałam pismo z Urzędu Miasta, że będzie nowy dojazd od strony Hynka. Ulica Słowicza jest	Wprowadzono. Ulica Trapez pozostanie dwukierunkowa.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			bardzo obciążona ogromną ilością samochodów dojeżdżających do hotelu. Wjazd od Hynka by to zmienić. Bardzo proszę o odpowiedź w tych sprawach. Szczególnie zależy nam na pozostawieniu ulicy Trapez dwukierunkowej.	

28	mail	Gładka	Posesja Gładka 6 przy granicy z Gładką 4 ma śmietnik z bezpośrednim wybieraniem przez MPO. Muszą być tam wymalowane pasy dystansujące pozwalające na przejazd koszami od śmietnika do śmieciarki. Śmietnik jest oznakowany i nikt go nie blokuje. Jeżeli będą tam parkować samochody blisko siebie to nie będą mogli wybierać śmieci! Miejsce zaznaczone gwiazdką na planie w załączniku i niżej. Czyli 5 mp powinny być rozdzielone na 3 mp - dostęp do śmietnika - 2 mp. 	Nie wprowadzono. Miejsca projektowane od bramy prowadzącej do śmietnika oddzielone są chodnikiem, po którym jest możliwość przetransportowania kontenerów na kółkach do pojazdu wywożącego odpady.
----	------	--------	--	---

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
29	mail	Radarowa, 1 Sierpnia	jestem mieszkańcem rejonu ul. Radarowej i 1 Sierpnia. Chciałbym zgłosić realny problem braku dostępności miejsc parkingowych dla mieszkańców. Od dłuższego czasu obserwuję narastający problem wykorzystywania tej części dzielnicy jako nieformalnego parkingu długoterminowego dla osób wylatujących z Lotniska Chopina. Samochody pozostawiane są nie na kilka godzin, lecz często na wiele dni lub tygodni, co w praktyce blokuje dostęp do miejsc postojowych mieszkańcom. Dodatkowo widoczna jest sytuacja, w której pojedyncze osoby posiadają kilka samochodów (2–3 i więcej) i parkują je na stałe w przestrzeni publicznej, traktując ulicę jak prywatny parking. To dodatkowo pogłębia problem braku rotacji. W efekcie jako mieszkańcy bardzo często nie mamy realnej możliwości zaparkowania w pobliżu własnych mieszkań. Brak rotacji miejsc postojowych szczególnie utrudnia codzienne funkcjonowanie: dostawy, wizyty medyczne, dojazdy opiekunów, czy krótkie postoje w sytuacjach nagłych. Warto wspomnieć także o pogorszeniu estetyki i porządku przestrzeni. Długotrwale stojące	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 wolnego miejsca

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			pojazdy, nieużywane auta, busy sprawiają wrażenie „zagrać ulic i wpływają negatywnie na odbiór tej części dzielnicy. Pracuję na co dzień z osobami starszymi oraz z osobami z niepełnosprawnościami i widzę, że problem dostępności miejsc postojowych w tym rejonie jest dla nich szczególnie dotkliwy realnie ogranicza możliwość bezpiecznego dojazdu pod miejsce zamieszkania czy skorzystania z wizyt specjalistycznych. Moim zdaniem jedno pojedyncze miejsce dla OzN to za mało – sugeruje dwa miejsca. Mam też silne poczucie niesprawiedliwości społecznej w sytuacji, gdy przestrzeń publiczna finansowana przez mieszkańców wykorzystywana jest długoterminowo przez osoby spoza dzielnicy w celu omijania opłat parkingowych przy lotnisku. W mojej ocenie wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego w rejonie ul. Radarowej i 1 Sierpnia byłoby realnym narzędziem ochrony interesów mieszkańców, przywrócenia rotacji miejsc postojowych oraz ograniczenia parkowania długoterminowego niezwiązanego z funkcjonowaniem dzielnicy.	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 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
			Dziękuję za możliwość przekazania tej opinii i proszę o jej uwzględnienie w dalszych pracach.	
30	DECIDIM	nd.	Strefa niewspółmierna do głównych założeń SPPN	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.
31	DECIDIM	Orzechowa, Krakowiaków	Po co strefa ma być na Orzechowej i Krakowiaków? Przecież to peryferyjne ulice.	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. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. W pierwszej połowie 2026 roku Rada Warszawy podejmie decyzję: • czy teren Włoch objąć strefą płatnego parkowania,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				• jakie granice może mieć strefa płatnego parkowania.
32	DECIDIM	nd	Strefa płatnego parkowania może być narzędziem porządkującym ruch samochodowy, jednak w przypadku Włoch główne zastrzeżenia dotyczą braku kompleksowego podejścia, niewystarczającej analizy lokalnych potrzeb oraz zbyt małego nacisku na alternatywy transportowe. Moim zdaniem rozszerzenie strefy na Włochy jest niepotrzebne, gdyż w tej dzielnicy nie występują problemy z parkowaniem a strefa płatnego parkowania powinna występować tam, gdzie ten problem występuje czyli m.in. Śródmieście.	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 istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
33	DECIDIM	Astronautów	<i>Komentarz do uwagi nr 32</i> Tak? To zapraszam na Osiedle przy ul. Astronautów. My tu czekamy na strefę jak na zbawienie.	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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 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

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.
34	DECIDIM	Astronautów, Tańskiego, Zarankiewicza	<i>Komentarz do uwagi nr 32</i> Astronautów, Tańskiego, Zarankiewicza. Zapraszamy, można policzyć rejestracje pozawarszawskie lub jako mieszkaniec zaobserwować takie pojazdy stojące po kilka dni. Darmowy parking dla odlatujących, kosztem mieszkańców.	nd.
35	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi nr 32</i> Sprawdźcie panowie, czy po wprowadzeniu sppn będziecie mieli tyle samo miejsc parkingowych. Bo skończy się tym, że miejsc dostępnych dla Was nie będzie więcej tylko wasi goście będą musieli płacić.	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
36	DECIDIM		W proponowanym obrębie nie funkcjonuje zbyt wiele dostępnych publicznie miejsc parkingowych,	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wobec czego nie widzę uzasadnienia dla rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Jeśli ma ona wspomóc rotację pojazdów na funkcjonujących miejscach parkingowych, strefa powinna zostać ograniczona do przestrzeni, gdzie skoncentrowany jest handel tj. do ulicy Bakalarskiej.	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 sprawę na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
37	DECIDIM	nd	Włochy praktycznie nie mają miejsc do parkowania przy ulicy. Najpierw trzeba je stworzyć a dopiero wtedy wprowadzić strefę. Ulica równoległa, która jest obecnie w budowie zamiast kilkudziesięciu miejsc dostała max kilkanaście ze względu na marny projekt. Jest tam ogromna potrzeba miejsc parkingowych. Strefa sama w sobie nie jest zła, ale stwórzmy najpierw te miejsca...	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. Celem opracowania jest uporządkowanie sposobu parkowania i wyznaczenie jak największej liczby legalnych miejsc postojowych w ramach istniejącej

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				geometrii dróg, dlatego wnioskowana budowa miejsc postojowych wykracza poza zakres opracowania.
38	DECIDIM	nd	<i>Komentarz do uwagi nr 37</i> Tutaj raczej problemem są osiedla, małe lokalne uliczki gdzie parkuje wiele osób lecących gdzieś samolotem. Robią sobie darmowy parking kosztem mieszkańców.	nd.
39	DECIDIM	Łopuszańska	Jestem na nie dla płatnego parkingu na Włochach. Obecnie jest ciężko znaleźć jakiegokolwiek miejsce parkingowe, ze względu na ich niewielką liczbę. Wzdłuż Łopuszańskiej jestem w stanie policzyć na palcach jednej ręki gdzie można znaleźć parking	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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
40	DECIDIM	Radarowa	SPP bardzo potrzebne, znacznie ułatwi to życie mieszkańcom. Przyjezdnym przeszkadza, niech skorzystają z P+R po coś jest na pętli Okęcie. Radarowa zapchana busami które zrobiły sobie parking prywatny na nowo wydzielonej, z części ulicy, strefy parkingowej.	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 postoj, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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 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	DECIDIM	Szyszkowa	Strefa płatnego parkowania powinna rozpocząć się od ul. Szyszkowej (od południa). Codziennie uliczki oraz wjazdy na posesje są blokowane przez auta, których właściciele nie mogą lub nie chcą parkować na parkingu Parkuj & Jedź w al. Krakowskiej. Wjeżdżające na nasze osiedle samochody bardzo często przekraczają dozwoloną prędkość, a tylko kilka ulic posiada progi zwalniające. Dla mieszkańców parkometry byłyby ogromną ulgą.	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
42	DECIDIM	Astronautów 15	Pierwsze co trzeba zrobić to pozbyć się porzuconych samochodów, wraków które zajmują miejsca postojowe proszę zobaczyć co dzieje się. A ul astronautów 15 stoją same samochody na zagranicznych rejestracjach albo i bez .	Zgodnie z art. 50a ustawy Prawo o ruchu drogowym, pojazd pozostawiony bez tablic rejestracyjnych lub pojazd, którego stan wskazuje na to, że nie jest używany, może zostać usunięty z drogi przez straż gminną lub Policję na koszt właściciela lub posiadacza. Konieczność usunięcia pojazdu porzuconego należy zgłaszać ww. służbom.
43	DECIDIM	KOR 39 A, B, C D, G i dalej	O wprowadzenie SPPN na osiedlu Okęcie (WSM Gorlicka - okolice Astronautów, Tańskiego)) postulowałem już dekadę temu. Jako mieszkaniowiec notorycznie obserwuję podróżnych z lotniska parkujących auta na osiedlu, korzystających z darmowego parkowania. Wielokrotnie widziałem osoby, pary czy rodziny z dziećmi parkujące, zabierające bagaże i udające się na pobliski przystanek autobusowy by podjechać na lotnisko 2 przystanki. Niestety dość często byli to także pracownicy linii lotniczych, chyba piloci, stewardesy, stewardzi. Potem takie auta stały po kilka, a nawet 7-10 dni.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Kilka lat temu taką osobę parkującą "na gapę" zapytałem dlaczego parkuje na osiedlu skoro tu nie mieszka i zamierza gdzieś sobie lecieć i mieć darmowy parking, to o dziwo zamiast bluźg dowiedziałem się, że wszyscy tak robią, że są fora internetowe i grupy na facebooku, gdzie ludzie informują się wzajemnie o strefach gdzie można za darmo parkować w razie wyjazdu. Wtedy obszedłem to całe niewielkie osiedle i robiłem zdjęcia aut z pozawarszawskimi numerami rejestracyjnymi. Niektóre kojarzyłem, że stoją od wielu dni. Niestety nie byłem w stanie policzyć ich w sztukach lub podać procentowy ich udział w stosunku do wszystkich aut, ale myślę, że co 4-5 samochód na osiedlu był takim gapowiczem. Pozbycie się tego problemu rozwiązałoby problem z miejscami do parkowania. Mieszkańcy codziennie walczą o każde miejsce parkingowe, wybudowanie dwóch parkingów nie rozwiązało problemu. O ile jeszcze dekadę temu były godziny w tygodniu kiedy można było śmiało liczyć, że jakieś miejsce się znajdzie, a w weekendy to już na pewno, o tyle dzisiaj miejsc nie ma niezależnie od pory dnia i tygodnia. Proszę wdrożyć SPPN jak najszybciej, a mieszkańcom zaoferować uczciwe i atrakcyjne warunki postoju w tym rejonie.	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 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 zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Przy odpowiednich regulacjach prawnych pomiędzy miastem, a dzielnicą/osiedlem można by jednocześnie "wyizolować" ulicę Tańskiego jako jedyną, która nie ma znaczenia dla ruchu miejskiego i wprowadzić tam szlabany wjazdowy od Astronautów i wyjazdowy przy Zarankiewicza, zostawiając tę uliczkę tylko dla mieszkańców. Wnioskuje także by strefę poszerzyć o dosłownie kilka budynków (chyba 8 budynków adresu KOR 39A, B, C D, G itd.) stojących po południowej stronie KOR przy skrzyżowaniu ze Żwirki i Wigury, gdyż to osiedle z tego co wiem także boryka się z podobnym problemem i po wprowadzeniu SPPN w proponowanym kształcie stanie się ostatnią atrakcją dla gapowiczów z tej strony lotniska.	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.
44	DECIDIM	nd.	<i>Komentarz do uwagi nr 43</i> Zdziwi się Pan jak wprowadza strefę. Proszę sprawdzić projekty. Likwidują wiele miejsc parkingowych. Dookoła mojego osiedla składającego się z 7 bloków naliczyłem dziś ponad 70 samochodów stojących w miejscach gdzie po wprowadzeniu sppn nie będzie można parkować.	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Proszę sprawdzić projekty dla swojego osiedla bo może się okazać, że tych miejsc nie odzyskacie.	
45	DECIDIM	nd.	Cała strefa płatnego parkowania w Warszawie to patologia. Płacę podatki w WARSZAWIE a nie w konkretnej dzielnicy, czemu mam płacić za parkowanie w miejscu pracy, skoro i tak cały system jest utrzymywany m.in z moich podatków (w tym podatek drogowy zawarty w cenie paliwa). System jest kompletnie nieprzemyślany i jest to tylko i wyłącznie skok na kasę obywateli. Druga kwestia jest to że nie widzę obecnie możliwości aby miasto zapewniło odpowiednią ilość miejsc parkingowych w wyznaczonym obszarze.	Nie jest zadaniem zarządcy drogi zapewnienie ani określonej, ani równej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców. Liczba miejsc zależy od dostępnego miejsca oraz stopnia przeznaczenia go na parkowanie. W ramach SPPN wyznacza się maksymalną możliwą legalną liczbę miejsc postojowych.
46	DECIDIM	Krakowiaków w	Gratuluję pomysłu zrobienia płatnej strefy na Krakowiaków, jakiś niesamowity umysł musiał na to wpasć co chyba nigdy nie widział na żywo jak ta ulica wygląda. 	Przebudowa ul. Krakowiaków planowana jest na lata 2026-2027.

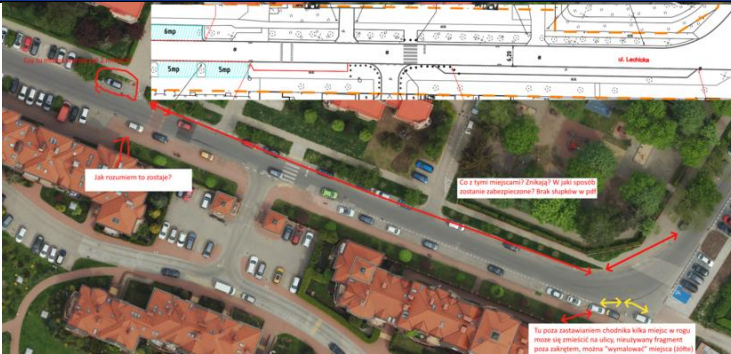
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
47	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi nr 46</i> Ta ulica jest w planie na 2026 z tego co pamiętam do przebudowy i asfaltowania. Wtedy będzie można na niej wyznaczyć miejsca parkingowe.	nd.
48	DECIDIM	Radarowa	Zgadzam się z propozycją utworzenia strefy płatnego parkowania we Włochach i ją popieram. Samochodów przybywa a miejsc parkingowych nie. Mieszkańcy nie mogą znaleźć wolnego miejsca parkingowego, po powrocie z pracy. Głównie miejsca zajmują przyjeżdżający spod Warszawy kierowcy, pracujący w stolicy. Widać to wyraźnie w dni wolne od pracy, kiedy ulice pustoszeją. Podobnie osoby wylatujące w podróż samolotem z lotniska Okęcie, zajmują wolne miejsca na dłużej. Przykładem jest ulica Radarowa i uliczki przyległe. Niestety, wraz z rozwojem motoryzacji przybywa samochodów lawinowo a miejsc postojowych niestety nie. Trzeba to jakoś uregulować.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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.
49	DECIDIM	Trapez	Po obejrzeniu projektów organizacji ruchu w rejonie ulic Lechicka-Słowicza-Węgorzewska-Czardasza zgłaszam swój sprzeciw. Projektowana ulica Trapez powinna zostać dwukierunkowa. A na pewno nie powinna być jednokierunkowa z wjazdem od strony Sabały. Z	Wprowadzono. Ulica Trapez pozostanie dwukierunkowa.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ulicy Słowicza będziemy musieli wyjeżdżać tylko w Czardasza do Lechickiej, gdzie non-stop jest korek. Chcę mieć możliwość wyjazdu na Hynka (przez Sabały) a nie tylko na Lechicką. Skrzyżowanie Lechicki v ej z Al. Krakowską jest obciążone. Kierowanie tam całego ruchu ze Słowiczej i Czardasza jest nieporozumieniem.	
50	DECIDIM	Słowicza	Inna sprawa: czy jest planowana budowa drogi dojazdowej do hotelu Stay Inn na Słowiczej? Nasza ulica stała się nie do zniesienia od czasu zaistnienia tego hotelu. Miał być planowany wyjazd do hotelu nową uliczką od strony ul Hynka	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.
51	DECIDIM	nd.	Cel SPPN wzięty ze strony UM Warszawa: Strefa płatnego parkowania ma przede wszystkim chronić potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. W drugiej kolejności ma pozwalać na odpłatne parkowanie dojeżdżającym spoza dzielnicy. 26 listopada ok. godz 21:00 przeszedłem się paroma ulicami i naliczyłem następującą liczbę samochodów parkujących w miejscach w których	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. 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,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			nie będzie można pakować po wprowadzeniu SPPN • al. Dwudziestolatków na odcinku od Radarowej do Sulmierzyckiej 33 samochody • ul. Sulmierzycka na odcinku od Dwudziestolatków do Lechickiej 4 samochody • ul. Lechicka od Sulmierzyckiej do Radarowej 19 samochodów Łącznie na tych trzech tylko odcinkach ulic zlikwidowane zostanie ponad 50 miejsc parkingowych. Na wymienionych ulicach projekt nie spełnia celu w jakim SPPN jest tworzona, ponieważ nie dość, że nie chroni to jeszcze ogranicza możliwości parkowania dla lokalnej społeczności.	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.
52	DECIDIM	Instalatoró w	Dzień dobry, czy wprowadzenie strefy płatnego parkowania oznacza również utworzenie takich miejsc parkingowych? W obszarze od torów, Instalatorów do ulicy Aleje Krakowskie takich miejsc nie ma.	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. Z uwagi na zagospodarowanie pasa drogowego ul. Instalatorów

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				oprócz istniejących zatok nie będzie na tym etapie wyznaczonych miejsc postojowych kosztem np. zieleńców.
53	DECIDIM	Wiktoryn, Budki Szczęśliwickie	Obszar SPPN powinien zostać poszerzony o ul. Wiktoryn i Budki Szczęśliwickie. To co się tam dzieje to kpiny. Przyjezdni robią sobie P+R na wszystkich trawnikach i miejscach wzdłuż tych ulic, żeby przesiąść się do WKD i SKM/KM. Dodatkowo są tam biurowce i pracownicy zajmują miejsca mieszkańcom - mimo dużego płatnego parkingu obok. Te problemy zniknęły na Włodarzewskiej, po wprowadzeniu 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.
54	DECIDIM	Lechicka	Komentarze na obrazku	1. Zostanie wyznaczone jedno miejsce do parkowanie. Brak technicznych możliwości wyznaczenia 2 miejsc. 2. Zostały zaprojektowane miejsca równoległe na drodze dla pieszych. 3. Dodatkowe miejsca postojowe zostaną zaprojektowane pod warunkiem zapewnienia przejezdności pojazdu miarodajnego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 Uwagi i pytania z obrazka: 1. Czy tu można wyznaczyć 2 miejsca? 2. Jak rozumiem to zostaje? 3. Co z tymi miejscami? Znikają? W jaki sposób zostanie zabezpieczone? Brak słupków w pdf.” 4. Tu poza zwężaniem chodnika kilka miejsc w rogu może się zmieścić na ulicy, nieuwzględniany fragment poza zakrętem, można ‘wymalować’ miejsca (żółte)	5. Dodatkowe miejsca postojowe zostaną zaprojektowane pod warunkiem zapewnienia przejezdności pojazdu miarodajnego i szerokości chodnika 2,0m.
55	DECIDIM	nd.	Uważam, że trzeba wprowadzić strefę płatnego parkowania – inaczej mamy różne zasady obowiązujące w graniczących ze sobą strefach (Ochota/Włochy), co przerzuca problem parkowania na inne dzielnice. Jestem zdecydowanie za ograniczeniem 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 dopracowanie i ulepszenie rozwiązań projektowych. Konsultacjom nie podlega sama decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkingowych na chodnikach – powinno się je sukcesywnie usuwać.	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. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
56	DECIDIM	nd.	<i>Komentarz do uwagi nr 55</i> Co jest złego w parkowaniu na chodnikach? Jak jest miejsce dla pieszych, to jaki to problem?	Zgodnie z art. 47 ustawy Prawo o ruchu drogowym dopuszcza się zatrzymanie lub postój na drodze dla pieszych kołami jednego boku lub przedniej osi pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t, pod warunkiem że: 1) na danym odcinku jezdni nie obowiązuje zakaz zatrzymania lub postoju; 2) szerokość chodnika jest nie mniejsza niż 2m i nie utrudni ruchu pieszych; 3) pojazd umieszczony przednią osią na drodze dla pieszych nie tamuje ruchu pojazdów na jezdni. Dopuszcza się, przy zachowaniu warunków określonych w ust. 1 pkt 1 i 2, zatrzymanie lub postój na drodze dla pieszych przy krawędzi jezdni całego samochodu osobowego, motocykla, motoroweru lub wózka rowerowego. Inny pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t może być w

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				całości umieszczony na drodze dla pieszych tylko w miejscu wyznaczonym odpowiednimi znakami drogowymi.
57	DECIDIM	nd.	Kolejna inicjatywa, która pod pretekstem „podnoszenia komfortu życia mieszkańców” w praktyce sprowadza się do obciążania ich dodatkowymi kosztami. Coraz częściej odnoszę wrażenie, że zwolennikami rozszerzania SPPN są głównie osoby, które mają zapewnione prywatne miejsca postojowe albo po prostu nie korzystają z samochodu. Tymczasem wystarczyłoby realnie egzekwować przepisy — regularne kontrole straży miejskiej i konsekwentne karanie za nieprawidłowe parkowanie w godzinach największego zapotrzebowania, czyli wąsko od 8:00 do 16:00. O ile strefa płatnego parkowania w centralnych częściach miasta jest uzasadniona, o tyle wprowadzanie jej na osiedlach mieszkaniowych wygląda raczej jak dodatkowa danina za samo posiadanie samochodu w Warszawie. Nie pomaga też fatalnie funkcjonująca komunikacja publiczna w tej okolicy, która zamiast ograniczać ruch samochodowy, tylko	Rozszerzanie strefy płatnego parkowania ma na celu zwiększenie dostępności miejsc parkingowych na obszarze nowej strefy. Doświadczenia ze strefy istniejącej do 1 stycznia 2023 r. potwierdzały, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, zwiększając rotację i ułatwiając znalezienie wolnego miejsca. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. Ponadto, SPPN realizuje politykę transportową miasta, w szczególności ogranicza dostępność określonych obszarów dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Sprawy związane z komunikacją publiczną należy kierować do Zarządu Transportu Miejskiego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			pogłębia problem, zmuszając mieszkańców do korzystania z aut przy codziennych dojazdach.	
58	mail	Zarankiewicz za	Reprezentuję Wspólnotę Mieszkaniową „Zarankiewicza 4” i mam uwagi do projektu. Wnioskuje o bardzo konkretne rozwiązanie projektowe dla ulicy Zarankiewicza: wyznaczenie miejsc postojowych wyłącznie po LEWEJ stronie jezdni (od KOR do Żwirki i Wigury). Jest to krytyczne z dwóch powodów: Bezpieczeństwo: Umożliwi to swobodny podjazd karetkom pogotowia i straży pożarnej pod same wejścia do budynków mieszkalnych (w szczególności pod numery Zarankiewicza 4 i 6A). Obecny chaos parkowania często to uniemożliwia, co stwarza zagrożenie życia. Obsługa komunalna: Tylko taki układ zapewni pojazdom MPO swobodny przejazd i – co najważniejsze – dostęp do altan śmietnikowych, które przy obecnym zastawianiu ulicy są często blokowane.	Uwaga zostanie uwzględniona pod warunkiem spełnienia kryterium widoczności oraz przejezdności.
59	mail	Hynka	Znalazłem informację na temat konsultacji organizacji ruchu w rejonie Warszawa Włochy. W kwestii pierwszej: wprowadzenie strefy płatnego parkowania z możliwością otrzymania przez mieszkańców abonamentu jest wysoce	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			uzasadnione, z racji tego, że obszar w którym mieszkam w ciągu tygodnia wypełnia się przyjezdnymi samochodami uniemożliwiając mieszkańcom jakkolwiek możliwość zaparkowania choćby na chwilę. Bywa też, że w rejonie Gładka-Tapicerska podczas imprez w hali sportowej samochody parkuje się niemal utrudniając przejazd ulicą. W kwestii drugiej: W związku z reorganizacją ruchu na skrzyżowaniu Al.Krakowska-Hynka. Skrzyżowanie, które do tej pory było trudno przejezdne z kierunku centrum w skręcie w lewo w Hynka aktualnie jest przeorganizowane i pozostawione w jeszcze gorszym stanie niż przedtem. Aktualnie dwa pasy do skrętu w lewo nadal są nieprzejezdne, gdyż duża ilość samochodów natychmiast korkuje się pod wiaduktem przy świetle czerwonym w lewo powodując jeszcze większy chaos i irytację kierowców. Skręt w lewo z Al.Krakowskiej w kier Łopuszańskiej wygląda podobnie. Oba skrzyżowania przeorganizowane są niestety bezmyślnie. Ktokolwiek podjął się takiego planowania powinien spędzić dzień próbując korzystać z przejazdów tym skrzyżowaniem by zrozumieć na czym polega utrudnienie dla kierowców. Byłbym	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 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zobowiązany by moja uwaga trafiła do osób związanych z poruszaniem tematem.	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. Zmiany dotyczące skrzyżowania al. Krakowska - Hynka wykraczają poza zakres projektów poddanych konsultacjom.
60	DECIDIM		Szanowni państwo byłem zwolennikiem wprowadzenia strefy w dzielnicy Włochy, ale widząc czego dokonano w dzielnicy Mokotów w rejonie ulicy Odyńca i Woroniczej stałem się przeciwnikiem. Zlikwidowano tam wiele miejsc parkingowych, stawiano słupki które rzekomo poprawiają bezpieczeństwo, zmieniono ulice dwukierunkowe na jednokierunkowe, zabierano pasy ulic Woronicza i Wołoskiej tworząc kilka miejsc do parkowania i proszę tam zaparkować tzw. kopertę w ruchu miejskim itd. Znajomi mieszkający w tym rejonie nadal nie mogą znaleźć miejsca w okolicach swojego bloku.	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. Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Oni również twierdzą że wprowadzenie strefy nic nie dało oprócz wyciągnięcia pieniędzy na możliwość wykupu abonamentu. Problem Jadwisina z parkowaniem jest znany i strefa może pomoże ale reorganizacja ruchu i likwidacji wielu miejsc parkingowych tylko utrudni życie mieszkańców. Patrząc na plany jakie zostały przedstawione to w rejonie ulic radarowej Lechickiej Sulmierzyckiej i Al. Dwudziestolatków zniknie około 50 miejsc parkingowych. Czy mieszkańcy mają sobie te samochody zabierać do domów bo jakiś pseudo specjalista sobie coś ubzdurał że jak coś pozmienią to samochody znikną. Problem naszej dzielnicy to że znajduje się w rejonie lotniska i wjazdu do miasta. Osoby które pracują w warszawie bardzo często parkują na Jadwisinie i potem jadą komunikacją do pracy, jest też bardzo dużo osób które lecąc na wakacje zostawiają swoje samochody na osiedlach i dalej na lotnisko jadą uberami zajmując miejsca na tydzień lub dwa. Nasila to się szczególnie w okresie wakacyjnym. Dodatkowo osiedle Jadwisin stało się rankami i popołudniami jednym wielkim korkiem. Wprowadzenie ulic jednokierunkowych nie ułatwi mieszkańcom dojazdu do swojego domu, po prostu będzie musiał jechać dokoła	geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. 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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			marnując czas i pieniądze, gdzie wcześniej skręcał i był na swojej ulicy. Miasto nie myśli jak poprawić życie kierowców tylko jak wyciągnąć od nich kasę a potem doprowadzić do pozbycia się samochodu. Dodatkowo władze naszej dzielnicy chcą budować nam kolejne blokowisko na terenie dawnej fabryki win na 300 mieszkań, a gdzie ci ludzie będą trzymać swoje samochody bo nie sądzę żeby znaleźli miejsca w parkingu podziemnym, bo przecież teraz nie trzeba zapewniać miejsc parkingowych w nowo wybudowanym bloku. Takie miejsce jak wytwórnia win powinno być przeznaczone nie na kolejne blokowisko tylko na wybudowanie garażu wielopoziomowego na 200 -300 samochodów, i wtedy zmiany reorganizacji ruchu miałyby sens bo te auta zniknęłyby z ulic. Niestety urzędnicy wiedzą lepiej co nam mieszkańcom jest potrzebne i na pewno wejdzie i strefa i nowa organizacja ruchu bez względu na to co my chcemy i czego oczekujemy. Mam nadzieję że osoby podejmujące decyzje o wprowadzeniu bądź nie strefy będą chciały zrobić jak najlepiej dla mieszkańców a nie spełniać jakieś zachcianki i wymysły osób które nie znają sytuacji we Włochach. Dzielnica się mocno rozrasta powstają nowe blokowiska ul Łopuszańska, Instalatorów, Krakowiaków, i tam też brakuje miejsc parkingowych ale tam można	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			jeszcze myśleć o wybudowaniu parkingów o tyle w starych osiedlach nie ma takich możliwości. Może Państwo radni zdecydujcie że zamiast Warsowinu wybudujecie nam parking wielopoziomowy, a może przekażcie ten teren spółdzielni mieszkaniowej WSM Ochota za przysłówkową złotówkę. Oni tam na pewno by zrobili parking dla mieszkańców bo tego oczekują mieszkańcy.	
61	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi nr 60</i> Choć nie mieszkam w tej okolicy, to pomysł z parkingiem wielopoziomowym jest bardzo dobry. Miejsce po zakładach win i musztard znajduje się w połowie osiedla, co ułatwi mieszkańcom z każdej strony do niego bliski dostęp. Poza tym to jest przy samych torach, nie jest to zbyt atrakcyjna lokalizacja dla potencjalnych mieszkańców nowego bloku. Co więcej, można by zrobić większą inwestycję i w niektórych miejscach gdzie tory biegną w zagłębieniu zakryć je "dachem" i na tym miejscu i zrobić parking "pod chmurką" na który wjazd byłby z obu stron torów. To wykonalne i doskonale wykorzystałoby przestrzeń nad torami.	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.
62	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi nr 60</i>	Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Górny Mokotów jest świetnym przykładem. Różnica jest taka, że się płaci, bo miejsca wcale nie jest łatwiej znaleźć.	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.
63	DECIDIM	Żwirki i Wigury 15 – 19	W załączniku 5A, w którym wskazano propozycję SPPN dla ul Żwirki i Wigury nie są wskazane żadne rozwiązania dla grupy 5 Budynków oznaczonych numerami Żwirki i Wigury 15, 15A, 17, 17 A, 19. Wspólnoty Mieszkaniowe z tych adresów od wielu lat podejmują działania mające na celu ograniczenie parkowania niezgodnego z istniejącymi regulacjami, które wynikają z ustanowionej na tym obszarze Strefy ograniczonego parkowania. To JEDYNE miejsce w promieniu jednego-dwóch kilometrów, gdzie bez znaczących konsekwencji można pozostawić samochód nie posiadający identyfikatora. Na uliczkach osiedlowych wokół budynków ww wspólnot ustanowiona jest strefa ruchu. Czy w konsultowanym projekcie SPPN są przewidziane jakiegokolwiek wskazania dla tego obszaru ?	Nie wprowadzono. 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.
64	DECIDIM		Proponuję stworzenie abonamentu dla osób pracujących w rejonie SPPN. Obecnie funkcjonuje jedynie abonament dla mieszkańców danej strefy.	Informacje związane z abonamentami można znaleźć pod adresem zdm.waw.pl/abonament

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Niestety mieszkając w innej dzielnicy Warszawy lub pod Warszawą nie jest się uprawnionym do wykupienia abonamentu mieszkańca.	Zasady dla strefy są ujednolicone dla całego miasta i wynikają z ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1376 ze zm.) oraz wydanej w jej wykonaniu Uchwały Nr XXXVI/1077/2008 Rady m.st. Warszawy z dnia 26 czerwca 2008 r. w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania, wysokości stawek opłat za parkowanie pojazdów samochodowych na drogach publicznych w strefie, wysokości opłat dodatkowych oraz określenia sposobu pobierania tych opłat (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 4868, ze zm.), stanowiącej – w świetle art. 87 ust. 2 Konstytucji RP – akt prawa miejscowego. Decyzję o zmianach zasad w strefie płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy.
65	DECIDIM	Solińska	Wnioskujemy o miejsca parkingowe wzdłuż ul. Solińskiej. Są i będą niezbędne (choćby w kontekście nowej inwestycji na rogu ul. Solińskiej i Leżajskiej).	Nie wprowadzono, ze względu na brak możliwości technicznych na wyznaczenie miejsc postojowych w ramach SPPN wzdłuż ulicy Solińskiej.
66	DECIDIM	nd.	Uważam, że trzeba skupić się na zwiększeniu ilości miejsc parkingowych w tych obszarach. Przy nowo wybudowanych osiedlach jest praktycznie brak miejsc parkingowych, a te co są, to są wiecznie zajęte.	Nie jest zadaniem zarządcy drogi zapewnienie ani określonej, ani równej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców. Liczba miejsc zależy od dostępnego miejsca oraz stopnia przeznaczenia go na parkowanie. W ramach SPPN wyznacza się maksymalną możliwą legalną liczbę miejsc postojowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
67	DECIDIM	nd.	Strefa płatnego parkowania jest zdecydowanie za droga. Rozumiem w ścisłym centrum, ale Włochy to obrzeża miasta, nie powinno to ich obejmować. Jeśli już, to za znacznie niższą i symboliczną stawkę.	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.
68	DECIDIM	nd.	Nie zgadzam się z opinią o konieczności wprowadzenia strefy płatnego parkowania w podanym obszarze Włoch. Mieszkańcy Warszawy powinni mieć dostęp do darmowych parkingów przy swoich miejscach zamieszkania w dzielnicach dalszych niż Śródmieście i rejonów bezpośrednio do Śródmieścia przynależnych. W takich miejscach parkują głównie mieszkańcy, goście mieszkańców itd, a nie osoby, z których należy czerpać korzyść finansową. Kategorycznie nie zgadzam się z tym projektem, gdyż wpłynie on negatywnie na życie	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			mieszkańców oraz opinie o włodarzach miasta stołecznego.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
69	DECIDIM	nd.	Zgłaszam sprzeciw wobec tworzenia i rozszerzania strefy płatnego parkowania. Stanowi ona patologię charakteru terenu publicznego. Teren publiczny powinien być 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	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			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.	lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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
70	DECIDIM	Zarankiewicza	Zdecydowane TAK dla SPPN na Osiedlu Astronautów – głos mieszkańca ul. Zarankiewicza Jako wieloletni mieszkaniec ulicy Zarankiewicza, po zapoznaniu się z głosami w dyskusji, chcę wyrazić pełne poparcie dla wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na naszym obszarze. Wielu sąsiadów, z którymi rozmawiam, trzyma kciuki za wdrożenie tego projektu, traktując go jako jedyne koło ratunkowe dla naszego osiedla. Rozumiem obawy dotyczące zmniejszenia liczby miejsc parkingowych, co często podnoszą przeciwnicy strefy. Jednak trzeba spojrzeć prawdzie w oczy: obecna "wolna amerykanka" nie służy mieszkańcom, tylko wszystkim dookoła. Specyfika lokalizacji Osiedla Astronautów sprawia, że staliśmy się darmowym parkingiem buforowym dla całego ekosystemu lotniskowego. Codziennie zmagamy się z autami pracowników związanych z lotnictwem (LOT, PPL, LS, a zwłaszcza LotAMS), stewardess, pilotów oraz turystów, którzy zostawiają tu auta na tydzień czy dwa, lecąc na wakacje. Do tego dochodzi plaga kierowców przewozu osób (Uber/Bolt/Taxi), którzy w oczekiwaniu na zlecenie z lotniska blokują	Wprowadzono uwagę dot. ul. Zarankiewicza. 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 wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			nasze ulice. Dla nas, mieszkańców, SPPN to jedyna szansa na odzyskanie przestrzeni. W komentarzach pojawiają się głosy oburzenia osób dojeżdżających do pracy, że "nie będą mieli gdzie stanąć". Czas zmienić przyzwyczajenia i mentalność, w której samochód musi stać pod samym wejściem do biura. Istnieje doskonała alternatywa: Parking P+R Aleja Krakowska. Zostawienie tam auta i podjechanie autobusem linii 154 lub 317 zajmuje zaledwie 10 minut. To rozwiązanie cywilizowane i dostępne, z którego korzysta się w każdej nowoczesnej stolicy. Osiedlowe ulice nie są parkingiem firmowym. Wnioskuje o bardzo konkretne rozwiązanie projektowe dla ulicy Zarankiewicza: wyznaczenie miejsc postojowych wyłącznie po LEWEJ stronie jezdni (patrzac od KOR w stronę Żwirki i Wigury). Jest to krytyczne z dwóch powodów: 1. Bezpieczeństwo: Umożliwi to swobodny podjazd karetkom pogotowia i straży pożarnej pod same wejścia do budynków mieszkalnych (w szczególności pod numery Zarankiewicza 4 i 6A). Obecny chaos parkowania często to uniemożliwia, co stwarza zagrożenie życia.	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 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
			2. Obsługa komunalna: Tylko taki układ zapewni pojazdom MPO swobodny przejazd i – co najważniejsze – dostęp do altan śmietnikowych, które przy obecnym zastawianiu ulicy są często blokowane. Szanowni Urzędnicy, proszę nie ulegać presji osób, które traktują nasze osiedle jak darmowy "Park & Fly". Mieszkańcy czekają na porządek, który wymusi SPPN. Wprowadzenie strefy to jedyne logiczne rozwiązanie dla tego specyficznego obszaru.	
71	DECIDIM		Ulice – Instalatorów (od Rakowskiej do Krakowskiej), Romka, A'Tomka, Borsucza – pojedyncze miejsca parkingowe dla wielotysięcznego skupiska bloków mieszkalnych. W żaden sposób ograniczony abonament (do 200m od miejsca zameldowania) nie zaspokoi potrzeb mieszkańców, BO NIE MA GDZIE PARKOWAĆ. Skutkować to będzie obowiązkiem wykupu pełnego abonamentu – jest to jawne wykluczenie i dyskryminacja mieszkańców tego rejonu, absolutny skandal i wyciąganie łap po absolutnie nienależące się, kolejne obciążenia publicznoprawne. W okolicy budują się dalsze inwestycje. NIE MA MIEJSKICH MIEJSC PARKINGOWYCH? TO NAJPIERW JE	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Wskazane w uwadze osiedla mieszkaniowe wyposażone są w garaże. Mieszkaniec SPPN ma do wyboru dwa rodzaje abonamentu: rejonowy; kosztuje 30 zł rocznie i pozwala zaparkować w rejonie znajdującym się w promieniu 200 m od miejsca zameldowania oraz obszarowy; kosztuje 600 zł rocznie i pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			STWÓRZCIE, DO TEGO MOMENTU WYPAD ZE STREFĄ PŁATNEGO PARKOWANIA.	także do postoju na obu stronach ulic będących granicami obszarów. Pozostałe informacje związane z abonamentami mieszkańca można znaleźć na stronie zdm.waw.pl/abonament
72	DECIDIM		Wobec SPPN zawsze sprzeciw. Pomimo bzdur jakie głosi miasto typu "mieszkańcy będą mogli parkować pod domem" nie zmienia się nic na lepsze, tylko na gorsze: • dokładne wyznaczenie miejsc parkingowych, przez co zmniejsza się ich ilość (na Ochocie na jednej ulicy naliczyłem kilkadziesiąt) • nie ma miejsc dla większych samochodów – masz busa to masz problem • samochód musi być zarejestrowany na ciebie jeśli chcesz abonament???!!! Absurd, przez który samochody służbowe nie zaliczają się do tego badziewia • fajnie że płacisz podatki do miasta, płać więcej za abonament/miejsce parkingowe. • gdziekolwiek się nie ruszysz musisz płacić i marnować czas na parkometry, które działają jak komputery z lat '90	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Nie ma sensu wymieniać więcej. Aktywiści i osoby bez samochodu tylko mogą być za tym badziwiem, ale kierowcy też powinni mieć jakieś prawa, a nie tylko kary i obowiązki. Jednocześnie proszę o zabranie wszystkich premii i zmniejsze budżetu dla ZDM.	zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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.
73	DECIDIM		Jestem przeciwko rozszerzeniu strefy płatnego parkowania. Ona nie pomaga mieszkańcom. To	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			tylko pretekst pod którym miasto wyciąga dodatkowe pieniądze od ludzi. Bo wcale nie pomaga tym co mieszkają, a jak chce osoba starsza podjechać samochodem np. pod przychodnię we własnej dzielnicy, to że nie jest parking pod domem i musi płacić. Tak samo w inne miejsce. O tym się nie myśli. O tym, że mieszkańcy po swojej dzielnicy też się mogą przemieszczać samochodem – szczególnie osoby starsze, kobiety z dziećmi, itp. Czy to pomaga im... nie, ale miasto zarabia na własnych mieszkańcach dodatkową kasę za utrudnianie im i ściąganie od nich kasy za życie we własnym mieście.	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. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
74	DECIDIM	Instalatorów w 7	Przy Ulicy Instalatorów 7 zamiast stworzyć kilkanaście miejsc do płatnego parkowania, postawiono zakaz postoju i nigdzie nie da się w okolicy zaparkować. Miejsca jest pod dostatkiem żeby trochę miejsc stworzyć a nie na rympał postawić znak i po problemie. Jak by były miejsca do płatnego parkowania to jak ktoś przyjeżdża w gości na kilka godzin to miał by przynajmniej gdzie zaparkować i zapłacić a tak to nie ma gdzie bo te kilka darmowych miejsc zawsze jest zajęte.	Nie wprowadzono. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				ramach istniejącej geometrii dróg, dlatego wnioskowana budowa miejsc postojowych wykracza poza zakres opracowania. Z uwagi na zagospodarowanie pasa drogowego ul. Instalatorów oprócz istniejących zatok nie będzie na tym etapie wyznaczonych miejsc postojowych kosztem np. ziieleńców.
75	DECIDIM	1 Sierpnia	Nie zgadzam się z pomysłem wprowadzenia SPPN przy ulicy 1 sierpnia. Na końcu ulicy budowana jest nowa inwestycja - to dobre miejsce, aby pod nią stworzyć podziemny parking. Jej użytkownicy nie będą zajmować miejsc obecnym mieszkańcom, jeśli będą mieć do wykorzystania swoje miejsca. Podziemny parking pozwoli również na stworzenie zieleni nad nim, aby nie niszczyć dobrej opinii tej ulicy.	Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby 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.
76	DECIDIM	Cały projekt	Zgodnie z informacjami od miasta celem SPPN powinna być poprawa sytuacji parkingowej mieszkańców. O ile zamysł wprowadzenia na osiedlu Okęcie (WSM Gorlicka - okolice Astronautów, Drzewieckiego, Zarankiewicza, Tańskiego) brzmiał dobrze, bo powinien uwolnić nas od	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			samochodów pracowników pobliskich biur i turystów odlatujących z Okęcia, to przedstawione przez miasto plany, są SKANDALICZNE. Większość obecnych miejsc parkingowych do usunięcia, planowane całe ulice bez miejsc parkingowych (do usunięcia m.in. wyznaczone obecnie miejsca wzdłuż Tańskiego czy Zarankiewicza). Do tego zmiany w organizacji ruchu (więcej jednokierunkowych), które sprawią, że jak nie znajdziemy na osiedlu miejsca do zaparkowania, to będziemy musieli krążyć chyba aż do Krakowskiej... Polecam uważnie zapoznać się z planami na https://konsultacje.um.warszawa.pl/processes/sp-pn-wlochy2025	
77	DECIDIM	Osiedle Okęcie	Szkoda, że w ulotce dostarczonej do skrzynek mieszkańców osiedla WSM OKĘCIE przedstawione zostały tylko rzekome korzyści SPPN (poprawa sytuacji parkingowej mieszkańców), a nie konkretne projekty. Nowy plan organizacji ruchu na ulicach Astronautów/Zarankiewicza/Drzewieckiego, z usunięciem większości miejsc parkingowych oraz likwidacją parkingu wzdłuż Tańskiego to SKANDAL!	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
78	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi nr 77</i> Nie żebym był obrońcą SPPN bo nigdy zwolennikiem tego rozwiązania nie byłem, ale wzdłuż Tańskiego akurat w projekcie jest odcinek B-35 czyli zakaz parkowania nie dotyczy osób z identyfikatorem. Czyli miejsca dedykowane mieszkańcom.	nd.
79	DECIDIM	Osiedle Okęcie	Przedstawione na stronie https://konsultacje.um.warszawa.pl/processes/spn-wlochy2025 projekty SPPN dla osiedla Okęcie (WSM Gorlicka) to NIEPOROZUMIENIE i temat do mediów. Zamiast rozwiązać problem ulic Astronautów, Drzewieckiego, Zarankiewicza, Tańskiego zaproponowane jest po prostu... usunięcie przeważającej większości miejsc. I jeszcze trzeba za to zapłacić???	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
80	DECIDIM	nd.	W tej części Włoch parkują głównie mieszkańcy – już w tym momencie jest wprowadzona strefa ograniczonego parkowania dla mieszkańców , Nie ma potrzeby wprowadzania strefy płatnego parkowania- no chyba że miasto szuka pieniędzy u 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,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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 sprawę 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

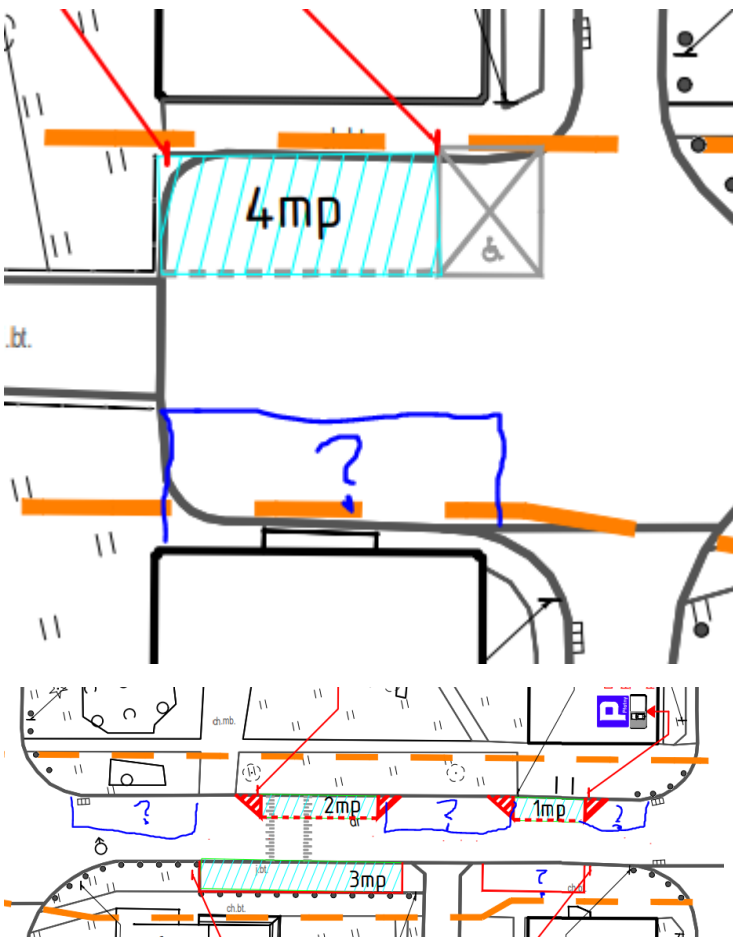
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania 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.
81	DECIDIM	Hynka	Wprowadzenie płatnej strefy parkowania w rejonie ulicy Hynka to decyzja kompletnie oderwana od realiów życia mieszkańców. Włochy od lat borykają się z problemami komunikacyjnymi, a zamiast poprawiać infrastrukturę czy stworzyć sensowne alternatywy, władze wolą najprostsze rozwiązanie: wprowadzić opłaty. Dla osób mieszkających, pracujących czy załatwiających sprawy w okolicy to kolejny utrudniający codzienność pomysł, który nie rozwiąże problemu nadmiaru samochodów, tylko przerzuci go na sąsiednie ulice. Trudno oprzeć się wrażeniu, że to bardziej sposób na dodatkowe wpływy niż realna troska o komfort 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

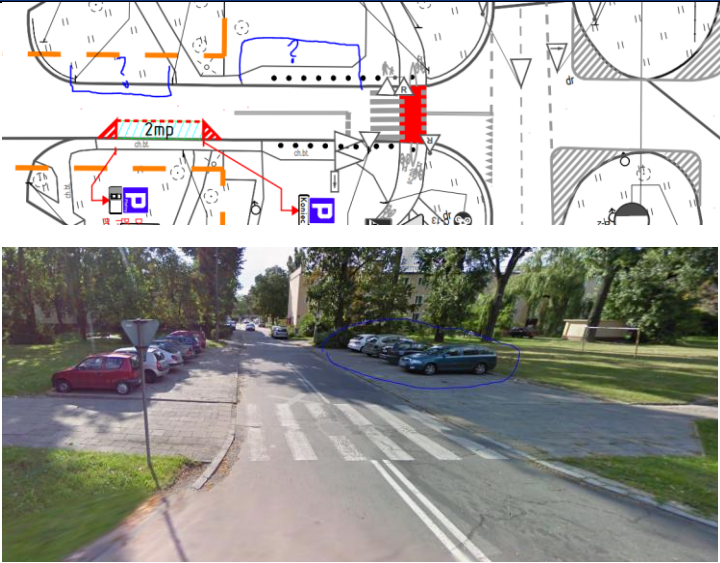
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				ustawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji 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. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
82	DECIDIM	Osiedle Okęcie	Szczegółowe projekty SPPN na osiedlu Okęcie (WSM Gorlicka - Astronautów, Drzewieckiego, Zarankiewicza, Tańskiego) to skandal! Usunięcie większości miejsc parkingowych ma rozwiązać nasz problem???	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
83	DECIDIM	nd.	Strefa wytyczona głównie w osiedlach dotknie głównie mieszkańców. Tutaj nie ma potrzeby rotacji miejsc parkingowych - nie ma biur i zakładów pracy. Jak zostanie wprowadzona na preferencyjnych warunkach zaparkujesz tylko 1 samochód i to w bliskiej okolicy - jak zabraknie miejsc przy parkometrach które masz wpisane - płacisz. Bardzo niekorzystna zmiana, pochłaniająca ogromne koszty. Patrząc na projekty organizacji ruchu w okolicach 1go Sierpnia/ Radarowej to usunięte zostanie jakieś 20% miejsc do parkowania. Będzie wojna o miejsca pod blokami. Osoby przyjeżdżające to nasi najbliżsi, zapłacą za wymysły ZDMu.	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
84	mail	Żwirki i Wigury,	Chciałbym odnieść się do planu dotyczącego SPPN przy ul. Żwirki i Wigury 15-19 w Warszawie. Załącznik 5C Żwirki i Wigury.	1. Nie wprowadzono, z uwagi na konieczność zapewnienia jezdni manewrowej o szerokości 5m przy parkowaniu prostopadłym, nie ma

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Jako mieszkańcy osiedla walczymy z malejącą z dekady na dekadę ilością miejsc parkingowych na osiedlu. Głównym powodem tej walki o utrzymanie ilości miejsc jest brak alternatywy do zaparkowania pojazdu w bliskiej odległości od osiedla w sytuacji gdy na osiedlu wszystkie miejsca są zajęte. Bardzo ucieszył nas fakt planowanej strefy SPPN, ale po wglądzie w powyższy plan, rzuca się w oczy zmniejszona (ponad dwukrotnie) ilość miejsc parkingowych w stosunku do stanu faktycznego. 1. Między szczytami bloków 15A i 17A obecnie jest 10 miejsc parkingowych (na obu ścianach szczytowych bloków), a wg Państwa planu tylko 5 (na ścianie bloku 17A) Czy wobec tego nie będzie już możliwości parkowania przy ścianie szczytowej 15A? 2. W ciągu drogi pomiędzy blokami 17A i 17, po stronie północnej parkuje zazwyczaj 10 pojazdów, wg Państwa planu tylko 3. Czy poza wyznaczonymi strefami płatnego parkowania pozostanie możliwość parkowania jak dotychczas? Po stronie bloków 15A i 15 również parkuje obecnie	możliwości wyznaczenia prostopadłych miejsc postojowych po stronie Żwirki i Wigury 15A. 2. Możliwość wyznaczenia dodatkowych miejsc postojowych zostanie przeanalizowana i ewentualnie wdrożona pod warunkiem zachowania przejezdności. W przypadku braku możliwości zostanie zaprojektowany zakaz postoju, nie dotyczący posiadaczy identyfikatorów. 3. Nie wprowadzono, ze względu na istniejący chodnik po stronie południowej.

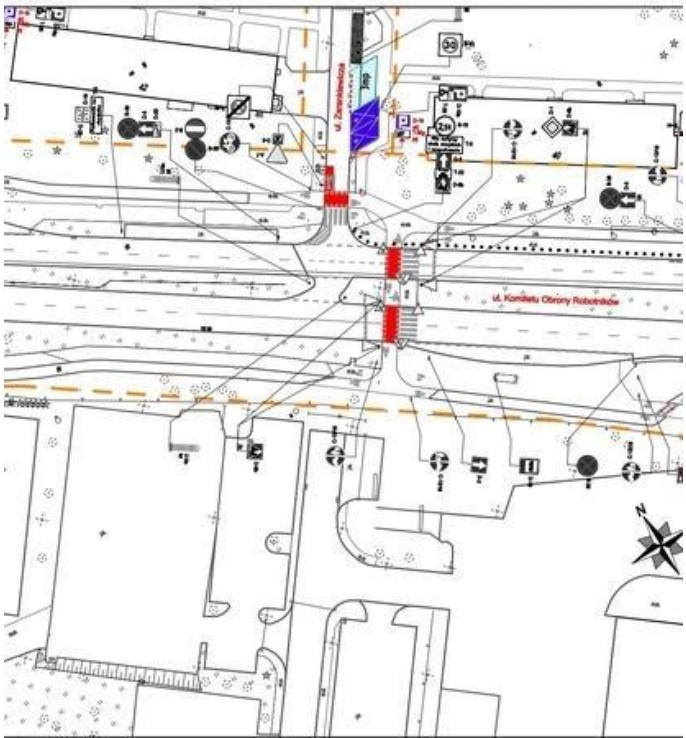
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			więcej samochodów niż wg Państwa planu, czy pozostanie taka możliwość? 3. Przy wjeździe na osiedle, w poprzedniej dekadzie usunęliście Państwo ok 10 miejsc parkingowych od frontu Żwirki i Wigury. Te miejsca pomagały mieszkańcom osiedla w sytuacji krytycznej. Po stronie północnej wjazdu na osiedle, na planie zaznaczony jest ciąg chodnika. Ten chodnik nie jest wykorzystywany (chodnik jest po obu stronach drogi wjazdowej), mieszkańcy korzystają z chodnika po stronie południowej. Czy byłaby szansa przywrócić chociaż parę miejsc parkingowych po północnej stronie ulicy wjazdowej? Na tym samym planie Państwo zaplanowaliście 2 miejsca po stronie południowej, może warto byłoby rozważyć przeniesienie ich na stronę północną (stan faktyczny)? Licowałoby to z założeniem przywrócenia paru miejsc po stronie północnej wjazdu na osiedle. W korespondencji załączam kontakt do Administracji 3 z 5 Wspólnot naszego osiedla (w razie potrzeby koordynacji czy kontaktu z Zarządami Wspólnot).	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			https://adminsc.pl/?page_id=192 	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				
85	mail		W sprawie organizacji ruchu chciałem zapytać o trzy tematy: 1. Miejsca parkingowe przy 1 sierpnia na przeciwko ulicy Warsowin - czy jest konieczna ich likwidacja? Jest to bardzo dużo miejsc. Wiem, że w promieniu skrzyżowania nie może być miejsc parkingowych, ale czy Warsowin jest ulicą, czy tylko wjazdem lokalnym? Jest to dostownie 20-30m odcinka nieprowadzącego w zasadzie donikąd oprócz parkingu i garażu podziemnego.	1. Ul. Warsowin jest drogą publiczną. Nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych na skrzyżowaniu. 2. Wprowadzono - na etapie ostatecznego projektu zostanie przeanalizowana możliwość zmniejszenia głębokości zatoki oznakowaniem poziomym i uzyskania odpowiedniej szerokości do wyznaczenia dodatkowych miejsc postojowych po drugiej stronie Alei. 3. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			2. Aleja Dwudziestolatków od Radarowej do Sulmierzyckiej oraz Sulmierzycka od Alei Dwudziestolatków do 1 Sierpnia – czy nie ma możliwości stworzenia tych ulic (szczególnie Dwudziestolatków) jako jednokierunkowe i zwiększenie ilości miejsc parkingowych na nich? Obecnie Dwudziestolatków jest w zasadzie nieprzejezdna w dwie strony i zawsze obstawiona autami po dwóch stronach. Tych miejsc na niej będzie bardzo brakowało, co w połączeniu z usuwanymi miejscami z punktu 1. spowoduje bardzo duże zmniejszenie ilości miejsc w tej okolicy, szczególnie dla mieszkańców bloków 1 Sierpnia 35, 37, 39, którzy nie mają możliwości parkowania na uliczkach lokalnych zarządzanych przez ZGN Włochy jak mieszkańcy innych okolicznych bloków takich jak Lechicka 4, Dwudziestolatków 1 czy 1A. 3. Czy są już wstępnie zaplanowane lokalizacje parkometrów? Na schematach nie jestem w stanie ich odnaleźć.	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
86	DECIDIM	okolice ulicy Zarankiewicz	Obiecana od dawna przez ZDM likwidacja postoju dla taksówek przy ulicy Komitetu Obrony Robotników w okolicy ul. Zarankiewicza (ktorego istnienie w tym miejscu nie ma zadnego uzasadnienia - nikt tam nie wsiada, jest to przystanek dla kierowców korzystających z aplikacji i stanowi wyłącznie obciążenie dla mieszkańców z powodów niestosownych zachowań kierowców). Można tam zorganizować miejsca parkingowe.	Wprowadzono uwagę dot. Komitetu Obrony Robotników.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
87	DECIDIM	Ulica Łopuszańska	Chciałbym zauważyć, że wzdłuż ul. Łopuszańskiej mamy praktycznie same firmy (biura, sklepy) i Urząd Lotnictwa Cywilnego. Ich pracownicy nieraz dojeżdżają z bardzo daleka. Ponadto są jeszcze ich klienci i petenci. Komu przeszkadzają zaparkowane samochody skoro nie zajmują chodników, ani ulic utrudniając im ruch? Samochody parkowane są w zatoczkach lub innych wydzielonych miejscach parkingowych.	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. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w celu podjęcia przez nią decyzji nt. ewentualnego rozszerzenia SPPN. W pierwszej połowie 2026 roku Rada Warszawy podejmie decyzję: • czy teren Włoch objąć strefą płatnego parkowania, • jakie granice może mieć strefa płatnego parkowania.
88	DECIDIM	1 Sierpnia	Wprowadzenie SPPN dla mieszkańców 1 Sierpnia oraz okolicznych bloków jest bezsensowne. Wystarczy spojrzeć ilu jest tu mieszkań a ile będzie dostępnych miejsc parkingowych. To jest po prostu śmieszne. Chodzi tylko i wyłącznie o pobranie opłaty. Jeśli miasto pobiera opłaty to powinno zagwarantować mi, że będę w stanie zaparkować w promieniu 200 m od mojego miejsca zamieszkania. Bez gwarancji to nie ma najmniejszego sensu i służy tylko wyciągnięciu pieniędzy z naszych kieszeni. Zmniejszenie liczby	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			miejsc parkingowych nie poprawi ich dostępności. Trzeba mieć pusto we łbie, żeby tego nie rozumieć.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
89	DECIDIM		Jako były mieszkaniec Śródmieścia a obecnie Włoch jestem za wprowadzenie strefy płatnego parkowania pod warunkiem zachowania lub nawet zwiększenia ilości miejsc parkingowych w stosunku do tych obecnie. Przy nowych budowanych blokach brak jest miejsc gdzie gość może przyjechać i zostawić samochód aby załatwić jakąś sprawę. Z drugiej strony każde mieszkanie sprzedawane powinno mieć wymuszone obligatoryjne miejsce parkingowe tak aby miejsca rotowały i były wykorzystywane naprawdę przez osoby które muszą w danym miejscu coś na krótko załatwić a nie mieszkają w tym miejscu.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji 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.
90	DECIDIM		Jako mieszkaniec Ursynowa uważam, że strefy płatnego parkowania osiągnęły już maksymalne dopuszczalne rozmiary i rozszerzanie ich jeszcze	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
			dalej od centrum tylko uprzykrza życie mieszkańcom, zamiast ułatwiać. Stwarzacie w ten sposób problem nie dla przyjezdnych, ale dla obywateli Warszawy, którzy chcą zwyczajnie dojechać do pracy do innej dzielnicy. Obawiam się, że niedługo nawet pod własnym blokiem 10 km od centrum na Ursynowie nie będę mógł zaparkować bezpłatnie. Nie ma mojej zgody na kontynuację tego szaleństwa i dalsze rozszerzanie tych stref!	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 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
91	mail i DECIDIM		Dzień dobry, jestem mieszkańcem Jadwisina i z niecierpliwością czekam na wprowadzenie strefy płatnej. Liczba porzuconych, zarośniętych traw bez OC aut rośnie zastraszająco od czasu wprowadzenia strefy płatnej na Ochocie z którą bezpośrednio graniczymy. Chciałbym jednak zgłosić uwagi dotyczące planów, które w moim rejonie przewidują nowe miejsca parkowania na obecnych wyjazdach z parkingów przy ul. Radarowej r. 1 Sierpnie i pawilon	ZDM rozpatruje pozytywnie uwagi dotyczące zapewnieniu wjazdu do parkingu i do pawilonu usługowego nieruchomości na ul. Radarowej, które nie zostały uwzględnione w projekcie. W sprawie zapewnienia dojazdu do altany śmietnikowej z ul. 1 Sierpnia, ZDM informuje, że leży to po stronie właściciela lub użytkownika terenu przyległego do drogi, który musi uzyskać w drodze decyzji administracyjnej zezwolenie zarządcy drogi na lokalizację zjazdu.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			usługowy oraz miejscu przeznaczonym dla MPO koniecznym by zapewnić dostęp do altany śmietnikowej przy 1 Sierpnia 45/47 - załączam zdjęcia. Proszę o zwrócenie uwagi na tego typu szczegóły także w innych miejscach by uniknąć przykrych niespodzianek. 	

				
--	--	--	---	--

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				
92	mail		Wyrażam swoje zdecydowane poparcie dla wprowadzenia SPPN. Zapoznałem się z opiniami wyrażonymi na forum konsultacji. W większości są to głosy anonimowe, najprawdopodobniej pisane przez osoby pracujące w okolicznych biurach, nocujące w hotelach, przywożące dzieci do prywatnej szkoły, podróżujące z Lotniska Okęcie. Od wielu lat jesteśmy rozjeżdżani przez samochody przyjeżdżające w interesach lub turystycznie, tylko "na chwilę". Całe osiedle jest bardzo kameralne, zielone, ciche. To dobre miejsce do życia, ale niestety ostatnie 5-6 lat jest dla mieszkańców ciągłym stresem. Niszczona zieleń, popsute chodniki, zostawiane śmieci.	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			1. Pracownicy biur i turyści muszą płacić Pracownicy biur w Śródmieściu płacą za parkowanie i zasilają budżet miasta. Specyficzna lokalizacja naszego osiedla wymaga analogicznego działania i przeznaczenia pozyskanych z parkowania środków na rewitalizację zieleni i budowę infrastruktury. 2. Tamowanie ruchu Szkoła Społeczna Szkoła Podstawowa nr 30 STO w Warszawie powinna na swoim terenie utworzyć zatoczkę typu "Kiss and fly". Posiada do tego odpowiedni teren. Proszę zauważyć, że Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 5, Przedszkole nr 175 nie tworzy analogicznych problemów. Jest tak dlatego, że w większej mierze są to osoby zamieszkujące tę okolicę i nie tworzą dodatkowego, nadmiarowego dla tutejszych wąskich uliczek ruchu. 3. Droga dla rowerów. Wyznaczona kilka lat temu droga rowerowa (kontrapasy) pogorszyły sytuację parkingową. Zniknęło wiele prawidłowych miejsc. Ruch rowerowy na naszym osiedlu nigdy nie konfliktował z ruchem samochodowym, nie były potrzebne pasy dla rowerów. Lepszych rozwiązaniem byłoby zniesienie tych dróg	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 zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			rowerowych, ponieważ istotnej skali ruch rowerów odbywa się wzdłuż Żwirki i Wigury oraz Łopuszańskiej i Sasanki. Prosimy o wprowadzenie SPPN, pozostawienie zieleni, a po wprowadzeniu strefy odholowywać auta zaparkowane w sposób zagrażający bezpieczeństwu pieszych.	kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
93	mail	al. Krakowska (Krakowiaków – 1 Sierpnia), zdjęcie ID95	Obszar al. Krakowska (Krakowiaków – 1 Sierpnia), podobzdar 2, arkusz projektowy 4A W ramach konsultacji społecznych dotyczących wyznaczenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego we Włochach przedstawiam uwagi dotyczące planowanego utworzenia ok. 15 miejsc postojowych wzdłuż al. Krakowskiej, na wysokości numerów 205/211. Wnioskuje o rezygnację z projektowanych miejsc postojowych na wskazanym fragmencie oraz o rozważenie alternatywnych rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów i kierowców. 1. Poważne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu – ograniczona widoczność przy wyjeździe z drogi podporządkowanej Wyjazd z terenu al. Krakowskiej 205/211 (działający tu sklep ogrodniczy, firma Tomaszewski oraz kilka budynków mieszkalnych) prowadzi na ruchliwą arterię – al. Krakowską.	Nie wprowadzono, jednym z założeń rozszerzenia SPPN jest wyznaczenie jak największej liczby miejsc postojowych. Miejsca zaproponowane w rejonie adresu Al. Krakowska 205/211 są wyznaczone zgodnie z przepisami, przy zachowaniu widoczności dla pojazdów włączających się do ruchu ze zjazdu. Znak dotyczący zakazu zatrzymywania się i postoju zostanie utrzymany tylko w zakresie jezdni Al. Krakowskiej. W zakresie budowy drogi dla rowerów lub rozpyłowania chodnika informujemy, że projekt organizacji ruchu dot. rozszerzenia SPPN 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
			Parkowanie równoległe wzdłuż chodnika znacząco ogranicza kierowcom widoczność. Obecnie obowiązuje tam zakaz zatrzymywania (B-36), który jest regularnie łamany – głównie przez pracowników budowy al. Krakowska 199. Straż Miejska wielokrotnie interweniowała na miejscu, wystawiając mandaty i zakładając blokady, co potwierdza realne zagrożenie wynikające z parkowania w tym miejscu. Utworzenie legalnych miejsc postojowych jedynie utrwaliłoby istniejące niebezpieczeństwo, zwiększając ryzyko kolizji oraz wymuszonych, gwałtownych manewrów przy włączaniu się do ruchu. Zaplanowany 10 metrowy odstęp od między drogą dojazdową a strefą parkowania nie wystarcza z uwagi na obniżenie terenu i kąt połączenia dróg. <i>Załączam zdjęcie z autem zaparkowanym ok. 15 metrów od skrzyżowania, potwierdzające ograniczenie widoczności.</i>	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 2. Zwężenie przestrzeni dla pieszych – ciąg o wysokim natężeniu ruchu pieszego Chodnik wzdłuż al. Krakowskiej na tym odcinku już dziś jest intensywnie użytkowany. Poruszają się nim: goście pobliskich hoteli, często w dużych grupach (kierunek rondo Wojnara, Hynka), osoby korzystające z hulajnóg i rowerów, dzieci zmierzające na zajęcia do OSiR Gładka, mieszkańcy okolicznych budynków. Utworzenie SPPN w obecnej formie doprowadziłoby do dalszego zwężenia chodnika i pogorszenia warunków ruchu pieszego. W praktyce piesi byłiby zmuszeni do przeciskania się pomiędzy zaparkowanymi pojazdami.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			3. Brak realnego zapotrzebowania na miejsca postojowe w tym miejscu W bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się duży, parking na terenie al. Krakowska 205/211 (ok. 50 miejsc). Dodatkowo: • budynek al. Krakowska 199 dysponuje miejscami naziemnymi i podziemnymi, • al. Krakowska 197 ma własne zaplecze parkingowe, • hotel B&B przy al. Krakowskiej 193 posiada swój parking. Obecne – nielegalne – parkowanie na tym obszarze wynika wyłącznie z trwającej inwestycji al. Krakowska 199, która właśnie dobiega końca. 4. Propozycja rozwiązania – ochrona pieszych i ruchu rowerowego Po rozmowach z mieszkańcami i użytkownikami terenu (al. Krakowska 205/211) rekomendujemy: • Odgródzenie chodnika od jezdni słupkami lub niską zielenią, • rozważenie wyznaczenia w tym miejscu drogi dla rowerów.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Rozwiązanie to zwiększyłoby bezpieczeństwo pieszych, uporządkowało ruch oraz poprawiło płynność i widoczność przy wyjeździe z drogi podporządkowanej. Wniosek końcowy Wnoszę o: rezygnację z wyznaczenia miejsc postojowych wzdłuż al. Krakowskiej 205/211, pozostawienie obecnego zakazu zatrzymywania, rozważenie wprowadzenia słupków lub pasa zieleni oraz wyznaczenia ścieżki rowerowej w celu poprawy bezpieczeństwa pieszych i kierowców	
94	DECIDIM		Popieram wprowadzenie strefy. Okolice ulic Sulmierzycka, Dwudziestolatków, Lechicka ,Leżajska, Radarowa są okupowane przez samochody odstawione na długoterminowy postój. Obserwowane samochody nie są użytkowane, zarastają zielskiem a gdy jest to bardzo widoczne przychodzi właściciel usuwa zielsko i parkuje nadal. Potwierdzam, że sytuacja się pogorszyła po wprowadzeniu strefy na	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ochocie. Samochody które kwalifikują się do zgłoszenia do Straży Miejskiej są zgłaszane i zabierane po otrzymaniu informacji od Straży ale pozostałe parkują nadal i nie ma na to rady a mieszkańcy jeżdżą dokoła w poszukiwaniu miejsca. Strefa jest niezbędna oraz jej rozszerzenie tak aby nie kusiło nikogo parkowanie poza strefą bo problem parkowania "obcych" tylko się przesunie na inny obszar	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 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
95	czat YT	Lechicka	Uzupełniając pytanie. Chodzi o prawą stronę ul. Lechickiej na odcinku od Sulmierzyckiej. Na obecnym projekcie nie ma znaku B35. Sulmierzycka nie jest szersza, a tam są wyznaczone miejsca wzdłuż ulicy.	Nie wprowadzono, ze względu na wyznaczone miejsca po prawej stronie i szerokość jezdni, nie ma możliwości wyznaczenia miejsc po drugiej stronie.
96	czat YT	Na Skraju	Kiedy będzie remont ulicy na skraju?	Uwaga znajduje się poza obszarem konsultacji.
97	czat YT		Placyk z garażami przy szkole podstawowej 227 - Astronautów 15 i igłębiej "ziemia niczyja" Co będzie z tym miejscem ?? J będzie niewyobrażalny. Już teraz garaże są permanentnie zastawiane.	Nie wprowadzono, wskazane miejsce jest poza obszarem opracowania w ramach SPPN.
98	czat YT		Jak rozwiążecie problem dostaw do przedsiębiorców na Sabały w okolicy hotelu? - SABAŁY 3, MERCURE PRZY LECHICKIEJ - NIE CHODZI O HOTEL TYLKO PRZEDSIĘBIORCÓW WZDŁUŻ SABAŁY	Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Realizacja dostaw może się odbywać jak dotychczas, za pomocą ogólnodostępnych miejsc postojowych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
99	czat YT	Drzewieckiego	na Drzewieckiego przy bloku KOR 42 są 4 miejsca. Dlaczego zabrano jedno szerokie miejsce wzdłuż ulicy?	Nie wprowadzono. W tym miejscu analizowane jest wprowadzenie oznakowania zakazu postoju z tabliczka T-0 “Nie dotyczy mieszkańców z Identyfikatorem”.
100	czat YT	Zarankiewicza	Dlaczego miejsca które przeniesiono niedawno na Zarankiewicza na lewą stronę znów są w planach po prawej stronie?	Wprowadzono uwagę dot. ul. Zarankiewicza.
101	czat YT	1 Sierpnia	Jaka jest możliwość na utworzenie dodatkowych miejsc na ul. 1 Sierpnia po stronie numerów parzystych? Tam jest dużo terenu zielonego	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.
102	czat YT		przed moim domem jednorodzinny jest wyznaczone miejsce postojowe. czy po zakupie abonamentu to miejsce może być zarezerwowane na konkretny nr identyfikatora?	Nie ma możliwości zarezerwowania miejsca postojowego na wyłączność. Miejsca w SPPN funkcjonują jako miejsca ogólnodostępne i są przeznaczone dla wszystkich użytkowników.
103	czat YT	Astronautów	osiedle astronautów koniecznie do 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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 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

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.
104	czat YT	Trapez	Ulica Trapez powinna być dwukierunkowa lub jednokierunkowa w odwrotną stronę, ponieważ nie będzie można z ulic Słowiczej i Czardasza i Węgorzewskiej wydostać się na Hynka.	Wprowadzono, ulica Trapez pozostanie jednokierunkowa do ul. Sabały.
105	czat YT	Radarowa 4B	Proszę o zwrócenie uwagi na ul. Radarowa 4B przed szkołą nr 88. Obecnie są tam miejsca prostopadłe, a w projekcie równoległe, które pomieszczą mniej aut. Chodnik jest tam szeroki zmieści się i to i to	Wprowadzono uwag dot. ul. Radarowej.
106	czat YT		według Państwa obliczeń ile miejsc zostanie zlikwidowanych a ile nowo utworzonych na osiedlu Jadwisin?	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
107	czat YT	1 Sierpnia	Ul 1 sierpnia od nr 32 do bloku nr 46 jest wewnętrzna droga. . Ludzie mimo zakazów parkują. SM przyjeżdża bardzo rzadko. Po wprowadzeniu SPP w okolicy mieszkańcy będą nie będą mieli gdzie stawać.	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.
108	czat YT		Zanim wprowadzicie strefę płatnego parkowania, czy miasto może najpierw poprawić infrastrukturę ograniczającą ruch aut? Np. wybudowanie ścieżki rowerowej wzdłuż Łopuszańskiej	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.
109	czat YT	Drzewieckie go	Warto się zastanowić nad tym aby Drzewieckiego zrobić ulicę wewnętrzną i dać możliwość parkowania na ulicy. Trzeba tylko zablokować tam ruch tranzytowy rodziców ze szkoły prywatnej.	W ramach rozszerzania SPPN nie jest przewidziana zmiana kategorii dróg.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
110	czat YT		Przecież w strefach B-35 parkują wszyscy, nikt tego nie kontroluje. Strefy B-35 tylko potęgują chaos. W strefach B-35 ZDM nie może przeprowadzać kontroli, musi to robić SM a wiadomo że tego nie robi.	Informacje na temat strefy oznaczonej identyfikatorem B-35 znajdują się https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie/identyfikator-b-35/
111	mail	WSM Okęcie, obszar 2 (Astronautów w, Drzewieckiego, Zarankiewicza)	Przesyłam uwagi do proponowanych zmian w organizacji ruchu na osiedlu WSM Okęcie (obszar 2, ulice Astronautów/Drzewieckiego/Zarankiewicza) oraz kilka uwag ogólnych do całej koncepcji wprowadzania SPPN w dzielnicy Włochy. UWAGI DO PROJEKTÓW Utrudnienia, jakie spowoduje zaproponowany ruch jednokierunkowy: A) Wjazd na osiedle z Hynka w Astronautów Robiąc z Astronautów ulicę jednokierunkową, jedyna opcja dojechania do szeregu garaży przy Astronautów 15B, dzikiego parkingu przed Astronautów 15A oraz dużego parkingu osiedlowego zlokalizowanego pomiędzy Astronautów 15 a KOR 46, będzie wiodła od Hynka. Dla osób wjeżdżających na osiedle od strony centrum, Mokotowa, obwodnicy i lotniska to ogromne utrudnienie, wymagające nadrobienia kilku kilometrów nagminnie zakorkowaną ulicą Hynka. Wymienione parkingi to łącznie	A. Przedstawiona propozycja dot. połączenia z ul. Hynka jest zgodna ze stanem istniejącym. B. Dojazd do ul. Zarankiewicza jest również od strony ul. Komitetu Obrony Robotników, nie tylko od ul. Hynka. C. ZDM informuje, że są zachowane dwa kierunki na ul. Astronautów na odcinku od ul. Żwirki i Wigury do ul. Tańskiego, co zapewni dojazd do pawilonów handlowych od ul. Żwirki i Wigury. 2. Wprowadzono, zaprojektowany zostanie zakaz postoju nie dotyczący pojazdów z identyfikatorem. 3. Nie wprowadzono, brama ustawiona na zieleńcu nie stanowi zjazdu. W sprawie wybudowania zjazdu należy uzyskać decyzję administracyjną. 4. Wprowadzono uwagę dot. Komitetu Obrony Robotników.

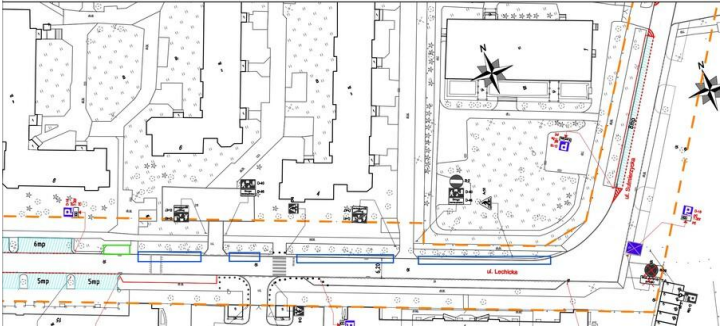
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			kilkadziesiąt miejsc postojowych – niewiele mniej niż suma proponowanych miejsc w ramach SPPN, także dojazd do nich powinien być łatwy. B) Jednokierunkowa Astronautów na fragmencie od łuku do Zarankiewicza oznacza, że jedyny dojazd do ul. Drzewieckiego będzie odbywał się wyłącznie od Hynka. Ogromne utrudnienie dla mieszkańców tej ulicy. C) z Astronautów od Zarankiewicza w stronę Żwirki i Wigury Zaproponowane wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na tym odcinku Astronautów zabiera wjazd na osiedle od strony Żwirki i Wigury, a dokładnie od Biedronki, paczkomatu i lokali usługowych, znajdujących się w tym samym pawilonie i budynku obok (apteka, biblioteka, sklep spożywczy, kebab, piekarnia i oddział spółdzielni WSM). To oznacza, że aby dostać się do parkingu pod Biedronką, klienci sklepu i wymienionych lokali usługowych będą musieli pojechać do KOR i dalej przejechać przez pół naszego osiedla (Zarankiewicza i Astronautów), znacząco zwiększając ruch pod naszymi oknami. Z kolei mieszkańcom osiedla jednokierunkowy ruch zabierze kilka opcji szybkiego „objeżdżania” osiedla w poszukiwaniu wolnego miejsca parkingowego. W przypadku niezalezienie	1. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			miejsca, będziemy „wyrzucani” na główne, korkujące się ulice – Żwirki oraz Hynka. Jeśli idea wprowadzenia ruchu jednokierunkowego było wygospodarowanie kilkunastu legalnych miejsc parkingowych, to lepszą opcją wydaje się zmiana ulic, wszędzie gdzie to możliwe, na ciągi pieszo-jezdne, o ile da nam to więcej miejsc parkingowych. 2. Brak miejsc na Drzewieckiego / zmiana na ciąg pieszo-jezdny Projekt „76 Drzewieckiego” zakłada 3 miejsca parkingowe oraz 1 dla niepełnosprawnych dla całej tej ulicy, na której zwykle parkują 34 samochody. W związku z tym, że jest to ulica ślepa (bez przebiegu do KOR, a szkoda, bo ciężko z niej wyjechać), wykorzystywana jako jednokierunkowa, to wnioskuję o wizję lokalną i rozpatrzenie możliwości wprowadzenia tu ciągu pieszo-jednego, który da nam więcej opcji do parkowania. 3. Astronautów 10 Projekt „45 Astronautów” zakłada pięć miejsc parkingowych wzdłuż bloku przy Astronautów 10. W trzech ogródkach tego bloku znajdują się bramy wjazdowe do prywatnych miejsc	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. 2.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. 3.SPPN jest narzędziem, które pozwala zmniejszyć popyt na miejsca parkingowe i poprawić dostępność miejsc postojowych dla mieszkańców.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkingowych. Ich legalność budzi wątpliwości, dlatego pytanie, czy zmiany w organizacji ruchu porządkują także ich status? Czy realnie będzie można skorzystać z zaproponowanych w ramach SPPN legalnych miejsc, jeśli zaparkowanie będzie oznaczało zablokowanie wyjazdu aut postawionych w ogródkach. 4. Parking zamiast postoju taxi na KOR 42 W związku z niezwykle ograniczoną liczbą legalnych miejsc do parkowania na osiedlu WSM Okęcie, nie widzimy zasadności utrzymywania postoju taksówek przy KOR 42, w sytuacji gdy istnieje ogromny parking dla taksówek na lotnisku, a kierowcy Ubera korzystają głównie z miejsc w środku naszego osiedla. Wraz z sąsiadami, wnioskujemy o przekształcenie tej zatoki w miejsca parkingowe. UWAGI OGÓLNE 1. Abonament mieszkańca a liczba dostępnych miejsc Obecnie abonament rejonowy pozwala na bezpłatne parkowanie w promieniu 200 metrów od miejsca zamieszkania, co wprowadza ogromne różnice – dla jednego bloku będzie to kilkanaście miejsc parkingowych do wyboru, dla innych... zero. Przykładem Astronautów 16.	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
			Abonament podstawowy powinien gwarantować określoną liczbę miejsc (stref wokół danego parkometru)/ W przypadku osiedla Astronautów większość mieszkańców będzie zmuszona zakupić abonament za 600 zł, gdzie według danych ze spółdzielni blisko 1/3 mieszkańców ponosi już podobną opłatę za dwa wygrodzone parkingi WSM (także bez gwarancji miejsca). 2. Zaangażowanie spółdzielni w proces projektu zmian w organizacji ruchu i konsultacji Czy w proces wygospodarowywania miejsc parkingowych angażowane są spółdzielnie? Tak, aby wprowadzać zmiany w organizacji ruchu, ale z jednoczesnym stworzeniem nowych miejsc parkingowych na terenach, którymi dysponują spółdzielnie i przez spółdzielnie (na wiosek ZDM)? Jeżeli do stworzenia kilku legalnych miejsc parkingowych brakuje w niektórych sytuacjach kilku centymetrów, to czy były próby współpracy w tym zakresie ze spółdzielniami-właścicielami gruntów? 3. Zasadność wprowadzenia SPPN w tym obszarze Zgodnie z informacjami na stronie i ulotkach ZDM strefa płatnego parkowania ma chronić	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			potrzeby parkingowe lokalnej społeczności i poprawić sytuację parkingową. Przedstawione projekty zmniejszają liczbę miejsc, zamiast ją powiększać, dlatego NIE widzę zasadności wprowadzania SPPN w obszarze osiedla WSM Okęcie	
112	DECIDIM	Ulica Lechicka	Strefa jest OK pod warunkiem, że nie ubędzie miejsc, a tymczasem zgodnie ze wstępną propozycją, zlikwidowanych zostanie ich całkiem sporo nawet tam, gdzie dziś parkowanie jest w pełni legalne. Podczas spotkania online zapytałem o miejsca (zaznaczone na niebiesko) wzdłuż ulicy Lechickiej – czy zostaną wyłączone z opłat, czy może postawiony zostanie znak B35? W odpowiedzi wskazano znak B35, choć nie ma go w przedstawionym projekcie i zostało to umotywowane zbyt małą szerokością ulicy. Argument nieco chybiony, gdyż tuż za zakrętem zostały wyznaczone podobne miejsca na ul. Sulmierzyckiej, a ona nie jest wcale szersza od Lechickiej. Jednocześnie zasugerowano na przykładzie ul. Sabały (tam jest zupełny dramat) wprowadzenie ruchu jednokierunkowego, który jak zawsze utrudni życie, ale akurat w przypadku ul. Lechickiej na odcinku od Radarowej nie jest całkiem pozbawiony sensu, ponieważ wg projektu	W ciągu ul. Lechickiej zostanie zaprojektowana maksymalna liczba miejsc postojowych. Wprowadzenie jednego kierunku na niej nie gwarantuje dodatkowych miejsc postojowych, tak jak na ul. Sabały, z uwagi na sposób parkowania na terenie istniejących zatok. Dla parkowania prostopadłego wymagana jest jezdnia manewrowa która koliduje z wyznaczeniem parkowania równoległego w całości na jezdni.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			jednokierunkowy będzie również fragment ulicy Sulmierzyckiej w kierunku 1 Sierpnia. Plan nie uwzględnia także miejsca w istniejącej zatoce (zaznaczona na zielono). 	
113	mail	Astronautów	Poniżej uwagi do projektowanych zmian w organizacji ruchu na osiedlu WSM Okęcie (obszar 2), w związku z planowanym wprowadzeniem SPPN w dzielnicy Włochy. Drzewieckiego – zbyt mała liczba miejsc / propozycja ciągu pieszo-jezdnego Projekt „76 Drzewieckiego” przewiduje 3 miejsca + 1 dla niepełnosprawnych na ulicy, gdzie zwykle parkują 34 pojazdy. Ponieważ jest to ulica ślepa, warto rozważyć wprowadzenie ciągu pieszo-jezdnego, aby zapewnić większą liczbę miejsc parkingowych. 2. KOR 42 – przekształcenie postoju taxi w parking	1. Na ul. Drzewieckiego zaprojektowany zostanie zakaz postoju nie dotyczący posiadaczy identyfikatorów. 2. Wprowadzono uwagę dot. Komitetu Obrony Robotników. 3. Na tym odcinku jest powielona istniejąca organizacja ruchu – jest możliwość wjazdu i wyjazdu na ul. Hynka od ul. Astronautów umożliwiając dojazd do garaży. Zachowane są dwa kierunki na ul. Astronautów na odcinku od ul. Żwirki i Wigury do ul. Tańskiego co zapewnia dojazd do pawilonów handlowych od ul. Żwirki i Wigury. 4. Brama ustawiona na zieleńcu nie stanowi zjazdu. W sprawie wybudowania zjazdu należy uzyskać

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Przy małej liczbie legalnych miejsc na osiedlu utrzymywanie postoju taxi jest nieuzasadnione, szczególnie przy dużym parkingu taxi na lotnisku. Wnosimy o zamianę zatoki na miejsca ogólnodostępne. 3. Uwagi do ruchu jednokierunkowego Wjazd z Hynka w ul. Astronautów Jednokierunkowa Astronautów spowoduje, że jedyny dojazd do garaży przy Astronautów 15B, parkingu przy 15A i dużego parkingu osiedlowego między Astronautów 15 a KOR 46 będzie musiał odbywać się od Hynka. To są istotne parkingi dla naszego osiedla, dostęp do nich powinien być z dwóch stron (zarówno od Hynka, jak i Zarankiewicza). Dojazd od Żwirki i Wigury (Biedronka, lokale usługowe) Zmiana odbiera wjazd na osiedle od strony Biedronki i pawilonów usługowych. Klienci tych sklepów będą zmuszeni jechać do KOR, następnie przejeżdżać przez większość osiedla, zwiększając ruch na osiedlu. Mieszkańcy stracą też możliwość szybkiego objeżdżania osiedla w poszukiwaniu miejsc parkingowych. Wniosek: jeśli celem ruchu jednokierunkowego jest uzyskanie kilku miejsc, lepiej rozważyć ciąg	decyzję administracyjną. Wnoskujemy o nie usuwania projektowanych miejsc postojowych przy Astronautów 10.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			pieszo-jezdne tam, gdzie pozwalają na to warunki. 4. Astronautów 10 - blokowanie ogródków Projekt „45 Astronautów” zakłada 5 miejsc postojowych wzdłuż tego bloku, choć w dwóch miejscach znajdują się bramy do prywatnych miejsc parkingowych o niejasnym statusie. Należy wyjaśnić, czy zmiany w organizacji ruchu porządkują legalność tych wjazdów, w przeciwnym razie nowe miejsca mogą być faktycznie niedostępne.	
114	mail	Kazimierza Wielkiego	w związku z konsultacjami dotyczącymi projektu wprowadzenia SPPN oraz zmian organizacji ruchu na ul. Kazimierza Wielkiego w Dzielnicy Włochy przedstawiam moją formalną opinię oraz zastrzeżenia dotyczące proponowanych rozwiązań. Niezgodność z przepisami dotyczącymi minimalnej szerokości dróg pożarowych Zgodnie z §13 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009 r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych (Dz.U. 2009 nr 124 poz. 1030), minimalna szerokość drogi pożarowej wynosi 4,0 m. Projektowane zwężenie jezdni na ul. Kazimierza Wielkiego – wynikające z wyznaczenia	Wprowadzono. Ul. Kazimierza Wielkiego pozostanie dwukierunkowa. Jednocześnie zwracamy uwagę, że nie każda droga publiczna jest co do zasady drogą pożarową, która musi spełniać wskazane wymagania. Utrzymanie parkingu pod wiaduktem przy rondzie Łopuszańska zostanie przeanalizowane w oparciu o zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Mosty i wiadukty) w zakresie skrajni obiektów oraz w oparciu o zapewnienie widoczności w miejscach wyjazdu z tak zaprojektowanych miejsc postojowych. Nielegalne parkowanie należy zgłaszać odpowiednim służbom tj. Policji oraz Straży Miejskiej.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			miejsc postojowych oraz wprowadzenia ruchu jednokierunkowego – spowoduje, że przekrój jezdni nie będzie spełniał wymogu 4,0 m, co realnie utrudni lub uniemożliwi przejazd straży pożarnej, karetek i policji. W godzinach szczytu dojazd służb ratunkowych stanie się szczególnie problematyczny. Projekt w obecnym kształcie narusza obowiązujące przepisy i nie powinien zostać zatwierdzony. Negatywne skutki analogicznych rozwiązań w innych częściach Warszawy. W wielu rejonach Warszawy, gdzie wprowadzono zwężenia ulic, wyznaczone miejsca postojowe kosztem szerokości jezdni oraz ruch jednokierunkowy na ulicach o zabudowie wielorodzinnej, odnotowano trwałe pogorszenie warunków komunikacyjnych: korki, utrudnienia dla służb ratunkowych, przerzucenie ruchu na ulice osiedlowe oraz pogorszenie jakości życia mieszkańców. Doświadczenia z Mokotową, Ochoty i części Woli pokazują, że zwężanie ulic o funkcji dojazdowej w gęstej zabudowie mieszkaniowej jest rozwiązaniem nieefektywnym i szkodliwym.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Wzrost natężenia ruchu wynikający z nowych inwestycji mieszkaniowych. W bezpośrednim sąsiedztwie ul. Kazimierza Wielkiego powstają dwie nowe inwestycje mieszkaniowe, każda licząca po kilkanaście lokali. Choć nie są to inwestycje wielkoskalowe, obie posiadają wjazdy i wyjazdy z garaży podziemnych bezpośrednio na ul. Kazimierza Wielkiego. W godzinach porannych i popołudniowych zwiększy to liczbę manewrów włączania się do ruchu na wąskiej ulicy. Zwężenie jezdni lub ograniczenie możliwości mijania się pojazdów doprowadzi do trwałego zakorkowania ulicy, szczególnie w godzinach wyjazdu i powrotu z pracy. Problem nielegalnego parkowania przez gości hoteli i użytkowników usług. W rejonie Kazimierza Wielkiego i Geologicznej występuje masowe parkowanie na trawnikach, prywatnych działkach, wjazdach do posesji oraz w sposób blokujący przejazd. Dotyczy to głównie gości okolicznych hoteli, którzy nie korzystają z dostępnych płatnych parkingów, w tym parkingu pod Urzędem Dzielnicy Włochy. Wnoszę o zwiększenie kontroli Straży Miejskiej, zobowiązanie hoteli do informowania gości o dostępnych legalnych miejscach oraz rozważenie	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ograniczenia możliwości parkowania dla gości hoteli w przestrzeni publicznej. Dodatkowo postuluję ustawienie słupków uniemożliwiających parkowanie poza wyznaczonymi miejscami na całej długości ul. Kazimierza Wielkiego i Geologicznej. 5. Utrzymanie parkingu pod wiaduktem przy rondzie Łopuszańska/KW. Wnoszę o zachowanie nieformalnego parkingu pod wiaduktem przy rondzie Łopuszańska/Kazimierza Wielkiego. Pełni on funkcję kluczowego bufora parkingowego dla gości hoteli, pracowników pobliskich firm i osób dojeżdżających. Jego likwidacja spowoduje masowy napływ pojazdów na ulice Kazimierza Wielkiego, Geologiczną i Stokrotki, drastycznie pogarszając sytuację parkingową w całym kwartale. Obowiązek zapewnienia miejsc postojowych przez nowe inwestycje. Nowe inwestycje mieszkaniowe powinny zapewniać miejsca postojowe nie tylko dla mieszkańców, ale również dla gości, dostaw i serwisów. Brak takich miejsc nie może być kompensowany poprzez zajmowanie przestrzeni	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			publicznej kosztem mieszkańców istniejącej zabudowy. Wniosek końcowy W świetle powyższych argumentów wnioskuję o: → wprowadzenie SPPN w tej części dzielnicy, ale bez wyznaczania miejsc postojowych na ul. Kazimierza Wielkiego oraz przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego. Takie rozwiązanie nie narusza przepisów o minimalnej szerokości dróg pożarowych, nie pogorszy przepustowości ulicy, ograniczy napływ pojazdów spoza obszaru, pozwoli uporządkować parkowanie poprzez słupki i egzekwowanie przepisów oraz utrzyma kluczowy bufor parkingowy pod wiaduktem. Proszę o uwzględnienie powyższych uwag w dalszych pracach projektowych.	
115	mail	Dwudziesto latków	Mieszkam na Al. Dwudziestolatków nr 2. Przeanalizowałam plany dotyczące strefy SPPN w okolicy mojego miejsca zamieszkania. O ile dobrze je rozumiem, to zarówno na Al. Dwudziestolatków (odcinek między Sulmierzycką a Radarową) oraz na równoległym odcinku ul. Lechickiej planowana jest likwidacja lub	Nie wprowadzono. Dla parkowania prostopadłego wymagana jest jezdnia manewrowa która koliduje z wyznaczeniem parkowania równoległego w całości na jezdni. Liczba miejsc zależy od dostępnego miejsca oraz stopnia przeznaczenia go na parkowanie. W ramach SPPN wyznacza się maksymalną możliwą legalną liczbę miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ograniczenie możliwości parkowania równoległego. Czy w przypadku Al. Dwudziestolatków braliście Państwo pod uwagę wytyczenie tylko jednego kierunku ruchu (od Sulmierzyckiej do Radarowej) tak, żeby można było parkować równolegle na większym jej odcinku? Na codzień ulica jest mocno zastawiona samochodami, które w większości będą musiały zostać gdzieś przestawione. W przypadku ul. Lechickiej, czy możliwość wytyczenia dodatkowych miejsc do parkowania równoległego na odcinku bliżej Sulmierzyckiej po stronie północnej ulicy? Dodatkowo uprzejmie proszę o wskazanie, czy w tej okolicy planowane jest wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych, które w tej chwili nie funkcjonują? Wobec likwidacji możliwości parkowania na tak wielu długim obszarze obu ulic mam obawy, że znalezienie wolnego miejsca zwłaszcza po południu/wieczorem będzie jeszcze trudniejsze, niż w tej chwili (a teraz zdarza mi się parkować w promieniu pół kilometra od miejsca zamieszkania).	
116	DECIDIM	WSM Okęcie	Przedstawione na spotkaniu online z ZDM wyniki analiz udowodniły, że SPPN jeszcze bardziej	WSM Ochota powinna zapewnić parkowanie na własnym terenie, w ramach SPPN staramy się

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			utrudni sytuację parkingową na osiedlu WSM Okęcie, zamiast ją poprawić. Dlaczego w proces tworzenia projektu nie zostały zaangażowane spółdzielnie, aby wprowadzić zmiany w organizacji ruchu, ale z jednoczesnym stworzeniem nowych miejsc parkingowych na terenach, którymi dysponuje spółdzielnia???	zwiększyć ilość miejsc postojowych w pasie drogowym. Projekt SPPN nie ingeruje w tereny prywatne, po wdrożeniu SPPN spółdzielnia może polepszyć swoją obsługę i dostosować do nowej organizacji ruchu.
117	DECIDIM	nd.	Jestem przeciwko SPPN. To tylko wyciąganie pieniędzy. I tak my kierowcy ciągle musimy płacić. A to za OC, a to za przegląd, a to za paliwo, i jeszcze za korzystanie ze WSPÓLNEJ przestrzeni? Kiedyś się normalnie jeździło i parkowało, a teraz utrudniają. Kierowcy to mieszkańcy, a nie jakiś wróg publiczny.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				lub wprowadzenia preferencji 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. 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
118	DECIDIM	nd.	Ważne, by projektowana strefa nie zmniejszyła liczby miejsc parkingowych, a tymczasem zgodnie ze wstępną propozycją, zlikwidowanych zostanie ich całkiem sporo nawet tam, gdzie dziś parkowanie jest w pełni legalne.	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
119	DECIDIM	nd.	<i>Komentarz do uwagi 118</i> I tak jest zawsze, jak SPPN jest wprowadzane. Na pewno nie zwiększa to dostępności miejsc.	Podstawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta.
120	DECIDIM	Ulice Drzewickiego i Astronautów, ulica Żwirki i Wigury, ulica Komitetu Obrony Robotników, aleja Krakowska, skrzyżowania ulicy Hynka i ulicy Żwirki i Wigury oraz	zgłaszam uwagi do projektu SPPN we Włochach: 1. kiedy planowane jest objęcie strefą pozostałej części dzielnicy? 2. Przejście dla pieszych przy ul. Drzewickiego i Astronautów, powinno zostać przesunięte w kierunku południowym tak aby umożliwić parkowanie na placyku stanowiącym obecnie skrzyżowanie, który powinien zostać wyodrębniony jako Parking (podobne rozwiązanie jak na łuku ulicy Tańskiego w tym rejonie). 3. Umożliwienie parkowania na 3 pasie ul. Żwirki i Wigury poprzez zwężenie jej do 2 pasów na wysokości Osiedla Astronautów. Obecnie Żwirki i przy koszarach jest 2 pasmowa i nie ma potrzeby 3 pasów później, można od skrzyżowania z Hynka	1. Obecnie nie ma takich planów, jest to poza merytorycznym obszarem prowadzonych konsultacji. 2. Na etapie projektu wykonawczego zostanie przeanalizowana możliwość wydzielenia parkingu odgrodzonego słupkami od skrzyżowania. 3. 4. 6. Koncepcja przekształcenia pasów ruchu na pasy postojowe w ciągu ul. Żwirki i Wigury, ul. KOR czy Al. Krakowskiej zostanie poddana analizie pod kątem przepustowości ulicy oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zmiana geometrii pasów i wprowadzenie nowych miejsc parkingowych wymaga oceny wpływu na komunikację autobusową i ruch samochodowy. 5. Utrzymanie parkingów pod wiaduktami Hynka zostanie przeanalizowane w oparciu o zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Mosty i

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		ulicy Hynka i alei Krakowskiej	gdzie z Żwirek są 2 pasy w lewo poprowadzić pasy w inny sposób pozostawiać prawy pas jako przystanek, parking, pas do skrętu w Astronautów. 4. Zawężenie KOR do 1 pasa wraz przeniesieniem ścieżki rowerowej na jezdnię, oraz parkowaniem na prawym pasie, podobne zawężenia były robione na Ursynowie np. Dereniowej. 5. Umożliwienie parkowania pod wiaduktami skrzyżowań Hynka z Żwirkami oraz Hynka z Al. Krakowską w sposób ucywilizowany zamiast blokowania tych miejsc lub ich wykluczenia ale zostawienia otwartych przestrzeni. 6. Na Al. Krakowskiej zastosować zwężenia do 2 pasów w celu oddania skrajnego pasu do parkowania wraz z ścieżką rowerową ewentualnie.	wiadukty) w zakresie skrajni obiektów oraz w oparciu o zapewnienie widoczności w miejscach wyjazdu z tak zaprojektowanych miejsc postojowych.
121	mail	WSM Okęcie	Poniżej uwagi do projektowanych zmian w organizacji ruchu na osiedlu WSM Okęcie (obszar 2), w związku z planowanym wprowadzeniem SPPN w dzielnicy Włochy. 1. Drzewieckiego – zbyt mała liczba miejsc / propozycja ciągu pieszo-jezdnego	1. Na ul. Drzewieckiego zaprojektowany zostanie zakaz postoju nie dotyczący posiadaczy identyfikatorów. 2. Wprowadzono uwagę dot. Komitetu Obrony Robotników. 3. Na tym odcinku jest powielona istniejąca organizacja ruchu – jest możliwość wjazdu i

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Projekt „76 Drzewieckiego” przewiduje 3 miejsca + 1 dla niepełnosprawnych na ulicy, gdzie zwykle parkują 34 pojazdy. Ponieważ jest to ulica ślepa, warto rozważyć wprowadzenie ciągu pieszo-jezdnego, aby zapewnić większą liczbę miejsc parkingowych. 2. KOR 42 – przekształcenie postoju taxi w parking Przy małej liczbie legalnych miejsc na osiedlu utrzymywanie postoju taxi jest nieuzasadnione, szczególnie przy dużym parkingu taxi na lotnisku. Wnosimy o zamianę zatoki na miejsca ogólnodostępne. 3. Uwagi do ruchu jednokierunkowego Wjazd z Hynka w ul. Astronautów Jednokierunkowa Astronautów spowoduje, że jedyny dojazd do garaży przy Astronautów 15B, parkingu przy 15A i dużego parkingu osiedlowego między Astronautów 15 a KOR 46 będzie musiał odbywać się od Hynka. To są istotne parkingi dla naszego osiedla, dostęp do nich powinien być z dwóch stron (zarówno od Hynka, jak i Zarankiewicza).	wyjazdu na ul. Hynka od ul. Astronautów umożliwiając dojazd do garaży. Zachowane są dwa kierunki na ul. Astronautów na odcinku od ul. Żwirki i Wigury do ul. Tańskiego co zapewnia dojazd do pawilonów handlowych od ul. Żwirki i Wigury. 4. Brama ustawiona na zieleńcu nie stanowi zjazdu. W sprawie wybudowania zjazdu należy uzyskać decyzję administracyjną. Wnosimy o nie usuwania projektowanych miejsc postojowych przy Astronautów 10. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Dojazd od Żwirki i Wigury (Biedronka, lokale usługowe) Zmiana odbiera wjazd na osiedle od strony Biedronki i pawilonów usługowych. Klienci tych sklepów będą zmuszeni jechać do KOR, następnie przejeżdżać przez większość osiedla, zwiększając ruch na osiedlu. Mieszkańcy stracą też możliwość szybkiego objeżdżania osiedla w poszukiwaniu miejsc parkingowych. Wniosek: jeśli celem ruchu jednokierunkowego jest uzyskanie kilku miejsc, lepiej rozważyć ciągi pieszo-jezdne tam, gdzie pozwalają na to warunki. 4. Astronautów 10 - blokowanie ogródków Projekt „45 Astronautów” zakłada 5 miejsc postojowych wzdłuż tego bloku, choć w dwóch miejscach znajdują się bramy do prywatnych miejsc parkingowych o niejasnym statusie. Należy wyjaśnić, czy zmiany w organizacji ruchu porządkują legalność tych wjazdów, w przeciwnym razie nowe miejsca mogą być faktycznie niedostępne. INNE	parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Abonament mieszkańca a liczba dostępnych miejsc Abonament rejonowy w promieniu 200 m daje jednemu blokowi kilkanaście miejsc, innemu – zero (np. Astronautów 16). Abonament podstawowy powinien gwarantować określony zasób miejsc. Większość mieszkańców osiedla Okęcie będzie musiała kupić abonament za 600 zł, mimo że ok. 1/3 już płaci podobną kwotę za parkingi WSM bez gwarancji miejsca. Zasadność wprowadzenia SPPN ZDM deklaruje, że SPPN ma poprawiać sytuację mieszkańców i chronić ich potrzeby parkingowe. Projekty przewidują jednak zmniejszenie liczby miejsc — dlatego nie widzę uzasadnienia dla wprowadzania SPPN na terenie osiedla WSM Okęcie.	
122	mail	Tańskiego, Astronautów	Mam kilka pytań i uwag odnośnie wstępnego projektu organizacji ruchu nr. arkusza projektowego nr. 46 ul. Tańskiego jak i do nr. 47 ul. Astronautów. Po pierwsze w arkuszu nr. 46 na górze na środku planu jest coś zaznaczone różową strzałką i podpisane różowym napisaniem natomiast napis wychodzi poza ramkę i można odczytać tylko: „wybudowana ..”, dlatego mam pytanie co jest	Nie wprowadzono. Napis roboczy dotyczył konieczności aktualizacji mapy, na etapie inwentaryzacji zlokalizowano wybudowaną zatokę obok wykazanego miejsca dla OzN. Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic z zachowaniem przepisów – należy zachować min. 2m chodnika dla pieszych,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			tam wybudowane, ponieważ nawet na planie ulicy Hynka gdzie ten obszar również jest widoczny nie widać tego napisu. Ponadto w tamtym miejscu obok zaznaczonego pojedynczego miejsca parkingowego dla osób niepełnosprawnych są teraz dwa miejsca parkingowe po prawej i po lewej od niego i pytanie czy one znikają, ponieważ nie ma ich oznaczonych na planie czy właśnie ten napis ma wyjaśniać ich zniknięcie? Ostatnim moim pytaniem odnośnie tego planu jest to czemu na końcu ulicy Tańskiego obok wyznaczonych 5 miejsc postojowych zabrane jest miejsce na stojaki rowerowe? W tamtym miejscu już istnieje stojak na rowery (który przy okazji nie jest zbyt oblegany nawet w lato) tuż przy bloku Tańskiego 7, dlatego uważam, że przeniesienie go tam lub dodanie kolejnego stojaka gdzie można by uzyskać dodatkowe miejsca parkingowe nie jest konieczne. Odnosnie nr. 47 mam uwagę co do nie oznaczenia istniejących aktualnie miejsc postojowych przy skrzyżowaniu ul. Drzewieckiego i Astronautów. Te miejsca (jeśli się nie mylę około 4 miejsc) faktycznie można uznać, że są tuż przy skrzyżowaniu natomiast geometria skrzyżowania (jest duże) pozwala na zaparkowanie pojazdów tuż przy bloku nie utrudniając ruchu. Nie wiem czy oprócz tego co Państwo udostępnili czyli	odpowiednią szerokość jezdni czy odległość od skrzyżowań i przejść dla pieszych. Brak oznaczenia miejsc postojowych przy skrzyżowaniu ul. Drzewieckiego i Astronautów wynika z faktu, iż miejsca te funkcjonują nielegalnie, właśnie ze względu na to, że teren ten jest obszarem skrzyżowania. Informujemy jednocześnie, że na etapie wyznaczania ostatecznych projektów, zostanie przeanalizowana możliwość innego zagospodarowania tej przestrzeni i wyznaczenia w części miejsc postojowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			uśrednione zajęcie miejsc parkingowych w obszarze „drugim” mają Państwo również dane dotyczące mniejszych obszarów takich jak osiedle przy ul. Astronautów. Natomiast z własnych doświadczeń wiem, że bardzo dużo osób chce tam parkować i uważam, że ilość wyznaczonych miejsc parkingowych na tych ulicach powinna być zmaksymalizowana, ponieważ te osiedle ma bardzo dużą ilość mieszkańców posiadających pojazdy. Byłbym bardzo wdzięczny za uwzględnienie moich uwag i w razie możliwości udzielenie odpowiedzi na zadane przeze mnie pytania.	
123	mail	Sabały	Dzień dobry, piszę w sprawie planowanych zmian na ul. Sabały na odcinku od ul. Lechickiej do ul. Trapez, aby była ona jednokierunkowa na tym odcinku lub nawet do ul. Hynka z wyznaczonym pasem do parkowania. Normalnie parkuje tutaj około 65 pojazdów, wiele budynków tutaj nie ma podwórka, tak jak na przykład budynek pod numerem 3, gdzie znajdują się lokale użytkowe takie jak sklep spożywczy, bar wietnamski i hurtownia, dostawy pod Sabały 5 też realizowane są od ulicy, natomiast dostawy do hotelu Mercure realizowane są z ulicy Sabały, a nie jak Państwo myślą z Lechickiej, o czym się dowiedzieliśmy na konsultacjach 3 grudnia, co prawda hotel ma swój	Nie wprowadzono. W ciągu ul. Sabały przy zmianie ulicy na jednokierunkową mogą zostać wyznaczone miejsca postojowe. Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Realizacja dostaw może się odbywać jak dotychczas, za pomocą ogólnodostępnych miejsc postojowych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parking niestety jest on za mały żeby tam podjechała dostawa do hotelu. Na Sabały 3, około 7 dostaw dziennie do samego sklepu spożywczego, bar Wietnamski realizuje około 100 odbiorów przez uber, bolt itp. mowa o pojazdach samochodowych oczywiście i ostatnia hurtownia dwie dostawy dziennie. Większość dostaw to duże i ciężkie palety. W przypadku dwukierunkowej ulicy będą stawały na zakazie parkowania, a w jednokierunkowej z wyznaczonym pasem do parkowania na ulicy trzeba by było wyznaczyć miejsce dla dostaw na przykład do 15 minut. Chyba że istnieją inne możliwości.	
124	mail	Sabały	Dzień dobry, piszę w sprawie planowanej organizacji ruchu w strefie płatnego parkowania, która ma być na ulicy Sabały. Jestem zarządcą budynku pod numerem 3, gdzie są lokale użytkowe, do których dziennie jest kilkanaście dostaw w postaci dużych i ciężkich palet do tej pory dostawy były realizowane z chodnika i ulicy do sklepu spożywczego, który aktualnie znajduje się w remoncie. Plany nie przewidują tutaj miejsc postojowych, co w przyszłości może nastręczyć wielu problemów w postaci dzikiego parkowania pod barem azjatyckim głównie przez kierowców uber eats, którzy raczej nie przejmują się obowiązującymi zasadami ruchu drogowego i parkują gdzie popadnie. Dobrze jakby się udało	W ciągu ul. Sabały przy zmianie ulicy na jednokierunkową mogą zostać wyznaczone miejsca postojowe. Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Realizacja dostaw może się odbywać jak dotychczas, za pomocą ogólnodostępnych miejsc postojowych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wygenerować miejsce postojowe dla dostaw biorąc pod uwagę to, że chodnik na szerokości naszej posesji jest najszerszy na całej ulicy. Może warto było by się zastanowić nad jednym kierunkiem i pasem do parkowania, ponieważ gdzieś musi zaparkować około 70 pojazdów. W budynku znajduje się także hurtownia do, której przyjeżdżają duże dostawy. Hotel Mercure realizuje dostawy z ulicy Sabały, ponieważ ciężarówki nie mieszczą się na parking hotelowy, podobna sytuacja jest z Sabały 5 gdzie znajduje się firma poligraficzna odbierająca duże dostawy z ulicy ponieważ auta dostawcze nie mieszczą się w wąskiej bramie starej kamienicy. Jak można wziąć aktywny udział w całym procesie aby mieć na coś jakikolwiek wpływ w tej sprawie? Czy pozostają nam tylko konsultacje społeczne? Szkoda by było zamienić patologię parkowania na chodnikach na uliczną. Problem zatorów na ulicy spowodowanych dostawami istnieje tutaj od wielu lat, może to jest idealny moment żeby to rozwiązać. Wiem, że takie rzeczy się nie sprawdzają, wiele lat byłem zarządcą starej kamienicy w samym centrum miasta w strefie płatnego parkowania gdzie był zakaz parkowania na ulicy i dostawcy do sklepiu spożywczego rozładowywali towar	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			nielegalnie parkując tworząc korek na ulicy i stwarzając realne zagrożenie w ruchu drogowym. Nie wyobrażam sobie dostawcy ciągnącego paleciak ważący 400kilogramów z końca ulicy po drodze z okolic kościoła gdzie będą najbliższe miejsca postojowe lub z Lechickiej przejeżdżając paleciakiem przez skrzyżowanie jednego z bardziej uczęszczanych skrzyżowań równorzędnych w naszej okolicy. Do kogo można się jeszcze zwrócić w tej sprawie ?	
125	mail		jako mieszkaniec Włoch, przy ulicy Bakalarskiej, zgłaszam sprzeciw wobec wprowadzania tutaj tej strefy. To nie jest centrum miasta, dajcie ludziom żyć normalnie. Wprowadzenie tej strefy w tym miejscu tylko ograniczy ilość miejsc parkingowych, a ponieważ przy okazji pewnie wprowadzone zostaną uliczki jednokierunkowe w celu utrudniania ruchu pojazdów to zaczną się korki. Nie niszczyć kolejnej dzielnicy. Nie dla strefy!	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
126	mail	Drzewieckiego	Chciałbym zaproponować nowe rozwiązanie w SPP jakie czeka nasze osiedle. Po zapowiedzi ze strony miasta że są otwarci na zmianę kierunków jazdy wydaje mi się że będzie to rozwiązanie najbardziej optymalne aby przemieszczać się po naszym osiedlu i nie robić dużych kółek jak nam proponowali na spotkaniu online (z KOR dojazd na Drzewieckiego przez Radarową). Z ul. Drzewieckiego zrobić drogę wewnętrzną z możliwością parkowania na chodniku a ulicą jako deptak. Należy też zablokować objazd dla rodziców ze szkoły prywatnej który robią sobie ul. Drzewieckiego i drogą wewnętrzną przed blokiem KOR42.	W ramach projektów dotyczących rozszerzenia SPPN nie są przewidziane zmiany kategorii drogi i wyznaczanie dróg wewnętrznych.
127	mail		Na wstępie chciałbym zaznaczyć, że wyczekiwałem na uruchomienie SPPN w przedmiotowym obszarze od czasu, kiedy SPPN została wprowadzona na całej Ochocie i kierowcy zaczęli pozostawiać swoje auta na południe od linii kolejowej nr 8, czyli rejon ulic 1 Sierpnia, Strubiczów, Sabały i pobliskich. Wcześniej oczywiście też brakowało miejsc, ale od momentu wprowadzenia SPPN na Ochocie zdarzało mi się krążyć kilkanaście minut w poszukiwaniu miejsca.	• Ze względu na przekrój ul. Sabały oraz bardzo wąskie chodniki, bez wprowadzenia jednego kierunku ruchu nie ma możliwości wyznaczenia równoległych miejsc postojowych na całej długości ulicy. • Ul. Lechicka - nie uwzględniono; znaki zakazu postoju nie dotyczącego posiadaczy identyfikatorów zgodnie z założeniem SPPN są wyznaczane w miejscach gdzie nie ma możliwości zaprojektowania pełnowymiarowych miejsc

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Niestety po zapoznaniu się z projektami organizacji ruchu mój entuzjazm zmalał do zera, a wręcz w zaproponowanym kształcie jestem przeciwko wprowadzeniu SPPN we Włochach. Zakładane projekt drastycznie obniżają liczbę dostępnych miejsc parkingowych, nie proponując w zamian żadnych nowych. Jednocześnie obszar parkowania ograniczony do 200 metrów oznacza dla wielu budynków w tej strefie bardzo ograniczoną pulę miejsc. Jeżeli strefa płatnego parkowania ma zostać wprowadzona tak czy inaczej, to zmiany organizacji powinny uwzględniać następujące kwestie: • pozostawienie możliwości parkowania równoległego po obydwu stronach ul. Sabały na całej długości pomiędzy Lechicką i Hynka (na tym odcinku ruch pieszy jest bardzo znikomy i nie są konieczne tak szerokie chodniki); • wprowadzenie strefy tylko dla mieszkańców na ul. Lechickiej od ul. Czardasza aż do al. Krakowskiej oraz na całej długości ul. Strubiczów po stronie zachodniej oraz na ul. Sabały od Lechickiej do wysokości ul. Sabały 6 (z uwagi na obecność hotelu goście hotelowi bardzo	postojowych, a można parkować przy zachowaniu zasad ogólnych. • Miejsca postojowe muszą być wyznaczone zgodnie z obowiązującymi przepisami, nie ma możliwości wyznaczenia parkowania przy zajęciu całej szerokości chodnika ul. Trapez. • Uwagi dotyczące likwidacji przejścia, rozbudowy chodnika, wydłużenia zatoki, budowy nowych zatok nie zostały uwzględnione – 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
			często zajmują miejsca na ulicy, pomimo iż hotel dysponuje parkingiem naziemnym i podziemnym; • pozostawienie możliwości parkowania równoległego po południowej stronie ul. Trapez (ulica ma być jednokierunkowa, a ruch pieszy jest bardzo znikomy i nie jest konieczny tak szeroki chodnik, ewentualnie można poszerzyć chodnik po północnej stronie ulicy), • zlikwidowanie przejścia dla pieszych na ul. Sabały na wysokości budynków 6 i 8 (jest ono zupełnie niepotrzebne), co pozwoli uwolnić dodatkowe kilka miejsc po każdej stronie ulicy; • pozostawienie możliwości parkowania równoległego („okrakiem”) po północnej stronie al. Dwudziestolatków pomiędzy Radarową a budynkiem Dwudziestolatków 6 (można „dołożyć” jeden rząd płyt chodnikowych na trawniku, umożliwiając zaparkowanie auta „głębiej”); • wydłużenie zatoki do parkowania prostopadłego po wschodniej stronie ul. Radarowej na wysokości SP nr 88 (jest miejsce na ok. 8-10 miejsc parkingowych);	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			• wybudowanie nowych miejsc parkingowych do parkowania skośnego wzdłuż al. Krakowskiej na wysokości budynków al. Krakowska 270 i 272 w miejscach gdzie nie ma krzewów (w każdej takiej przerwie między krzakami zmieści się na oko po 8-10 mp) – z uwagi na swoje położenie budynki 270 i 272 mają bardzo ograniczoną pulę miejsc tylko na ul. Strubiczów, a większość „pola” w okręgu 200 metrów to tereny zielone, oraz 6-pasmowa al. Krakowska wraz z torowiskiem, dodatkowo te miejsca na ul. Strubiczów są współdzielone z innymi budynkami w okolicy; • wydłużenie zatoki po północnej stronie ul. Bakalarskiej do parkowania prostopadłego od restauracji Pho Mai w stronę wschodnią do przejścia dla pieszych; • wykorzystanie całej przestrzeni pod zatokę do parkowania prostopadłego po wschodniej stronie ul. Saboty od wjazdu do kościoła w stronę południową do ul. Hynka; • budowa dodatkowych zatok po północnej stronie ul. 1 go Sierpnia od Radarowej do Strubiczów w miejscach, gdzie jest to fizycznie możliwe;	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			pozostawienie możliwości parkowania po wschodniej stronie al. Krakowskiej na wysokości Rossmanna i Biedronki (od wysokości Geologicznej w stronę Hynka.	
128	mail	Sabały	Jako mieszkanka ul. Sabaly 15 w Warszawie wyrazam sprzeciw wprowadzenia strefy płatnego parkowania w obrebie (ul. Sabaly, Hynka, Instalatorów, Strubiczów, 1 sierpnia, Łopuszanska) którego dotyczy konsultacje społeczne w dniu 15 i 16.12.2025. Ulica Sabaly nie jest dostosowana do wymysłów pomysłodawców.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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.
129	DECIDIM	nd.	Według mojej opinii zwiększenie obszaru płatnego parkowania ma sens, jeśli miasto prowadzi zdrową politykę ich budowania. Niestety miejsc	Nie jest zadaniem zarządcy drogi zapewnienie ani określonej ani równej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców. Liczba miejsc zależy od dostępnego miejsca oraz stopnia przeznaczenia go

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			brakuje, nie są budowane nowe. Wprowadzacie państwo płatne miejsc a miejsc nie budujecie.... Chory pomysł na wypchanie kieszeni radnych i polityków.	na parkowanie. W ramach SPPN wyznacza się maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych.
130	DECIDIM	Kazimierza Wielkiego, Geologiczna, Łobeska	Należy zmienić organizację ruchu w rejonie ul. Kazimierza Wielkiego, Geologiczna i Łobeska. Obecnie po wprowadzonych zmianach (listopad 2025 r.) na skrzyżowaniu pod wiaduktem Hynka/Al. Krakowska w sygnalizacji i poziomych pasach, kierowcy wyjeżdżający z rejonu w/w ulic utykają w korku na dojeździe do ronda i chcąc jechać na wprost lub w prawo muszą stać dłużej. Należy zmienić kierunek ulicy Łobeskiej lub dopuścić ruch 2 kierunkowy na ul. Geologicznej w celu łatwiejszego dojazdu do Al. Krakowskiej w kierunku POW. Także dojazd do Ronda mógłby odbywać się na obu pasach jak do jazdy na wprost a nie obecnie tylko lewy do skrętu. Zmiany zakorkowały to skrzyżowanie o poranku.	Nie wprowadzono. W ramach konsultacji omawiane są zmiany związane z rozszerzeniem SPPN czyli wyznaczeniem jak największej liczby miejsc postojowych, a nie zmiany organizacji ruchu na skrzyżowaniach.
131	DECIDIM	nd.	Zapamiętajmy które partie będą głosowały za wprowadzeniem SPPN we Włochach i odwdzięczmy się przy następnych wyborach.	Uwaga nie dotyczy prowadzonych konsultacji. Przedmiotem konsultacji społecznych były zmiany organizacji ruchu na poszczególnych ulicach. Decyzję o zmianach zasad w strefie płatnego parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy.
132	DECIDIM	nd.	Jestem mieszkańcem przy ul.Astronautów,płatne parkowanie to wyciąganie pieniędzy, mieszkańcy	SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			będą musieli płacić za abonament teraz 30zł, a później? ruch na i tak ciasnych uliczkach się zwiększy, przez sugerowaną rotację miejsc. Na nowych osiedlach nie ma sensu wprowadzać strefy płatnej, bo tam nie ma gdzie zaparkować, natomiast na naszym osiedlu infrastruktura będzie wykorzystywana do wyciągania kasy i mieszkańcy nie będą mieli gwarancji parkowania pod miejscem zamieszkania. Jeśli tak zależy na tym, aby był porządek na osiedlu, wystarczy wprowadzić "parkowanie tylko dla mieszkańców" – w kompetencji służb mundurowych należałoby weryfikowanie pojazdów i ich właścicieli pod względem zasadności postoju.	możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. SPPN jest wprowadzony na drogach publicznych. Drogi publiczne są to ogólnodostępne drogi zaliczone na podstawie ustawy o drogach publicznych do odpowiedniej kategorii. Są one własnością Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i służą do zaspokajania potrzeb ogółu w zakresie transportu. Dlatego też wprowadzenie B-39 (strefa B-35 dla mieszkańców) jest tylko w prowadzone na odcinkach ulic gdzie nie ma możliwości wprowadzenia pełnowymiarowych miejsc parkingowych.
133	DECIDIM	nd.	Popieram projekt. Chyba w końcu przyszedł czas, żeby się tym zająć. Ulica Radarowa bardzo obłożona. Samochody parkują również na trawnikach. Ciasno na ulicy Słowiczej. i Tapicerskiej. Trzymam kciuki. Płatne parkowanie nie powinno dotyczyć mieszkańców.	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
134	DECIDIM	Sabały	Dzień dobry, piszę w sprawie planowanych zmian na ul. Sabały na odcinku od ul. Lechickiej do ul. Trapez, aby była ona jednokierunkowa na tym odcinku lub nawet do ul. Hynka z wyznaczonym pasem do parkowania. Normalnie parkuje tutaj około 65 pojazdów, wiele budynków tutaj nie ma podwórka, tak jak na przykład budynek pod numerem 3, gdzie znajdują się lokale użytkowe takie jak sklep spożywczy, bar wietnamski i hurtownia, dostawy pod Sabały 5 też realizowane są od ulicy, natomiast dostawy do hotelu Mercure realizowane są z ulicy Sabały, a nie jak Państwo myślą z Lechickiej, o czym się dowiedzieliśmy na konsultacjach 3 grudnia, co prawda hotel ma swój parking niestety jest on za mały żeby tam podjechała dostawa do hotelu. Na Sabały 3, około 7 dostaw dziennie do samego sklepu spożywczego, bar Wietnamski realizuje około 100 odbiorów przez uber, bolt itp. mowa o pojazdach samochodowych oczywiście i ostatnia hurtownia dwie dostawy dziennie. Większość dostaw to duże	W ciągu ul. Sabały przy zmianie ulicy na jednokierunkową mogą zostać wyznaczone miejsca postojowe. Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Realizacja dostaw może się odbywać jak dotychczas, za pomocą ogólnodostępnych miejsc postojowych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			i ciężkie palety. W przypadku dwukierunkowej ulicy będą stawały na zakazie parkowania, a w jednokierunkowej z wyznaczonym pasem do parkowania na ulicy trzeba by było wyznaczyć miejsce dla dostaw na przykład do 15 minut. Chyba że istnieją inne możliwości? 	
135	DECIDIM	nd.	Dzień dobry, jestem przeciwny wprowadzeniu w takiej formie sppn, gdzie likwiduje się dużo miejsc	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkingowych, ta sytuacja nie rozwiąże problemu z dostępnością miejsc dla mieszkańców, potrzeba by wybudować nowe miejsca parkingowe w końcu płacimy podatki na rzecz miasta, które nic nie robi dla mieszkańców pożytecznego	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 sprawę na danym obszarze. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
136	DECIDIM	nd.	Jestem przeciwny wprowadzaniu SPPN na tym terenie. Strefy nie powinny obejmować całego miasta!	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
137	DECIDIM	nd.	Uważam, że SPP należy zlikwidować ponieważ drogi zostały zbudowane z publicznych, czyli naszych, pieniędzy i z tych samych pieniędzy są konserwowane a teraz każe się nam płacić trzeci raz za to samo. Ponadto i tak nie spełnia, wbrew propagandzie, funkcji łatwiejszego znalezienia parkingi.	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.
138	DECIDIM	Sabały 4	Witam, mieszkam na Sabały 4 w kamienicy dla której niema żadnych miejsc parkingowych z reszta podobnie jak na całym osiedlu uważam za skandaliczne wykasowanie około 70 miejsc parkingowych od ul. Lechickiej aż do samego	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			kościół przy Hynka. Gdzie kurier z dostawą podjedzie jestem ciekawa	
139	DECIDIM	Sabały	Tak nie powinno być żeby odbierali ludziom możliwość parkowania w pobliżu domu, mieszkam w kamienicy po środku Sabały mam trójkę dzieci i często zakupy które ważą bardzo dużo, będę teraz musiała lecieć z tobołami z Lechickiej lub spod kościoła. Gratuluje pomysłu.	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 zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
140	DECIDIM	nd.	Powiększenie strefy płatnego parkowania aż do dzielnicy Włochy, to przykład decyzji podjętej bez realnego zrozumienia potrzeb mieszkańców. Zamiast poprawy organizacji ruchu będzie chaos, brak miejsc dla okolicznych mieszkańców i klientów lokalnych punktów usługowych oraz	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
			ciągłe mandaty za byle co. Ulice, które wcześniej normalnie funkcjonowały będą sparaliżowane przez kierowców krążących w kółko. Zero sensownych konsultacji, zero sensownych rozwiązań, za to kolejny sposób na wyciąganie pieniędzy.	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. Gotowy raport z konsultacji oraz wnioski z badań parkingowych są przekazywane Radzie Warszawy w

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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	Sabały, Czardasza, Lechicka	Planowane zmiany przy ul. Sabały, Czardasza, Lechicka, Strubiczów, budzą duży niepokój, przede wszystkim ze względu na brak realnych rozwiązań problemu parkowania. Już teraz znalezienie miejsca graniczy z cudem, a po zmianach ma być jeszcze gorzej. Zamiast poprawić dostępność dla mieszkańców i osób dojeżdżających, planuje się kolejne ograniczenia, które tylko zwiększą chaos i frustrację. Trudno zrozumieć, dlaczego znów pomija się codzienne potrzeby ludzi, którzy tu mieszkają i pracują. Bez zapewnienia odpowiedniej liczby miejsc parkingowych te zmiany po prostu nie mają sensu.	Nie jest zadaniem zarządcy drogi zapewnienie ani określonej, ani równej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców. Liczba miejsc zależy od dostępnego miejsca oraz stopnia przeznaczenia go na parkowanie. W ramach SPPN wyznacza się maksymalną możliwą legalną liczbę miejsc postojowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
142	DECIDIM	Sabały	Pomysł pozostawienia ulicy Sabały jako dwukierunkowej, przy jednoczesnym braku wyznaczonych miejsc parkingowych, to rozwiązanie, które w praktyce tylko pogarszy sytuację. Taka organizacja ruchu nie odpowiada realnym potrzebom mieszkańców ani osób korzystających z tej ulicy na co dzień. Brak miejsc parkingowych spowoduje ciągłe problemy, nerwowe manewry i chaos, a sama ulica straci na funkcjonalności. Znacznie lepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie ruchu jednokierunkowego i wydzielenie wyraźnych miejsc parkingowych. Pozwoliłoby to uporządkować przestrzeń, poprawić bezpieczeństwo oraz realnie zwiększyć dostępność parkowania. Jednokierunkowa ulica z miejscami postojowymi byłaby bardziej logiczna, czytelna i przyjazna zarówno dla mieszkańców, jak i kierowców.	Ze względu na przekrój ul. Sabały, szerokość jezdni oraz chodników, przy zachowaniu dwukierunkowego ruchu na tej ulicy, nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych zgodnie z obowiązującymi przepisami.
143	DECIDIM	Sabały Radarowa	Zakładam, że mieszkańcy będą mieli prawo do bezpłatnego parkowania na podstawie umieszczonych za szybą samochodu zezwolenia – zwał jak zwał. 1. Proszę o rewizję planowanej likwidacji miejsc parkingowych na ul. Sabały (a nie Sabyły) między Lechicką a Trapez i dalej po	1. Ze względu na przekrój ul. Sabały, szerokość jezdni oraz chodników, przy zachowaniu dwukierunkowego ruchu na tej ulicy, nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych zgodnie z obowiązującymi przepisami. 2. Miejsca postojowe na ul. Radarowej zostaną wyznaczone przy maksymalnym wykorzystaniu dostępnej przestrzeni.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			północnej stronie ulicy aż do Hynka i uwzględnienie miejsc parkingowych tj. umożliwienia parkowania jednym kołem na chodniku a drugim na jezdni. Jeśli szerokość ulicy to uniemożliwia – proponuję ustalić ruch jednokierunkowy na tym odcinku Sabały od Lechickiej w kierunku Hynka. Każde zmniejszenie liczby miejsc parkingowych potęguje i tak istniejące problemy z parkowaniem a ruch jednokierunkowy na Sabały umożliwi realizację powyższego postulatu 2. Proszę o cofnięcie planowanej zmiany parkowania równoległego i pozostawienie istniejącego prostopadłego na północnej części ul. Radarowej vis a vis wejścia do SP 88. Każde zmniejszenie liczby miejsc parkingowych potęguje i tak istniejące problemy z parkowaniem	
144	DECIDIM	Sabały	Witam, mieszkam w kamienicy na rogu Sabały i Trapez gdzie niema podwórka do parkowania. Uważam, że likwidacja tak dużej ilości miejsc parkingowych na naszej ulicy źle odbije się na komforcie życia mieszkańców ponieważ tylko	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			niewielka ich część może pozwolić sobie na parkowanie na swoich podwórkach.	
145	DECIDIM	Sabały 4	Mieszkam na Sabały 4 od trzech lat i widzę co się dzieje na ulicy w godzinach dostaw do lokali naprzeciwko, jak już tak chcecie rozwiązywać problemy mieszkańców to może uwzględnicie to w swoich planach bo to patologia jest żeby dostawczaki tamowały ruch w godzinach szczytu. I koniecznie trzeba zrobić kilka leżących policjantów, bo ludzie tutaj dosłownie latają w powietrzu samochodami zamiast jeździć.	W sprawie tamowania ruchu na ulicy - informujemy, że blokowanie lub utrudnianie ruchu na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub ruchu jest wykroczeniem zgodnie z art. 90 Kodeksu wykroczeń, ww. przypadki pozostają w kompetencjach Policji i Straży Miejskiej. Zostaną zaprojektowane progi zwalniające na ul. Sabały.
146	DECIDIM	Sabały, Czardasza	Strefa płatnego parkowania. Jestem na tak, ale zabranie mieszkańcom aż tylu miejsc parkingowych na ul. Sabały to jest zły pomysł, tyle tutaj starych kamienic bez podwórka. Proponuję ul. Czardasza jednokierunkowa w stronę kościoła, ul. Trapez w dwie strony ul. Sabały jednokierunkowa od ul. Trapez w stronę ul. Lechicka, a od ul. Trapez do Hynka dwukierunkowa. Wykasowało by to masakryczne korki, które są spowodowane skrótem przez nasze osiedle. Ludzie nie jada Żwirki Wigury do Hynka i na przykład w stronę Ursusa, tylko przez Jadwisin zasuważą. Bo Żwirki stoją jak замуrowane.	Ze względu na przekrój ul. Sabały, szerokość jezdni oraz chodników, przy zachowaniu dwukierunkowego ruchu na tej ulicy, nie ma możliwości wyznaczenia miejsc postojowych zgodnie z obowiązującymi przepisami.
147	DECIDIM	nd.	Trudno jest mi zrozumieć pomysł poszerzania SPP na 6 km od centrum w dzielnicach, w których 90%	Konsultacje społeczne nie są plebiscytem ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			stanowią bloki i budynki mieszkalne wielorodzinne (a więc o jakiej rotacji pojazdów tu mówimy, gdzie większość osób pozostawia samochody na dzień/dwa/kilka i korzysta w ramach potrzeb, a nie na 30 minut) – a 'pomoc mieszkańcom' uważam za irytujący żart. Jeśli m.st Warszawa chce wprowadzić SPP w całym mieście i najchętniej wyeliminować samochody, to niech to zrobi wszędzie od razu, a nie wybiera – nie wiadomo jakim kluczem – dzielnice, które obdarowuje tym pomysłem. Ponadto jeśli już, to SPP powinny rozchodzić się promieniście od centrum. Czy jest możliwość przeprowadzenia referendum? Wtedy mieszkańcy mogą się wypowiedzieć czy widzą w tym sens. Żaden z argumentów podających nam 'ZA' SPP nie jest trafiony. Sytuacja parkingowa mieszkańców się pogorszy bo będzie mniej miejsc i może się okazać, że ktoś będzie musiał płacić na stałe bo nie znajdzie się w obrębie 200m od miejsca zamieszkania (patrząc na sugerowane miejsca parkingowe to myślę że z grubsza stanowią jakieś 20-25% obecnie istniejących max, a jednak zdecydowana większość pojazdów jest własnością mieszkańców). Zwiększenie rotacji	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			pojazdów oznacza większy ruch i korki, które dodatkowo spotęgują ulice jednokierunkowe.	
148	DECIDIM	nd.	Czy Miasto gdziekolwiek sprawdziło, jak się sytuacja po wprowadzeniu SPPN zmieniła? W wielu miejscach po wprowadzeniu SPPN sytuacja zmieniła się o tyle, że trzeba teraz płacić. Choćby najnowsza strefa na Górnym Mokotowie.	Tak, ZDM przeprowadził badania istniejącej strefy płatnego parkowania na śródmiejskim fragmencie strefy. Dodatkowo, na podstawie pomiarów z e-kontroli ZDM jest w stanie określić takie wskaźniki jak zajętość poszczególnych miejsc itp. Ponadto, Urząd m.st. Warszawy przeprowadzał badania ankietowe dotyczące opinii o funkcjonowaniu SPPN.
149	DECIDIM	nd.	Szkoda, że ludziska nie kumają że tutaj rozchodzi się organizacje tego bubla jakim jest spp a nie czy w ogóle powstanie, to już jest przesądzone.	Przedmiotem konsultacji społecznych były szczegóły zmian na poszczególnych ulicach, a nie decyzja o tym, czy strefę płatnego parkowania należy wprowadzić. Decyzja taka nie jest podejmowana przez ZDM, ale przez Radę m.st. Warszawy. Konsultacje społeczne nie są plebiscytem, ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na poziomie lokalnym. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania podejmują radni m.st. Warszawy. Zanim dojdzie do głosowania, zostały przygotowane projekty dla poszczególnych ulic, aby mieszkańcy mogli poznać konsekwencje wprowadzenia SPPN i złożyć uwagi do projektów, by uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone.
150	DECIDIM	Sabały, Astronautó	Odnoszę wrażenie, że jutro ludzie to ich tam rozjadą na tych mediacjach, tyle absurdów w	Uwaga nie odnosi się do przedmiotu konsultacji społecznych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		w, Radarowa	jednym miejscu to się w głowie nie mieści. Proponuję strefę Sabały, Astronautów i Radarową połączyć liniami na mapie i zaliczyć do trójkąta absurdów. Kto to słyszał żeby do ulic z lat 60 stosować obecne wymogi i prawa a nie na odwrót. I wszystko pod płaszczykiem „Dla dobra mieszkańców” A może jak już tak chętnie chcecie usunąć wszystkie miejsca parkingowe z Sabały to może zakażmy tutaj ruchu pojazdów, połóżmy kostkę i zrobmy deptak jak na Chmielnej i uśmiechajmy się dalej.	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
151	DECIDIM	Sabały	Rozumiem że ten promień 200 metrów to od najbliższego miejsca parkingowego a nie miejsca zamieszkania bo jak tak to na Sabały mieszkańcy będą mieli kolorowo.	Abonament rejonowy kosztuje 30 zł rocznie i pozwala zaparkować w rejonie znajdującym się w promieniu 200 m od miejsca zameldowania.
152	DECIDIM	Sabały	Odnosząc się do zmian w prawie ruchu drogowego przy ulicy Sabały Rozszerzenie strefy płatnego parkowania jest ogólnie złym pomysłem, jeżeli jednak okaże się nie do zatrzymania, konieczne jest wprowadzenie rozwiązań minimalizujących jej negatywne skutki. Na objętym obszarze ulica Sabały powinna zostać przekształcona w ulicę jednokierunkową, z ruchem prowadzonym od dwukierunkowej ulicy Trapez. Takie rozwiązanie poprawi	Wprowadzono. Ulica Sabały na północ od ulicy Tapicerskiej zostanie zaprojektowana jako jednokierunkowa, co pozwoli na wyznaczenie miejsc postojowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			bezpieczeństwo, usprawni ruch lokalny oraz ograniczy problemy z parkowaniem i mijaniem się pojazdów. Uzupełnienie podsumowania Brak miejsc postojowych spowoduje ogromne problemy dla mieszkańców, gości oraz lokalnych usług. Doprowadzi to do chaosu parkingowego, zwiększonego ruchu pojazdów w poszukiwaniu wolnych miejsc, a także do częstszych konfliktów i utrudnień w codziennym funkcjonowaniu. W efekcie pogorszy się bezpieczeństwo oraz jakość życia na tym obszarze, a problemy komunikacyjne zamiast zostać rozwiązane – ulegną dalszemu nasileniu.	
153	mail	Kazimierza Wielkiego	Na prośbę mieszkańców budynku przy ul. Kazimierza Wielkiego 15 poniżej przekazuję uwagi do projektu strefy płatnego parkowania na ul. Kazimierza Wielkiego: "Analiza projektu organizacji ruchu na ul. Kazimierza Wielkiego pokazuje, że proponowane zmiany – w szczególności wprowadzenie ruchu jednokierunkowego oraz wyznaczenie kilku miejsc postojowych kosztem szerokości jezdni – są nieadekwatne do realiów i mogą doprowadzić do poważnego pogorszenia warunków komunikacyjnych. Ulica już dziś jest wąska i	Wprowadzono, ul. Kazimierza Wielkiego pozostanie dwukierunkowa.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			intensywnie użytkowana, a dodatkowe ograniczenia przestrzeni manewrowej i parkowania poza posesjami tylko zwiększą chaos i utrudnienia. Należy podkreślić, że w bezpośrednim sąsiedztwie powstają dwie nowe inwestycje wielolokalowe – przy ul. Kazimierza Wielkiego oraz przy ul. Geologicznej. Oznacza to znaczący wzrost liczby mieszkańców i pojazdów, szczególnie odczuwalny w godzinach porannych i popołudniowych. Wprowadzenie jednokierunkowości i likwidacja możliwości parkowania wzdłuż ulicy w takiej sytuacji doprowadziłaby do katastrofalnego spiętrzenia ruchu, wydłużenia czasu wyjazdu z osiedla oraz zwiększenia ryzyka blokowania przejazdu służb. W tym kontekście najbardziej racjonalnym rozwiązaniem jest wprowadzenie SPPN bez wyznaczania miejsc postojowych na naszym odcinku i przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego. Pozwala to ograniczyć napływ pojazdów spoza osiedla po wprowadzeniu strefy w sąsiedztwie, a jednocześnie nie pogarsza przepustowości ulicy ani nie wprowadza zmian, które byłyby sprzeczne z rosnącym obciążeniem komunikacyjnym wynikającym z nowych inwestycji. Jest to rozwiązanie najmniej inwazyjne,	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			najbardziej adekwatne do lokalnych warunków i najlepiej chroniące interes mieszkańców."	
154	DECIDIM	Sabały	Jestem osobą poruszającą się na wózku inwalidzkim i mieszkam na Sabały dzisiaj z karteczki przyklejonej na drzwiach klatki schodowej dowiedziałem się, że nie będę miał pod domem miejsca do parkowania. Faktem jest, że na ulicy ciasno jest jeżeli chodzi o parkowania ale jakoś do tej pory udawało mi się stanąć autem w pobliżu domu wypakować wózek i dojechać do klatki. Teraz może być tak, że miejsce znajdę dopiero pod kościołem lub na Lechickiej albo na Czardasza lub jeszcze dalej, aaa no tak, dalej nie można niż 200 metrów. Niesamowite jest jaką niekompetencją, niewiedzą i brakiem zrozumienia okolicy wykazują się ci którzy to projektują. Większość mieszkańców parkuje swoje samochody na ulicy bo najzwyczajniej niema tutaj podwórek. Bardzo żałuję, że nie będę miał okazji wziąć udziału w mediacjach, które mam nadzieję pokażą jak nie trafione są te pomysły.	Wprowadzono. Miejsce postojowe dla samochodów osób z niepełnosprawnościami zostanie zaprojektowane w możliwie najbliższej oraz zgodnej z obowiązującymi przepisami lokalizacji.
155	DECIDIM	Sabały	Uwagi do planowanych zmian organizacji ruchu na ul. Sabały (uwaga powtórzona 2 krotnie) Szanowni Państwo, w związku z planowanymi zmianami organizacji ruchu na ul. Sabały zwracam się z prośbą o	Wprowadzono. Ulica Sabały na północ od ulicy Tapicerskiej zostanie zaprojektowana jako jednokierunkowa, co pozwoli na wyznaczenie miejsc postojowych. Po południowej stronie ul. Sabały, na odcinku od ulicy Pilchowickiej do Tapicerskiej zostanie zaprojektowany

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ponowne przeanalizowanie proponowanych rozwiązań. Z przedstawionych planów wynika, że przewidywana jest istotna redukcja liczby miejsc postojowych wykorzystywanych obecnie przez mieszkańców ulicy. Jednocześnie nie zaproponowano żadnej realnej alternatywy parkingowej, co w praktyce znacząco pogorszy warunki codziennego funkcjonowania mieszkańców. Dodatkowo likwidacja miejsc parkingowych przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego spowoduje: • brak możliwości krótkotrwałego postoju dla samochodów dostawczych (dostawy, kurierzy, przeprowadzki), • znaczne utrudnienia w obsłudze technicznej budynków, • brak możliwości wjazdu pojazdów na podwórka, co już obecnie jest bardzo ograniczone. • W związku z powyższym wnoszę o rozważenie wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Sabały, co pozwoliłoby:	zakaz postoju nie dotyczący posiadaczy identyfikatorów.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			• zachować miejsca parkingowe dla mieszkańców, • poprawić bezpieczeństwo i płynność ruchu, • umożliwić dojazd samochodów dostawczych oraz służb technicznych. Proponowane obecnie rozwiązania nie uwzględniają realnych potrzeb mieszkańców i mogą prowadzić do dalszych problemów komunikacyjnych oraz parkingowych w tej części osiedla. Proszę o ponowne przeanalizowanie projektu oraz uwzględnienie głosu mieszkańców w procesie decyzyjnym.	
156	mail i DECIDIM	Sabały	działając w imieniu Wspólnoty Mieszkaniowej przy ul. Sabały 4 w Warszawie (23 lokale; budynek z 1936 r.; brak parkingu na posesji i brak garaży), zgłaszam uwagi do projektu organizacji ruchu dla rys. 31 „UL. SABAŁY”. Z przedstawionego rysunku wynika, że na odcinku w rejonie budynków Sabały 4 oraz Sabały 6 nie przewidziano żadnych miejsc postojowych po obu stronach ulicy (pozostają wyłącznie chodniki), a najbliższe miejsca wyznaczono w znacznym oddaleniu. W praktyce oznacza to likwidację istniejącej dziś możliwości parkowania mieszkańców przy budynkach, mimo że	Wprowadzono. Ulica Sabały na północ od ulicy Tapicerskiej zostanie zaprojektowana jako jednokierunkowa, co pozwoli na wyznaczenie miejsc postojowych. Po południowej stronie ul. Sabały, na odcinku od ulicy Pilchowskiej do Tapicerskiej zostanie zaprojektowany zakaz postoju nie dotyczący posiadaczy identyfikatorów.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			nieruchomości nie mają alternatywy (brak podwórka z parkingiem, brak garaży). Rozumiemy cele uporządkowania parkowania i poprawy bezpieczeństwa, jednak wnosimy o rozwiązanie, które nie pozbawi mieszkańców realnej możliwości parkowania w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca zamieszkania. W szczególności wnosimy o opracowanie i uwzględnienie wariantu organizacji ruchu umożliwiającego zachowanie parkowania na ul. Sabały przy Sabały 4–6, np. poprzez: wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na tym odcinku ul. Sabały, oraz wyznaczenie pasa postojowego (parkowanie równoległe na jezdni) po jednej stronie ulicy (preferencyjnie przy Sabały 4–6), przy jednoczesnym utrzymaniu ciągłego, bezpiecznego chodnika po stronie przeciwnej. Uzasadnienie: ul. Sabały jest wąska, a przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego praktycznie eliminuje to możliwość legalnego wyznaczenia parkowania. Zmiana na jednokierunkową daje realną szansę na pogodzenie przejezdności z pozostawieniem miejsc postojowych dla mieszkańców. Prosimy również o:	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			• przedstawienie bilansu liczby miejsc „przed/po” dla tego odcinka ul. Sabały wraz z krótkim uzasadnieniem, • rozważenie wizji lokalnej / konsultacji w terenie dla odcinka przy Sabały 4–6, pisemne odniesienie się do naszych postulatów w raporcie z konsultacji.	
157	DECIDIM	Sabały	<i>Komentarz do uwagi 156</i> Lepiej było by po stronie gdzie są nieparzyste numery w końcu tam są lokale usługowe do których muszą dojechać dostawy chyba że wolicie dostawczaki pod oknem od szóstej rano mieć.	Wprowadzono. Ulica Sabały na północ od ulicy Tapicerskiej zostanie zaprojektowana jako jednokierunkowa, co pozwoli na wyznaczenie miejsc postojowych.
158	Wizja lokalna na terenie osiedla WSM Okęcie	Astronautów	1. Ul. KOR likwidacja drogi dla rowerów lub zamiana na drogę dla rowerów i pieszych 2. Ul. KOR zamiast taksówek wyznaczyć miejsca postojowe skośne 3. Ul. Drzewieckiego ustawić znak B-36 z tabliczka nie dotyczy mieszkańców 4. Ul. astronautów wprowadzić strefę mieszkańca na wysokości Astronautów 15 i KOR 46 5. Ul. astronautów przy wjeździe do szkoły w zatoce wyznaczyć miejsca postojowe lub wyznaczyć znak B-36 nie dotyczy w godzinach	1. Nie wprowadzono. Zamiana miejscami drogi dla rowerów i drogi dla pieszych lub utworzenie ciągu pieszo-rowerowego nie pozwoli na wyznaczenie w tym miejscu pełnowymiarowych miejsc parkingowych. 2. Wprowadzono. 3. 4. Wprowadzono, zostaną zaprojektowane zakazy postoju nie dotyczące posiadaczy identyfikatorów. 5. Nie wprowadzono, z uwagi na obecność szkoły podstawowej w tym miejscu i zapewnieniu bezpieczeństwa uczniom wnioszek opiniujemy negatywnie.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			6. Na skrzyżowaniu ul. Astronautów i Drzewieckiego wyznaczyć miejsca postojowe 7. Hynka parking przy jednostce wojskowej objąć obszarem abonament obszarowy, który obowiązywałby mieszkańców Osiedle Astronautów 8. Zarankiewicza przy skrzyżowaniu z ul. Astronautów skrócić azyl dla kontra ruchu 9. Ul. Astronautów na odcinku od ul. Zarankiewicza do ul. Tańskiego - jeden kierunek, dodatkowo po południowej stronie postawić ustawić znak B-35 z tabliczką nie dotyczy mieszkańców 10. Ul. Astronautów na skrzyżowaniu z ul. Szybowcową dla przeciwnego kierunku ruchu ustawić znak B-36 jako powtórzenie obowiązującego znaku – dla obecnej organizacji ruchu 11. Ul. Astronautów ustawić znak B-36 na odcinku od astronautów 14 do ul. Hynka 12. Ul. Hynka – wydłużyć parking do ul. Astronautów z uwagi na jeden kierunek ruchu. 13. Czy w uchwale dot. SPPN muszą być wyznaczone miejsca parkingowe w ramach SPPN? Czy jest to obligatoryjne? 14. Całe osiedle objąć strefą mieszkańca	6. Zostanie przeanalizowana możliwość wyznaczenia miejsc postojowych pod kątem zapewnienia przejezdności pojazdu miarodajnego na łuku drogi i skrzyżowania oraz zachowania 10m od przejścia dla pieszych które jest dodatkowo oznakowane tabliczką T-27. 7., 13. 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. 8. Uwaga zostanie uwzględniona pod warunkiem fizycznego uniemożliwienia parkowania samochodów w odległości 10 m od przejścia dla pieszych. 9. Szerokość jezdni i chodników ul. Astronautów uniemożliwiają dodatkowo ustawienie znaków B-35 z tabliczką T-0 “Nie dotyczy pojazdów z

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			15. Ul. Tańska (przy śmietniku) – zwiększyć liczbę miejsc parkingowych 16. Ul. Tańską objąć strefą dla mieszkańców 17. Ul. Tańska na odcinku pomiędzy Hynka 7 i Hynka 5 przy miejscu dla niepełnosprawnych – nie oślupkować miejsc parkingowych wyznaczonych poza pasem drogi 18. Ul. Tańska przy Hynka 9 – zlikwidować projektowane stojaki dla rowerów 19. Ul. Hynka w rejonie ul. Hynka 5 i Hynka 7 zlikwidować zieleńce i wyznaczyć miejsca parkingowe – (ecoparking – czyli na ecopłytkach)	identyfikatorem B-35” przy zachowaniu przejezdności pojazdów miarodajnych oraz zalecanej szerokości dla ruchu pieszego. 10. Z uwagi na zmianę drogi na jednokierunkową wniosek uznajemy za niezasadny. 11. Wprowadzono. 12. Wprowadzono - na ul. Hynka za skrzyżowaniem z ul. Zarankiewicza zostaną zlikwidowane częściowo słupki blokujące na odległość 10m za skrzyżowaniem. Na wysokości zlikwidowanych słupków zostaną wyznaczone miejsca postojowe. 14. SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. SPPN jest wprowadzony na drogach publicznych. Drogi publiczne są to ogólnodostępne drogi zaliczone na podstawie ustawy o drogach publicznych do

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				odpowiedniej kategorii. Są one własnością Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i służą do zaspokajania potrzeb ogółu w zakresie transportu. Dlatego też wprowadzenie B-39 (strefa B-35 dla mieszkańców) jest tylko w prowadzone na odcinkach ulic gdzie nie ma możliwości wprowadzenia pełnowymiarowych miejsc parkingowych. 15. Nie wprowadzono - brak możliwości zwiększenia miejsc postojowych z uwagi na szerokość pasa drogowego oraz na sposób jego zagospodarowania. 16. Na odcinku ul. Tańskiego jest ustawiony znak B-35 z tabliczką T-0 "Nie dotyczy pojazdów z identyfikatorem B-35". Ustawienie na całej ulicy jest niezgodne z ideą SPPN, gdzie celem jest maksymalizacja miejsc postojowych. 17. Wprowadzono. 18. Nie wprowadzono - zaprojektowane stojaki rowerowe na ul. Tańskiego są elementem uniemożliwiającym parkowania samochodów w odległości bliższej niż 10m od skrzyżowania. 19. Projekt nie przewiduje przebudowy pasa drogowego na tym etapie wprowadzania SPPN.
159	mail	Kazimierza Wielkiego	(uwaga powtórzona 2 razy)	1. Propozycja została odnotowana. Decyzję o zmianach granic strefy płatnego parkowania

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Na prośbę mieszkańców budynku przy ul. Kazimierza Wielkiego 15 poniżej przekazuję uwagi do projektu strefy płatnego parkowania na ul. Kazimierza Wielkiego: "Dzień dobry, w odpowiedzi na nadesłaną wiadomość przekazuję moje stanowisko: Stanowisko mieszkańców w sprawie planowanego objęcia obszaru ulicy Kazimierza Wielkiego i okolic strefą płatnego parkowania (SPPN) Szanowni Państwo, w związku z prowadzonymi przez Zarząd Dróg Miejskich konsultacjami dotyczącymi planowanego wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na terenie dzielnicy Włochy, w tym w kwartale ulic obejmującym ul. Kazimierza Wielkiego i przyległe ulice, przedstawiamy stanowisko mieszkańców tego obszaru. Na wstępie pragniemy podkreślić, że mieszkańcy rozumieją potrzebę porządkowania parkowania w przestrzeni publicznej oraz ograniczania parkowania niezgodnego z przepisami. Jednocześnie zwracamy uwagę, że w naszym kwartale źródłem problemu nie są mieszkańcy,	podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. 2. Wprowadzono. Ul. Kazimierza Wielkiego pozostanie dwukierunkowa. 3. Utrzymanie parkingu pod wiaduktem przy rondzie Łopuszańska zostanie przeanalizowane w oparciu o zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Mosty i wiadukty) w zakresie skrajni obiektów oraz w oparciu o zapewnienie widoczności w miejscach wyjazdu z tak zaprojektowanych miejsc postojowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			lecz obiekty komercyjne zlokalizowane w rejonie ul. Geologicznej, w szczególności hotel oraz obiekty szkoleniowo-konferencyjne, które generują znaczny napływ samochodów, nie zapewniając wystarczającej liczby miejsc postojowych na własnym terenie. Z informacji przedstawionych podczas spotkania konsultacyjnego wynika, że: na analizowanym obszarze parkuje obecnie ok. 491 pojazdów, jedynie ok. 21 miejsc spełnia obowiązujące wymogi formalno-prawne, co jednoznacznie wskazuje na bardzo ograniczoną chłonność parkingową tego obszaru oraz brak realnych możliwości wyznaczenia odpowiedniej liczby legalnych miejsc postojowych. W naszej ocenie wprowadzenie SPPN w proponowanym kształcie nie rozwiąże przyczyny problemu, a jedynie: przeniesie konsekwencje niewydolności parkingowej obiektów komercyjnych na mieszkańców, doprowadzi do masowego egzekwowania przepisów wobec osób zamieszkujących ten rejon, spowoduje realną utratę dostępności parkingowej i pogorszenie warunków życia mieszkańców. Szczególne wątpliwości budzi propozycja:	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na ul. Kazimierza Wielkiego w celu utworzenia jedynie 7 miejsc postojowych, co w naszej ocenie jest rozwiązaniem nieproporcjonalnym, generującym dodatkowe problemy komunikacyjne (przerzucenie ruchu na wąską ul. Skromną), bez realnych korzyści funkcjonalnych. Zwracamy również uwagę, że część obecnie wykorzystywanych miejsc postojowych znajduje się na terenach prywatnych, co powoduje, że ich likwidacja lub objęcie rygorami SPPN nie znajduje uzasadnienia z punktu widzenia interesu publicznego, a jedynie pogłębi deficyt parkowania. W związku z powyższym mieszkańcy wnoszą o rozważenie następujących rozwiązań: 1. Wyłączenie naszego kwartału ulic z obszaru SPPN, jako obszaru o bardzo niskiej chłonności parkingowej, gdzie wprowadzenie strefy nie przyniesie oczekiwanych efektów porządkowych. 2. Alternatywnie – w przypadku objęcia obszaru SPPN – rezygnację z wyznaczania płatnych miejsc postojowych na ul. Kazimierza Wielkiego oraz pozostawienie ruchu dwukierunkowego, z możliwością parkowania wyłącznie tam, gdzie jest to	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zgodne z przepisami, bez wprowadzania dodatkowych zmian organizacji ruchu. 3. Uwzględnienie roli parkingów pod wiaduktem ul. Łopuszańskiej, z których w znacznej mierze korzystają goście hotelowi, jako elementu realnie odciążającego okoliczne ulice – postulujemy o zachowanie tych miejsc i niewprowadzanie rozwiązań prowadzących do ich likwidacji. Podkreślamy, że mieszkańcy nie powinni ponosić kosztów finansowych ani organizacyjnych wynikających z działalności obiektów komercyjnych, które generują ponadnormatywny ruch samochodowy. W naszej ocenie rozwiązania planistyczne powinny w pierwszej kolejności adresować źródło problemu, a nie jego skutki. Liczymy na uwzględnienie powyższych argumentów oraz dalszy dialog z mieszkańcami w celu wypracowania rozwiązania racjonalnego, proporcjonalnego i społecznie akceptowalnego.	
160	mail		kto wpadł na pomysł wdrożenia SPPN na terenie Rakowa? Czy ktoś z tych osób w ostatnim czasie odwiedził rejon ulic Instalatorów/Romka/A'Tomka/Borsuczej?	Rozszerzanie strefy płatnego parkowania ma na celu zwiększenie dostępności miejsc parkingowych na obszarze nowej strefy. Doświadczenia ze strefy istniejącej do 1 stycznia 2023 r. potwierdzały, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Mieszkam przy ul. Instalatorów 7A. Od ulicy Rakowskiej do Alei Krakowskiej nie ma ani jednego miejsca parkingowego, nie licząc jednej zatoczki na 4 miejsca ze znakiem postoju do 15 minut. Na ulicach Romka/A'Tomka miejsc jest może na 12-13 aut, na ulicy Borsuczej z kolei może na kolejnych 5. W międzyczasie powstały i dalej powstają w okolicy wielkie inwestycje mieszkaniowe, śmiem twierdzić, że w kwartale tych ulic mieszka już kilka tysięcy osób – sam Marvipol oddał bodaj 650 mieszkań w zeszłym i tym roku. Proszę o odpowiedź na poniższe pytania: 1. w jaki sposób SPPN polepszy sytuację parkingową w tym rejonie, jeśli na kilka tysięcy mieszkańców dostępnych jest z grubsza 20 ogólnodostępnych miejsc parkingowych? 2. gdzie planowane są nowe miejsca postojowe, tak by rzeczywiście polepszyć sytuację parkingową w rejonie (mówię o obszarze: Instalatorów od Rakowskiej do Alei Krakowskiej, Romka, A'Tomka, Borsuczej)? 3. jeśli nie są planowane w dostatecznej ilości nowe miejsca postojowe, jak wytłumaczą Państwo jawną dyskryminację	postoju, zwiększając rotację i ułatwiając znalezienie wolnego miejsca. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. Ponadto, SPPN realizuje politykę transportową miasta, w szczególności ogranicza dostępność określonych obszarów dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. 1.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. 2-3. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			mieszkańców okolicy? Mieszkańcy nie będą mogli wykupić abonamentu pozwalającego na parkowanie do 200m od miejsca zameldowania, bo nie ma w tym promieniu nawet najmniejszej możliwości zaparkowania. 4. Jakim prawem zatem wymagać się będzie wykupienia pełnego abonamentu? Pracuję i odprowadzam podatki w Warszawie, nie życzę sobie ani ja, ani nikt w okolicy dodatkowego	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. 4. Zakup abonamentu nie jest obowiązkiem mieszkańca SPPN.
161	DECIDIM	niesprecyzowane	Konieczne są jakieś wyznaczone miejsca dla dostawców przy sklepie, często stoi tam po pięć samochodów dostawczych i nie można przejechać bo blokują drogę.	Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Realizacja dostaw może się odbywać jak dotychczas, za pomocą ogólnodostępnych miejsc postojowych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.
162	DECIDIM	nd.	Chcę nam zafundować zamiast patologii parkowania na chodnikach, patologie parkowania na środku ulicy na zakazie. Jak stracę prawko za punkty to zapraszam po odbiór paczek do centrali. Pozdrawiam kierowca InPost.	SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania w centralnej części miasta. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach.
163	DECIDIM	Ulice Hynka, Żwirki i	Uwagi do SPPN w trójkącie ulic Hynka, Żwirki i Wigury, Komitetu Obrony Robotników. Likwidacja pachołków po stronie osiedla do ul Zarankiewicza	Likwidacja postoju taxi - wprowadzono patrz rys. nr 30B.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
		Wigury, Komitetu Obrony Robotników	i w to miejsce stworzyć strefę płatnego parkowania. Zlikwidować istniejący postój taxi przy bloku KOR 46 i tu również zrobić strefę płatnego parkowania. Zmienić organizację ruchu na osiedlu taką jaką zaproponowano na spotkaniu w dniu 16.12. br.	
164	DECIDIM	Hynka	Na podstawie informacji otrzymanych na dzisiejszych konsultacjach, chciałbym zgłosić swój głos sprzeciwu wobec planów rozszerzenia SPP na dzielnicę Włochy w całym obszarze 2 (wokół ulicy Hynka). Biorąc pod uwagę gęstość zaludnienia (ten obszar to głównie osiedla i domy wielorodzinne), ilość proponowanych miejsc parkingowych w porównaniu z liczbą samochodów mieszkańców, nie ma możliwości aby miejsc parkingowych wystarczyło dla mieszkańców. Ostatecznie mieszkańcy nie będą mogli zaparkować w bliskiej odległości od miejsca zameldowania (do 200m) i będą zmuszeni płacić za wielogodzinne postoje według taryfikatora.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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.
165	DECIDIM	nd.	Jestem przeciwna wprowadzaniu strefy płatnego parkowania. Jest to dyskryminacja osób, które	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wynajmują mieszkanie i nie mają możliwości pod tym adresem uzyskać meldunku, a osiedle Astronautów nie oferuje żadnych garaży, czy alternatyw na zaparkowanie auta.	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. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
166	DECIDIM	nd.	<i>Komentarz do uwagi 165</i> Jeżeli wynajmuje Pani i ma umowę, to z tą umową może się Pani zameldować na czas umowy. Choć SPPN zmieni to, że będzie mniej miejsc, będą dodatkowo płatne i sytuacja ogólnie się pogorszy. Ostatnie rozszerzenia SPPN doskonale to pokazały, zaparkować jest tak samo ciężko jak wcześniej, tylko kiedyś to można było pojechać, gdzieś dalej od bloku, a teraz jak się za daleko	Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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.

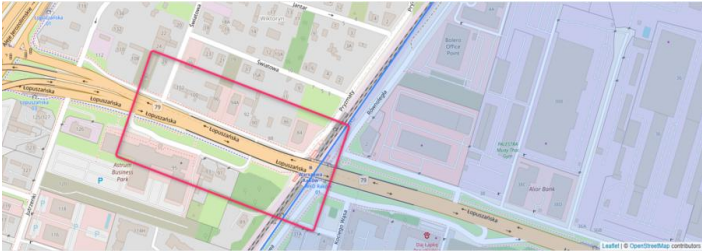
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			pojedzie, to trzeba zapłacić, bo abonament tego nie obejmuje.	
167	DECIDIM	nd.	Czy abonament za 600 zł zagwarantuje mi miejsce postojowe o każdej porze dnia i nocy? Czy strefa będzie tylko po to, aby zlikwidować miejsca postojowe i ściągać pieniądze od ludzi jak nie płacą?	Abonament obszarowy pozwala zaparkować na obszarze wyznaczonym zgodnie z mapą obszarów abonamentowych w SPPN, uprawnia także do postoju po obu stronach ulic będących granicami obszarów. Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Nie jest zadaniem zarządcy drogi zapewnienie ani określonej, równej lub gwarantowanej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców. Liczba miejsc zależy od dostępnego miejsca oraz stopnia przeznaczenia go na parkowanie. W ramach SPPN wyznacza się maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych.
168	DECIDIM	nd.	SPRZECIW! Z jakiej racji mam płacić abonament nie gwarantujący mi miejsca postojowego szczególnie w godzinach nocnych tj. 24-4 do godziny zwykle 13-14. Mam płacić za to, że śpię a potem znów zabiorę samochód?	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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	Sabały	Dzien dobry, na odcinku Sabaly 4-14 i odpowiednio po drugiej stronie ulicy na tym odcinku projekt nie przewiduje żadnych miejsc parkingowych dla mieszkańców szacunkowo ponad 100 mieszkań i kilku lokali handlowo-usługowych (!). Dodatkowo, projekt zakłada "zakaz postoju" na tym odcinku, wykluczając nawet krótkotrwały postój dla dostaw, i normalnych, życiowych potrzeb mieszkańców (rozładunek zakupów, bagazu, kurier, przeprowadzka, itp.). W tej sytuacji bardzo rozsądnie brzmi propozycja rozwiązania zgłoszona wczoraj przez prezesa Wspólnoty Mieszkaniowej Sabaly 4 (widoczna we wcześniejszym wątku, z dnia 16.12)	Wprowadzono. Ulica Sabały na północ od ulicy Tapicerskiej zostanie zaprojektowana jako jednokierunkowa, co pozwoli na wyznaczenie miejsc postojowych.
170	DECIDIM		Co tam się wczoraj zadziało na tym spotkaniu informacyjnym bo konsultacjami tego nie można było nazwać. Na pytania brak konkretnych	Konsultacje społeczne nie są plebiscytem ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			odpowiedzi i rozwiązań, tylko wzruszanie ramionami i uśmieški Państwa z ZDM. Tylko Cztery osoby zdołały zadać pytania na forum z czego ostatniej osobie pytającej nie udzielono odpowiedzi. Na pytanie dlaczego chcą zabrać aż tyle miejsc parkingowych na Sabatę. Pan odpowiedział z ironicznym uśmieškiem, że oni wcale nie dokonują żadnych zmian bo tutaj i tak nie można parkować bo chodnik jest za wąski i niema 1,5 metra dla pieszych ale nie wziął pod uwagę że w wielu miejscach sam chodnik ma 2 metry co pozwoliło by na parkowanie jak by była jednokierunkowa. Na niektóre pytania odpowiadali zasłaniając się prawem jakie obowiązuje w strefie płatnego parkowania. Na pytania gdzie dostawcy będą parkowali na przykład pod lokalami usługowymi to odpowiedział, że przecież nic się nie stanie jak na minutę dostawca się zatrzyma żeby się rozładować, tylko że dostawa trwa średnio 15 minut, Pan z uśmieškiem na twarzy powiedział, że przecież straż miejsca nie przyjedzie w 5 minut. Brak realnych rozwiązań i sugerowanie łamania przepisów prawa przez dostawców. Już to ktoś napisał wcześniej że chcą nam zafundować z patologii nielegalnego parkowania na za wąskich chodnikach, patologię parkowania na środku jezdni i to na zakazie parkowania.	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 uwzględniały potrzeby i specyfikę miejsc, gdzie mają być wdrożone. Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Projekt nie przewiduje wyznaczania osobnych miejsc dla dostaw. Realizacja dostaw może się odbywać jak dotychczas, za pomocą ogólnodostępnych miejsc postojowych. Kwestia organizacji dostaw powinna być analizowana niezależnie od wprowadzenia SPPN.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
171	DECIDIM	nd.	Ależ to było źle zorganizowane. Ależ to była lipa, żeby ludziom tak zalepiać oczy kitem, że mają jakiś realny wpływ na to co się tutaj wydarzy. Państwo z ZDM wpadli na pomysł, żeby mieszkańcy sobie teraz zbierali podpisy, że nie chcą spp w swojej okolicy. W drugiej połowie grudnia gdzie ludzie od dawna myślą już o świętach i nie mają czasu na nic. Kto to wymyślił i dlaczego żeby tak ważne rzeczy dla mieszkańców były konsultowane w momencie kiedy nikt na to czasu nie ma. Może między świętami a nowym rokiem śmignę z listą do podpisów jak wszyscy będą na wyjazdach rodzinnych. To już nawet nie jest państwo z kartonu tylko z krepiny.	W czasie trwania konsultacji pracownicy ZDM nie informował o możliwości lub konieczności zbierania podpisów przeciwko wprowadzeniu SPPN. Konsultacje społeczne nie są plebiscytem ani tym bardziej referendum. To narzędzie pozwalające w partycypacyjny sposób wesprzeć proces decyzyjny na poziomie lokalnym. Konsultacje społeczne trwały przez miesiąc od 1 do 31 grudnia, projekty organizacji ruchu zostały udostępnione tydzień przed rozpoczęciem konsultacji, jest to wystarczający czas na zapoznanie się z projektami oraz złożenie uwag.
172	DECIDIM	nd.	Proponuję rozszerzenie SPPN również na teren w bezpośrednim sąsiedztwie stacji WKD Raków, szczególnie pod wiaduktem i w jego najbliższym otoczeniu (obszar zaznaczony czerwoną linią na mapie). Obecnie ten teren jest zaniedbany i wykorzystywany do nieuregulowanego parkowania. Samochody wjeżdżają na trawnik i tereny zielone, które są systematycznie niszczone. Miejsce wygląda chaotycznie i nieestetycznie, a auta często parkują tam na cały dzień lub	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

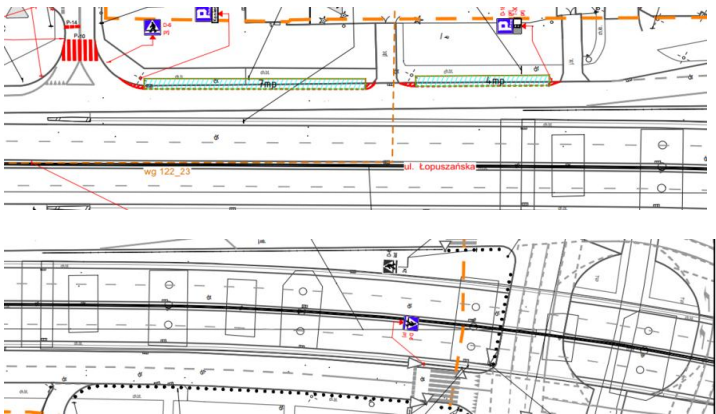
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			pozostają tygodniami, blokując przestrzeń okolicznym mieszkańcom. Rozszerzenie strefy nawet o kilkanaście metrów pomogłoby uporządkować parkowanie w rejonie stacji, ograniczyć niszczenie zieleni i poprawić komfort życia mieszkańców. Dodatkowo przyniosłoby to wpływy do budżetu miasta. 	parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy.
173	DECIDIM	Kazimierza Wielkiego	Jako projektant trochę znający się na tym zagadnieniu po analizie projektu zmian organizacji ruchu na ul. Kazimierza Wielkiego oraz po uwzględnieniu obecnych i przyszłych uwarunkowań komunikacyjnych, uważam, że proponowane rozwiązania w obecnym kształcie nie odpowiadają na realne potrzeby mieszkańców i mogą doprowadzić do istotnego pogorszenia warunków ruchu w tej części dzielnicy. Ulica Kazimierza Wielkiego jest wąska, intensywnie użytkowana i już dziś funkcjonuje na	Wprowadzono. Ul. Kazimierza Wielkiego pozostanie dwukierunkowa. Ze względu na obecną szerokość chodnika nie widzimy możliwości zaprojektowania słupków blokujących w ciągu ulic Geologicznej i Kazimierza Wielkiego.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			granicy przepustowości, szczególnie w godzinach porannych i popołudniowych. W najbliższych latach sytuacja ulegnie dalszemu pogorszeniu ze względu na dwie nowe inwestycje wielolokalowe – jedną przy ul. Kazimierza Wielkiego, drugą przy ul. Geologicznej. Oznacza to znaczący wzrost liczby mieszkańców i pojazdów, a tym samym większe natężenie ruchu w godzinach szczytu oraz zwiększoną presję parkingową. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego oraz wyznaczenie kilku miejsc postojowych kosztem szerokości jezdni jest w tej sytuacji rozwiązaniem nieadekwatnym i potencjalnie szkodliwym. Zmiana kierunku ruchu spowoduje przerzucenie tranzytu na jeszcze węższe odcinki ulic, a ograniczenie możliwości parkowania poza posesjami doprowadzi do spiętrzeń ruchu, wydłużenia czasu wyjazdu z osiedla oraz ryzyka blokowania przejazdu służb ratunkowych. Projektowane 7 miejsc postojowych nie rozwiązuje żadnego z obecnych problemów, a jedynie wprowadza dodatkowe ograniczenia, które w świetle nowych inwestycji będą szczególnie dotkliwe. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na narastający problem parkowania przez gości okolicznych hoteli oraz użytkowników pobliskich usług, którzy	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			masowo zajmują miejsca na całej długości ulic Kazimierza Wielkiego, Geologicznej i przyległych. Parkowanie „na dziko”, w tym na prywatnych miejscach pod cudzymi domami, przekracza wszelkie wyobrażenie i wymaga zdecydowanej reakcji. W związku z tym: Straż Miejska powinna zwiększyć kontrole w tym rejonie, szczególnie w godzinach wieczornych i nocnych, kiedy problem jest najbardziej widoczny. Właściciele hoteli powinni zostać zobowiązani do informowania swoich gości o dostępnych legalnych miejscach, w tym o możliwości korzystania z płatnego parkingu pod Urzędem Dzielnicy Włochy. Nowe inwestycje mieszkaniowe powinny zapewniać miejsca postojowe nie tylko dla mieszkańców, ale również dla gości, aby nie przerzucać problemu na przestrzeń publiczną. W celu uporządkowania sytuacji i ograniczenia nielegalnego parkowania sugeruję również: → ustawienie słupków uniemożliwiających parkowanie poza wyznaczonymi miejscami na całej długości ul. Kazimierza Wielkiego i ul. Geologicznej.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			To rozwiązanie jest konieczne, aby zapobiec dalszemu niszczeniu chodników, trawników, prywatnych działek oraz blokowaniu przejazdu. W mojej ocenie najbardziej racjonalnym i wyważonym rozwiązaniem jest: → objęcie tego obszaru SPPN, ale bez wyznaczania miejsc postojowych na ul. Kazimierza Wielkiego oraz przy zachowaniu ruchu dwukierunkowego. Takie podejście: • ograniczy napływ pojazdów spoza osiedla po objęciu sąsiednich ulic strefą, • nie pogorszy przepustowości ulicy, • nie wprowadzi zmian sprzecznych z rosnącym obciążeniem komunikacyjnym wynikającym z nowych inwestycji, • pozwoli zachować elastyczność parkowania tam, gdzie jest to możliwe zgodnie z przepisami, • umożliwi uporządkowanie przestrzeni poprzez słupki i egzekwowanie przepisów. Proponowane w projekcie rozwiązania ingerencyjne (jednokierunkowość, wyznaczone miejsca) nie przynoszą realnych korzyści, a w świetle nowych inwestycji oraz problemów z	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			nielegalnym parkowaniem mogą znacząco pogorszyć warunki życia mieszkańców.	
174	DECIDIM	Łopuszańska	Bardzo dobry i długo wyczekiwany pomysł dotyczący wprowadzenia SPPN na obszarze Włoch. Zdecydowanie popieram to rozwiązanie i życzę jak najszybszego wdrożenia w praktyce. Chciałbym jednak zgłosić jedną istotną uwagę. Zgodnie z planem 1B – Łopuszańska przewidziane jest utworzenie 11 miejsc postojowych wzdłuż ulicy Łopuszańskiej (screenshot 1). Obecnie chodnik w tym miejscu jest szeroki i stwarza realną możliwość wytyczenia drogi rowerowej, która mogłaby połączyć al. Krakowską (bardzo ważny ciąg komunikacyjny północ-południe) z Galerią Handlową Łopuszańska 22. Utworzenie w tym miejscu 11 miejsc parkingowych praktycznie uniemożliwi realizację takiej infrastruktury rowerowej. Dodatkowo proszę o wyjaśnienie, jakie rozwiązania planowane są w odniesieniu do obecnie nielegalnie parkujących samochodów pod wiaduktem na skrzyżowaniu ulic Łopuszańskiej, Krakowskiej i Hynka (screenshot 2). Czy parkowanie w tym rejonie zostanie zlikwidowane, czy też – przeciwnie – planuje się	Projekt nie przewiduje przebudowy pasa drogowego, a jedynie wyznaczenie miejsc postojowych za pomocą oznakowania pionowego i poziomego. Wyznaczenie drogi dla rowerów wymaga przebudowy. Podczas planowania takiej inwestycji będzie analizowana kwestia parkowania. Utrzymanie parkingu pod wiaduktem przy rondzie Łopuszańska zostanie przeanalizowane w oparciu o zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Mosty i wiadukty) w zakresie skrajni obiektów oraz w oparciu o zapewnienie widoczności w miejscach wyjazdu z tak zaprojektowanych miejsc postojowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			jego formalne dopuszczenie w ramach SPPN? Przestrzeń ta mogłaby stanowić bardzo dobrą alternatywę, np. dla uporządkowanego parkowania lub innego rozwiązania poprawiającego bezpieczeństwo i funkcjonalność tego miejsca. 	
175	DECIDIM	Hynka	Wyznaczenie strefy płatnego parkowania nie będzie się wiązało z jakimikolwiek przebudowami i modernizacjami jezdni i chodników co oznacza, że wyznaczonych miejsc parkingowych będzie znacznie mniej niż obecnie udaje się wygospodarować kierowcom. Argument, że strefa płatnego parkowania spowoduje, że będzie łatwiej zaparkować mieszkańcom bo osoby przyjezdne nie będą parkowały jest nieprawdziwy bo miejsc parkingowych będzie o wiele mniej a	Projekt organizacji ruchu przewiduje przede wszystkim zmiany wynikające wprost z organizacji miejsc postojowych. W tym poprawę bezpieczeństwa ruchu – jak wyeliminowanie zatoki postojowej w odległości 10m od przejścia dla pieszych. Wprowadzenie dróg jednokierunkowych pozwala na wyznaczenie miejsc tam, gdzie przy ruchu w dwóch kierunkach nie byłoby spełnionej przejezdności.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			promień 200 metrów (strefa abonamentu) daje bardzo małą możliwość zaparkowania a podjechanie np, do sklepu, na pocztę itp będzie się wiązało z dodatkowym zakupem biletu parkingowego. Wyznaczanie miejsc parkingowych na ulicach w zabudowie domów jednorodzinnych gdzie co kilka metrów jest brama albo furtka spowoduje, że na takiej ulicy można wyznaczyć zaledwie kilkanaście miejsc parkingowych a obecnie parkuje na ulicy około 40 samochodów. Obecne koncepcje przygotowane są na nieaktualnych mapach bo miejsca parkingowe są wyznaczone w miejscach gdzie są bramy wjazdowe i furtki. Wnioskujemy o pozostawienie dwukierunkowej ulicy trapez (miejsca parkingowe można wygospodarować zmniejszając teren zielony pomiędzy chodnikiem a ulicą) a nie na jednym pasie ulicy i zmieniając ulicę na jednokierunkową. Wnioskujemy także o ponowne przywrócenie wjazdu i wyjazdu z ulicy Hynka na ulicę Słowiczą. Kiedyś z ulicy Słowiczej był wjazd /wyjazd na ulicę Hynka. Przy kościele przy ulicy Hynka również zmniejszono ilość miejsc parkingowy w zamian jest zaprojektowane miejsce dla rowerów. Kto tam ma zostawiać rowery. Na terenie placu przy kościele są stojaki na rowery.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
176	DECIDIM	Tańskiego	Również chciałabym zgłosić sprzeciw do pomysłu wprowadzenia strefy płatnego parkowania. Zmniejszy to bardzo ilość miejsc do parkowania, których już teraz jest za mało, a do tego jeszcze z jakiej racji mam płacić za abonament, który nie gwarantuje miejsca w okolicy 200 m od mojego bloku przy ul. Tańskiego? Lepiej byłoby przeznaczyć cały teren do parkowania dla mieszkańców, a tych co parkują, bo lecą na wakacje, albo do pracy do Mordoru po prostu odholować kilka razy i na pewno szybko się sprawa sama załatwi – jak trzeba bezie pojechać po autko na koniec świata i jeszcze zapłacić parę stówek za odbiór odholowanego mienia	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 istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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. Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
177	DECIDIM	nd.	Wystarczy spojrzeć co się stało na Rakowcu. Po wprowadzeniu strefy wykluczono wiele miejsc parkingowych, co w konsekwencji spowodowało,	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			że samochody wcześniej parkujące przy ulicy teraz parkują na podwórkach, co więcej częściowo zostało to zaakceptowane przez dzielnicę i można tam parkować mając identyfikator. W ten sposób realnym efektem wprowadzenia strefy jest to, że zamiast zieleni i placów zabaw na podwórkach, pojawiły się tam parkingi. Co więcej występowano wiele miejsc parkingowych jak nowe miejsca parkingowe przy nowym bloku na Mołdawskiej, gdzie na parterze są sklepy, piekarnia itd. Jak to teraz wygląda? Tak, że zamiast na miejscach postojowych samochody parkują na pasie ruchu. Ścisłe trzymanie się absurdalnych przepisów po wprowadzeniu strefy spowodowało kompletny chaos. Samo wprowadzenie strefy nie byłoby złe, ale gdyby nie było kasacji obencie istniejących miejsc parkingowych oraz gdyby mieszkańiec mógł zaparkować dalej niż 200m. Miejsc parkingowych brakuje, więc szuka się w dalszej odległości, nie raz i 800 metrów od bloku.	geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
178	DECIDIM	nd.	Jestem przeciwny płatnej strefie. Jestem mieszkańcem ul. 1 sierpnia. Dla mieszkańców nigdy nie brakowało tutaj miejsc postojowych. Strefa płatna to tylko dodatkowa bardzo wysoka	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
			opłaca dla Nas mieszkańców, które będziemy musieli ponosić aby móc parkować przed swoimi domami. Stefa żaden sposób nie poprawi sytuacji mieszkańców tylko naraża Nas na duże niepotrzebne koszty.	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. 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.
179	DECIDIM	nd.	Jestem przeciw wprowadzeniu strefy płatnego parkowania.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
180	DECIDIM	nd.	Uważam, że zaproponowany projekt jest absurdalny, strefa parkowania powinna dotyczyć terenów w centrum miasta i jego okolicach. W niniejszym pomysł strefa miałaby obejmować nawet przemysłowe okolice ul. Krakowiaków. Zamiast napełniać miejskie kieszenie pieniędzmi od kierowców, proponuję wyznaczyć więcej ogólnodostępnych miejsc, w szczególności przy nowych inwestycjach. Obecna polityka miasta dąży do objęcia każdego metra kwadratowego miasta strefą parkowania. Jestem przeciwnikiem tego absurdu.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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
181	DECIDIM	nd.	Drodzy współmieszkańcy, tej strony i tak nikt z urzędu miasta nie przeczyta. Jako były wieloletni urzędnik administracji, zaręczam, że zwykli pracownicy dla ubarwienia dnia zajrzą i pochylą się nad naszymi problemami w dyskusji, ale nikt decyzyjny nie będzie łowił uwag merytorycznych z tego komunikatora. Formalny wymóg konsultacji, tak jak przy planowaniu ogólnym, miejscowych planach zagospodarowania będzie wypełniony. I już. Spotkania tzw merytoryczne konsultacji - Ci co byli - zaświadczą. Argumenty "urzędnika" że straż miejska nie przyjedzie w 5 min.... ale żeby jednak dać argument - wnioskuję o jednokierunkową ulicę Sabały na całej długości i wytyczenie tak jak na Mokotowie w rejonie ulicy Pilickiej - miejsc parkingowych po jednej stronie częściowo na jezdni i częściowo na chodniku. Po napisaniu tej uwagi, jako mieszkaniec mam czyste sumienie i teraz uczciwie mogę się cieszyć, że jako członek biedoty miejskiej nie mam na nic wpływu :) - to mniej więcej poziom naszych radnych w dzielnicach, więc nie jest źle :)	Wprowadzono. Ulica Sabały na północ od ulicy Tapicerskiej zostanie zaprojektowana jako jednokierunkowa, co pozwoli na wyznaczenie miejsc postojowych.
182	DECIDIM		<i>Komentarz do uwagi nr 181</i> Dlatego może warto zasypać mailami z uwagami szanownych urzędników? Jest podany adres mailowy i ja osobiście po zostawieniu uwagi tu na	<i>Na ten komentarz odpowiedzieliśmy 30.12.2025 na platformie konsultacji:</i> Dzień dobry, tu też czytamy 😊

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			tym "forum" wysłałam również to samo na maila. Na maila oficjalnie muszą dać jakąś odpowiedź i pozostaje ślad, że uwagi zostały zgłoszone i ktoś musiał je odczytać.	Wszystkie uwagi z tego forum trafią do załącznika do raportu razem z odpowiedziami Zarządu Dróg Miejskich. Tak że będą czytane co najmniej dwa razy 😊 Jeśli chodzi o wysyłanie wielu maili z tą samą uwagą – nie ma to większego sensu. Urząd analizuje każdą uwagę pod kątem treści, a nie liczby zgłoszeń. Konsultacje nie są głosowaniem – więcej wiadomości nie zwiększa „siły” opinii. Uprzedzamy też, że masowe zgłaszanie uwag jest niezgodne z regulaminem tej strony. Mail nie jest też „ważniejszą” formą zgłaszania uwag niż inne. W konsultacjach jest kilka sposobów przekazywania opinii i wszystkie są traktowane tak samo. A dodatkowy plus tej strony? Zamieszczone tu uwagi nie znikną po zakończeniu konsultacji i zostaną publicznie dostępne.
183	DECIDIM	nd.	Jestem przeciwko parkometry miały być tylko w centrum. A nie wszędzie nie dla dojeżdżających kierowców.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				SPPN wprowadza się na obszarach o dużym deficycie miejsc 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
184	DECIDIM	Obszar od Al. Krakowskiej do Żwirki i Wigury	Wprowadzenie strefy płatnego parkowania nie zwiększy liczby miejsc parkingowych zwłaszcza w obszarze od Al. Krakowskiej do Żwirki i Wigury, ponieważ tam są stare bloki mieszkalne, które nie mają podziemnych parkingów – samochodów magicznie nie ubędzie. Abonament na 30 zł to fikcja, ponieważ wiele bloków mieszkalnych w promieniu 200m nie ma nawet dostępu do parkingu. Po tym na tym obszarze 90% obszaru to bloki mieszkalne – nie firmy, więc to tutaj mieszkańcy zostawiają samochody by dojechać komunikacją do centrum. Gdzie zdaniem Zarządu dróg mają wyjechać mieszkańcy by zwolnić miejsca? Do centrum? XD Strefa płatnego parkowania ma sens, gdy obszar usługowy zajmuje w okolicach 50%. Tu jest w okolicach 10%. To jest obrzeże miasta, a nie centrum. Rozumiem, że radni chcą przestać być radnymi (bo	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
			mieszkańcy tego nie zapomną do wyborów), ale są inne sposoby zostania bezrobotnym.	
185	DECIDIM	nd.	Ile samochodów parkuje teraz w planowanej strefie, a ile będzie mogło zaparkować gdy strefa zostanie wprowadzona? Bo rozumiem, że takie badania zostały przygotowane? I czy deficyt zostanie załatany przez jakieś parkingi i gdzie one będą wybudowane?	Liczba miejsc postojowych w badaniach: 3 361. Ostateczna liczba miejsc postojowych znana będzie po zatwierdzeniu projektów przez Biuro Zarządzania Ruchem Drogowym. Budowa nowych miejsc postojowych co do zasady nie jest zadaniem samorządu (art. 7 ustawy o samorządzie gminnym). Z kolei zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (art. 18), potrzeby parkingowe w pierwszej kolejności powinny być zapewnione na terenie posesji. 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.
186	DECIDIM	nd.	<i>Komentarz do uwagi nr 185</i> Doświadczenia z innych rejonów wskazuje, że miejsc parkingowych UBYŁO – vide Dolny Mokotów	Założeniem projektu SPPN jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
187	DECIDIM	nd.	Składam SPRZECIW wobec zamiaru wprowadzenia strefy płatnego parkowania. Strefa parkowania powinna dotyczyć terenów w centrum miasta i jego okolic. Może cała Warszawa będzie strefą. W naszym rejonie jakoś mieszkańcy znajdują miejsca postojowe, jeszcze. Wprowadzanie strefy poza centrum to tworzy chaos. Wystarczy spojrzeć co się wydarzyło na Rakowcu, po wprowadzeniu strefy ubyło wiele miejsc parkingowych, co uderzyło w mieszkańców, to po co takie dobro. Podobnie na Dolnym Mokotowie, na Konduktorskiej. Wprowadzono strefę, miejsc parkingowych ubyło, bo ktoś zmienił zasady parkowania i mniej pojazdów może teraz parkować. Co chwila przyjeżdża Straż Miejska i wystawia mandaty mieszkańcom nawet jak zostawią pojazd na 5-10 min poza ograniczonymi miejscami wyznaczonymi. Potrzeba wyznaczenia jak największej ilości miejsc parkingowych a nie strefy, która pogarsza sytuację mieszkańców. OD WPROWADZENIA STREFY MIEJSC PARKINGOWYCH NIE PRZYBĘDZIE.	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 istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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. Nie jest zadaniem zarządcy drogi zapewnienie ani określonej ani równej liczby miejsc postojowych dla wszystkich mieszkańców. Liczba miejsc zależy od dostępnego miejsca oraz stopnia przeznaczenia go na parkowanie. W ramach SPPN wyznacza się maksymalną możliwą liczbę miejsc postojowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
188	DECIDIM	Łopuszańska, Fajansowa, Astronautów	Popieram wprowadzenie SPP na Włochach, z danych przez Państwa przedstawionych oraz własnego doświadczenia wprowadzenie strefy najbardziej potrzebne jest w obszarze Rakowa. Poniżej moje uwagi odnoszące się do odpowiednich załączników. 1B - UL. ŁOPUSZAŃSKA W jaki sposób zostanie zlikwidowane nielegalne parkowanie pod wiaduktem na skrzyżowaniu ulicy Łopuszańskiej i Alei Krakowskiej? Czy istnieje możliwość zagospodarowania tego terenu na powierzchnie biologicznie czynną, tak aby mniej szpecił? 74 - UL. FAJANSOWA 1. Czy na dokumencie nie brakuje oznaczenia ulicy Fajansowej i Hejnałowej jako istniejącej lub projektowanej drogi jednokierunkowej strzałką o odpowiednim kolorze według legendy tak jak na innych arkuszach? 2. Na ulicy Fajansowej wytyczono aż 29 miejsc parkingowych. Doprowadzi to do szukania miejsca na małej uliczce osiedlowej wszystkich przyjeżdżających na targowisko Bakalarska, którzy nie znaleźli	1B - ul. Łopuszańska W ramach projektów rozszerzenia SPPN zakłada się wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych. Wyznaczenie miejsc pod wiaduktem przy rondzie Łopuszańska zostanie przeanalizowane w oparciu o zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Mosty i wiadukty) w zakresie skrajni obiektów oraz w oparciu o zapewnienie widoczności w miejscach wyjazdu z tak zaprojektowanych miejsc postojowych. W ramach tych projektów nie są planowane rozpłytywania chodników. 74 - ul. Fajansowa 1. Wprowadzono. 2. W ramach projektów rozszerzenia SPPN wyznaczona zostaje maksymalna liczba miejsc postojowych. 3. W obecnym przekroju ulicy nie widzimy zasadności utworzenia kontrapasu dla roweru. 4. Wszystkie miejsca parkingowe w ostatecznym projekcie będą spełniały warunki dotyczące widoczności.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			miejsca pod pawilonami. Ilość miejsc parkingowych jest zbyt duża. 3. Po ulicy będzie dopuszczony ruch rowerów "pod prąd", lecz bez wytyczenia kontrapasu. Proponuję przeniesienie obszaru parkowania "23 mp" na drugą stronę jezdni, co doprowadzi do jego zmniejszenia i podzielenia na mniejsze obszary przez wyjazdy z posesji. W obecnym rozwiązaniu kierowcy parkujący na tym obszarze będą krzyżować swój tor jazdy z rowerzystami, co jest sytuacją niebezpieczną dla rowerzystów. 4. Proponuję oddalenie obszaru "6mp" od wyjazdu z adresu Fajansowa 3 i 5 poprzez jego zmniejszenie do 4 miejsc postojowych. Będzie to wyjazd z dużego garażu podziemnego i zaproponowany układ zmuszać będzie kierowcę do wyjazdu zgodnie z nakazem jazdy w lewo do skrętu o ponad 90° tak, aby wyjechać na "lewy pas". Nie będzie to łatwe, bo samochody parkujące na obszarze "23mp" utrudniać będą widoczność. 5. Obszar "23mp" jeśli nie zostanie przeniesiony na drugą stronę jezdni, również proponuję odsunąć o co najmniej 10 m od wyjazdu z posesji Fajansowa 3 i 5.	5. Wszystkie miejsca parkingowe w ostatecznym projekcie będą spełniały warunki dotyczące widoczności. 6. Zaproponowano kierunkowość zgodnie z obowiązującymi kierunkami ruchu 7. Wprowadzono. 45 - ul. Astronautów W rejonie wjazdu do szkoły nie są planowane miejsca postojowe, które wpływają negatywnie na widoczność pieszych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			6. Czy rozważano alternatywną organizację ruchu jednokierunkowego Hejnałowa ==>Fajansowa? Jeśli tak, to dlaczego organizacja Fajansowa ==> Hejnałowa jest korzystniejsza? 7. Aktualna propozycja nie umożliwia wygodnego przejazdu rowerów między ul. Fajansową i ul. Rakowską. Proponuję zmianę barier betonowych U-14b na słupki U-12c i ustawienie odpowiedniego oznakowania. 45 - UL. ASTRONAUTÓW Bardzo cieszę się z zaproponowanego w końcu ruchu jednokierunkowego na ul. Astronautów. Problem dotyczy skrzyżowania ul. Astronautów i ul. Drzewieckiego. Skrzyżowanie nie jest symetryczne i przy budynku od strony południowo-zachodniej (Stefana Drzewieckiego 3) istnieje wnęka na której notorycznie nielegalnie parkują samochody przyjeżdżające pod szkołę. Zasłonięte jest przejście dla pieszych, dlatego proponuję trwałe wygrozdzenie tego obszaru.	
189	DECIDIM	nd.	SPRZECIW wobec strefy płatnego parkowania na Włochach. Strefa jest potrzebna w centrach miast. W naszej części to tylko dodatkowe koszty dla mieszkańców, miejsc parkingowych nie	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
			przybędzie. Doświadczenia innych rejonów Warszawy, np. Dolnego Mokotowa wskazują na kłopoty w tym zakresie. Zmniejszyła się ilość miejsc parkingowych przez co mieszkańcy nie mają gdzie parkować i płacą mandaty za "złe" parkowanie. TAKI JEST EFEKT STREFY. Będzie problem z remontami mieszkań, kto zapłaci na parkowanie firm remontowych, pamiętajmy o tym. TO TYLKO UDERZY PO KIESZENI.	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 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.
190	DECIDIM	nd.	Bardzo cieszy mnie pomysł wprowadzenia strefy płatnego parkowania. Mieszkając przy lotnisku borykam się z tym, że często nie ma miejsc parkingowych ze względu na to, że taksówki stoją na całym osiedlu. Dodatkowo w okresie jesienno-zimowym zanieczyszczając powietrze pomiędzy blokami... Jedynym minusem jaki widzę, jest sposób przyznawania abonamentów mieszkańcom. Nie posiadam własnego auta, ale często zdarza mi się wypożyczać auto, co powinno być sytuacją korzystniejszą, można powiedzieć "dodatkowo punktowaną" przez miasto, a tymczasem nie mogę abonamentu	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wykupić na prawo jazdy tylko muszę mieć zarejestrowany pojazd na siebie lub wynajęty na dłużej. Także jedyną uwagą jaką mam do projektu jest to, żeby zmienić sposób wydawania abonamentu tak, aby mógł być ważny dla osób wynajmujących auta z wypożyczalni i spełniających pozostałe wymogi.	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 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 zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu. 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.
191	DECIDIM	nd.	Składam SPRZECIW wobec zamiaru wprowadzenia tej strefy płatnego parkowania. Nie jest to centrum miasta. Nie poprawi to sytuacji mieszkańców, naraża nas na dodatkowe, niepotrzebne koszty. Ponadto osoby nas odwiedzające są narażone na dodatkowe koszty	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			co nie sprzyja utrzymywaniu relacji. Obserwując sytuację w innych strefach, po wprowadzeniu strefy w krótkim czasie wykluczono wiele miejsc parkingowych, pomimo tego, że miejsca były już przygotowane i nie wymagały nakładów finansowych. A właśnie wykluczenie/usunięcie miejsc powoduje koszty – ustawienie kolejnych metalowych słupków. Przy okazji ogólna uwaga, że ustawianie parkomatów bez możliwości płacenia gotówką jest działaniem wykluczającym.	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 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

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.
192	DECIDIM	Osiedle przy ulicach Komitetu Obrony Robotników i Żwirki i Wigury	Mam nadzieję, że nareszcie na osiedlu przy ulicach Komitetu Obrony Robotników i Żwirki i Wigury zostanie utworzona Strefa Płatnego Parkowania. Dziwię się, że do tej pory nie została utworzona, Zaparkowanie dla osób mieszkających na tym osiedlu graniczy z cudem. Często zdarzało nam się zaparkować niezgodnie z przepisami, bo nie było innego wyjścia, za co Straż Miejska wystawiła nam mandaty i nie było tłumaczenia, że nie mieliśmy innego wyjścia. Na naszym osiedlu jest "parking" niepłatny dla osób podróżujących samolotem oraz dla pracowników LOT-u, którzy nie mają darmowego parkingu przy lotnisku. Wierzę, że nareszcie, jak najszybciej zostanie ta sprawa załatwiona z korzyścią dla nas	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			mieszkańców osiedla. Pozdrawiam i życzę wszelkiej pomyślności w Nowym Roku.	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 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 zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
193	DECIDIM	Osiedle przy ulicach Hynka, Komitetu Obrony Robotników i Żwirki i Wigury	Dotyczy: osiedla pomiędzy ulicami: Hynka, Żwirki i Wigury, KOR Na podstawie zebranych opinii, My mieszkańcy osiedla części WSM Ochota jesteśmy przeciwni wprowadzeniu u nas, na małym powierzchniowo osiedlu, strefy płatnego parkowania. Nasze Osiedle jest samodzielną kolonią na której wybudowane w końcu lat pięćdziesiątych i na początku lat sześćdziesiątych poprzedniego wieku małe uliczki osiedlowe są wąskie bez możliwości wyznaczenia prawidłowej ilości miejsc postojowych dla mieszkańców. Jeśli ewentualnie Państwo (w tym Radni Warszawy) uparcie chcecie wprowadzić nam strefę płatnego parkowania, to przed tym zdecydowanie należy najpierw wszystkie uliczki przebudować i dostosować do utworzenia miejsc do parkowania dla wszystkich mieszkańców. Samo wprowadzenie SPPN z przedstawionych projektów-mapek nie poprawi sytuacji parkowania mieszkańców, w ręcz przeciwnie stanowczo pogorszy ze względu na znacząco zmniejszoną ilość wyznaczonych miejsc postojowych, których w pierwszej kolejności	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN. Planowane jest wprowadzenie strefy B-39 na obszarze osiedla. Zmiana kierunku jazdy ul. Zarankiewicza – jak i pozostałych ulic na obszarze osiedla, zostanie poddana ponownej analizie. Miejsca objęte zakazem postoju nie dotyczącym posiadaczy identyfikatorów są wyznaczone tylko w miejscach, gdzie nie ma możliwości wyznaczenia ogólnodostępnych pełnowymiarowych miejsc postojowych. Przykładem takiej lokalizacji jest ulica Drzewieckiego. Nieaktualne oznakowanie zostanie zlikwidowane lub zaktualizowane do nowej sytuacji na drodze.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zabraknie dla samych właścicieli mieszkań. My mieszkańcy nie zgadzamy się na ograniczenie dostępności dla nas miejsc . Idąc z postępem, nie ograniczymy ilości samochodów, które są nam niezbędne w życiu. Większość z nas, z rozsądku jeździ do pracy komunikacją miejską, zbiorową. Na osiedlu mamy deficyt różnych sklepów i z reguły samochody potrzebne są nam w celu przywiezienia zakupów, sprawunków itd. Przy okazji, nie zgadzamy się wewnątrz osiedla na sugerowane ścieżki rowerowe (kontra pasy) ponieważ nasze uliczki są za wąskie i jest to nie bezpieczne oraz nie ma u nas rowerzystów. Poza tym ścieżki rowerowe są wokół naszego małego powierzchniowo osiedla i to jest w zupełności wystarczające. Przy okazji, na przyszłość jak planujecie jakieś ścieżki rowerowe, dobrze by było zapytać o opinie mieszkańców naszego osiedla. Na naszym osiedlu jest we wszystkich blokach 1403 mieszkań (w tym w strefie WSM Ochota jest 1127 mieszkań plus 276 mieszkań Wspólnot, Urzędu Miasta i Stowarzyszeń). Wg GUS,	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			statystyki mówią, iż w Warszawie na jedno mieszkanie przypada średnio jeden samochód. U nas na osiedlu może być podobnie dlatego obecnie dużo mieszkańców ze względu na brak miejsc postojowych na osiedlu, parkuje poza osiedlem i na parkingach WSM oraz parkingu społecznym (daleko od osiedla). Na samym osiedlu przy ulicach obecnie parkuje 458 aut i tyle nadal potrzebujemy miejsc na osiedlu lub nawet więcej. I mimo to, wygląda na to, że mimo przepełnienia, osiedle jest bezpieczne gdyż przez lata nie było żadnego wypadku. Strefa SPPN za daleko się zapędziła, powinna być tylko w centrum miasta. ***** W związku z powyższym jeśli mimo wszystko będzie wprowadzony SPPN prosimy konieczne o uwzględnienie naszych istotnych wniosków: • najpierw przebudowa wszystkich uliczek: Astronautów, Tańskiego, Szybowcowa, Zarankiewicza, Drzewieckiego, w celu ustawienia samochodów, po jednej stronie w poprzek lub ukośnie do ulic, bez znaku P19, ul. Hynka od str. Osiedla (likwidacja wąskiego trawniczka między nr	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			5-7 i zrobić m.p.), ul. KOR (od str. osiedla, chodnik zrobić razem ze ścieżką rowerową lub zlikwidować ścieżkę ponieważ jest po drugiej str. ulicy i zrobić mp w poprzek lub ukośnie do ulicy na wysokości całego osiedla od nr 36 do 44, zamiast postoju Taxi na wysokości nr 42 zrobić mp w poprzek lub ukośnie do ulicy, do przystanku autobusowego i za nim w stronę działek). • utworzenie Strefy Mieszkańca dla samochodów z Identyfikatorami dla ulic wewnątrz osiedla Astronautów, Tańskiego, Szybowcowa, Zarankiewicza, Drzewieckiego ponieważ wielu mieszkańców będzie miało ponad 200m do parkometru a wykupienie abonamentu obszarowego będzie bardzo dużym obciążeniem dla budżetu większej ilości rodzin. Nasze osiedle nie należy do bogatych. Poza tym Strefa Mieszkańca zmniejszy ilość zaparkowanych tzw obcych aut. • utworzenie SPPN tylko przy ulic KOR, Hynka na wysokości osiedla, dla tzw. gości • zmiana kierunku jazdy ul. Zarankiewicza czyli wjazd od strony Hynka (sugestia paru mieszkańców) wówczas należy koniecznie ul. Tańskiego zrobić z pierwszeństwem	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wyjazdu na Zarenkiewicza gdyż rodzice dowożący dzieci do dwóch szkół, przedszkola i żłobka zablokują wyjazd mieszkańcom z ul. Tańskiego. • ul. Tańskiego przebudowa zatoczki do parkowania ukośnego zaraz za wjazdem od ul. Astronautów wydłużenie zatoczki (likwidacja wyjeżdżonego terenu przez samochody i przebudowa małego chodnika). Plus wybudować zatoczki przy Tańskiego pomiędzy budynkami nr 3, 5, 7 oraz od strony Tańskiego, zatoczki przy budynkach ul Hynka 5 i między 7 a 9. • ul. Tańskiego nr 3, mały placyk przed altaną śmietnikową, maksymalne wykorzystanie go dla miejsc postojowych; po lewej str. ustawienie 5 aut, po prawej str. ustawienia 4 aut plus od brzegu (nie w rogu) ewentualnie miejsce dla inwalidy (to miejsce jest z reguły puste). Od środka placu przy samochodach ustawionych prostopadle po prawej str, wymalować podłużną kopertę dla MPO. • ul. Astronautów nr 4 do nr 6, od strony bloku należy zlikwidować znak zakaz parkowania i postoju. Znak był ustawiony ze względu na to aby po stronie przedszkola i żłobka rodzice mogli bezpiecznie wysadzić z	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			samochodów swoje dzieci. Obecnie przedszkole i żłobek mają parking na swoim terenie. • zatoczki ul. Astronautów nr 15 (x2 zatoczki} i 17 przy szkole zrobić miejsca parkingowe ukośnie. • ul. Drzewieckiego, proponujemy drogę pieszo – samochodową wraz z zaparkowanymi ukośnie samochodami. • ul Drzewieckiego róg Astronautów rondo i wokół miejsca do parkowania Załączniki: 1. zdjęcie 20251219_081146~2[1].jpg - wyjazd z Tańskiego do Zarankiewicza - ograniczają skrzynki metalowe, nie samochody zaparkowane w zatoczce przy Tańskiego.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich																																																																																													
			<table><tr><td></td><td></td><td>Osiedle Okęcie {KOR, Żwirki i Wigury, Hynka, Astronautów, Tańskiego, Drzewieckiego, Szybowcowa}</td></tr><tr><td>m.parkowania</td><td>m.Inwalidy</td><td></td></tr><tr><td>430</td><td>9</td><td>zaparkowanie auta przy ulicach</td></tr><tr><td>28</td><td></td><td>zaparkowane auta na otwartym parkingu Urzędu M</td></tr><tr><td>458</td><td>9</td><td>ŁĄCZNIE ZAPARKOWANE AUTA NA OSIEDLU przy ulicach</td></tr><tr><td>115</td><td></td><td>zaparkowane auta na parkingach WSM</td></tr><tr><td>32</td><td></td><td>zaparkowane auta na parkingu społecznym</td></tr><tr><td>?</td><td></td><td>zaparkowane pod Jednostką Wojskową (Hynka)</td></tr><tr><td>?</td><td></td><td>zaparkowane za KOR (na ter. warsztatów LOT, za Hotelem)</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>ilość</td><td>x</td><td>Liczba mieszkań na osiedlu</td></tr><tr><td>1127</td><td></td><td>mieszkania WSM Ochota</td></tr><tr><td>276</td><td></td><td>mieszkania Urzędu M, Wspólnot, Stowarzyszenia</td></tr><tr><td>1403</td><td></td><td>ŁĄCZNIE LICZBA MIESZKAŃ</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td colspan="3">PRZYKŁADOWE PORÓWNIANIA LICZBY MIEJSC PARKOWANIA</td></tr><tr><td>m.zaprojektowane</td><td>obecnie</td><td></td></tr><tr><td>32</td><td>113</td><td>Astronautów 01-14</td></tr><tr><td>0</td><td>5</td><td>Astronautów 16 (na wysokości szkoły do garaży)</td></tr><tr><td>0</td><td>5</td><td>Astronautów (w lewo od 14)</td></tr><tr><td>3</td><td>43</td><td>Drzewieckiego (cała z zatoką przy Astronautów i po str. szkoły)</td></tr><tr><td>25</td><td>36</td><td>Zarankiewicza (cała)</td></tr><tr><td>13</td><td>21</td><td>Szybowcowa (cała)</td></tr><tr><td>5</td><td>6</td><td>KOR (między Żwirki a Drzewieckiego)</td></tr><tr><td>0</td><td>8</td><td>KOR (wjazd do SkiTeam)</td></tr><tr><td>33</td><td>46</td><td>Tańskiego (cała z zatoką nie wyznaczone miejsca 21)</td></tr><tr><td>25</td><td>25</td><td>Hynka (miedzy Żwirki a Zarankiewicza)</td></tr></table>			Osiedle Okęcie {KOR, Żwirki i Wigury, Hynka, Astronautów, Tańskiego, Drzewieckiego, Szybowcowa}	m.parkowania	m.Inwalidy		430	9	zaparkowanie auta przy ulicach	28		zaparkowane auta na otwartym parkingu Urzędu M	458	9	ŁĄCZNIE ZAPARKOWANE AUTA NA OSIEDLU przy ulicach	115		zaparkowane auta na parkingach WSM	32		zaparkowane auta na parkingu społecznym	?		zaparkowane pod Jednostką Wojskową (Hynka)	?		zaparkowane za KOR (na ter. warsztatów LOT, za Hotelem)										ilość	x	Liczba mieszkań na osiedlu	1127		mieszkania WSM Ochota	276		mieszkania Urzędu M, Wspólnot, Stowarzyszenia	1403		ŁĄCZNIE LICZBA MIESZKAŃ										PRZYKŁADOWE PORÓWNIANIA LICZBY MIEJSC PARKOWANIA			m.zaprojektowane	obecnie		32	113	Astronautów 01-14	0	5	Astronautów 16 (na wysokości szkoły do garaży)	0	5	Astronautów (w lewo od 14)	3	43	Drzewieckiego (cała z zatoką przy Astronautów i po str. szkoły)	25	36	Zarankiewicza (cała)	13	21	Szybowcowa (cała)	5	6	KOR (między Żwirki a Drzewieckiego)	0	8	KOR (wjazd do SkiTeam)	33	46	Tańskiego (cała z zatoką nie wyznaczone miejsca 21)	25	25	Hynka (miedzy Żwirki a Zarankiewicza)	
		Osiedle Okęcie {KOR, Żwirki i Wigury, Hynka, Astronautów, Tańskiego, Drzewieckiego, Szybowcowa}																																																																																															
m.parkowania	m.Inwalidy																																																																																																
430	9	zaparkowanie auta przy ulicach																																																																																															
28		zaparkowane auta na otwartym parkingu Urzędu M																																																																																															
458	9	ŁĄCZNIE ZAPARKOWANE AUTA NA OSIEDLU przy ulicach																																																																																															
115		zaparkowane auta na parkingach WSM																																																																																															
32		zaparkowane auta na parkingu społecznym																																																																																															
?		zaparkowane pod Jednostką Wojskową (Hynka)																																																																																															
?		zaparkowane za KOR (na ter. warsztatów LOT, za Hotelem)																																																																																															
ilość	x	Liczba mieszkań na osiedlu																																																																																															
1127		mieszkania WSM Ochota																																																																																															
276		mieszkania Urzędu M, Wspólnot, Stowarzyszenia																																																																																															
1403		ŁĄCZNIE LICZBA MIESZKAŃ																																																																																															
PRZYKŁADOWE PORÓWNIANIA LICZBY MIEJSC PARKOWANIA																																																																																																	
m.zaprojektowane	obecnie																																																																																																
32	113	Astronautów 01-14																																																																																															
0	5	Astronautów 16 (na wysokości szkoły do garaży)																																																																																															
0	5	Astronautów (w lewo od 14)																																																																																															
3	43	Drzewieckiego (cała z zatoką przy Astronautów i po str. szkoły)																																																																																															
25	36	Zarankiewicza (cała)																																																																																															
13	21	Szybowcowa (cała)																																																																																															
5	6	KOR (między Żwirki a Drzewieckiego)																																																																																															
0	8	KOR (wjazd do SkiTeam)																																																																																															
33	46	Tańskiego (cała z zatoką nie wyznaczone miejsca 21)																																																																																															
25	25	Hynka (miedzy Żwirki a Zarankiewicza)																																																																																															
194	DECIDIM	nd.	SPPN nie zapewni miejsc do parkowania dla mieszkańców, a wręcz przeciwnie jeszcze je ograniczy. Jestem przeciw strefie w takim kształcie .	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.																																																																																													

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
195	DECIDIM	nd.	Dzień dobry. SPPN powinna obejmować tylko ściśle Centrum. Jeżeli zostanie rozszerzona to tylko ze względów finansowych, a nie dla wygody mieszkańców i kierowców.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców 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 zajmują od kilku do kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
196	DECIDIM	Rejon Okęcia	Wnoszę o nie wprowadzanie uchwał rady miasta strefy płatnego parkowania Włochy obejmującej Okęcie (w tym Raków, Jadwisin). Wprowadzenie SPPN Włochy jest niezgodne z celowością	Ponownie analizujemy zwiększenie miejsc postojowych po przedstawionych uwagach od mieszkańców na wskazanym obszarze zaklasyfikowanym do wprowadzenia SPPN.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wprowadzania tego typu stref zgodnie z ustawą o drogach publicznych i stanowiskiem władz miasta i jednostek im podległych. ZDM zapewnia, że SPPN Włochy wprowadzana jest na potrzeby mieszkańców, a nie celem "ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych" (art 13b ustawy), co byłoby działaniem wprost przeciw mieszkańcom, szczególnie że teren ten jest znacznie oddalony od centrum miasta. Jeśli SPPN zgodnie ze słowami przedstawicieli ZDM podczas konsultacji ma być wprowadzona "na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych [...]" (też art. 13b ustawy) to wykonane badania i założenia do wyznaczenia funkcjonowania SPPN Włochy są nieprawidłowe i spowodują bardzo duże obciążenie finansowe, przede wszystkim mieszkańców obecnej strefy. Wprowadzenie SPPN, przynajmniej w podstrefie 2 (Jadwisin), oznacza likwidację znacznej ilości obecnie wykorzystywanych miejsc parkingowych, np. na całym odcinku Sabały od Lechickiej do Hynka. Problemem tego rejonu nie jest brak miejsc do parkowania w dzień, lecz w godzinach wieczornych (ca. od 20) i nocnych – czyli wtedy	min. zaproponowaliśmy wyznaczenie miejsc postojowych na ul. Sabały po stronie północnej. Art. 13b ustawy o drogach publicznych wskazuje, że strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych oraz tam, gdzie uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji pojazdów. W przypadku podobszaru 2: badania wykazały, że w skali całego podobszaru liczba pojazdów parkujących jest zbliżona do liczby legalnych miejsc postojowych, jednocześnie na części ulic odnotowano zajętość przekraczającą 100%, co oznacza korzystanie z miejsc niespełniających kryteriów legalnych miejsc postojowych. W trakcie prezentacji przedstawiany był wskaźnik rotacji dla podobszaru, dodatkowo dysponujemy szczegółowymi danymi rotacji i zajętości dla poszczególnych ulic. Badania na Włochach zostały przeprowadzone we wrześniu, czyli po okresie wakacyjnym, SPPN funkcjonuje przez cały rok, dlatego dane z tego miesiąca są adekwatne do oceny sytuacji w standardowych warunkach ruchowych. Zakres prezentowanych w konsultacjach wyników był zagregowany do poziomu ulic, jednak nie oznacza to

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			kiedy strefa nie obowiązuje. Dlatego brak danych o ROTACJI pojazdów dyskwalifikuje materiały przeznaczone pod konsultacje. Widać to szczególnie w obrębie ulic: al. Krakowska- 1 Sierpnia, Radarowa, Hynka. Brak przebudowy ulic, zwłaszcza u. Sabały spowoduje, że mieszkańcy będą musieli płacić 600 zł rok, a nie 30 zł, ponieważ już teraz niemożliwe jest zaparkowanie w nocy w promieniu 200 m od miejsca zamieszkania. Po likwidacji ca 60 faktycznych miejsc parkowania na ul. Sabały będzie to tym bardziej niemożliwe. Podobne problemy są w SPPN Ochota po rozszerzeniu jej o całe Szczęśliwice, np. na Korotyńskiego, gdzie w dzień jest pełno wolnych miejsc, a w nocy jak nie było, tak nie ma – a tam jednak wyznaczono znacznie więcej miejsc parkowania TYLKO dla mieszkańców, czego nie zrobiono w SPPN Włochy. Ponadto, SPPN Ochota obejmuje całe kwartały w których nie ma parkomatów lub jest ich bardzo mało, a zezwala tylko na parkowanie przez mieszkańców, albo zabrania parkowania w ogóle. Tak jest pomiędzy ul. Grójecką, Włodarzewską (a nawet dalej, vide ul. Usypiskowa, Sadurki), a Bielską. Takie niesprawiedliwe rozwiązanie spowodowało zwiększenie zajętości miejsc parkingowych zarówno na Ochocie, jak i na Okęciu (w tym Raków, Jadwisin).	braku dokładniejszych danych. Posiadamy współrzędne każdego odnotowanego postoiu oraz pełną inwentaryzację miejsc, dlatego możliwe jest również przeliczenie wskaźników na poszczególne odcinki ulic. W odniesieniu do przykładów ulic: - ul. Sabały – 127 miejsc zostało zakwalifikowanych jako legalne niewyznaczone, tj. spełniających warunki techniczne i prawne dopuszczające postój, - ul. Kazimierza Wielkiego – w ramach inwentaryzacji nie zakwalifikowano żadnego miejsca jako legalne, z uwagi na obowiązujące ograniczenia wynikające z geometrii drogi i oznakowania. Wybór abonamentu rejonowego (30 zł) lub obszarowego (600 zł) jest indywidualną decyzją mieszkańca. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Badania SPPN Włochy zostały wykonane w ciągu niecałych dwóch tygodni (rozpiętość 12 dni) tylko w jednym miesiącu we wrześniu (to wciąż miesiąc urlopowy), co powoduje, że badania te nie są wiarygodne, aby zbadać rotacyjność miejsc i przynależność samochodu pod kątem właściciela (mieszkaniec, usługi, przyjezdny). W materiałach konsultacyjnych kwestia rotacyjności nie została wystarczająco omówiona, a jest ona kluczowa. Także sumowanie z wyników tych samych ulic po każdej stronie Hynka zaburza znacząco wyniki badań. Ulice, które nie mają ciągłości na południe i na północ od Hynka, jak Sabały, Radarowa, czy Słowicza nie powinny być liczone łącznie (np. pod kątem zajętości). Niejasne jest też traktowanie poszczególnych ulic pod kątem zajętości, np. czy Sabały lub Kazimierza Wielkiego były liczone jako miejsca obecnie do parkowania, czy jako te miejsca, gdzie parkowanie jest rzekomo niewłaściwe? Zaproponowane SPPN Włochy nie poprawi sytuacji mieszkańców, a znacznie ją pogorszy. Oprócz znacznych opłat (rzeczywiście 600 zł./rok albo mandaty), zmniejszy dostępność miejsc parkingowych w nocy czyli szczególnie istotnych dla faktycznych mieszkańców. Rozszerzenie SPPN prawie do granic Warszawy pogorszy funkcjonowanie strefy w innych, bardziej	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			śródmiejskich częściach miasta, gdyż bardziej będzie opłacało się pojechać bliżej centrum, płacąc tyle samo. Dodatkowo, pogorszy to sytuację ludzi mieszkających na Okęciu poza planowaną strefą i "zmusi" to do utworzenia strefy faktycznie do granic miasta. W tak odległych częściach miasta jak Okęcie, wprowadzenie opłat za parkowanie szczególnie uderza w mieszkańców, a także w lokalne usługi, które po utworzeniu strefy znikną przez nieopłacalność – już teraz liczba sklepów lokalnych znacząco spadła, co powoduje, że konieczne jest codzienne używanie... samochodu. Na obrzeżach miasta więcej ludzi też prowadzi biznesy, co wymaga posiadania np. dwóch pojazdów, a to jest w SPPN zabronione (w sensie – nie płatność jak przyjezdny). Dodatkowo wprowadzanie coraz bardziej radykalnych obostrzeń w SCT Warszawa (od 1 stycznia 2026 znacznie ostrzejsze niż w np. Berlinie, a dla benzyny – niż większość miast Niemiec, Danii, czy nawet Belgii), nie sprzyja idei posiadania tylko jednego samochodu (nawet mieszkaniac, od przeszło dwóch i pół roku, nie może jest zwolniony przy przerejestrowaniu auta z obostrzeń strefy CT). Wprowadzanie takich rozwiązań jak SPPN Włochy świadczy o nieudolności polityki parkingowej w mieście i chęci wykorzystania tego	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			jako instrumentu ratującego budżet miasta, a nie jako kształtującego właściwą politykę miasta w zakresie ruchu pojazdów i parkowania. Rozwiązaniem problemu dostępności miejsc parkingowych przez mieszkańców Okęcia powinna być weryfikacja rozwiązań organizacji ruchu i parkowania w przyległej SPPN Ochota, w tym wprowadzenie tam parkometrów, gdzie obecnie ich brak (np. Bielska, Altowa, Lirowa, Usypiskowa). Kolejnym, wprowadzenie większej ilości ulic jednokierunkowych (w tym np. Sabały w północnej części), co również uspokoi ruch w tym rejonie oraz umożliwienie parkowania na „nowych” drogach jednokierunkowych pod kątem (tak jak obecnie na wschodniej stronie Strubiczów). Do tego istotne jest wprowadzenie części miejsc dla mieszkańców (bez wprowadzania SPPN) oraz wymuszenie polityką miasta i uchwałami (w tym planowania przestrzennego) odpowiedniej ilości miejsc parkingowych dostępnych przy nowych budynkach mieszkaniowych i usługowych.	
197	DECIDIM	Sabały	Uważam pomysł wprowadzenia strefy płatnego parkowania za BARDZO DOBRY, pozwoli to ochronić miejsca parkingowe dla mieszkańców przed parkowaniem długoterminowym przez	Wprowadzono. Ulica Sabały na północ od ulicy Tapicerskiej zostanie zaprojektowana jako jednokierunkowa, co pozwoli na wyznaczenie miejsc postojowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			osoby, które wylatują na urlopy/korzystają z lotniska. Znalezienie miejsca parkingowego w okolicy ilic Astronautów, Tańskiego, Zarankiewicza, etc graniczy z cudem, ulice są zastawiane przez urlopowiczów i pracowników okolicznych biur, brak miejsc dla mieszkańców. Uważam także, że strefa płatnego parkowania powinna jednak sięgać dalej – na południe minimum do pętli tramwajowej P&R Krakowska. Zbyt krótka strefa (tylko do KOR) spowoduje, że zastawiane będą ulice osiedli domków prywatnych, jak np ulic Janiszowskiej/żegoty, aż do Malowniczej, gdzie mieszkańcy i tak już mierzą się z zastawianiem ulic przez parkujące samochody osób korzystających z lotniska. Ponadto warto, aby ulica Sabały (przy której mieszkam) po północnej stronie ul. Hynka stała się ulicą jednokierunkową (przejazd w kier. 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 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.
198	DECIDIM	nd.	Rozszerzenie strefy płatnego parkowania we Włochach jest kolejnym działaniem mającym na celu opodatkowanie kierowców w Warszawie a nie usprawnienie ruchu czy parkowania. 1. W mojej okolicy parkują prawie wyłącznie mieszkańcy oraz osoby dowożące i	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			odbierające dzieci do dwóch szkół i kilku przedszkoli. 2. Pracownicy okolicznych firm pojawiają się wymiennie z mieszkańcami jadącymi do pracy. 3. Ponieważ mam aktualnie problemy z poruszaniem – zauważam szczególnie problemy osób, dla których samochód jest często jedyną pomocą w samodzielnym przemieszczaniu się po zakupy, do lekarza, apteki czy w celu załatwienia spraw urzędowych. Nie chodzi tu nawet o kilka złotych opłaty ale szukanie parkomatu – w obrębie kilkuset metrów (czas i wysiłek!). Jasne – są aplikacje tzn. trzeba wymienić telefon i opanować obsługę aplikacji. Po prostu – wykluczenie cyfrowe. 4. Nawet jeśli w jakimś miejscu brakuje aktualnie miejsc do parkowania – należy przeanalizować czy nie można zwiększyć ich liczby a nie wprowadzać SPPN – co realnie tylko zmniejsza liczbę miejsc parkingowych co wiadomo nie od dziś. 5. Kolejna sprawa to problemy osób wynajmujących mieszkania w okolicy –	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. 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
			dochodzi im realnie kilkaset złotych opłat parkingowych miesięcznie.	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.
199	DECIDIM	nd.	Zapoznałam się z materiałami na temat proponowanej SPPN dla podobszaru 2 i chciałam zgłosić swoje uwagi: Obserwacje nt. ilości parkujących mieszkańców i nie-mieszkańców nie wydają się poprawne, zwłaszcza jeżeli bazują tylko na numerze rejestracji samochodu. Jestem mieszkanką przy Ulicy Strubiczow od ponad 5 lat, natomiast przemieszczam się samochodem o rejestracjach z innego województwa. Dodatkowo, staram się nie używać samochodu w mieście i możliwie często korzystać z komunikacji, więc nie wyjeżdżam samochodem w ciągu dnia do pracy. Natomiast samochód jest mi potrzebny aby dojeżdżać w dalsze części miasta i poza miasto. Aktualnie	Nie badamy przynależności terenowej tablicy rejestracyjnej a powtarzalność samego ciągu znaków, tj., ile stał on w badanym okresie min. 3 z 5 dni roboczych, postój w ciągu nocy). W Pani przypadku na pewno została pani zakwalifikowana jako Mieszkanka. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zaparkowanie na mojej ulicy i w okolicy graniczy z cudem. Sami państwo widzą ile aut jest zaparkowanych niepoprawnie – to dlatego że nie ma już gdzie stawać. W weekend wróciłam z ciężkimi bagażami i nie mogłam stanąć w okolicy swojego bloku. Przyniesienie bagażu i znalezienie miejsca parkingowego zajęło mi łącznie 45 minut (!!!!!) Wg planu nie widzę, żeby ilość miejsc na Ulicy Strubiczow miała się zwiększyć, a pozostanie dokładnie taka jaka jest. Dlatego jeżeli jako mieszkanka przy abonamencie za 30zł mam mieć limit 200 metrów w odniesieniu do mieszkania to obawiam się że takie parkowanie będzie graniczyć z cudem. Za to opłata 600 złotych za możliwość parkowania w okolicy domu jest niedorzeczna. Limit powinien obejmować przynajmniej ulice Lechicka i 1 sierpnia do Radarowej (350-500 metrów). 200 metrów to jest zdecydowanie za mały obszar przy tym jak dużo samochodów parkuje na naszym osiedlu. Natomiast ogólnie uważam SPPN za bardzo dobry pomysł – w tym momencie na naszym osiedlu zostawiają samochody ludzie z obszaru	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. Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			SPPN na Ochocie i zajmują miejsca nam – mieszkańcom. Jak w moim komentarzu powyżej – od kiedy na Ochocie jest SPPN zaparkowanie pod domem graniczy z cudem i jest to ogromny problem. (Ulica Strubiczow)	parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy.
200	DECIDIM		<i>Komentarze do uwagi nr 199</i> Opłaty w takiej wysokości są na razie ale zapewne z czasem urosną więc będziemy pozbywać się aut I o to chodzi Warszawskim Radnym	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.
201	DECIDIM		<i>Komentarze do uwagi nr 199</i> cena za abonament zapewne ulegnie zmianie na większą.	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,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			SPPN nie załatwi Pani miejsca do parkowania bo brakuje tych miejsc. Trzeba najpierw dobudować miejsca i parkingi. Pozdrawiam	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.
202	DECIDIM	Osiedle Kolonia Okęcie Astronautów	Zdecydowanie jestem przeciwny SPPN na osiedlu Kolonia Okęcie Astronautów. Przez SPPN nie będziemy mieli miejsc do parkowania, zabiorą nam 3/4 miejsc. Mieszkańcy : musimy pozbyć się naszych aut, zaparkujemy je pod siedzibą ZDM . Radni Warszawy niech wezmą się do innej pracy a nie wymyślają jak utrudnić nam życie.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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
203	DECIDIM	nd.	Jako mieszkaniec dzielnicy Włochy wyrażam stanowczy sprzeciw wobec planowanego wprowadzenia strefy płatnego parkowania na naszym obszarze. W obecnej sytuacji problemem naszej dzielnicy nie jest nadmiar pojazdów przyjezdnych, lecz niewystarczająca liczba miejsc parkingowych dla samych mieszkańców. Już teraz parkowanie w okolicy jest utrudnione, szczególnie w godzinach popołudniowych i wieczornych. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania nie rozwiąże tych problemów, a wręcz je spotęguje. Zgodnie z przedstawionym projektem planowane jest znaczne ograniczenie liczby miejsc parkingowych — nawet o około połowę, np. na ulicy Sabały. Taka zmiana w praktyce drastycznie pogorszy sytuację mieszkańców, utrudniając codzienne funkcjonowanie, dojazd do domu oraz parkowanie w pobliżu miejsca zamieszkania. W mojej ocenie rozszerzenie strefy płatnego parkowania w tej części dzielnicy Włochy nie odpowiada realnym potrzebom lokalnej społeczności. Zamiast poprawy komfortu życia mieszkańców, doprowadzi do zwiększenia chaosu parkingowego oraz frustracji osób tu mieszkających.	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 istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			W związku z powyższym wnoszę o odstąpienie od planowanego rozszerzenia strefy płatnego parkowania na terenie dzielnicy Włochy lub ponowne przeanalizowanie projektu z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb mieszkańców.	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. Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.
204	DECIDIM	Osiedle Astronautów	Osiedle "Astronautów" zdecydowanie NIE dla SPPN to jest za małe osiedle chyba, że przebudujecie ulice a właściwie to uliczki tak żeby	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
			wszyscy mieszkańcy mieli miejsce do zaparkowania. Przez SPPN zabiorą nam kupę miejsc do parkowania. Ludzie, mieszkańcy przeżyjcie dokładnie mapki a zrozumiecie dlaczego NIE dla SPPN.	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. 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.
205	DECIDIM	nd.	SPPN POWINNO BYĆ TYLKO W CENTRUM DLA POZOSTAŁYCH DZIELNIC Z JAKIEJ RACJI????? WSZYSTKIEGO DOBREGO W NOWYM ROKU.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
206	DECIDIM	obręb KOR, Alei Krakowskiej, Lechickiej i Radarowej	W imieniu moim i okolicznych mieszkańców wyrażam stanowczy sprzeciw wobec pomysłu wprowadzenia strefy płatnego parkowania we Włochach w obrębie ulic KOR, Alei Krakowskiej, Lechickiej i Radarowej. Na tym terenie jest aktualnie wystarczająca liczba miejsc parkingowych dla mieszkańców. Zgodnie z przedłożonym planem liczba ta ulegnie zmniejszeniu, co spowoduje chaos parkingowy, zwiększenie zanieczyszczenia powietrza przez samochody krążące w poszukiwaniu miejsca na parking, no i oczywiście irytację i zdenerwowanie mieszkańców. Nie prosiliśmy się o tę strefę, nie wprowadzajcie jej na siłę!!! Nie szukajcie pieniędzy w naszych kieszeniach, bo wydaje się, że o to głównie w tym całym projekcie chodzi - o nałożenie na nas nowej dodatkowej, wcale nie małej, opłaty	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				lub wprowadzenia preferencji 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. 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
207	mail		składam następujące uwagi do proponowanej organizacji SPPN w Dzielnicy Włochy: 1. ul. Sulmierzycka: a) w związku z planowaną likwidacją przejścia dla piesznych na skrzyżowaniu z ul. Leżajską, proszę o przeanalizowanie możliwości utworzenia 28, a nie 27 miejsc parkingowych przy budynku Sulmierzycka 4. b) proszę o przeanalizowanie liczby miejsc dla niepełnosprawnych na ulicy Sulmierzyckiej i sprawdzenie czy 2 miejsca przy skrzyżowaniu z ul. Leżajską są niezbędne 2. ul. Leżajska: a) wnoszę o tworzenie dodatkowych miejsc parkingowych na istniejącym fragmencie chodnika (jednego z dwóch fragmentów) od strony ulicy Leżajskiej na wysokości budynku Sulmierzycka 6 3. ul. Lechicka:	1. ul. Sulmierzycka 1a. Nie wprowadzono. Przejście dla piesznych nie zostanie zlikwidowane w celu wyznaczenia większej liczby miejsc postojowych. 1b ZDM informuje, że na ul. Sulmierzyckiej znajdują się 111 projektowanych miejsc postojowych. Liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami na drogach publicznych zależy od całkowitej liczby stanowisk. Zgodnie z przepisami, na parkingach należy wyznaczyć dla powyżej 100 stanowisk – minimum 4% ogólnej liczby. Liczba istniejących miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawności wynosi 4. W związku z tym wniosek dotyczący likwidacji miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością opiniujemy negatywnie. 2. ul. Leżajska 2a ZDM informuje, że brak wyznaczenia miejsc postojowych na chodniku wzdłuż ul. Leżajskiej w rejonie Sulmierzyckiej 6 jest spowodowany tym, że drugi chodnik znajduje się poza pasem ul. Leżajskiej. 3. ul. Lechicka a. Wprowadzono - zostaną wyznaczone dodatkowe miejsca postojowe w rejonie adresów Lechicka 6 i Lechicka 8. b. ZDM informuje, że planowana liczba miejsc postojowych wykazana w projekcie organizacji

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			a) utworzenie jednego dodatkowego mp pomiędzy budynkami Lechicka 8 i Lechicka 6 (okolice altanki śmietnikowej) b) ponowna analiza liczby planowanych miejsc przy budynku/garażu Lechicka 16 (obecnie 8 mp, planowane 7 mp), c) utworzenie miejsc parkingowych na wysokości budynku Lechicka 27. 4. ul. 1 Sierpnia: a) ustawienie znaku zakazu B-35 z tabliczką T-24 na "przedłużeniu" ul. Strubiczów w stronę wjazdu na osiedle w kierunku budynku 1 Sierpnia 44 oraz znaku B-35 z tabliczką T-25c po około 11,5 m - w taki sposób aby zabronić postoju samochodów, które obecnie zasłaniają widoczność wyjeżdżających ze wskazanego wjazdu.	ruchu jest tożsama z liczbą miejsc postojowych obecnie wyznaczonych na ulicy Lechickiej 16. Ilość podanych miejsc w projekcie jest w przeliczeniu na stanowisko postojowe o długości 6m dla parkowania równoległego. c. Brak możliwości technicznych na wyznaczenie miejsc postojowych przy Lechickiej 27, minimalna szerokość miejsc postojowych usytuowanych równolegle do krawędzi jezdni na chodniku lub częściowo na chodniku to 2,5m. Szerokość jezdni ul. Lechickiej wynosi 6m pomniejszona o częściowe parkowanie na jezdni miejsc postojowych wyznaczonych po przeciwnej stronie ulicy. 4. ul. 1 Sierpnia a. Nie wprowadzono - tabliczkę T-24 stosuje się w pobliżu obiektów specjalnych (banki, sądy, obiekty MON itp.), a także w miejscach, gdzie ze względu na warunki drogowe pozostawienie samochodu na drodze powoduje znaczne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W sprawie ustawienia znaku B-35 z tabliczką T-25c po około 11,5m na zjeździe ZDM informuje, że proponowana lokalizacja znaku jest poza pasem drogi publicznej ul. 1 Sierpnia.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
208	mail	Lechicka	mieszkam przy ulicy Lechickiej. Jestem przeciwny wprowadzeniu SPP w dzielnicy będącej sypialnią miasta. Poza mieszkańcami mało kto tu się pojawia, więc SPP nie zwiększy ilości miejsc parkingowych, a wręcz przeciwnie. Uważam, że wprowadzenie SPP utrudni jeszcze bardziej znalezienie wolnego miejsca parkingowego.	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 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
209	mail	Drzewieckie go	chciałem zgłosić swoje uwagi do projektowanej SPP Włochy podobszar 2, jako mieszkaniec ulicy Drzewieckiego. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania co do zasady jest dobry, szczególnie uwzględniając dużą liczbę osób parkujących, nie będących mieszkańcami. Natomiast w obliczu braku możliwości dokonania stosownych remontów w	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zakresie poszerzenia dróg, przez konieczność zachowania odpowiednich paramterów odległości/szerokości etc. dla dróg, miejsc parkingowych i chodników, zaproponowane przez Państwa rozwiązania w mojej opinii nie są efektywne. Miejsc parkingowych ostatecznie będzie dużo mniej, dlatego uwzględniając liczbę mieszkańców osiedla przy ulicach Drzewieckiego, Astronautów, Zarankiewicza etc., wprowadzenie uprzywilejowania dla mieszkańców (a w zasadzie wprowadzenie opłaty dla nie-mieszkańców) może być niewystarczające. Dodatkowo mam duże zastrzeżenie do wprowadzenia organizacji ruchu polegającej na drogach jednokierunkowych (co jest konsekwencją wymaganych wymiarów i odległości wspomnianych powyżej). W tego typu miejscach, kiedy jest problem ze znalezieniem miejsca parkingowego, naturlanym jest, że kierowcy w celu znalezienia miejsca parkingowego jeżdżą w kółko, zawracają, niekiedy oczekując, iż jakieś miejsce się zwolni. Po zaproponowanych zmianach będzie to bardzo problematyczne i będzie wiązać się z koniecznością korzystania nie tylko z ww. "dróg osiedlowych", ale trzeba będzie wyjechać na ruchliwe drogi, jak Hynka, Żwirki i Wigury, czy KOR. W konsekwencji, dla przykładu - będąc na ulicy Zarankiewicza i chcąc dojechać na ulicę	parkowania i wyznaczenie jak największej liczby legalnych miejsc postojowych w ramach istniejącej geometrii dróg, dlatego wnioskowana budowa miejsc postojowych wykracza poza zakres opracowania. Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju. Kierunkowość zaproponowanych ulic jednokierunkowych zostanie ponownie przeanalizowana, zgodnie z propozycjami zgłaszanymi przez mieszkańców w ramach konsultacji.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Drzewieckiego, obecnie jest to 50 metrowy odcinek drogi (ul. Astronautów), po wprowadzeniu Państwa propozycji, możliwe to będzie po zrobieniu trasy Zarankiewicza-Hynka-Żwirki i Wigury-KOR-Radarowa-Hynka-Astronautów-Drzewieckiego, co daje ok 3.5 km długości! Takie rozwiązanie nie tylko nie jest racjonalne, ale również (czy tego chcemy czy nie) będzie powodować jechanie kierowców pod prąd. Przedmiotowe propozycje powinny ułatwiać nam - mieszkańców życie, a nie na wielu płaszczyznach je komplikować. Uwzględniając powyższe, uważam, że zaproponowana strefa płatnego parkowania nie powinna zostać zrealizowana. Takie rozwiązanie powinno korelować z innymi pracami polegającymi na poszerzeniu istniejącego układu drogowego.	
210	mail		zgłaszam poniższe uwagi do planu wprowadzenia strefy płatnego parkowania w dzielnicy Włochy. 1. Niewprowadzanie ruchu jednokierunkowego na ul. Kazimierza Wielkiego. Wprowadzenie dla kilku miejsc jednego kierunku i kierowanie całego ruchu poprzez wąską ul. Skromną i pewnie w praktyce nadal z parkującymi	1. Wprowadzono. Ul. Kazimierza Wielkiego pozostanie dwukierunkowa. 2. Wprowadzono. 3. Zostanie ponownie przeanalizowana przejezdność pojazdu miarodajnego we wskazanym miejscu. 4. Utrzymanie parkingu pod wiaduktem przy rondzie Wojnara zostanie przeanalizowane w

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			samochodami jest złym rozwiązaniem. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na tej ulicy uniemożliwi też swobodny wyjazd mieszkańcom z garażu podziemnego nieruchomości położonej przy ul. Kazimierza Wielkiego nr 15 ze względu na prywatne miejsca parkingowe pod budynkiem. 2. Konieczne jest przesunięcie lub umieszczenie dodatkowego znaku B-36 znajdującego się na ul. Kazimierza Wielkiego tak, aby był on widoczny dla osób wjeżdżających z ul. Łobeskiej na ul. Kazimierza Wielkiego (obecnie usytuowany jest tak, że jest on widoczny tylko w przypadku wjazdu z ul. Geologicznej). Brak widocznego znaku powoduje niezgodne z przepisami parkowanie samochodów na jedynym chodniku na ul. Kazimierza Wielkiego. 3. Usunięcie planowanych miejsc parkingowych z ul. Łobeskiej na wysokości parku kieszonkowego pomiędzy ul. Łobeską, Geologiczną i al. Krakowską. Ulica ta jest bardzo wąska w tym miejscu i dodatkowe miejsca parkingowe zaznaczone w planie uniemożliwią swobodny przejazd tą ulicą, nie mówiąc już o przejeździe większych samochodów. Parkujące samochody stworzą zagrożenie	oparciu o zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Mosty i wiadukty) w zakresie skrajni obiektów oraz w oparciu o zapewnienie widoczności w miejscach wyjazdu z tak zaprojektowanych miejsc postojowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			dla pieszych, ponieważ nie będzie można swobodnie minąć się przez osoby piesze z jadącymi samochodami, ponieważ na tym odcinku nie ma chodnika. Dodatkowo miejsca parkingowe w projekcie zastawiają chodnik wychodzący z parku kieszonkowego na ul. Łobeską, która na tym odcinku jest jednocześnie użytkowana przez pieszych, ponieważ nie ma na niej chodnika. 4. Parkowanie pod wiaduktem na rondzie Wojnara powinno być nadal możliwe, ale wymaga uporządkowania. Obecnie osoby tam parkujące, zwłaszcza na wysokości McDonalds'a pozostawiają samochody w ciągu przejścia dla pieszych, które po remoncie jest węższe, ponieważ pojawiła się tam również ścieżka rowerowa. Dodatkowo obecnie parkujące i wyjeżdżające z miejsca pod wiaduktem stwarzają istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu.	
211	mail		Od 25 lat jestem mieszkańcem Okęcia – osiedla pomiędzy ulicami Hynka, Żwirki i Wigury oraz Komitetu Obrony Robotników. Parkowanie w okolicach ulicy Czesława Tańskiego i Astronautów jest od dawna dotkliwym problemem mieszkańców – legalne i nielegalne	Nie wprowadzono – uwaga w zakresie kontraruchu rowerowego; możliwość jazdy rowerem pod prąd ułatwia dojazd do placówek oświaty. Kontraruchy rowerowe wyznaczane są zwykle w strefach tempo 30 wraz z systemowym uspokojeniem ruchu w danym obszarze. Takie działanie ma na celu zwiększenie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			miejsca parkingowe są notorycznie zastawiane przez osoby wylatujące z pobliskiego Lotniska Chopina, przez pracowników PLL LOT oraz biurowców zlokalizowanych w tzw. Mordorze. W ramach konsultacji społecznych, dotyczących planu wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania w Dzielnicy Włochy, zgłaszam propozycję alternatywnego rozwiązania, które w bardziej skuteczny sposób ochroni potrzeby parkingowe lokalnej społeczności. Najlepszym rozwiązaniem dla mieszkańców jest wprowadzenie na obszarze osiedla strefy parkowania dla pojazdów z identyfikatorem mieszkańca, z której Straż Miejska może odholowywać samochody pozostawione bez tego typu identyfikatorów – przykładowo znaki B-36 z tabliczkami T-24 oraz „nie dotyczy mieszkańców”; strefa B-39; strefa B-35 w połączeniu z identyfikatorami B-35. Ten obszar powinien obejmować ulice: Astronautów, Zarankiewicza, Drzewieckiego, Szybowcowa oraz Tańskiego i miejsca wzdłuż ulicy Hynka pomiędzy Zarankiewicza a Żwirki i Wigury (obszar ograniczony ulicami Hynka, Żwirki i Wigury, Komitetu Obrony Robotników oraz ogródkami działkowymi).	priorytetu dla ruchu pieszego i rowerowego oraz poprawę bezpieczeństwa. 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. Drogi publiczne są to ogólnodostępne drogi zaliczone na podstawie ustawy o drogach publicznych do odpowiedniej kategorii. Są one własnością Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i służą do zaspokajania potrzeb ogółu w zakresie transportu. Dlatego też wprowadzenie strefy B-39 (strefa B-35 dla mieszkańców) odbywa się na odcinkach ulic gdzie nie ma możliwości wprowadzenia pełnowymiarowych miejsc parkingowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania oraz proponowane w trakcie konsultacji zmiany organizacji ruchu wiązałyby się ze znaczącym ograniczeniem liczby dostępnych miejsc parkingowych, zatem problem ich deficytu dla lokalnej społeczności pozostałby nierozwiązany. Należy podkreślić, że korzyści ekonomiczne z wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania wcale nie będą duże. W tej okolicy nie ma żadnej infrastruktury, przyciągającej osoby dojeżdżające spoza obszaru na okres kilku godzin dziennie (jak restauracje, kawiarnie, sklepy, biura itp.). Pomijając samochody pozostawiane na osiedlu przez turystów oraz pracowników PLL LOT i tzw. Mordoru, parkują tu wyłącznie mieszkańcy. Przy okazji zwracam uwagę na absurd i kompletny bezsens wytyczania ścieżek rowerowych na ulicach wspomnianego obszaru – jak kontrapasów na Zarankiewicza czy na Tańskiego. Podstawowym problemem mieszkańców jest brak miejsc do parkowania, a nie brak ścieżek rowerowych na osiedlu, którego uliczki bez problemu umożliwiają bezpieczne przemieszczanie się rowerami. Ścieżki rowerowe pozostają nieużywane, natomiast w miejscu, gdzie są realnie potrzebne – jak wzdłuż ulicy Hynka po stronie ogródków działkowych –	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			pozostaje jedynie wąski chodnik, na którym pędzący tamtędy rowerzyści często stwarzają realne zagrożenie dla pieszych. Podkreślam również, że alternatywny „plan” organizacji ruchu na wspomnianym obszarze, zaprezentowany przez jednego z mieszkańców podczas spotkania dnia 16 grudnia 2025 roku w Urzędzie Dzielnicy Włochy, jest pozbawiony sensu i całkowicie nieprzemyślany – nie warto w ogóle zajmować się takimi zmianami proponowanej organizacji ruchu, skrojonymi pod indywidualne potrzeby jednego z mieszkańców, a nie szerszej lokalnej społeczności.	
212	wizja lokalna na terenie osiedla Jadwisin 12.01.2026 r.		na wstępie chciałbym podziękować za bardzo dobre, konstruktywne spotkanie 12.01. Zgodnie z naszymi ustaleniami przesyłam podsumowanie poruszanych kwestii. 1. Ul. Strubiczów – proszę o przeanalizowanie możliwości zmiany obecnego przejścia dla pieszych w okolicy budynku Strubiczów 5 na przejście sugerowane, co pozwoli na stworzenie dodatkowych miejsc parkingowych w jego okolicy. Przejście obecne jest wykorzystywane w stopniu	1. Nie wprowadzono. Zmiana przejścia na sugerowane nie pozwoli na przybliżenie miejsc parkingowych ze względu na widoczność. 2. Nie wprowadzono – minimalna szerokość miejsc postojowych usytuowanych równolegle do krawędzi jezdni na chodniku lub częściowo na chodniku to 2,5m. Szerokość jezdni ul. Lechickiej wynosi 6m pomniejszona o częściowe parkowanie na jezdni miejsc postojowych wyznaczonych po przeciwnej stronie ulicy. 3. Wprowadzono.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			marginalnym, a główne ciągi piesze wiodą przez przejścia przy skrzyżowaniach z ulicami 1 Sierpnia oraz Lechicką. 2. Ul. Lechicka - zaproponowałem stworzenie dodatkowych miejsc parkingowych po południowej stronie ulicy, w rejonie budynku Lechicka 27. 3. Ul. Czardasza - rozmawialiśmy o możliwości przesunięcia przejścia dla na skrzyżowaniu z ul. Lechicką bliżej skrzyżowania. 4. Ul. Słowicza - również w tym przypadku można by było przesunąć przejście dla pieszych bliżej skrzyżowania z ul. Lechicką. 5. Ul. Radarowa - zachowanie parkowania prostopadłego przed budynkiem Szkoły Podstawowej nr 88 (Radarowa 4B) + analiza możliwości likwidacji linii P7a przy wspomnianych miejscach parkingowych. 6. Ul. Radarowa - niewyznaczanie miejsca parkingowego na wjeździe do (byłych) pawilonów handlowych (obok SP 88). 7. Ul. Radarowa - niewyznaczanie miejsca parkingowego na wyjeździe z parkingu WSM Ochota pomiędzy ulicami 1 Sierpnia, Radarową i Al. Dwudziestolatków (na wysokości budynku Al. Dwudziestolatków 6).	4. Nie wprowadzono - wymagałoby to wyniesienia skrzyżowania, wskazane przejście znajduje się 5m od skrzyżowania. 5. Wprowadzono. 6. Wprowadzono. 7. Wprowadzono. 9. Drugi równoległy chodnik znajduje się poza pasem drogi publicznej. Dlatego w tym miejscu nie wyznaczono miejsc postojowych na chodniku.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			8. Ul. Leżajska - zachowanie miejsc parkingowych na ul. Leżajskiej przy skrzyżowaniu z ul. Sulmierzycką w pobliżu budynku Sulmierzycka 6 w związku z istnieniem chodnika poza pasem drogowym.	
213	mail		W nawiązaniu do planowanego wprowadzenia SPPN obowiązującego w Dzielnicy Warszawa-Włochy oraz trwających konsultacji społecznych, WSM Ochota w ramach poparcia licznych głosów i wniosków otrzymanych od zainteresowanych bezpośrednio w sprawie Mieszkańców zarówno Kolonii Okęcie jak i części osiedla Jadwisin zlokalizowanej w Dzielnicy Włochy zwracamy się z następującymi postulatami przy planowaniu oraz późniejszej realizacji SPPN. 1. Wizja lokalna urzędników uprawnionych bezpośrednio w terenie przy planowaniu i typowaniu poszczególnych lokalizacji oraz planowanie na miejscu ustawienia oznakowań pionowych i poziomych. 2. Uwzględnienie miejsc/lokalizacji pozostających do wyłącznego korzystania przez Mieszkańców (zapewnienie odpowiedniej ilości miejsc). Ustawienie	1. Wizja lokalna odbyła się 18.12.2025 r. 2.-3. SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. SPPN jest wprowadzony na drogach publicznych. Drogi publiczne są to ogólnodostępne drogi zaliczone na podstawie ustawy o drogach publicznych do odpowiedniej kategorii. Są one własnością Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i służą do zaspokajania potrzeb ogółu w zakresie transportu. Dlatego też wprowadzenie B-39 (strefa B-35 dla mieszkańców) jest tylko w prowadzane na

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			znaków B-35 oraz B-39 - nie dotyczy Mieszkańców posiadaczy Identyfikatorów. 3. W Kolonii Okęcie sugestia dotycząca wyznaczenia ogólnodostępnych płatnych miejsc postojowych dla rejonu wyłącznie w okolicy przedszkola i żłobka na ul. Astronautów, przy ul. Zarankiewicza oraz od strony ul. Hynka i ul. Komitetu Obrony Robotników, ewentualnie również w okolicy przychodni na ul. Szybowcowej. W pozostałym zakresie zgodnie z pkt. 2. Z przedstawionych przez Mieszkańców Kolonii Okęcie informacji wynika, że szczegółowe postulaty w zakresie organizacji SPP w tym rejonie zostały zgłoszone w ramach konsultacji społecznych przez Komitet Inicjatywy Parkowania na Osiedlu Astronautów. Postulujemy uwzględnienie propozycji mieszkańców przedstawionych przez ww. Komitet. Pismo nasze podyktowane jest dodatkowo faktem, iż w omawianych lokalizacjach występuje duży deficyt miejsc postojowych. Dodatkowo na kolonii Okęcie większość miejsc w obrębie ulic Osiedla jest wykorzystywana przez osoby przejezdne, parkujące samochody i dojeżdżające do biur przy ulicy Domaniewskiej oraz korzystających z pobliskiego Lotniska co	odcinkach ulic gdzie nie ma możliwości wprowadzenia pełnowymiarowych miejsc parkingowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			powoduje bardzo ograniczone możliwości związane z parkowaniem pojazdów przez osoby zamieszkujące w zasobach Osiedla.	
214	mail		Działam w Radzie Osiedla WSM Ochota i zbieram opinie od mieszkańców też w sprawie SPPN. Obecnie jest to gorący temat osiedla kolonia Okęcie czyli między ulicami Hynka, Żwirki i Wigury, KOR. Zebrane głosy znajdują się w notatce zał. Zastrzeżenia obszar 2 W załączniku również dane statystyczne w oparciu o policzone ilości w realu i z projektów ZDM. Prosimy o zapoznanie się z tym i liczymy na pomoc naszego Urzędu. Dotyczy: <u>osiedla pomiędzy ulicami: Hynka, Żwirki i Wigury, KOR</u> Na podstawie zebranych opinii, My mieszkańcy osiedla części WSM Ochota jesteśmy przeciwni wprowadzeniu u nas, na małym powierzchniowo osiedlu, strefy płatnego parkowania. Nasze Osiedle jest samodzielną kolonią na której wybudowane w końcu lat	Uwaga dotycząca przebudowy ulic, oraz przebudowy zatoki na ul. Tańskiego - projekt organizacji ruchu dotyczący rozszerzenia SPPN 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. Uwaga dotycząca strefy mieszkańca oraz ul. Drzewieckiego - SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. SPPN jest wprowadzony na drogach publicznych. Drogi publiczne są to ogólnodostępne drogi zaliczone na podstawie ustawy o drogach publicznych do odpowiedniej kategorii. Są one własnością Skarbu

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			pięćdziesiątych i na początku lat sześćdziesiątych poprzedniego wieku małe uliczki osiedlowe są wąskie bez możliwości wyznaczenia prawidłowej ilości miejsc postojowych dla mieszkańców. Jeśli ewentualnie Państwo (w tym Radni Warszawy) uparcie chcecie wprowadzić nam strefę płatnego parkowania, to przed tym zdecydowanie należy najpierw wszystkie uliczki przebudować i dostosować do utworzenia miejsc do parkowania dla wszystkich mieszkańców. Samo wprowadzenie SPPN z przedstawionych projektów-mapek nie poprawi sytuacji parkowania mieszkańców, w ręcz przeciwnie stanowczo pogorszy ze względu na znacząco zmniejszoną ilość wyznaczonych miejsc postojowych, których w pierwszej kolejności zabraknie dla samych właścicieli mieszkań. My mieszkańcy nie zgadzamy się na ograniczenie dostępności miejsc dla nas. Wprowadzenie SPPN z założenia ma spowodować rotacje aut co jest wielką pomyłką ponieważ zwiększone przemieszczanie się aut spowoduje większe zanieczyszczanie środowiska i powietrza (smog) a dla mieszkańców będą to	Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i służą do zaspokajania potrzeb ogółu w zakresie transportu. Dlatego też wprowadzenie B-39 (strefa B-35 dla mieszkańców) jest tylko wprowadzane na odcinkach ulic gdzie nie ma możliwości wprowadzenia pełnowymiarowych miejsc postojowych. Miejsca objęte zakazem postoju nie dotyczącym posiadaczy identyfikatorów są wyznaczane tylko w miejscach, gdzie nie ma możliwości wyznaczenia ogólnodostępnych pełnowymiarowych miejsc postojowych. Przykładem takiej lokalizacji jest ulica Drzewieckiego. Uwaga dotycząca zmiany kierunku na ul. Zarankiewicza - na etapie tworzenia ostatecznego projektu zmian organizacji ruchu zostanie kompleksowo przeanalizowana kierunkowość dróg jednokierunkowych, w oparciu o uwagi przekazane przez mieszkańców w czasie trwania konsultacji społecznych. Uwaga dotycząca wyznaczenia miejsc przy altanie śmietnikowej na Tańskiego - informujemy, że miejsce to znajduje się poza pasem drogowym, nie możemy w takich miejscach wyznaczać miejsc postojowych w ramach SPPN.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			dodatkowe zbędne koszty. Zapewne będziemy musieli wykupić obszarowe abonamenty na razie po 600 zł. Nasze osiedle nie należy do bogatych mieszkańców. Idąc z postępem, nie ograniczymy ilości samochodów, które są nam niezbędne w życiu. Większość z nas, z rozsądku jeździ do pracy komunikacją miejską, zbiorową. Na osiedlu mamy deficyt różnych sklepów i z reguły samochody potrzebne są nam w celu przywiezienia zakupów, sprawunków itd. Samochodami jeździmy na swoje zielone płuca czyli na działki, które w większości mamy poza Warszawą itd. Nie zgadzamy się wewnątrz osiedla na sugerowane ścieżki rowerowe (kontra pas ruchu) ponieważ nasze uliczki są za wąskie i nie ma u nas rowerzystów poza tym ścieżki rowerowe są wokół naszego małego powierzchniowo osiedla i to jest w zupełności wystarczające. Przy krawędzi, przy której wyznacza się kontra ruch rowerów, automatycznie znikają miejsca postojowe. Przy okazji, na przyszłość jak planujecie jakieś ścieżki rowerowe, dobrze by było zapytać o opinie mieszkańców naszego osiedla.	Uwaga dotycząca znaków zakazu przy przedszkolu – nieaktualne oznakowanie zostanie zlikwidowane lub zaktualizowane do nowej sytuacji na drodze. Uwaga dotycząca kontraruchów rowerowych – możliwość jazdy rowerem pod prąd ułatwia dojazd do placówek oświaty i miejsc zamieszkania. Kontraruchy rowerowe wyznaczane są zwykle w strefach tempo 30 wraz z systemowym uspokojeniem ruchu w danym obszarze. Takie działanie ma na celu zwiększenie priorytetu dla ruchu pieszego i rowerowego oraz poprawę bezpieczeństwa.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Na naszym osiedlu jest we wszystkich blokach 1403 mieszkań (w tym w strefie WSM Ochota jest 1127 mieszkań plus 276 mieszkań Wspólnot, Urzędu Miasta i Stowarzyszeń). Wg GUS, statystyki mówią, iż w Warszawie na jedno mieszkanie przypada jeden samochód. U nas na osiedlu może być podobnie dlatego obecnie dużo mieszkańców ze względu na brak miejsc postojowych na osiedlu, parkuje poza osiedlem, na parkingach WSM i parkingu społecznym. Na samym osiedlu przy ulicach osiedlowych, obecnie parkuje 458 aut i tyle nadal potrzebujemy miejsc a nawet więcej. I mimo to, wygląda na to, że osiedle jest bezpieczne gdyż przez lata nie było żadnego wypadku. Str. 2 W związku z powyższym jeśli mimo wszystko będzie wprowadzony SPPN prosimy o konieczne uwzględnienie naszych wniosków: <u>* najpierw przebudowa ulic Astronautów, Tańskiego, Szybowcowa, Zarankiewicza, Drzewieckiego</u> w celu ustawienia samochodów, po jednej stronie w poprzek lub ukośnie do ulic, bez znaku P19, ul. Hynka	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			od str. Osiedla (likwidacja wąskiego trawniczka między nr 5-7 i zrobić mp), ul. KOR (od str. osiedla, chodnik zrobić razem ze ścieżką rowerową lub zlikwidować ścieżkę ponieważ jest po drugiej str. ulicy i zrobić mp w poprzek lub ukośnie do ulicy na wysokości całego osiedla od nr 36 do 44, zamiast postoju Taxi na wysokości nr 42 zrobić mp w poprzek lub ukośnie do ulicy, do przystanku autobusowego). • utworzenie Strefy Mieszkańca dla samochodów z Identyfikatorami dla ulic wewnątrz osiedla Astronautów, Tańskiego, Szybowcowa, Zarankiewicza, Drzewieckiego. • utworzenie SPPN tylko dla ulic KOR, Hynka na wysokości osiedla, dla tzw. gości • zmiana kierunku jazdy ul. Zarankiewicza czyli wjazd od strony Hynka (sugestia paru mieszkańców) wówczas należy koniecznie ul. Tańskiego zrobić z pierwszeństwem wyjazdu na Zarenkiewicza gdyż rodzice dowożący dzieci do dwóch szkół, przedszkola i żłobka zablokują wyjazd mieszkańcom z ul. Tańskiego. • ul. Tańskiego przebudowa zatoczki do parkowania ukośnego zaraz za wjazdem	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			od ul. Astronautów wydłużenie zatoczki (likwidacja wyjeżdżonego terenu przez samochody i przebudowa małego chodnika). Plus wybudować zatoczki przy Tańskiego pomiędzy budynkami nr 3, 5, 7 oraz od strony Tańskiego, zatoczki przy budynkach ul Hynka 5 i między 7 a 9. Nie zmniejszać zatoczki na końcu Tańskiego nr7 za blokiem, ostatni samochód w tej zatoczce, nie zasłania wyjazdu na ul. Zarankiewicza. Tu widoczność wyjazdu ograniczają metalowe skrzynki (jedna prądowa, dwie fundacji na ubrania) • ul. Tańskiego nr 3, mały placyk, zatoczka przed altaną śmietnikową, maksymalne wykorzystanie go dla miejsc postojowych; po lewej str. ustawienie 5 aut, po prawej str. ustawienia 4 aut plus od brzegu (nie w rogu) ewentualnie miejsce dla inwalidy (to miejsce jest z reguły puste). Od środka placu przy samochodach ustawionych prostopadle po prawej str, wymalować podłużną kopertę dla MPO. • ul. Astronautów nr 4 do nr 6, od strony bloku należy zlikwidować znak zakaz parkowania i postoju. Znak był ustawiony ze względu na to aby	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			po stronie przedszkola i żłobka rodzice mogli bezpiecznie wysadzić z samochodów swoje dzieci. Obecnie przedszkole i żłobek mają parking na swoim terenie. • zatoczki ul. Astronautów nr 15 (x2 zatoczki} i 17 przy szkole zrobić miejsca parkingowe ukośnie. • ul. Drzewieckiego, proponujemy drogę pieszo – samochodową wraz z zaparkowanymi ukośnie samochodami. • ul Drzewieckiego róg Astronautów rondo i wokół miejsca do parkowania	

[illegible]

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			a) w związku z planowaną likwidacją przejścia dla piesznych na skrzyżowaniu z ul. Leżajską, proszę o przeanalizowanie możliwości utworzenia 28, a nie 27 miejsc parkingowych przy budynku Sulmierzycka 4. b) proszę o przeanalizowanie liczby miejsc dla niepełnosprawnych na ulicy Sulmierzyckiej i sprawdzenie czy 2 miejsca przy skrzyżowaniu z ul. Leżajską są niezbędne 2) ul. Leżajska: a) wnoszę o tworzenie dodatkowych miejsc parkingowych na istniejącym fragmencie chodnika (jednego z dwóch fragmentów) od strony ulicy Leżajskiej na wysokości budynku Sulmierzycka 6 3) ul. Lechicka: a) utworzenie jednego dodatkowego mp pomiędzy budynkami Lechicka 8 i Lechicka 6 (okolice altanki śmietnikowej)	to 72m co daje 28 miejsc postojowych o szerokości 2,5m. Dodatkowo informujemy, że zostanie przeanalizowana możliwość zwiększenia miejsc postojowych w rejonie skrzyżowania z uwagi na projektowaną likwidację przejść dla pieszych. 1b ZDM informuje, że na ul. Sulmierzyckiej znajdują się 111 projektowanych miejsc postojowych. Liczba miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością na drogach publicznych zależy od całkowitej liczby stanowisk. Zgodnie z przepisami, na parkingach należy wyznaczyć dla powyżej 100 stanowisk – minimum 4% ogólnej liczby. Liczba istniejących miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością wynosi 4. W związku z tym wniosek dotyczący likwidacji miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnością opiniujemy negatywnie. 2. ul. Leżajska 2a ZDM informuje, że brak wyznaczenia miejsc postojowych na chodniku wzdłuż ul. Leżajskiej w rejonie Sulmierzyckiej 6 jest spowodowany tym, że drugi chodnik znajduje się poza pasem ul. Leżajskiej. 3. ul. Lechicka 3a. Wprowadzono - zostaną wyznaczone dodatkowe miejsca postojowe w rejonie adresów Lechicka 6 i Lechicka 8.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			b) ponowna analiza liczby planowanych miejsc przy budynku/garażu Lechicka 16 (obecnie 8 mp, planowane 7 mp), c) utworzenie miejsc parkingowych na wysokości budynku Lechicka 27. 4) ul. 1 Sierpnia: a) ustawienie znaku zakazu B-35 z tabliczką T-24 na "przedłużeniu" ul. Strubiczów w stronę wjazdu na osiedle w kierunku budynku 1 Sierpnia 44 oraz znaku B-35 z tabliczką T-25c po około 11,5 m - w taki sposób aby zabronić postoju samochodów, które obecnie zasłaniają widoczność wyjeżdżających ze wskazanego wyjazdu	3b ZDM informuje, że planowana liczba miejsca postojowych wykazana w projekcie organizacji ruchu jest tożsama z liczbą miejsc postojowych obecnie wyznaczonych na ulicy Lechickiej 16. Ilość podanych miejsc w projekcie jest w przeliczeniu na stanowisko postojowe o długości 6m dla parkowania równoległego. 3c Brak możliwości technicznych na wyznaczenie miejsc postojowych przy Lechickiej 27, minimalna szerokość miejsc postojowych usytuowanych równolegle do krawędzi jezdni na chodniku lub częściowo na chodniku to 2,5m. Szerokość jezdni ul. Lechickiej wynosi 6m pomniejszona o częściowe parkowanie na jezdni miejsc postojowych wyznaczonych po przeciwnej stronie ulicy. 4. ul. 1 Sierpnia a Nie wprowadzono - tabliczkę T-24 stosuje się w pobliżu obiektów specjalnych (banki, sądy, obiekty MON itp.), a także w miejscach, gdzie ze względu na warunki drogowe pozostawienie samochodu na drodze powoduje znaczne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W sprawie ustawienia znaku B-35 z tabliczką T-25c po około 11,5m na zjeździe ZDM informuje, że proponowana lokalizacja znaku jest poza pasem drogi publicznej ul. 1 Sierpnia.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
216	mail		mieszkam przy ulicy Lechickiej. Jestem przeciwny wprowadzeniu SPP w dzielnicy będącej sypialnią miasta. Poza mieszkańcami mało kto tu się pojawia, więc SPP nie zwiększy ilości miejsc parkingowych, a wręcz przeciwnie. Uważam, że wprowadzenie SPP utrudni jeszcze bardziej znalezienie wolnego miejsca parkingowego.	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 istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
217	mail	Drzewieckie go	chciałem zgłosić swoje uwagi do projektowanej SPP Włochy podobszar 2, jako mieszkaniac ulicy Drzewieckiego. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania co do zasady jest dobry, szczególnie uwzględniając dużą liczbę osób parkujących, nie będących mieszkańcami. Natomiast w obliczu braku możliwości dokonania stosownych remontów w	SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zakresie poszerzenia dróg, przez konieczność zachowania odpowiednich paramterów odległości/szerokości etc. dla dróg, miejsc parkingowych i chodników, zaproponowane przez Państwa rozwiązania w mojej opinii nie są efektywne. Miejsc parkingowych ostatecznie będzie dużo mniej, dlatego uwzględniając liczbę mieszkańców osiedla przy ulicach Drzewieckiego, Astronautów, Zarankiewicza etc., wprowadzenie uprzywilejowania dla mieszkańców (a w zasadzie wprowadzenie opłaty dla nie-mieszkańców) może być niewystarczające. Dodatkowo mam duże zastrzeżenie do wprowadzenia organizacji ruchu polegającej na drogach jednokierunkowych (co jest konsekwencją wymaganych wymiarów i odległości wspomnianych powyżej). W tego typu miejscach, kiedy jest problem ze znalezieniem miejsca parkingowego, naturlanym jest, że kierowcy w celu znalezienia miejsca parkingowego jeżdżą w kółko, zawracają, niekiedy oczekując, iż jakieś miejsce się zwolni. Po zaproponowanych zmianach będzie to bardzo problematyczne i będzie wiązać się z koniecznością korzystania nie tylko z ww. "dróg osiedlowych", ale trzeba będzie wyjechać na ruchliwe drogi, jak Hynka, Żwirki i Wigury, czy KOR. W konsekwencji, dla przykładu - będąc na ulicy Zarankiewicza i chcąc dojechać na ulicę	wytyczonych parkingach. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. SPPN jest wprowadzony na drogach publicznych. Drogi publiczne są to ogólnodostępne drogi zaliczone na podstawie ustawy o drogach publicznych do odpowiedniej kategorii. Są one własnością Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i służą do zaspokajania potrzeb ogółu w zakresie transportu. Dlatego też wprowadzenie B-39 (strefa B-35 dla mieszkańców) jest tylko wprowadzane na odcinkach ulic gdzie nie ma możliwości wprowadzenia pełnowymiarowych miejsc postojowych. Wprowadzenie jednego kierunku ruchu na omawianym osiedlu jest spowodowane maksymalizację miejsc postojowych w ramach SPPN na drogach publicznych. Kierunkowość ulic przeznaczonych do wprowadzenia ruchu jednokierunkowego zostanie ponownie przeanalizowana pod kątem propozycji mieszkańców przekazanych podczas konsultacji.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Drzewieckiego, obecnie jest to 50 metrowy odcinek drogi (ul. Astronautów), po wprowadzeniu Państwa propozycji, możliwe to będzie po zrobieniu trasy Zarankiewicza-Hynka-Żwirki i Wigury-KOR-Radarowa-Hynka-Astronautów-Drzewieckiego, co daje ok 3.5 km długości! Takie rozwiązanie nie tylko nie jest racjonalne, ale również (czy tego chcemy czy nie) będzie powodować jechanie kierowców pod prąd. Przedmiotowe propozycje powinny ułatwiać nam - mieszkańców życie, a nie na wielu płaszczyznach je komplikować. Uwzględniając powyższe, uważam, że zaproponowana strefa płatnego parkowania nie powinna zostać zrealizowana. Takie rozwiązanie powinno korelować z innymi pracami polegającymi na poszerzeniu istniejącego układu drogowego.	
218	mail		w załączniku przesyłam propozycję wyznaczenia dodatkowych miejsc postojowych. Jestem świadomy, że w ramach założeń projektowych mają nie być prowadzone prace budowlane, ale bardzo liczę na to, że ZDM oraz miasto pilnie śledzą temat SSPN oraz problemów z nim związanych. Proponowane miejsca postojowe	1-2. Nie wprowadzono, lokalizacje miejsc postojowych zostały zaprojektowane w oparciu o istniejący przekrój drogi oraz dostępność chodnika. 3-5. Wprowadzono, na ul. Drzewieckiego zostanie zaprojektowany zakaz postoju nie dotyczący posiadaczy identyfikatorów.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			można wyznaczyć minimalnym kosztem, a zysk z ich wyznaczenia jest bardzo duży. 1. Wzdłuż KOR około 60 miejsc postojowych (równoległych), istnieje możliwość wyznaczenia miejsc skośnych - wtedy miejsc będzie jeszcze więcej. 2. Miejsca postojowe wzdłuż KOR to nie tylko miejsca dla mieszkańców ale także dla pracowników pobliskich biur, którzy obecnie parkują na osiedlu. 3. 2. Dodatkowo wyznaczono dodatkowe miejsca przy ul. Drzewieckiego- koło już 3 zaplanowanych miejsc postojowych oraz jedno przy wiacie śmietnikowe - chodnik w tym miejscu nie jest wykorzystywany. 4. Dodatkowe miejsca (6) przy "placyku" na skrzyżowaniu Astronautów i Drzewieckiego 5. Propozycja wyznaczenia ciągu pieszo - jezdni na ul. Drzewieckiego wraz z zakazem postoju (nie dotyczy mieszkańców)	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				
219	mail		1. Niewprowadzanie ruchu jednokierunkowego na ul. Kazimierza Wielkiego. Wprowadzenie dla kilku miejsc jednego kierunku i kierowanie całego ruchu poprzez wąską ul. Skromną i pewnie w praktyce nadal z parkującymi samochodami jest złym rozwiązaniem. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na tej ulicy uniemożliwi też swobodny wyjazd mieszkańcom z garażu podziemnego nieruchomości położonej przy ul. Kazimierza Wielkiego nr 15 ze względu na prywatne miejsca parkingowe pod budynkiem. 2. Konieczne jest przesunięcie lub umieszczenie dodatkowego znaku B-36 znajdującego się na ul. Kazimierza Wielkiego	1-2. Wprowadzono. Ul. Kazimierza Wielkiego pozostanie dwukierunkowa. 3. Nie wprowadzono. Założeniem projektów rozszerzających SPPN jest wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych. 4. Możliwość wprowadzenia parkowania pod wiaduktami, wymaga weryfikacji pod kątem administracyjnym i prawnym przy jednoczesnym zachowaniu odpowiednich wymogów bezpieczeństwa i przepustowości skrzyżowań.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			tak, aby był on widoczny dla osób wjeżdżających z ul. Łobeskiej na ul. Kazimierza Wielkiego (obecnie usytuowany jest tak, że jest on widoczny tylko w przypadku wjazdu z ul. Geologicznej). Brak widocznego znaku powoduje niezgodne z przepisami parkowanie samochodów na jedynym chodniku na ul. Kazimierza Wielkiego. 3. Usunięcie planowanych miejsc parkingowych z ul. Łobeskiej na wysokości parku kieszonkowego pomiędzy ul. Łobeską, Geologiczną i al. Krakowską. Ulica ta jest bardzo wąska w tym miejscu i dodatkowe miejsca parkingowe zaznaczone w planie uniemożliwią swobodny przejazd tą ulicą, nie mówiąc już o przejeździe większych samochodów. Parkujące samochody stworzą zagrożenie dla pieszych, ponieważ nie będzie można swobodnie minąć się przez osoby piesze z jadącymi samochodami, ponieważ na tym odcinku nie ma chodnika. Dodatkowo miejsca parkingowe w projekcie zastawiają chodnik wychodzący z parku kieszonkowego na ul. Łobeską, która na tym odcinku jest jednocześnie użytkowana przez pieszych, ponieważ nie ma na niej chodnika. 4. Parkowanie pod wiaduktem na rondzie Wojnara powinno być nadal możliwe, ale wymaga uporządkowania. Obecnie osoby tam	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkujące, zwłaszcza na wysokości McDonalds'a pozostawiają samochody w ciągu przejścia dla pieszych, które po remoncie jest węższe, ponieważ pojawiła się tam również ścieżka rowerowa. Dodatkowo obecnie parkujące i wyjeżdżające z miejsca pod wiaduktem stwarzają istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu.	
220	mail		Od 25 lat jestem mieszkańcem Okęcia – osiedla pomiędzy ulicami Hynka, Żwirki i Wigury oraz Komitetu Obrony Robotników. Parkowanie w okolicach ulicy Czesława Tańskiego i Astronautów jest od dawna dotkliwym problemem mieszkańców – legalne i nielegalne miejsca parkingowe są notorycznie zastawiane przez osoby wylatujące z pobliskiego Lotniska Chopina, przez pracowników PLL LOT oraz biurowców zlokalizowanych w tzw. Mordorze. W ramach konsultacji społecznych, dotyczących planu wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania w Dzielnicy Włochy, zgłaszam propozycję alternatywnego rozwiązania, które w bardziej skuteczny sposób ochroni potrzeby parkingowe lokalnej społeczności.	Celem wprowadzanych zmian jest poprawa warunków codziennego funkcjonowania mieszkańców, w szczególności poprzez zwiększenie rotacji pojazdów oraz ograniczenie długotrwałego parkowania przez osoby niezwiązane z danym obszarem. Jednocześnie projekt organizacji ruchu oraz rozmieszczenia miejsc parkingowych musi uwzględniać obowiązujące przepisy prawa, wytyczne bezpieczeństwa ruchu drogowego. Propozycje zmian organizacji ruchu (ruch jednokierunkowy, ciągi pieszo-jezdne), wymagają poddania analizie – ale przy spełnieniu kwestii prawnych i geometrycznych zostaną uwzględnione w projekcie. Nie wprowadzono, w zakresie zastosowania tabliczki T-24 – znak B-36 z tabliczką T-24 stosuje się w pobliżu obiektów specjalnych (banki, sądy, obiekty MON itp.), a

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Najlepszym rozwiązaniem dla mieszkańców jest wprowadzenie na obszarze osiedla strefy parkowania dla pojazdów z identyfikatorem mieszkańca, z której Straż Miejska może odholowywać samochody pozostawione bez tego typu identyfikatorów – przykładowo znaki B-36 z tabliczkami T-24 oraz „nie dotyczy mieszkańców”; strefa B-39; strefa B-35 w połączeniu z identyfikatorami B-35. Ten obszar powinien obejmować ulice: Astronautów, Zarankiewicza, Drzewieckiego, Szybowcowa oraz Tańskiego i miejsca wzdłuż ulicy Hynka pomiędzy Zarankiewicza a Żwirki i Wigury (obszar ograniczony ulicami Hynka, Żwirki i Wigury, Komitetu Obrony Robotników oraz ogródkami działkowymi). Wprowadzenie Strefy Płatnego Parkowania oraz proponowane w trakcie konsultacji zmiany organizacji ruchu wiązałyby się ze znaczącym ograniczeniem liczby dostępnych miejsc parkingowych, zatem problem ich deficytu dla lokalnej społeczności pozostałby nierozwiązany. Należy podkreślić, że korzyści ekonomiczne z wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania wcale nie będą duże. W tej okolicy nie ma żadnej infrastruktury, przyciągającej osoby dojeżdżające spoza obszaru na okres kilku godzin dziennie (jak	także w miejscach, gdzie ze względu na warunki drogowe pozostawienie samochodu na drodze powoduje znaczne zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. W sprawie strefy B39: SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. SPPN jest wprowadzony na drogach publicznych. Drogi publiczne są to ogólnodostępne drogi zaliczone na podstawie ustawy o drogach publicznych do odpowiedniej kategorii. Są one własnością Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i służą do zaspokajania potrzeb ogółu w zakresie transportu. Dlatego też wprowadzenie B-39 (strefa B-35 dla mieszkańców) jest tylko w prowadzane na odcinkach ulic gdzie nie ma możliwości wprowadzenia pełnowymiarowych miejsc postojowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			restauracje, kawiarnie, sklepy, biura itp.). Pomijając samochody pozostawiane na osiedlu przez turystów oraz pracowników PLL LOT i tzw. Mordoru, parkują tu wyłącznie mieszkańcy. Przy okazji zwracam uwagę na absurd i kompletny bezsens wytyczania ścieżek rowerowych na ulicach wspomnianego obszaru – jak kontrapasów na Zarankiewicza czy na Tańskiego. Podstawowym problemem mieszkańców jest brak miejsc do parkowania, a nie brak ścieżek rowerowych na osiedlu, którego uliczki bez problemu umożliwiają bezpieczne przemieszczanie się rowerami. Ścieżki rowerowe pozostają nieużywane, natomiast w miejscu, gdzie są realnie potrzebne – jak wzdłuż ulicy Hynka po stronie ogródków działkowych – pozostaje jedynie wąski chodnik, na którym pędzący tamtędy rowerzyści często stwarzają realne zagrożenie dla pieszych. Podkreślam również, że alternatywny „plan” organizacji ruchu na wspomnianym obszarze, zaprezentowany przez jednego z mieszkańców podczas spotkania dnia 16 grudnia 2025 roku w Urzędzie Dzielnicy Włochy, jest pozbawiony sensu i całkowicie nieprzemyślany – nie warto w ogóle zajmować się takimi zmianami proponowanej organizacji ruchu, skrojonymi pod indywidualne	Dopuszczenie ruchu rowerów w obu kierunkach pozwala znacznie skrócić dojazd do celu a niekiedy tworzy wręcz nową trasę omijającą duże arterie. Dodatkowo przy jednoczesnym wprowadzeniu elementów wymuszających jazdę do 30km/h, takie rozwiązanie jest dopuszczone przez przepisy prawa.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			potrzeby jednego z mieszkańców, a nie szerszej lokalnej społeczności.	
221	mail		Niniejszym, jako wieloletnia (przeszło 15 lat) mieszkanka osiedla w obszarze ulic Astronautów, Zarankiewicza i Tańskiego składam swój głos w trwających konsultacjach społecznych dotyczących planowanego wprowadzenia strefy płatnego parkowania (1) oraz powiązanych z nią zmian organizacji ruchu (2), a także propozycję skutecznego rozwiązania problemu parkowania na osiedlu (3). 1/ Wyrażam kategorię i zdecydowany sprzeciw wobec wprowadzenia strefy płatnego parkowania na terenie osiedla. Mój sprzeciw nie wynika z kwestii finansowych — jako mieszkaniec w praktyce nie ponosiłbym znaczących kosztów związanych z opłatami. Problemem jest jednak coś znacznie poważniejszego i mającego realny wpływ na codzienne funkcjonowanie mieszkańców. Wprowadzenie strefy wiąże się z koniecznością wyznaczenia miejsc parkingowych w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami. W praktyce oznacza to, że liczba dostępnych 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 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,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkingowych na osiedlu ulegnie znacznemu zmniejszeniu w porównaniu do stanu obecnego. Już dziś parkowanie na osiedlu bywa utrudnione, a redukcja liczby miejsc doprowadzi do pogorszenia tej sytuacji, konfliktów sąsiedzkich oraz przenoszenia problemu parkowania w inne części osiedla lub na obszary niedozwolone (zastawianie trawników, wjazdów do garaży itp). 2/ Również planowana zmiana organizacji ruchu, która miałaby zostać wprowadzona w przypadku ustanowienia strefy, budzi mój kategoryczny sprzeciw. Zmiany te mogą dodatkowo ograniczyć dostępność miejsc parkingowych, znacząco utrudnić i wydłużyć dojazd do posesji oraz negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo, uniemożliwiając dojazd służb ratowniczych, a także na komfort mieszkańców, powodując konieczność wyjeżdżania z osiedla daleko poza nie, jeśli nie zaparkuje się za pierwszym podejściem. Osiedle ma przede wszystkim służyć osobom na nim mieszkającym!!! Jeszcze gorzej oceniam propozycję jednego z mieszkańców przedstawioną na spotkaniu w Urzędzie Dzielnicy, które odbyło się w dniu	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. SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			16.12.2025 i w którym uczestniczyłam. Był tam pewien pan, który forsował swoją wizję organizacji ruchu, rozdawał kartki z propozycją, którą uważał za świetną. Po przeanalizowaniu nasuwa mi się jeden wniosek – jest to propozycja absurda. Pan zresztą nie ukrywał, że kierował się tym, żeby w końcu mógł swobodnie od siebie wyjeżdżać (o ile pamiętam mieszka przy Komitecie Obrony Robotników lub Drzewieckiego). Szkoda tylko, że w swojej propozycji uczynił praktycznie niemożliwym wyjazd z osiedla np. dla mieszkańców ul. Tańskiego. Nie ma prawa być tak, że będziemy coś robić pod jedną osobę czy grupkę mieszkańców, którzy mają donośne głosy i najgłośniej krzyczą!!! Szkoda o tym nawet pisać, należy to bezwzględnie zignorować. 3/ Składam również propozycję ostatecznego rozwiązania problemu parkowania na osiedlu. Jak wiadomo, a przynajmniej powinni to Państwo wiedzieć, borykamy się z dotkliwym problemem pozostawiania samochodów przez turystów wylatujących na wakacje z Lotniska Chopina. Samochody te blokują miejsca parkingowe przez wiele dni (7, 10 czy nawet 14 dni). Wystarczy zrobić jedną rzecz i bardzo o to proszę.	Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. SPPN jest wprowadzony na drogach publicznych. Drogi publiczne są to ogólnodostępne drogi zaliczone na podstawie ustawy o drogach publicznych do odpowiedniej kategorii. Są one własnością Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i służą do zaspokajania potrzeb ogółu w zakresie transportu. Dlatego też wprowadzenie B-39 (strefa B-35 dla mieszkańców) jest tylko w prowadzone na odcinkach ulic gdzie nie ma możliwości wprowadzenia pełnowymiarowych miejsc postojowych.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Proszę postawić na całym osiedlu znaki B-36 z tabliczką T-24 oraz adnotacją „Nie dotyczy mieszkańców”. System identyfikatorów, umieszczanych za przednią szybą pojazdów należących do mieszkańców osiedla, szybko i sprawnie rozwiąże problem parkowania na osiedlu przez osoby porzucające tam samochody na czas wakacji czy pracy w okolicznych biurach. Jest to rozwiązanie proste, koszty minimalne, a realnie likwiduje główny problem mieszkańców osiedla. Podkreślam, że przedstawione uwagi stanowią mój oficjalny głos w konsultacjach społecznych i oczekuję, że zostaną one realnie uwzględnione w procesie decyzyjnym. Wprowadzenie strefy płatnego parkowania oraz zmian organizacji ruchu w obecnie proponowanej formie uważam za działanie niekorzystne dla mieszkańców osiedla, które w żaden sposób nie rozwiąże problemu z parkowaniem.	
222	mail		W kontekście planowanych zmian na osiedlu przy ul. Komitetu Obrony Robotników 46 jestem za wprowadzeniem strefy płatnego parkowania, pod warunkiem uwzględnienia lokalnej specyfiki ul. Astronautów. Ulica ta kończy się na terenie osiedla i obecnie pełni funkcję zaplecza	SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			parkingowego dla mieszkańców. Brak ograniczeń wjazdu po wprowadzeniu SPPN spowoduje naturalne przeniesienie ruchu z sąsiednich ulic, co negatywnie wpłynie zarówno na dostępność miejsc, jak i bezpieczeństwo pieszych. Przez plac regularnie przechodzą mieszkańcy, w tym dzieci uczęszczające do pobliskiej szkoły, a w ostatnich miesiącach doszło tam do poważnego zdarzenia drogowego z udziałem pieszej. Rozważana podczas spotkań koncepcja ciągu pieszo-jezdnego z wjazdem ograniczonym do mieszkańców wydaje się obecnie najrozsądniejszym kompromisem. Podobnie wprowadzenie ruchu jednokierunkowego może przynieść korzyści parkingowe, jednak kluczowe jest takie zaplanowanie kierunków, aby nie generować zbędnego tranzytu i umożliwić realne parkowanie, nawet jeśli wymaga to dłuższego dojazdu	Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. SPPN jest wprowadzony na drogach publicznych. Drogi publiczne są to ogólnodostępne drogi zaliczone na podstawie ustawy o drogach publicznych do odpowiedniej kategorii. Są one własnością Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i służą do zaspokajania potrzeb ogółu w zakresie transportu. Dlatego też wprowadzenie B-39 (strefa B-35 dla mieszkańców) jest tylko w prowadzane na odcinkach ulic gdzie nie ma możliwości wprowadzenia pełnowymiarowych miejsc parkingowych.
223	mail		Biorąc pod uwagę aktualną sytuację na osiedlu przy ul. Komitetu Obrony Robotników 46, popieram wprowadzenie strefy, jednak z istotnymi zastrzeżeniami. Mieszkamy przy końcu ul. Astronautów, gdzie ulica kończy się na osiedlu i nie ma dalszego przejazdu. Teren ten od wielu lat funkcjonuje jako nieformalny parking wykorzystywany głównie przez mieszkańców.	W przedstawionych rozwiązaniach zostały zaproponowane fragmenty ulic z ruchem jednokierunkowym. Informujemy jednocześnie, że przedstawione propozycje zostaną ponownie przeanalizowane pod kątem propozycji mieszkańców składanych podczas konsultacji.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Obecnie brak jest możliwości kompleksowej rewitalizacji tego obszaru, natomiast wprowadzenie strefy bez jednoczesnego ograniczenia wjazdu wyłącznie do mieszkańców spowoduje przekierowanie ruchu z innych ulic objętych SPPN właśnie w to miejsce. W efekcie pogorszy się dostępność miejsc parkingowych dla mieszkańców oraz wzrośnie zagrożenie dla pieszych korzystających z przejścia przez plac. Należy przypomnieć, że kilka miesięcy temu doszło tam do potrącenia pieszej. Dodatkowo bliskość szkoły na drugim końcu ul. Astronautów i intensywny ruch w godzinach porannych znacząco zwiększają ryzyko kolejnych zdarzeń. Podczas jednego ze spotkań pojawiła się propozycja wprowadzenia ciągu pieszo-jezdnego z ograniczeniem wjazdu do mieszkańców, co na obecnym etapie wydaje się rozwiązaniem akceptowalnym. Ruch jednokierunkowy może zwiększyć liczbę miejsc postojowych, jednak kierunki powinny być zaplanowane racjonalnie, nawet kosztem dłuższego dojazdu, jeśli poprawi to realne możliwości parkowania.	
224	mail		Poniżej przekazuję uwagi i wnioski do projektu SPPN Włochy. Jednocześnie informuję, że jest mi bardzo przykro z powodu jakości konsultacji społecznych projektu. Obywatele, zwłaszcza	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			mieszkańcy planowanej SPPN i jej okolic powinni być poinformowani o możliwości składania uwag nie tylko do szczegółów projektu SPPN, ale również co do samej koncepcji wprowadzenia strefy na tym obszarze (czy SPPN Włochy ma powstać czy nie). Uwagi i wnioski: Wnoszę o nie wprowadzanie uchwałą rady miasta strefy płatnego parkowania Włochy obejmującej Okęcie (w tym Raków, Jadwisin). Wprowadzenie SPPN Włochy jest niezgodne z celowością wprowadzania tego typu stref zgodnie z ustawą o drogach publicznych i stanowiskiem władz miasta i jednostek im podległych. ZDM zapewnia, że SPPN Włochy wprowadzana jest na potrzeby mieszkańców, a nie celem "ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych" (art 13b ustawy), co byłoby działaniem wprost przeciw mieszkańcom, szczególnie że teren ten jest znacznie oddalony od centrum miasta. Jeśli SPPN zgodnie ze słowami przedstawicieli ZDM podczas konsultacji ma być wprowadzona "na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia	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. 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. Art. 13b ustawy o drogach publicznych wskazuje, że strefę płatnego parkowania ustala się na obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych oraz tam, gdzie uzasadniają to potrzeby

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			rotacji parkujących pojazdów samochodowych [...]” (też art. 13b ustawy) to wykonane badania i założenia do wyznaczenia funkcjonowania SPPN Włochy są nieprawidłowe i spowodują bardzo duże obciążenie finansowe, przede wszystkim mieszkańców obecnej strefy. Wprowadzenie SPPN, przynajmniej w podstrefie 2 (Jadwisin), oznacza likwidację znacznej ilości obecnie wykorzystywanych miejsc parkingowych, np. na całym odcinku Sabały od Lechickiej do Hynka. Problemem tego rejonu nie jest brak miejsc do parkowania w dzień, lecz w godzinach wieczornych (ca. od 20) i nocnych – czy wtedy kiedy strefa nie obowiązuje. Dlatego brak danych o ROTACJI pojazdów dyskwalifikuje materiały przeznaczone pod konsultację. Widać to szczególnie w obrębie ulic: al. Krakowska- 1 Sierpnia, Radarowa, Hynka. Brak przebudowy ulic, zwłaszcza u. Sabały spowoduje, że mieszkańcy będą musieli płacić 600 zł rok, a nie 30 zł, ponieważ już teraz niemożliwe jest zaparkowanie w nocy w promieniu 200 m od miejsca zamieszkania. Po likwidacji ca 60 faktycznych miejsc parkowania na ul. Sabały będzie to tym bardziej niemożliwe. Podobne problemy są w SPPN Ochota po rozszerzeniu jej o całe Szczęśliwice, np. na Korotyńskiego, gdzie w dzień jest pełno wolnych miejsc, a w nocy jak nie	organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji pojazdów. W przypadku podobszaru 2: badania wykazały, że w skali całego podobszaru liczba pojazdów parkujących jest zbliżona do liczby legalnych miejsc postojowych, jednocześnie na części ulic odnotowano zajętość przekraczającą 100%, co oznacza korzystanie z miejsc niespełniających kryteriów legalnych miejsc postojowych. W trakcie prezentacji przedstawiany był wskaźnik rotacji dla podobszaru, dodatkowo dysponujemy szczegółowymi danymi rotacji i zajętości dla poszczególnych ulic. Badania na Włochach zostały przeprowadzone we wrześniu, czyli po okresie wakacyjnym, SPPN funkcjonuje przez cały rok, dlatego dane z tego miesiąca są adekwatne do oceny sytuacji w standardowych warunkach ruchowych. Zakres prezentowanych w konsultacjach wyników był zagregowany do poziomu ulic, jednak nie oznacza to braku dokładniejszych danych. Posiadamy współrzędne każdego odnotowanego postoju oraz pełną inwentaryzację miejsc, dlatego możliwe jest również przeliczenie wskaźników na poszczególne odcinki ulic.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			było, tak nie ma – a tam jednak wyznaczono znacznie więcej miejsc parkowania TYLKO dla mieszkańców, czego nie zrobiono w SPPN Włochy. Ponadto, SPPN Ochota obejmuje całe kwartały w których nie ma parkomatów lub jest ich bardzo mało, a zezwala tylko na parkowanie przez mieszkańców, albo zabrania parkowania w ogóle. Tak jest pomiędzy ul. Grójecką, Włodarzewską (a nawet dalej, vide ul. Usypiskowa, Sadurki), a Bielską. Takie niesprawiedliwe rozwiązanie spowodowało zwiększenie zajętości miejsc parkingowych zarówno na Ochocie, jak i na Okęciu (w tym Raków, Jadwisin). Badania SPPN Włochy zostały wykonane w ciągu niecałych dwóch tygodni (rozpiętość 12 dni) tylko w jednym miesiącu we wrześniu (to wciąż miesiąc urlopowy), co powoduje, że badania te nie są wiarygodne, aby zbadać rotacyjność miejsc i przynależność samochodu pod kątem właściciela (mieszkaniec, usługi, przyjezdny). W materiałach konsultacyjnych kwestia rotacyjności nie została wystarczająco omówiona, a jest ona kluczowa. Także sumowanie z wyników tych samych ulic po każdej stronie Hynka zaburza znacząco wyniki badań. Ulice, które nie mają ciągłości na południe i na północ od Hynka, jak Sabały, Radarowa, czy Słowicza nie powinny być liczone łącznie (np. pod	W odniesieniu do przykładów ulic: - ul. Sabały – 127 miejsc zostało zakwalifikowanych jako legalne niewyznaczone, tj. spełniających warunki techniczne i prawne dopuszczające postój, - ul. Kazimierza Wielkiego – w ramach inwentaryzacji nie zakwalifikowano żadnego miejsca jako legalne, z uwagi na obowiązujące ograniczenia wynikające z geometrii drogi i oznakowania. Wybór abonamentu rejonowego (30 zł) lub obszarowego (600 zł) jest indywidualną decyzją mieszkańca. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			kątem zajętości). Niejasne jest też traktowanie poszczególnych ulic pod kątem zajętości, np. czy Sabały lub Kazimierza Wielkiego były liczone jako miejsca obecnie do parkowania, czy jako te miejsca, gdzie parkowanie jest rzekomo niewłaściwe? Zaproponowane SPPN Włochy nie poprawi sytuacji mieszkańców, a znacznie ją pogorszy. Oprócz znacznych opłat (rzeczywiste 600 zł./rok albo mandaty), zmniejszy dostępność miejsc parkingowych w nocy czyli szczególnie istotnych dla faktycznych mieszkańców. Rozszerzenie SPPN prawie do granic Warszawy pogorszy funkcjonowanie strefy w innych, bardziej śródmiejskich częściach miasta, gdyż bardziej będzie opłacało się pojechać bliżej centrum, płacąc tyle samo. Dodatkowo, pogorszy to sytuację ludzi mieszkających na Okęciu poza planowaną strefą i "zmusi" to do utworzenia strefy faktycznie do granic miasta. W tak odległych częściach miasta jak Okęcie, wprowadzenie opłat za parkowanie szczególnie uderza w mieszkańców, a także w lokalne usługi, które po utworzeniu strefy znikną przez nieopłacalność – już teraz liczba sklepów lokalnych znacząco spadła, co powoduje, że konieczne jest codzienne używanie... samochodu.	parkowania podejmują radni zasiadający w Radzie Warszawy. Wprowadzono. Ulica Sabały na północ od ulicy Tapicerskiej zostanie zaprojektowana jako jednokierunkowa, co pozwoli na wyznaczenie miejsc postojowych. Po południowej stronie ul. Sabały, na odcinku od ulicy Pilchowskiej do Tapicerskiej zostanie zaprojektowany zakaz postoju nie dotyczący posiadaczy identyfikatorów.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Na obrzeżach miasta więcej ludzi też prowadzi biznesy, co wymaga posiadania np. dwóch pojazdów, a to jest w SPPN zabronione (w sensie – nie płatność jak przyjezdny). Dodatkowo wprowadzanie coraz bardziej radykalnych obostrzeń w SCT Warszawa (od 1 stycznia 2026 znacznie ostrzejsze niż w np. Berlinie, a dla benzyny – niż większość miast Niemiec, Danii, czy nawet Belgii), nie sprzyja idei posiadania tylko jednego samochodu (nawet mieszkańców, od przeszło dwóch i pół roku, nie może jest zwolniony przy przerejestrowaniu auta z obostrzeń strefy CT). Wprowadzanie takich rozwiązań jak SPPN Włochy, sięgającej niemalże granic miasta, świadczy o nieudolności polityki parkingowej w mieście i chęci wykorzystania tego jako instrumentu ratującego budżet miasta, a nie jako kształtującego właściwą politykę miasta w zakresie ruchu pojazdów i parkowania. Rozwiązaniem problemu dostępności miejsc parkingowych przez mieszkańców Okęcia powinna być weryfikacja rozwiązań organizacji ruchu i parkowania w przyległej SPPN Ochota, w tym wprowadzenie tam parkometrów, gdzie obecnie ich brak (np. Bielska, Altowa, Lirowa, Usypiskowa). Kolejnym, wprowadzenie większej	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ilości ulic jednokierunkowych (w tym np. Sabatów w północnej części), co również uspokoi ruch w tym rejonie oraz umożliwienie parkowania na „nowych” drogach jednokierunkowych pod kątem (tak jak obecnie na wschodniej stronie Strubiczów). Do tego istotne jest wprowadzenie części miejsc dla mieszkańców (bez wprowadzania SPPN) oraz wymuszenie polityką miasta i uchwałami (w tym planowania przestrzennego) odpowiedniej ilości miejsc parkingowych dostępnych przy nowych budynkach mieszkaniowych i usługowych.	
225	mail	1 Sierpnia, folder nr 2 z linku	przesyłam uwagi do koncepcji projektów organizacji ruchu dotyczących wprowadzenia strefy płatnego parkowania na Mokotowie i Włochach w ramach prowadzonych konsultacji społecznych. Link do uwag ogólnych i do poszczególnych rysunków w pdf: https://drive.google.com/drive/folders/11pGuUNo0oq-VwNaVmWg9LIVJdBnsKRff?usp=sharing Objaśnienie skrótów użytych w uwagach w pdf: prj. - zaprojektować, lkw. - zlikwidować	Pkt 2-3 - Uwagi dotyczą obszaru konsultowanego w ramach rozszerzenia SPPN na Mokotowie, odpowiedzi zostały udzielone w raporcie z konsultacji dotyczącym ww. rozszerzenia. 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
			ist. – wykazać istniejący Ogólne: 1. W projektach należy uwzględnić zmiany wprowadzone w ramach poprzedniego rozszerzenia SPPN i dowiązać 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 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.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			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. 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	

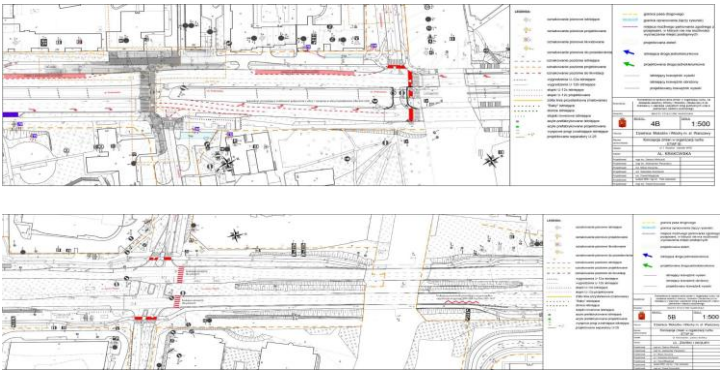
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			niż w legendzie; U-25 należy opisać jako U-25a; 11. Znaki D-15 należy przesunąć w odległość 0,5-2m od krawędzi jezdni. 12. Nie projektować/usunąć znaki B-36 w sytuacjach, gdy zakaz zatrzymywania jednoznacznie wynika z ogólnych przepisów 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. 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.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			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).	
226	mail	Kazimierza Wielkiego	Jako członek zarządu wspólnoty mieszkaniowej przy ul.Kazimierza Wielkiego 15 sugeruję"	Wprowadzono. Ul. Kazimierza Wielkiego pozostanie dwukierunkowa.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Objęciem strefą SPPN ulicy Kazimierza Wielkiego ale z jedoczesnym: 1. Zachowanie dotychczasowej dwukierunkowej ulicy Kazimierza Wielkiego 2. Nie wyznaczaniem miejsc postojowych na całej długości ulicy Kazimierza Wielkiego (aż do ul. Łopuszańskiej) - jest to jedyny wyjazd z tego kwartału ulic i miejsca postojowe skutecznie i stale go zawężą. Oraz o ile to możliwe realizacja na dotychczasowym jednokierunkowym odcinku ul. Kazimierza Wielkiego od ul. Geologicznej do ul.Łopuszańskiej drogi dwukierunkowej.	
227	mail		Zgłaszam protest przeciwko wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na całym obszarze 2 w szczególności na ul. Sabały od ul. Lechickiej do ul. Hynka. Wnioskuje o utrzymanie stanu obecnego.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
228	mail		Przesyłam moje wnioski dotyczące zmiany organizacji ruchu w rejonie objętym rozszerzeniem SPPN na terenie Włoch. Po pierwsze wnioskuję o zamianę skrajnego prawego pasa zachodniej jezdni ulicy Grójeckiej na wiadukcie nad torami kolejowymi na prawoskręt w ulicę Instalatorów, a także zamianę skrajnego lewego pasa wschodniej jezdni al. Krakowskiej w pas do skrętu w lewo w ulicę Instalatorów, który pozwoliłby skrócić trasę autobusu 228, który obecnie musi zawracać w rejonie ulicy Racławickiej. Lokalizację obu pasów do skrętu przedstawia załącznik (4B - AL KRAKOWSKA lewoskręty). Po drugie wnioskuję o wyznaczenie przejścia dla pieszych przez al. Żwirki i Wigury przy ul. 1 sierpnia, a także o wyznaczenie przystanku na wschodniej jezdni al. Żwirki i Wigury, który pozwoli na przesiadki z linii autobusowych do pociągów SKM i KM na przystanku PKP Żwirki i Wigury. Lokalizację	Do wprowadzenia sugerowanych rozwiązań wymagana jest przebudowa skrzyżowania zarówno w rejonie ul. Instalatorów jak i Żwirki Wigury. Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Elementy wymagające prac budowlanych będą możliwe w późniejszym terminie, po ewentualnym wdrożeniu SPPN.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			przejścia dla pieszych i przystanku przedstawia załącznik (5B - UL ŻWIRKI I WIGURY przejścia dla pieszych). 	
229	mail		Wnioskuje o wyznaczenie miejsc parkingowych wzdłuż al. Krakowskiej po obu jej stronach od wiaduktu nad torami kolejowymi do rejonu ulicy Krakowiaków. W tym rejonie znajduje się wiele punktów usługowych, wokół których brakuje miejsc parkingowych. Proponowane lokalizacje miejsc parkingowych załączam w dołączonych rysunkach (4A - AL KRAKOWSKA miejsca parkingowe, 4B - AL KRAKOWSKA miejsca parkingowe). 	Nie wprowadzono, proponowane rozwiązanie – zwężenie przekroju al. Krakowskiej, (droga klasy G) zajęcie skrajnych pasów ruchu na pasy postojowe, poza znaczącym pogorszeniem warunków ruchu, wymagałoby przebudowy ze względu na konieczność zapewnienia dojazdu – zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi dotyczącymi dróg publicznych.

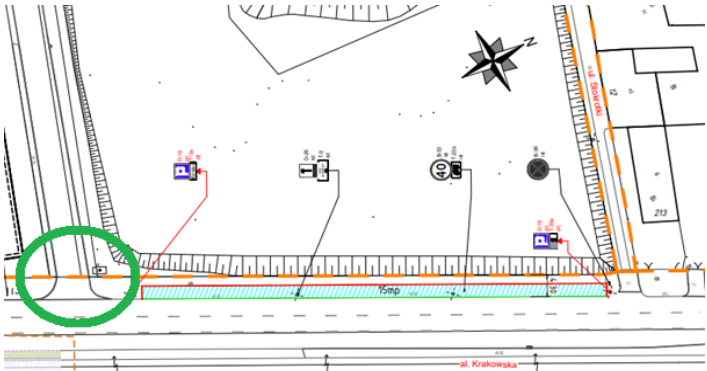
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				
230	mail		składam następujące wnioski/uwagi: 1. ul. 1 Sierpnia: a) utworzenie dodatkowych miejsc parkingowych prostopadłych na wysokości budynku 1 Sierpnia 40A (po stronie północnej ulicy) b) wyznaczenie dodatkowego miejsca parkingowego przy miejscu dla niepełnosprawnych w okolicy budynku 1 Sierpnia 45 (strona południowa) c) oznaczenie ulicy Warsowin jako drogi wewnętrznej (znak D-46) – w razie potrzeby zmiana jej klasy w okolicy budynku nr 32 i w konsekwencji pozostawienia obecnych 10 miejsc parkingowych na ul 1 Sierpnia w okolicy budynku nr 35 (strona południowa ul. 1 Sierpnia) d) Utworzenie dodatkowych miejsc parkingowych (co najmniej 2) na wysokości budynku Ustrzycka 9 (strona południowa ul 1 Sierpnia)	1. 1 Sierpnia 1a, 1b – projekt nie przewiduje przebudowy pasa drogowego, a jedynie wyznaczenie miejsc postojowych za pomocą oznakowania pionowego i poziomego w miejscach gdzie jest taka możliwość. 1c – zmiana kategori drogi wymaga Uchwały Rady Dzielnicy co pozostaje poza zakresem opracowania projektu. 1d – nie widzimy możliwości technicznych bez przebudowy drogi. Opracowanie nie przewiduje przebudowy pasa drogowego, a jedynie wyznaczenie miejsc postojowych za pomocą oznakowania pionowego i poziomego w miejscach gdzie jest taka możliwość. 1e – opracowanie nie przewiduje przebudowy pasa drogowego, a jedynie wyznaczenie miejsc postojowych za pomocą oznakowania pionowego i poziomego w miejscach gdzie jest taka możliwość. 1f – opracowanie nie przewiduje przebudowy pasa drogowego, a jedynie wyznaczenie miejsc

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			e) Skontrolowanie czy nie ma możliwości utworzenia 7 mp zamiast 6 w okolicy budynku 1 Sierpnia 21 f) Utworzenie dodatkowych mp na pasie zieleni pomiędzy budynkami 1 Sierpnia 26 i 1 Sierpnia 28. 2. ul. Strubiczów a) Ponowna analiza liczby wyznaczonych miejsc parkingowych po stronie zachodniej ulicy. b) Likwidacja obecnego przejścia dla pieszych na wysokości budynku Strubiczów 5 i utworzenie przejścia sugerowanego. W związku z tym możliwe będzie utworzenie dodatkowych miejsc parkingowych po wschodniej stronie ulicy. c) Analiza czy konieczna jest taka liczba wyznaczonych miejsc dla niepełnosprawnych w tym rejonie i ewentualne przekształcenie któregoś z tych miejsc w miejsce zwykłe. 3. Ul. Radarowa a) Zachowanie dotychczasowego sposobu parkowania (prostopadłego) zamiast proponowanego równoległego na wysokości budynku Radarowa 4B (SP nr 88). b) Dodatkowo likwidacja obecnego oznaczenia, czyli linii P-7a na wysokości budynku SP nr 88.	postojowych za pomocą oznakowania pionowego i poziomego w miejscach gdzie jest taka możliwość. 2. Strubiczów 2a - brak możliwości wyznaczenia dodatkowych miejsc postojowych z uwagi na parametry drogi, zachowania jezdni manewrowej dla pojazdów wyjeżdżających z prostopadłych miejsc postojowych, zachowania wymaganych odległości od przejścia dla pieszych i skrzyżowania oraz zapewnienie wymaganej szerokości chodnika 2b - Nie wprowadzono. Zmiana przejścia na sugerowane nie pozwoli na przybliżenie miejsc parkingowych ze względu na widoczność. 2c - miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych powstają w związku z informacją o potrzebie wyznaczenia takich miejsc. Zgodnie z wytycznymi na 100 stanowisk minimum 3 miejsca dla osób niepełnosprawnych. 3. Radarowa 3a - wprowadzono 3b - na wysokości miejsc postojowych zostaną wyznaczone miejsca postojowe z oznakowaniem poziomym i pionowym 3c - w rejonie Lechickiej 8 bez przebudowy drogi nie widzimy możliwości wyznaczenia miejsc postojowych

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			c) Utworzenie dodatkowych miejsc parkingowych na wysokości budynku Lechicka 8 – vis a vis SP nr 88. d) Zachowanie bez zmian liczby miejsc parkingowych na wysokości budynku (pawilonów) Radarowa 4D z uwzględnieniem obecnie istniejącego wjazdu. e) Rezygnacja z likwidacji 3 mp na wysokości budynku Lechicka 8 na wysokości przejścia dla pieszych. f) Utworzenie dodatkowego mp przy skrzyżowaniu z Al. 20-latków za miejscem dla niepełnosprawnych w stronę skrzyżowania po stronie wschodniej. g) Ponowne przeanalizowanie liczby mp i uwzględnienie wjazdu/wyjazdu z parkingu na wysokości budynku AL. 20-latków 4A. h) Utworzenie dodatkowych mp po stronie zachodniej ul. Radarowej bliżej skrzyżowania z ul. 1 Sierpnia na wysokości budynku 1 Sierpnia 45 – wyznaczenie miejsc w zatoczce utworzonej na części obecnego pasa zieleni.	w pasie ul. Radarowej. Opracowanie nie przewiduje przebudowy pasa drogowego, a jedynie wyznaczenie miejsc postojowych za pomocą oznakowania pionowego i poziomego w miejscach gdzie jest taka możliwość 3d - w rejonie ul. Radarowej 4D, zostaną zlikwidowane miejsca postojowe na wysokości zjazdu, zapewniając dojazd do nieruchomości 3e - wprowadzono - miejsca postojowe w rejonie przejścia dla pieszych zostaną zlikwidowane 3f - dla ul. Radarowej z uwagi na rejon skrzyżowania i przejścia dla pieszych ZDM nie widzi możliwości wyznaczenia dodatkowych miejsc parkingowych we wskazanej lokalizacji oraz bez przebudowy pasa drogowego 3g - wprowadzono 3h - opracowanie nie przewiduje przebudowy pasa drogowego, a jedynie wyznaczenie miejsc postojowych za pomocą oznakowania pionowego i poziomego w miejscach gdzie jest taka możliwość.
231	mail		zgłaszam uwagi do projektu SPPN we Włochach: 1. kiedy planowane jest objęcie strefą pozostałej części dzielnicy? 2. Przejście dla pieszych przy ul. Drzewickiego i Astronautów, powinno zostać przesunięte w	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			kierunku południowym tak aby umożliwić parkowanie na placyku stanowiącym obecnie skrzyżowanie, który powinien zostać wyodrębniony jako Parking (podobne rozwiązanie jak na łuku ulicy Tańskiego w tym rejonie). 3. Umożliwienie parkowania na 3 pasie ul. Żwirki i Wigury poprzez zwężenie jej do 2 pasów na wysokości Osiedla Astronautów. Obecnie Żwirki i przy koszarach jest 2 pasmowa i nie ma potrzeby 3 pasów później, można od skrzyżowania z Hynka gdzie z Żwirek są 2 pasy w lewo poprowadzić pasy w inny sposób pozostawiać prawy pas jako przystanek, parking, pas do skrętu w Astronautów. 4. Zawężenie KOR do 1 pasa wraz przeniesieniem ścieżki rowerowej na jezdnię, oraz parkowaniem na prawym pasie, podobne zawężenia były robione na Ursynowie np. Dereniowej. 5. Umożliwienie parkowania pod wiadukтами skrzyżowań Hynka z Żwirkami oraz Hynka z Al. Krakowską w sposób ucywilizowany zamiast blokowania tych miejsc lub ich wykluczenia ale pozostawienia otwartych przestrzeni. 6. Na Al. Krakowskiej zastosować zwężenia do 2 pasów w celu oddania skrajnego pasa do parkowania wraz z ścieżką rowerową ewentualnie.	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. 2. Nie wprowadzono - likwidacja przejść dla pieszych usytuowanych na skrzyżowaniu nie spowoduje zwiększenia miejsc postojowych z uwagi na przepis zakazujący parkowania w rejonie skrzyżowania oraz zapewnienie przejeźdźności pojazdom miarodajnym na łuku. Dodatkowo zwracamy uwagę, że przejścia te są zlokalizowane w rejonie szkoły. Parkowanie w rejonie ul. Drzewieckiego i Astronautów wymaga dodatkowej analizy, by przy zachowaniu odpowiednich parametrów jak szerokość pasa ruchu, odległość od skrzyżowań i przejść dla pieszych, była możliwość wyznaczenia maksymalnej liczby miejsc postojowych. 3, 4, 6, 7. Nie wprowadzono - zmiana wymaga przebudowy pasa drogowego. W ramach projektów rozszerzenia SPPN nie są przewidziane zmiany geometrii drogi.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich												
			7. Należy zmienić organizację ruchu w rejonie ul. Kazimierza Wielkiego, Geologiczna i Łobeska. Obecnie po wprowadzonych zmianach (listopad 2025 r.) na skrzyżowaniu pod wiaduktem Hynka/Al. Krakowska w sygnalizacji i poziomych pasach, kierowcy wyjeżdżający z rejonu w/w ulic utykają w korku na dojeździe do ronda i chcąc jechać na wprost lub w prawo muszą stać dłużej. Należy zmienić kierunek ulicy Łobeskiej lub dopuścić ruch 2 kierunkowy na ul. Geologicznej w celu łatwiejszego dojazdu do Al. Krakowskiej w kierunku POW. Także dojazd do Ronda mógłby odbywać się na obu pasach jak do jazdy na wprost a nie obecnie tylko lewy do skrętu. Zmiany zakorkowały to skrzyżowanie o poranku.	5. Utrzymanie parkingu pod wiaduktami ul. Hynka zostanie przeanalizowane w oparciu o zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Mosty i wiadukty) w zakresie skrajni obiektów oraz w oparciu o zapewnienie widoczności w miejscach wyjazdu z tak zaprojektowanych miejsc postojowych.												
232	mail		Dotyczy ustanowienia miejsc parkingowych w ramach konsultowanego projektu Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego opisanych w: <table><tr><th>ulica</th><th>odcinek</th><th>numer podobszaru konsultacji</th><th>numer arkusza projektowego</th><th>ew. dodatkowe informacje</th><th>wstępny projekt organizacji ruchu</th></tr><tr><td>al. Krakowska</td><td>Krakowiaków - 1 Sierpnia</td><td>2</td><td>4A</td><td>-</td><td>Kliknij, aby pobrać</td></tr></table>	ulica	odcinek	numer podobszaru konsultacji	numer arkusza projektowego	ew. dodatkowe informacje	wstępny projekt organizacji ruchu	al. Krakowska	Krakowiaków - 1 Sierpnia	2	4A	-	Kliknij, aby pobrać	Założeniem projektów rozszerzających SPPN jest wyznaczenie maksymalnej liczby miejsc postojowych - uwaga dotycząca likwidacji miejsc parkingowych nie została uwzględniona. Likwidacja miejsc postojowych na ul. Krakowiaków w rejonie skrzyżowania z al. Krakowską jest spowodowana tym, że miejsca postojowe w ramach SPPN zostały wyznaczone poza pasem drogi publicznej. Po stwierdzenie tego faktu, ZDM zwrócił się do projektantów o wykasowanie tych miejsc z projektu.
ulica	odcinek	numer podobszaru konsultacji	numer arkusza projektowego	ew. dodatkowe informacje	wstępny projekt organizacji ruchu											
al. Krakowska	Krakowiaków - 1 Sierpnia	2	4A	-	Kliknij, aby pobrać											

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			A dotyczących stricte projektu zlokalizowania aż 15 takich miejsc parkingowych wzdłuż posesji przy al. Krakowskiej 205/211 (por. zaznaczony fragment):  Wnoszę o rezygnację z ustanawiania wszystkich miejsc parkingowych na wskazanym wyżej fragmencie. Projektowi zlokalizowania aż 15 miejsc parkingowych wzdłuż posesji przy al. Krakowskiej 205/211 zarzucam: Bardzo złe i nieracjonalne usytuowanie ww. miejsc parkingowych godzące w bezpieczeństwo ruchu kołowego jak i pieszego. Uzasadnienie:	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Ustanowienie miejsc parkingowych ww. lokalizacji bardzo utrudni widoczność przy wlocie drogi wewnętrznej zaznaczonej wyżej na zielono. Wobec tego, że zaraz w kierunku południowym od miejsca zaznaczonego na rzucie planu powyżej tj. na skrzyżowaniu al. Krakowskiej z ul. KOR znajduje się sygnalizacja świetlna częstą praktyką prowadzących pojazdy jadące al. Krakowską w stronę południową jest przyspieszanie na wysokości ww. zaznaczonego wylotu drogi wewnętrznej, aby zdążyć przed czerwonym światłem na ww. skrzyżowaniu. Tymczasem pojazdy parkujące (i to mimo zakazu!) w miejscu planowanego miejsca parkingowego, znacznie ograniczają widoczność w kierunku wlotu drogi wewnętrznej jak i z tej drogi wewnętrznej w kierunku Al. Krakowskiej (por. też zdjęcia w dalszej części). Podkreślić trzeba, że ww. droga wewnętrzna prowadzi w głąb posesji przy al. Krakowskiej 205/211, gdzie oprócz kilku domów mieszkalnych znajduje się także popularny sklep ogrodniczy i czynny spory zakład ogrodniczy (firma Tomaszewski). Generuje to spory ruch na ww. drodze wewnętrznej, a prowadzący pojazdy będą musieli się z pewnością liczyć ze wzmożonym ruchem pieszych w związku z kończeniem inwestycji dużego apartamentowca przy al. Krakowskiej 199, tj. na południe od ww.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wylotu drogi wewnętrznej. Powoduje to, że kierowcy będą musieli równocześnie uważać na wiele czynników o ponadstandardowym wpływie na bezpieczeństwo: rozpędzone pojazdy, ruch pieszy a ww. ograniczenie widoczności poprzez parkujące pojazdy w planowanym miejscu parkingowym będzie tylko potęgować niebezpieczeństwo. Załączam zdjęcia obrazujące ograniczenie widoczności:	

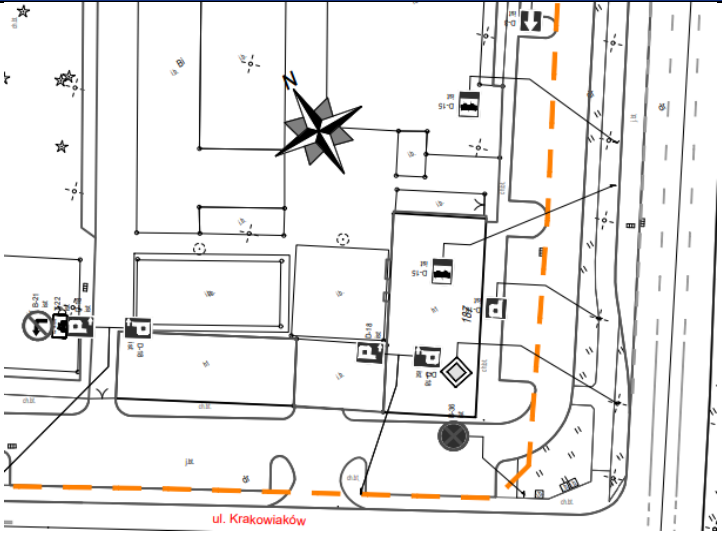
				
--	--	--	---	--

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Widok w kierunku północnym Al. Krakowskiej z wylotu drogi wewnętrznej w głąb posesji przy Al. Krakowskiej 205/211. Przez zaparkowany pojazd widoczność jest ograniczona do raptem kilkunastu metrów. To zdecydowanie zbyt mało biorąc pod uwagę rozpędzone samochody chcące zdążyć przed czerwonym światłem na skrzyżowaniu al. Krakowskiej / KOR za plecami robiącego zdjęcie.	

				
--	--	--	---	--

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Widok z drugiej strony, tj. od Al. Krakowskiej w kierunku południowym. Wylot drogi wewnętrznej jest całkowicie zasłonięty przez zaparkowane pojazdy dokładnie w miejscu w którym planuje się wydzielenie miejsc parkingowych. Biorąc powyższe pod uwagę zamiast ustanowienia miejsc parkingowych w komentowanym fragmencie, byłoby wskazane działanie przeciwne tj. ogrodzenie słupkami uniemożliwiającymi parkowanie pojazdów samochodowych. Nadto zarzucam Radzie Miasta Warszawy naruszenie zasady zaufania obywatela do organów administracji, to jest działanie sprzeczne z art. 8 ust. 1 Kodeksu postępowania administracyjnego poprzez dokonywanie modyfikacji już uprzednio umieszczonych planów pomimo niezakończenia okresu konsultacji, bez powiadomienia o dokonaniu tych modyfikacji potencjalnych zainteresowanych. Uzasadnienie: W dniu 25 listopada 2025 r. pod adresem https://zdm.waw.pl/dzialania/konsultacje-	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich												
			<u>spoleczne/jaka-strefa-platnego-parkowania-we-wlochach/</u> opublikowano m.in. tabelę <table><tr><th>ulica</th><th>odcinek</th><th>numer podobszaru konsultacji</th><th>numer arkusza projektowego</th><th>ew. dodatkowe informacje</th><th>wstępny projekt organizacji ruchu</th></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table> z odnośnikami do wizualizacji konkretnych lokalizacji nowych miejsc parkingowych w związku z planowaną SPPN dla dzielnicy Włochy. Otóż już po umieszczeniu odnośników dokonywano zmiany konkretnych lokalizacji nowych miejsc parkingowych. Tak wyglądała wizualizacja miejsc parkingowych na rogu al. Krakowskiej i ul. Krakowiaków w dn. 25 listopada 2025 roku:  A tak wygląda to samo miejsce wg. dostępu na dzień 30 grudnia 2025:	ulica	odcinek	numer podobszaru konsultacji	numer arkusza projektowego	ew. dodatkowe informacje	wstępny projekt organizacji ruchu							
ulica	odcinek	numer podobszaru konsultacji	numer arkusza projektowego	ew. dodatkowe informacje	wstępny projekt organizacji ruchu											

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 Z powyższego bezspornie wynika, że plan uległ istotnej zmianie już po jego wyłożeniu (miejsca parkingowe zniknęły), przy czym brak było informacji od organu o dokonaniu takiej modyfikacji. Przykładowo obywatel zapoznając się z planem od razu po jego upublicznieniu w dniu 25 listopada br. mógł uznać, że spełnia on jego oczekiwania i zaniechać bieżącego przeglądania tabeli i planów, tym bardziej że brakuje informacji o tym, że projekty będą ulegać ciągłej zmianie nawet przed zakończeniem konsultacji. Można raczej przypuszczać, że vide np. konsultowany równolegle projekt planu ogólnego dla Warszawy, czy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego raz wyłożony plan pod	

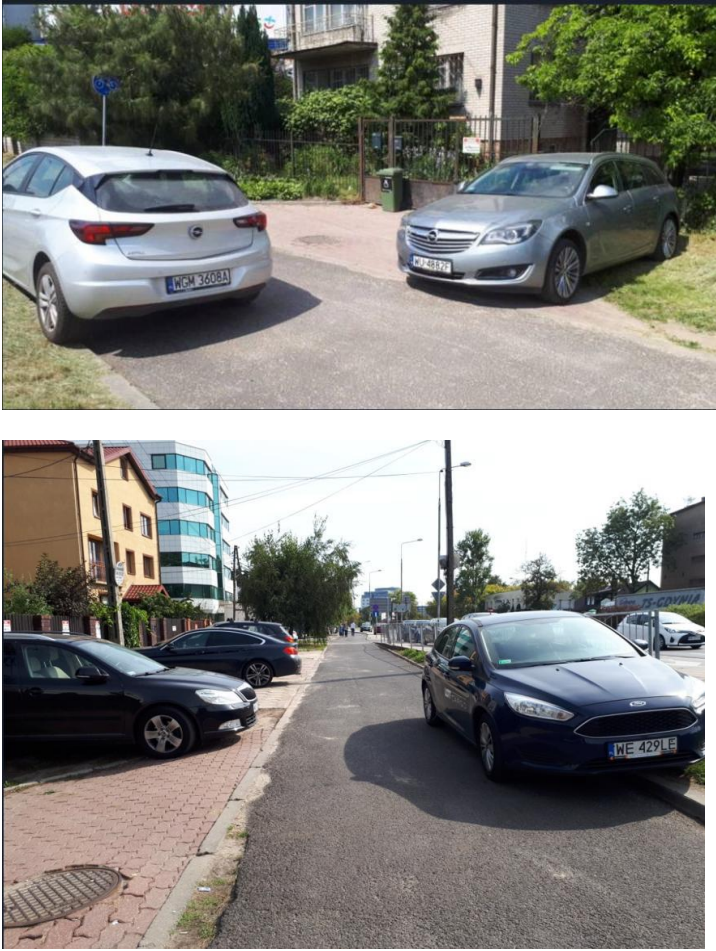
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			konsultacje będzie niezmienny do czasu zakończenia danego etapu tych konsultacji tj. w przypadku SPPN do końca bieżącego roku. Wracając do powyższego przykładu taki obywatel działając przecież w dobrej wierze (od razu zapoznał się z projektem) zostało mu w sposób nieuprawniony ograniczone prawo do wpływu na kształtowanie spraw, które mogą mieć dla niego żywotne znaczenie: obywatel uznał, że plan mu odpowiada nie zgłasza więc uwag, następnie bez jego wiedzy plan zmienia się w sposób dla obywatela niekorzystny jeszcze przed zakończeniem konsultacji a o czym obywatel nie został poinformowany, obywatel nie składa więc uwag, które by złożył gdyby został należycie poinformowany o dokonanej zmianie/ lub plan od początku zawierałby wszelkie informacje bez ich następnych modyfikacji, skutek jest taki że organ kończy konsultacje bez pełnej wiedzy o tym jak zapatrują się na projekt obywatele. Przekładając powyższe na moją sprawę, <u>w dniu publikacji planu nie było w nim ujęte miejsca parkingowe wzdłuż al. Krakowskiej 205/211.</u> O tym, że takie miejsca jednak zostały zaprojektowane dowiedziałem się tylko przez przypadek. Wnoszę o prowadzenie działań nie wprowadzających obywatela w błąd	

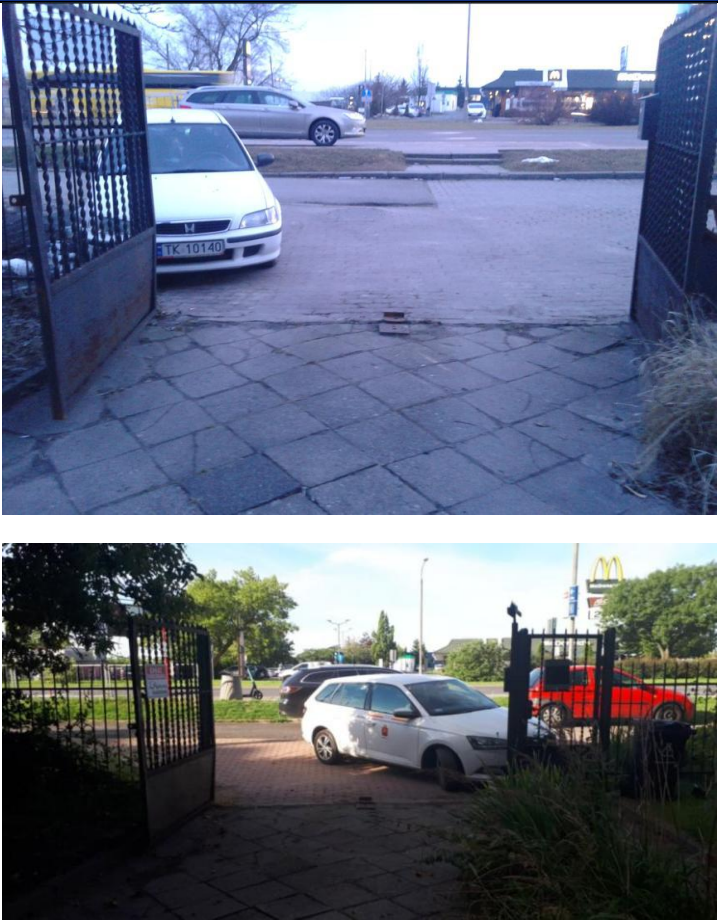
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			skutkującymi ograniczaniem jego praw do swobodnego wypowiedzenia się w sprawach mogących być dla obywatela ważnymi.	
233	mail	Sabały	wysyłam, rzec można <i>pro forma</i> uwagę do projektu rozszerzenia SPPN w dzielnicy Włochy. Rozumiem, że jakaś analiza została przeprowadzona, niemniej projekt organizacji ruchu na ulicy Sabały, na całej długości, ale szczególnie od ul. 1 Sierpnia do Hynka w żadnym wypadku nie uwzględnia potrzeb mieszkańców. Większość aut tam parkujących należy do stałych mieszkańców z uwagi na brak wydzielonych parkingów dla spółdzielni/wspólnot. Składam zatem wniosek o rozważenie możliwości przeorganizowania ruchu na ul. Sabały na całej długości, ew. tylko na odcinku 1 Sierpnia - Hynka w taki sposób, aby ruch był jednokierunkowy, a miejsca parkingowe były wytyczone po jednej stronie ulicy, częściowo na chodniku, częściowo na jezdni. Faktycznie dla zachowania przepisowej szerokości chodnika trudno byłoby wyrysować je na jezdni, niemniej ruch jednokierunkowy z powodzeniem by to umożliwił. Ciekawostką jest również SPPN na ul. Krakowiaków. Sugeruję naprawić wpierw nawierzchnię, a potem pobierać opłaty, jak można	Wprowadzono. Ulica Sabały na północ od ulicy Tapicerskiej zostanie zaprojektowana jako jednokierunkowa, co pozwoli na wyznaczenie miejsc postojowych.

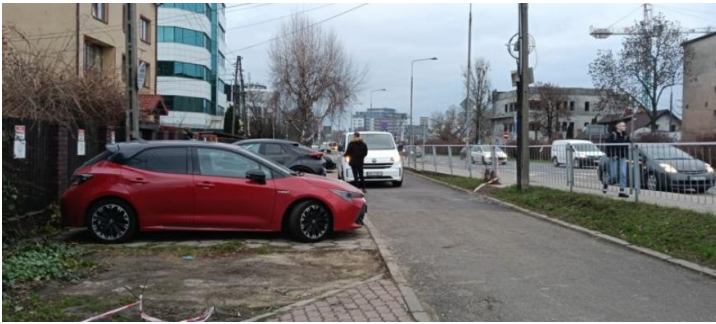
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			objąć strefą ulicę, która się zapada, osobówką tam trudno przejechać, nie ma wytyczonych chodników?	
234	mail	KOR	Uczestniczyłam w konsultacjach dot. organizacji ruchu SPPN Włochy podobszaru 2. Jako mieszkaniowiec byłam za strefą płatnego parkowania, aby zniwelować ilość przyjeżdżających samochodów. Jednak na konsultacjach odnosiłam wrażenie że, różnica miejsc parkingowych jest zbyt mała w stosunku do osób przyjeżdżających i mieszkających, aby nie można było tego rozwiązać przez zmianę organizacji ruchu. Dzięki prezentacji uświadomiłam sobie że liczba przyjeżdżających nie koniecznie jest problemem a raczej do poprawy jest organizacja ruchu oraz zwiększenie ilości miejsc parkingowych. Szczególnie na Komitecie Obrony Robotników od nr 54 do 76. Wg mojej opinii bardzo dobrą opcją jest zaproponowane wprowadzenie parkingu na Komitecie Obrony Robotników od Radarowej do ul. Sabały. Obecnie na tym odcinku wprowadzony jest zakaz zatrzymywania i postoju. Skutkuje to tym, że kierowcy aby uniknąć zostawienia samochodu na zakazie starają się parkować przy posesjach 76 , 76A oraz Sabały 62.	Ze względu na warunki i lokalizację jezdni będącej w pasie drogowym ul. KOR, stanowiącą dojazd do posesji nr 76A i 76 przeanalizowana zostanie możliwość wprowadzenia strefy zamieszkania, w której obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego - pierwszeństwo pieszych przed pojazdami, ograniczenie prędkości do 20 km/h, parkowanie tylko w miejscach wyznaczonych.

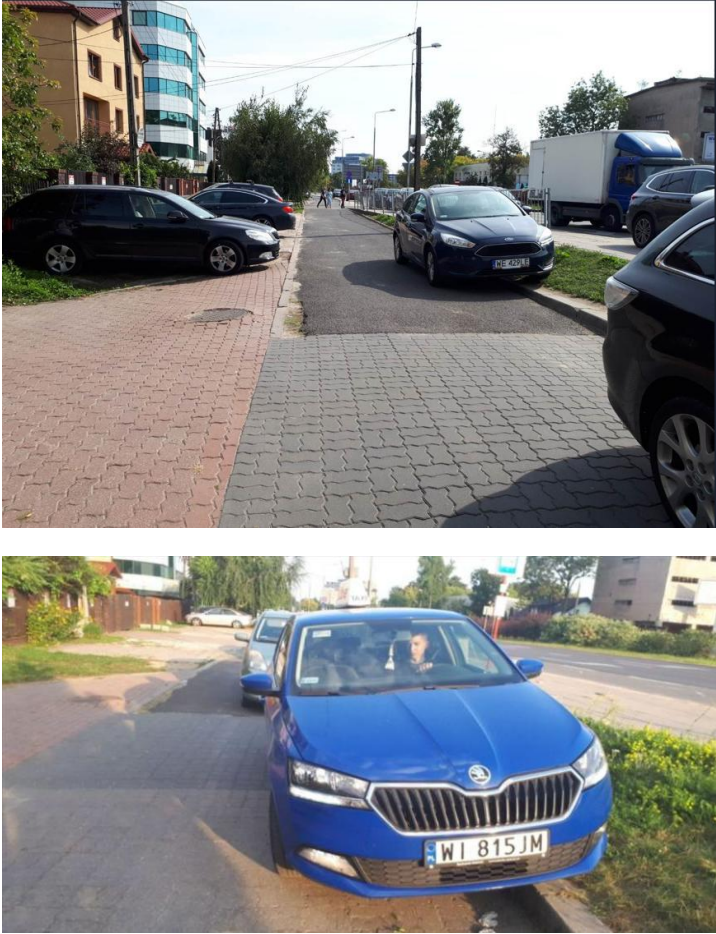
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Jest to dla mnie uciążliwe gdyż mieszkam pod nr 76 i nie zawsze mam możliwość podjechania czy wyjechania z posesji, Poniżej przedstawiam kilka przykładów zdjęciowych.  Powyżej zaparkowane tak samochody że pomiędzy białym i szarym stojącym po prawej stronie byłam w stanie przejechać z małym zapasem, ryzykując uszkodzenie samochodu, tak BMW skutecznie uniemożliwiło wyjechanie z posesji. Po poszukiwaniu kierowcy okazało się, że był to kierowca, który na tak zwaną „chwile” przyjechał do sąsiadów. W tle zdjęcia widać jak dużo samochodów zaparkowanych jest wzdłuż Komitetu Obrony Robotników na wysokości przystanku autobusowego jak i na zakazie.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 Poniżej inne zdjęcia, które pozostawiam bez komentarza 	

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
			  	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 Niestety dodatkowo występuje parkowanie na kawałku zieleni na którym sadzę kwiaty. Oprócz niszczenia mojej pracy blokowany jest przejazd ścieżką rowerową. Dodatkowo pozostawione w	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			tym miejscu samochody blokują wjazd do posesji dużym samochodom np., dostawczym.   tutaj ewidentne zablokowanie ścieżki rowerowej.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 Wszystkie zdjęcia prezentują to co się dzieje przy posesji Komitetu Obrony robotników 76 lub w na drodze dojazdowej. Wykonywane były w dłuższym okresie czasu. W niektórych przypadkach wymagana była interwencja Straży Miejskiej. Sytuacja była tak nie wesoła, że prosiłam Urząd Dzielnicy Włochy o pomoc w wyjaśnieniu statusu drogi. Spowodowane to było próbą blokowania działań Straży Miejskiej twierdząc, że jest to droga prywatna. Screen poniżej	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Witam, Czy możliwe jest przekazanie mi informacji, kto jest zarządcą drogi i jej status. Droga usytuowana jest przed domem w którym mieszkam i stanowi jedyną możliwość dojazdu do drogi głównej. Niestety sąsiad próbuje uniemożliwić mi swobodne korzystanie z dojazdu, twierdząc że jest to droga prywatna i może parkować jak chce bo nie obowiązują na niej przepisy dot. ruchu drogowego. Dokładnie chodzi o drogę na ul. Komitetu Obrony Robotników stanowiącą dojazd do posesji 76 i 76A. . Odcinek od Sabły do Al. Krakowskiej. Nr działki 227/3, obręb ewidencyjny 0406, 2-04-06. Z góry dziękuję za udostępnienie mi tej cennej informacji dla mnie. Z poważaniem Anna Mechelewska Dzień dobry Pani, odpowiadając na poniższego e-maila informuję, że działka ew. nr 227/3 z obrębu 2-04-06 stanowi pas drogowy ul. KOR tj. drogi powiatowej nr 5600W, będącej w zarządzie Zarządu Dróg Miejskich. Z poważaniem Dopiero po uzyskaniu informacji o statusie drogi i rozpowszechnienie wśród sąsiadów sytuacja trochę się uspokoiła. Zdaję sobie sprawę, że żadne znaki nie zastąpią zdrowego rozsądku kierowców, ale gdy słyszy się od Straży Miejskiej niech Pani zrozumie, że tutaj nie ma gdzie zaparkować i nie mają wyjścia, trudno jest mi zachować spokój. Okazuje się że większe prawo mają kierowcy którzy parkują nieprawidłowo niż ja jako mieszkaniowiec do swobodnego dojazdu do posesji czy bezpieczeństwa. Na moje pytanie co Strażników Miejskich co w przypadku gdyby musiała interweniować Straż Pożarna i przez pozostawione samochody nie	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			mogła podjąć działań. Usłyszałam, że w takim przypadku mogę zaskarżyć właścicieli samochodów, którzy zastawili wjazd o odszkodowanie. A tak naprawdę, co mi po odszkodowaniu jak stracę życie lub zdrowie. Nie dziwi więc chyba, że jako mieszkaniec nie czuję się bezpiecznie. Ustawienie znaku strefa zamieszkania bez wyznaczania miejsc parkingowych, myślę, że poprawi sytuację, choć spodziewam się, że już wpłynął sprzeciw ze strony sąsiadów, gdzie w pod 76A wynajmowany jest lokal pod biuro, a pod Sabały 62 prowadzony jest hostel. W ciągu dnia ok 9:00–17:00 potrafi stać ok 16 samochodów na tak krótkim odcinku drogi a niestety nie mają gdzie indziej zabezpieczyć miejsc parkingowych dla swoich klientów. Dlatego bardzo proszę o pozostawienie zaproponowanej strefy zamieszkania. Przy ewentualnym rozpatrywaniu wniosków sąsiadów uwzględnić trudności jakie teraz występują, aby je wyeliminować.	
235	mail		Jako mieszkaniec osiedla Jadwisin (ul. Dwudziestolatków) zdecydowanie <u>sprzeciwiam się</u> wprowadzeniu strefy płatnego parkowania w	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
			obszarze 2 (ograniczonym linią kolejową oraz al.Krakowską, ul. Hynka, ul. Żwirki i Wigury). Mieszkam na osiedlu Jadwisin od ponad 20 lat. Tutejsza charakterystyka zapełniania się i zwalniania miejsc parkingowych jest zdecydowanie odmienna od tych w centralnych częściach miasta. W czasie dnia, gdy mieszkańcy wyjeżdżają do pracy, jest u nas spora liczba wolnych miejsc parkingowych, która zmniejsza się zdecydowanie w godzinach wieczornych, gdy wracają oni z pracy. W takim stanie faktycznym wprowadzenie na tym obszarze SPPN mija się kompletnie z celami wymienionymi na stronie https://zdm.waw.pl/sprawy/parkowanie/faq/ tj. <i>"SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania w centralnej części miasta. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy."</i> Omawiany obszar to nie jest centralny obszar miasta, "rotacja miejsc" w czasie dnia nie jest potrzebna, bo jest duża liczba wolnych miejsc. Nie ma też potrzeby zniechęcania kogokolwiek do wjeżdżania i parkowania w tym obszarze, bo	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 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
			takich osób obecnie nie ma ze względu na to, że na naszym osiedlu nie ma zlokalizowanych centrów usług lub urzędów, które generowałyby zapotrzebowanie na miejsca parkingowe. Tak więc uważna lektura zdefiniowanych celów wprowadzenia SPPN oraz ich konfrontacja z stanem faktycznym pozwoliłaby na stwierdzenie, że w okolicy osiedla Jadwisin nie istnieją problemy, którym wprowadzanie SPPN miałyby zaradzić. Co więcej, ewentualne wprowadzenie tegoż SPPN nie tylko nie zlikwidowałoby żadnych problemów, ale wygenerowałoby nowe związane z koniecznością zakupu abonamentu na parkowanie. Abonament rejonowy jest stosunkowo tani, ale łatwo mogę sobie wyobrazić, że nie znajdę wieczorem wolnego miejsca parkingowego w odległości 200m od miejsca zameldowania (to nie teoria, bo wracając do domu po 20.00 jestem zmuszony szukać wolnego miejsca i zdarzyło się co najmniej kilka razy, że parkowałem 2-3 uliczki od mojego bloku), przez co od 8.00 rano kolejnego dnia postój mojego auta będzie podlegał opłacie. Abonament obszarowy natomiast jest istotnie droższy - co wskazuje na to, że niejawnym celem wprowadzeniem nie jest wygoda i interesy	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. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			mieszkańców, ale zwiększenie przychodów budżetowych miasta. Niezależnie od typu abonamentu jego zamówienie i wykupienie związane jest z koniecznością zgromadzenia i przesłania dodatkowych dokumentów – co nakłada na mieszkańców kolejne zbędne obowiązki i konieczność poświęcenia czasu na ich zgromadzenie. Podsumowując, wprowadzenie SPPN w dzielnicy Włochy w obszarze 2 (którego jestem mieszkańcem) jest bezprzedmiotowe. Strefa ta bowiem nie tylko nie spełni celów które wskazano jako kluczowe dla SPPN – bo problemy z brakiem wolnych miejsc parkingowych obecnie po prostu nie występują, ale dodatkowo pogorszy on jakość życia mieszkańców posiadających auto poprzez obciążenie ich zupełnie zbędnymi opłatami abonamentowymi oraz konieczność gromadzenia dokumentów uprawniających do zakupu tegoż abonamentu. Tak więc strefa niczego nie polepszy, nie rozwiąże żadnych problemów wskazanych jako istotne, a wygeneruje kilka nowych uciążliwości dla mieszkańców.	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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Wskazuję także, że w takich okolicznościach tj. braku na omawianym obszarze faktycznego istnienia problemów, którym miałyby przeciwdziałać wprowadzenie SPPN, to decyzja o jej wprowadzeniu byłaby nie tylko bezprzedmiotowa, ale wręcz bezprawna. W związku z powyższym zdecydowanie sprzeciwiam się wprowadzeniu SPPN w dzielnicy Włochy w obszarze 2.	
236	mail		Specjalna Strefa Płatnego Parkowania ma sens w centrum miasta a nie na terenie osiedli mieszkaniowych. Ustawa o SSPP mówi, że celem jest zwiększenie rotacji parkowanych pojazdów, tak więc proponowanie jej zastosowania na terenie osiedla mieszkaniowego, w zdecydowanej większości w zabudowie jednorodzinnej (rejon ul. Sabały, Lechicka, Radarowa, Hynka) jest sprzeczne z tą ustawą. Wprowadzenie takiej strefy w tym rejonie nie tylko znacząco zmniejszy ilość miejsc parkingowych (ilość zaprojektowanych miejsc parkingowych stanowi około połowę ilości posesji w zabudowie jednorodzinnej) ale pozbawia również możliwości parkowania mieszkańców starych budynków wielorodzinnych nie posiadających własnego	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			terenu na ich zlokalizowanie (np. ul. Sabały nie posiada miejsc parkingowych). Właścicielom posesji nie wolno postawić samochodu nawet przed własną bramą. Sposób konsultacji tego problemu dla kilkudziesięciu tysięcy mieszkańców woła o pomstę do nieba. Nie dość, że znacząca większość nie wiedziała o tej propozycji to forma przeprowadzenia konsultacji w tak ważnej sprawie w ciągu dwóch godzin, z tego prawie połowa czasu była informacją o SSPP i dopuszczenie do głosu zaledwie 5 osób, które mówiły o technicznych rozwiązaniach zakrawa na kpinę z obywateli i pachnie Białorusią. Nie zapytano nawet tej garstki zebranych czy chcą wprowadzenia SSPP na swoim terenie. W tej sytuacji wnoszę o wstrzymanie decyzji o wprowadzeniu SSPP do czasu przeprowadzenia pełnych i prawdziwie demokratycznych konsultacjach społecznych.	parkujących pojazdów i realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla samochodów lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu. Konsultacje społeczne trwały przez miesiąc od 1 do 31 grudnia, składały się na nie dwa spotkania stacjonarne dedykowane dla Państwa dzielnicy, spotkanie online, oraz dwie wizje lokalne w Państwa dzielnicy, projekty organizacji ruchu zostały udostępnione tydzień przed rozpoczęciem konsultacji, jest to wystarczający czas na zapoznanie się z projektami oraz złożenie uwag.
237	mail	1 Sierpnia	Zapoznałem się z projektem organizacji ruchu dla rejonu ulicy 1 Sierpnia i już wszystko wiem – idziecie po linii najmniejszego oporu. Niestety, takie działanie nie rozwiąże problemów, które tutaj mamy. Wyznaczenie kilkudziesięciu stanowisk (w ramach SPPN) przy 1 Sierpnia to zaledwie przypudrowanie tutejszych realiów – samochody są rozsiane po ulicach wewnętrznych, podwórkach i trawnikach. Mam na myśli zwłaszcza obszar pomiędzy Domem Kultury a Aleją Krakowską, gdzie gęstość zabudowy jest większa niż u sąsiadów między Sulmierzycką a Żwirki i Wigury. Państwo prowadzicie badania, ile aut jest tutaj gościnnie, a ja zacząłbym od tego, ile aut mają tutejsi mieszkańcy. W obszarze 1 Sierpnia 30B-44 każdy	Badania prowadzone były na drogach publicznych, gdyż tylko tam SPPN obowiązuje. 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
			blok ma 80 mieszkań. Takich bloków jest tutaj 9. Ile może więc być tutaj aut autochtonów? 500? Państwo wyznaczacie 50 stanowisk przy głównej i stwarzacie wrażenie, że nastąpi wielki skok jakościowy. Można równie dobrze postawić stracha na wróble, który np. posiadaczom obcych rejestracji będzie mówił: "A kysz!". U podstaw dysproporcji miejsc w pionie do miejsc w poziomie leży błędna, oddana w ręce ślepej biurokracji/przypadku/polityki/lobbystów/agresywnych deweloperów polityka przestrzenna. Tutaj nie mam do ZDM żadnych uwag - mogę jedynie ubolewać nad tym, że władze miasta, zamiast na 5 bloków zbudować jeden garażowiec, albo chociaż parking, upychają tylko coraz więcej ludzi na terenie, który się nie rozciągnie. Przykładem tej krótkowzroczności jest niebiesko-różowy koszmarek przy 1 Sierpnia 36B, który nigdy nie powinien powstać. Czy planowane osiedle Warsowin będzie kolejnym? Ile tam będzie bloków? 5? 9? Kolejne 600 aut? Zmieszczą się w garażach podziemnych czy będą wylewać się na chodniki okolicznych uliczek, jak przy, pachnących jeszcze nowością, blokach oddanych w ciąg Instalatorów? Stolica... XXI wiek... Oczekiwalibyśmy zmiany jakościowej, a jest parkingowe... dresiarstwo.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Niestety, utrzymanie przez Państwa stref parkingowych ZGN na identyfikatory konserwuje parkingową wolnomerykanke. Od głównej ulicy, elegancko, powiew nowości, parkomaty, SPPN, a "od zaplecza"... hulaj dusza, piekła nie ma. Tutejsi robią to, co chcą. Mają plakietkę, mogą parkować, jak im wygodnie. Co więcej, na jedno gospodarstwo, mogą dostać nawet 3 plakietki, także wprowadzana przez Was strefa im "zwisła i powiewa". I tutaj czuję duży żal. Była szansa na parkingową rewolucję. Nową organizację ruchu sięgającą linii kolejki radomskiej. Likwidację strefy na identyfikatory. Likwidację znaków "strefa zamieszkania". Utworzenia z dróg wewnętrznych ulic, na których trzeba parkować na wyznaczonych miejscach i na których niewłaściwe parkowanie może być ukarane mandatem. Uregulowanie liczby aut, jako że w SPPN przypada jeden (a nie 3!) preferencyjny abonament na gospodarstwo domowe, a za dodatkowe auta trzeba już słono płacić. Latem tego roku była u nas (bodaj na zlecenie ZGN) grupa projektantów z firmy Utila, która zastanawiała się, jak zagospodarować nasze podwórka. Powstał fantastyczny, moim zdaniem, projekt, który tworzy z tego rzędu bloków nowoczesny park. Aby to się	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			dokonało, potrzebne jest uregulowanie parkowania samochodów. Akcentowałem to na każdym kroku. Miałem nadzieję, że debata o podwórkach będzie zsynchronizowana z wprowadzeniem SPPN. Że będzie zmiana jakościowa. Tymczasem, najwyraźniej, konsultacje po prostu muszą się odbyć. A Wy zrobicie to, co i tak chcieliście zrobić. Czyli pójdziecie po linii najmniejszego oporu. To tak jak z Prezydentem Trzaskowskim – wpada tu raz na 4 lata, przedstawiamy Mu bolączki okolicy, po czym za 4 lata... większość z nich jest aktualna. Co się zmieniło? Przystawienie stacji Veturilo w pobliżu Domu Kultury i osłupkowanie przystanków autobusowych. Za to brawa i wielkie dzięki. Reszta jest bez zmian. I, niestety, widzę, że pozostanie. Szkoda straconej szansy.	
238	mail	Zarankiewicz za	w związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi dotyczącymi planowanego wprowadzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego we Włochach, Wspólnota Mieszkaniowa „Zarankiewicza 4” przedstawia swoje stanowisko w sprawie organizacji miejsc parkingowych na ul. Zarankiewicza, na odcinku od ul. Komitetu Obrony Robotników do ul. Astronautów.	Wprowadzono uwagę dot. ul. Zarankiewicza.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Stanowisko Wspólnoty Wnosimy o wyznaczenie miejsc postojowych wyłącznie po zachodniej stronie jezdni ul. Zarankiewicza – zgodnie z dotychczasową organizacją ruchu. Uzasadnienie Przedstawione stanowisko wynika z wieloletnich doświadczeń mieszkańców naszej Wspólnoty oraz udokumentowanych incydentów związanych z parkowaniem pojazdów po wschodniej stronie ulicy (bezpośrednio przy naszym budynku). 1. Bezpieczeństwo mieszkańców – dostęp służb ratunkowych Wyznaczenie miejsc parkingowych po zachodniej stronie jezdni zapewnia swobodny dojazd do budynku Zarankiewicza 4 dla: • straży pożarnej, • pogotowia ratunkowego, • innych służb interwencyjnych. W sytuacjach, gdy pojazdy były parkowane po wschodniej stronie ulicy (pod naszym budynkiem), dochodziło do niebezpiecznych sytuacji, w	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			których służby ratunkowe miały utrudniony lub całkowicie zablokowany przejazd. 2. Obsługa infrastruktury komunalnej Przy budynkach Zarankiewicza 4 oraz Komitetu Obrony Robotników 42 znajduje się wspólna altana śmietnikowa. Pozostawienie miejsc postojowych po zachodniej stronie jezdni umożliwia sprawny dojazd pojazdów służb oczyszczania miasta. W przypadku parkowania pojazdów po wschodniej stronie ulicy wielokrotnie dochodziło do sytuacji, w których: • pojazdy odbierające odpady nie były w stanie przejechać w kierunku ul. Astronautów, • kierowcy zmuszeni byli do cofania na całej długości ulicy aż do skrzyżowania z ul. Komitetu Obrony Robotników, • podobne trudności napotykały pojazdy Straży Miejskiej. 3. Dokumentacja zgłoszeń Wszystkie opisane powyżej incydenty były na bieżąco dokumentowane i zgłaszane za pośrednictwem miejskiego systemu zgłoszeń	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			19115. Prosimy o uwzględnienie tych zgłoszeń przy podejmowaniu decyzji dotyczących organizacji parkowania na przedmiotowym odcinku ulicy. Podsumowanie Mając na uwadze bezpieczeństwo mieszkańców, sprawne funkcjonowanie służb ratunkowych oraz prawidłową obsługę gospodarki odpadami, wnosimy o utrzymanie dotychczasowej organizacji parkowania i wyznaczenie miejsc postojowych wyłącznie po zachodniej stronie jezdni ul. Zarankiewicza na odcinku od ul. Komitetu Obrony Robotników do ul. Astronautów. Liczymy na uwzględnienie naszego stanowiska w dalszych pracach nad projektem organizacji ruchu.	
239	mail		1. Na przystanku Jadwisin 01 zainstalowano słupki w sposób uniemożliwiający dojazd pojazdom straży pożarnej oraz karetkom do 4 bloków położonych przy tym przystanku. Jest to karygodny błąd, który zagraża bezpieczeństwu mieszkańców dlatego należy przywrócić możliwość awaryjnego wjazdu pojazdom specjalnym na podwórko.	1. Nie wprowadzono – droga ta powinna spełniać szereg wymagań określonych w rozporządzeniu MSWiA. Przede wszystkim musi mieć utwardzoną nawierzchnię oraz umożliwiać dojazd pojazdom ratunkowym do obiektu o każdej porze roku. Za zapewnienie odpowiedniej drogi pożarowej odpowiada zarządca budynku lub właściciel nieruchomości.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			To że tam nie ma na planie zjazdu z ulicy nie jest usprawiedliwieniem, bo chodzi o bezpieczeństwo mieszkańców i dojazd jedynie awaryjny. 2. Ul. 1 Sierpnia skrzyżowanie z ul. Warsowin - czy konieczna jest likwidacja miejsc parkingowych? Proponuję nie likwidować. 3. Ul. Dwudziestolatków. Proponuję rozważenie ruchu jednokierunkowego (tylko ul. Dwudziestolatków) oraz miejsca parkingowe prostopadłe. Ulicą poruszają się w zasadzie tylko mieszkańcy więc będzie to bez szkody dla płynności ruchu, a ocali wiele miejsc parkingowych.	Natomiast zgodnie z art. 29.1 Ustawy o drogach publicznych – budowa lub przebudowa zjazdu należy do właściciela lub użytkownika nieruchomości przyległych do drogi, po uzyskaniu, w drodze decyzji administracyjnej, zezwolenia zarządcy drogi na lokalizację zjazdu lub przebudowę zjazdu. 2. Skrzyżowanie ul. 1 Sierpnia z ul. Warsowin jest skrzyżowaniem dróg publicznych i jako takie podlega obowiązkowi jednoznacznego oznakowania oraz zachowania wymaganych parametrów widoczności. 3. Nie wprowadzono – w ciągu ul. Dwudziestolatków wyznaczono maksymalną ilość miejsc prostopadłych z wykorzystaniem każdej zatoki postojowej. Ze względu na szerokość jezdni manewrowej dla takiego sposobu parkowania, wprowadzenie ruchu jednokierunkowego nie zmieni liczby wyznaczonych miejsc postojowych.
240	mail	Gładka	1. Strefa płatnego parkowania ma obejmować też ulicę Gładka, przy której znajduje się Osrodek Sportu i Rekreacji. Z dziećmi jestem w OSiR co najmniej trzy razy w tygodniu podwórzę je na zajęcia i odbierając je z nich co daje 6 postojów bo nie zawsze parkuje zostając z nimi na zajęciach. Sama korzystam z zajęć także. Parking przy OSiR	1. Informujemy, że MOSiR zagospodarowując działkę budowlaną, powinien jako właściciel posesji zapewnić na jej terenie miejsca postojowe dla samochodów użytkowników stałych i przebywających okresowo, w tym również miejsca postojowe dla samochodów, z których korzystają osoby niepełnosprawne zgodnie z §18 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 w sprawie warunków technicznych

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ma wymiar homeopatyczny. Proszę aby wprowadzając strefę płatnego parkowania przewidzieli państwo wprowadzenie dla korzystających z OSiR jakiegoś rodzaju winietę, która uprawni do bezpłatnego korzystania z parkingu miejskiego w czasie zajęć. 2. Czy płatnym parkingiem będą objęte także strefy pod wiaduktem na Hynka czy będą one wyłączone z spp?	jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U.2019.1065 j.t.). Zostanie rozpatrzone wyznaczenie miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych. 2. Utrzymanie parkingu pod wiaduktem przy ul. Hynka zostanie przeanalizowane w oparciu o zapisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dn. 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych (Mosty i wiadukty) w zakresie skrajni obiektów oraz w oparciu o zapewnienie widoczności w miejscach wyjazdu z tak zaprojektowanych miejsc postojowych.
241	mail		Przesyłam w załączniku notatkę z konsultacji mieszkańców Osiedla znajdującego się pomiędzy ulicami Hynka, Żwirki i Wigury, KOR. Nadmienię, iż działałam w Radzie Osiedla i są to zebrane głosy od mieszkańców. Proszę o dokładne zapoznanie się z notatką, która pokrótce opisuje nasze małe powierzchniowo osiedle i nasze wnioski do ewentualnego, niechcianego SPPN. ZASTRZEŻENIA OBSZAR 2 str. 1	Uwaga dotycząca przebudowy ulic, oraz przebudowy zatoki na ul. Tańskiego - projekt organizacji ruchu dotyczący rozszerzenia SPPN 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. Uwaga dotycząca strefy mieszkańca oraz ul. Drzewieckiego - SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Dotyczy: osiedla pomiędzy ulicami: Hynka, Żwirki i Wigury, KOR My mieszkańcy osiedla części WSM Ochota jesteśmy przeciwni wprowadzeniu u nas, na małym powierzchniowo osiedlu, strefy płatnego parkowania. Nasze Osiedle jest samodzielną kolonią na której wybudowane w końcu lat pięćdziesiątych i na początku lat sześćdziesiątych poprzedniego wieku małe uliczki osiedlowe są wąskie bez możliwości wyznaczenia prawidłowej ilości miejsc postojowych dla mieszkańców. Jeśli ewentualnie Państwo (w tym Radni Warszawy) uparcie chcecie wprowadzić nam strefę płatnego parkowania, to przed tym zdecydowanie należy wszystkie uliczki przebudować i dostosować do utworzenia miejsc do parkowania dla wszystkich mieszkańców. Samo wprowadzenie SPPN z przedstawionych projektów-mapek nie poprawi sytuacji parkowania mieszkańców, w ręcz przeciwnie stanowczo pogorszy ze względu na znacząco zmniejszoną ilość wyznaczonych	krótszego postoju, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoju w pobliżu miejsca zamieszkania. SPPN jest wprowadzony na drogach publicznych. Drogi publiczne są to ogólnodostępne drogi zaliczone na podstawie ustawy o drogach publicznych do odpowiedniej kategorii. Są one własnością Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i służą do zaspokajania potrzeb ogółu w zakresie transportu. Dlatego też wprowadzenie B-39 (strefa B-35 dla mieszkańców) jest tylko wprowadzane na odcinkach ulic gdzie nie ma możliwości wprowadzenia pełnowymiarowych miejsc postojowych. Miejsca objęte zakazem postoju nie dotyczącym posiadaczy identyfikatorów są wyznaczane tylko w miejscach, gdzie nie ma możliwości wyznaczenia ogólnodostępnych pełnowymiarowych miejsc postojowych. Przykładem takiej lokalizacji jest ulica Drzewieckiego. Uwaga dotycząca zmiany kierunku na ul. Zarankiewicza - na etapie tworzenia ostatecznego projektu zmian organizacji ruchu zostanie kompleksowo przeanalizowana kierunkowość dróg jednokierunkowych, w oparciu o uwagi przekazane

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			miejsc postojowych, których zabraknie dla samych właścicieli mieszkań. My mieszkańcy nie zgadzamy się na ograniczenie dostępności miejsc dla nas. Idąc z postępem, nie ograniczymy ilości samochodów, które są nam niezbędne w życiu. Większość z nas, z rozsądku jeździ do pracy komunikacją miejską, zbiorową. Na osiedlu mamy deficyt różnych sklepów i z reguły samochody potrzebne są nam w celu przywiezienia zakupów, sprawunków itd. Samochodami jeździmy na swoje zielone płuca czyli na działki, które w większości mamy poza Warszawą itd. Nie zgadzamy się wewnątrz osiedla na sugerowane ścieżki rowerowe (kontrapasy) ponieważ nasze uliczki są za wąskie i nie ma u nas rowerzystów poza tym ścieżki rowerowe są wokół naszego małego powierzchniowo osiedla i to jest w zupełności wystarczające. Przy okazji, na przyszłość jak planujecie jakieś ścieżki rowerowe, dobrze by było zapytać o opinie mieszkańców naszego osiedla. Na naszym osiedlu jest we wszystkich blokach 1403 mieszkań (w tym w strefie WSM Ochota jest 1127 mieszkań plus 276	przez mieszkańców w czasie trwania konsultacji społecznych. Uwaga dotycząca wyznaczenia miejsc przy altanie śmietnikowej na Tańskiego - informujemy, że miejsce to znajduje się poza pasem drogowym, nie możemy w takich miejscach wyznaczać miejsc postojowych w ramach SPPN. Uwaga dotycząca znaków zakazu przy przedszkolu - nieaktualne oznakowanie zostanie zlikwidowane lub zaktualizowane do nowej sytuacji na drodze. Uwaga dotycząca kontraruchów rowerowych - możliwość jazdy rowerem pod prąd ułatwia dojazd do placówek oświaty i miejsc zamieszkania. Kontraruchy rowerowe wyznaczane są zwykle w strefach tempo 30 wraz z systemowym uspokojeniem ruchu w danym obszarze. Takie działanie ma na celu zwiększenie priorytetu dla ruchu pieszego i rowerowego oraz poprawę bezpieczeństwa.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			mieszkań Wspólnot, Urzędu Miasta i Stowarzyszeń). Wg GUS, statystyki mówią, iż w Warszawie na jedno mieszkanie przypada jeden samochód. U nas na osiedlu może być podobnie dlatego obecnie dużo mieszkańców ze względu na brak miejsc postojowych na osiedlu, parkuje poza osiedlem, na parkingach WSM i parkingu społecznym. Na samym osiedlu przy ulicach obecnie parkuje 458 aut i tyle nadal potrzebujemy miejsc na osiedlu lub nawet więcej. I mimo to, wygląda na to, że osiedle jest bezpieczne gdyż przez lata nie było żadnego wypadku. W związku z powyższym jeśli mimo wszystko będzie wprowadzony SPPN prosimy o konieczne uwzględnienie naszych wniosków: Str. 2 * przebudowa ulic Astronautów, Tańskiego, Szybowcowa, Zarankiewicza, Drzewieckiego w celu ustawienia samochodów, po jednej stronie w poprzek lub ukośnie do ulic, bez znaku P19, ul. Hynka	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			od str. Osiedla (likwidacja wąskiego trawniczka między nr 5-7 i zrobić mp), ul. KOR (od str. osiedla, chodnik zrobić razem ze ścieżką rowerową lub zlikwidować ścieżkę ponieważ jest po drugiej str. ulicy i zrobić mp w poprzek lub ukośnie do ulicy na wysokości całego osiedla od nr 36 do 44, zamiast postoju Taxi na wysokości nr 42 zrobić mp w poprzek lub ukośnie do ulicy, do przystanku autobusowego). * utworzenie Strefy Mieszkańca dla samochodów z Identyfikatorami dla ulic wewnątrz osiedla Astronautów, Tańskiego, Szybowcowa, Zarankiewicza, Drzewieckiego ponieważ wielu mieszkańców będzie miało ponad 200m do parkometru a wykupienie abonamentu obszarowego będzie bardzo dużym obciążeniem dla budżetu większej ilości rodzin. Nasze osiedle nie należy do bogatych. * utworzenie SPPN tylko dla ulic KOR, Hynka na wysokości osiedla, dla tzw. Gości * zmiana kierunku jazdy ul. Zarankiewicza czyli wjazd od strony Hynka (sugestia paru mieszkańców)	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wówczas należy koniecznie ul. Tańskiego zrobić z pierwszeństwem wyjazdu na Zarenkiewicza gdyż rodzice dowożący dzieci do dwóch szkół, przedszkola i żłobka zablokują wyjazd mieszkańcom z ul. Tańskiego. * ul. Tańskiego przebudowa zatoczki do parkowania ukośnego za wjazdem od ul. Astronautów wydłużenie zatoczki (likwidacja wyjeżdżonego terenu przez samochody, przebudowa małego chodnika). * ul. Astronautów nr 4 do nr 6, od strony bloku należy zlikwidować znak zakaz parkowania i postoju. Znak był ustawiony ze względu na to aby po stronie przedszkola i żłobka rodzice mogli bezpiecznie wysadzić z samochodów swoje dzieci. Obecnie przedszkole i żłobek mają parking na swoim terenie. * ul. Drzewieckiego, proponujemy drogę pieszo – samochodową wraz z zaparkowanymi ukośnie samochodami.	
242	mail	Tańskiego	Jestem mieszkanka bloku przy ul. Tańskiego 5 i chciałabym zgłosić sprzeciw do pomysłu	Dziękujemy za opinię, odnotowujemy ją i przyjmujemy do wiadomości. Przypominamy jednocześnie, że

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			wprowadzenia strefy płatnego parkowania. Zmniejszy to bardzo ilość miejsc do parkowania, których już teraz jest za mało, a do tego jeszcze z jakiej racji mam płacić za abonament, który nie gwarantuje mi miejsca w okolicy 200 m od mojego bloku przy ul. Tańskiego? A za miejsce w dalszej odległości będę już musiała zapłacić jak wszyscy inni? Absurd! Lepiej byłoby przeznaczyć teren do parkowania dla mieszkańców, a tych co parkują np na tydzień, bo "leczę na wakacje", albo po prostu odholować kilka razy i na pewno szybko się sprawa sama załatwi – jak trzeba bezie pojechać po autko na koniec świata i jeszcze zapłacić parę stówek za odbiór odholowanego mienia. Mam nadzieję, że tej strefy płatnego parkowania tutaj nie będzie!	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. Mamy nadzieję, że w dłuższej perspektywie ewentualne wprowadzenie

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
243	mail		Jako mieszkanka ul. Astronautów w pełni popieram pomysł wprowadzenia SPPN w okolicy Okęcia. Często obserwuję auta zaparkowane na czas tygodnia (ludzie wyciągają walizki i idą na autobus na lotnisko) oraz osoby pracujące w okolicy zostawiają auta na czas pracy. Wielokrotnie parkowałam poza osiedlem, nawet na ul. Radarowej (około kilometr dalej). Liczę że SPPN zostaną wprowadzone.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
244	mail		Zdecydowanie protestuję przeciwko wprowadzeniu strefy płatnego parkowania na całym obszarze 2 w szczególności na ul. Saboty od ul. Lechickiej do ul. Hynka. Wnioskuje o utrzymanie stanu obecnego.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				zbiorowej. Doświadczenia z istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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
245	mail		Chciałbym zgłosić w swoim imieniu wyraźny sprzeciw, wobec powstania strefy płatnego parkowania w określonym projektem miejscu!	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 istniejącej strefy potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania do strefy, skłania również do krótszego postoju, co zwiększa rotację i ułatwia znalezienie wolnego miejsca mieszkańcom oraz osobom potrzebującym załatwić

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				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.
246	mail		Stanowczo sprzeciwiam się jakiegokolwiek strefie rabowania mieszkańców. Nikt nie chce i nie potrzebuje płatnego parkowania! Już teraz są problemy a jak wiadomo sppn tylko je pogłębia a nie rozwiązuje. Nie róbcie niczego wbrew mieszkańcom.	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,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Intrygujące, że wiele komentarzy poparcia pisane są z kont dopiero powstałych. Nie dla kłamliwej narracji!	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 sprawę 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

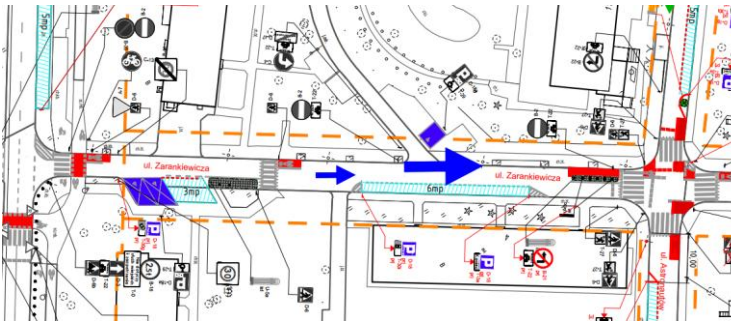
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				określany jest w uchwale Rady. Czas potrzebny na pełne wdrożenie wszystkich elementów organizacji ruchu jest zależny m.in. od wielkości obszaru rozszerzenia, szczegółów rozwiązań projektowych oraz warunków pogodowych. Do co zasady przygotowania 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.
247	mail		Na naszej ulicy brak obecnie miejsca do parkowania dla Osób Niepełnosprawnych Wogóle na osiedlu jest mało wyznaczonych takich miejsc, Na Ul Szybowcowej na przeciw przychodni albo zrobić zatoczkę z takimi miejscami dla Os.Niepełnosprawnych Mąż mój mieszkający na Ul .K.O.R 38 nie ma blisko domu wyznaczonego takiego miejsca do parkowania, Na zdjęciach propozycja gdzie na Ul Szybowcowej takie miejsca można by utworzyć	Wprowadzono - miejsce postojowe dla samochodów osób z niepełnosprawnościami zostanie wyznaczone możliwie najbliżej wskazanej lokalizacji, pod warunkiem możliwości spełnienia obowiązujących przepisów.

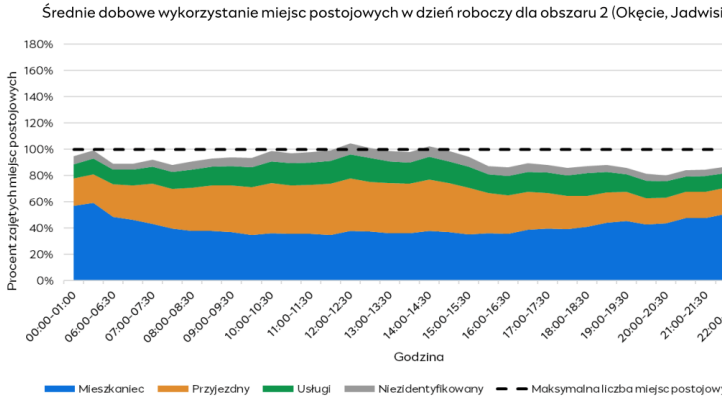
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				

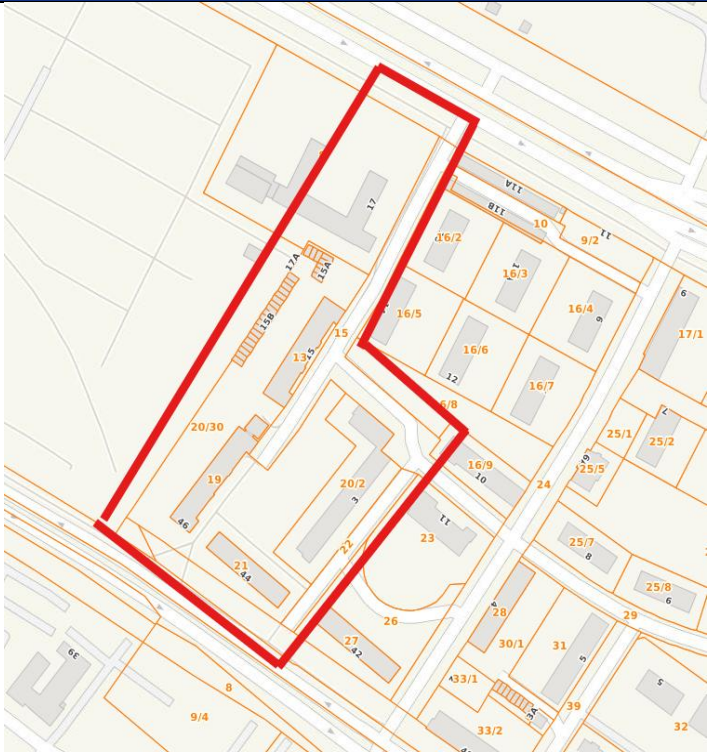
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				
248	mail		Dzień dobry w związku z prowadzonymi konsultacjami w sprawie wprowadzenia SPPN w obszarze Okęcia w dzielnicy Włochy mam kilka pytań oraz zastrzeżeń dotyczących projektu.	1. Działka o numerze ewidencyjnym 146517_8.0407.20/30, pomimo że stanowi własność m.st. Warszawy, jest poza obszarem opracowania. Obszar ten nie pełni obecnie funkcji pasa drogowego w rozumieniu

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			1. Działka o numerze 146517_8.0407.20/30 na której aktualnie znajdują się parkingi (jeden z nich dziki) zgodnie z mapą własności: https://mapa.um.warszawa.pl/mapaApp1/mapa?service=mapa_wlasnosci należy do m.st. Warszawa, jednak wyłączona jest z obszaru opracowania - wyznaczone zostało tutaj jedno miejsce parkingowe dla osób niepełnosprawnych. Jaka jest przyczyna wyłączenia tego obszaru? Poniżej fragment rysunku 47.  2. Na ul. Zarankiewicza w ciągu ostatnich tygodni została zmieniona organizacja ruchu. Obecnie miejsca postojowe znajdują się po lewej stronie - wcześniej były wyznaczone po prawej stronie. W ciągu roku były tam już dwie zmiany organizacji ruchu. Aktualna organizacja ruchu, czyli po lewej stronie jest dużo korzystniejsza z perspektywy osób wyjeżdżających z drogi wewnętrznej	przepisów prawa o ruchu drogowym, a znajdujące się tam miejsca postojowe, w tym tzw. parking „dziki”, nie są elementem zatwierdzonej organizacji ruchu. 2. Zmiany organizacji ruchu na ul. Zarankiewicza, w tym przeniesienie miejsc postojowych na lewą stronę jezdni, zostały wprowadzone równolegle do prac projektowych SPPN w ramach bieżących działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa oraz dostępności komunikacyjnej. Zostanie to uwzględnione w projekcie SPPN. 3. Pojazdy długotrwale nieużytkowane/porzucone, podlegają odrębnym procedurom wynikającym z przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zgodnie z art. 50a, pojazd pozostawiony bez tablic rejestracyjnych lub pojazd, którego stan wskazuje na to, że nie jest używany, może zostać usunięty z drogi przez straż gminną lub Policję na koszt właściciela lub posiadacza. Konieczność usunięcia pojazdu porzuconego należy zgłaszać ww. służbom. Wprowadzenie SPPN nie skutkuje automatycznym usunięciem takich pojazdów, jednak zwiększona kontrola obszaru może ułatwić identyfikację samochodów, które spełniają przesłanki do usunięcia. 4. W obszarze SPPN parkowanie jest dozwolone wyłącznie w miejscach wyznaczonych znakami

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			łączącej ul. Zarankiewicza i ul. Drzewieckiego. Poniżej fragment rysunku 48.  3. Niektóre samochody stoją w strefie opracowania już kilka lat i mają widoczne ślady braku użytkowania. Czy takie pojazdy zostaną usunięte w ramach wprowadzenia SPPN? 4. Jakie będą konsekwencje dla osób zatrzymujących samochody w miejscach do tego niewyznaczonych, ale jednocześnie będącymi miejscami legalnymi do parkowania? 5. Jakie będą konsekwencje dla osób zatrzymujących samochody w miejscach nie objętych obszarem opracowania, na przykład wspomniana działka 20/30? 6. Jaka szerokość chodnika przy ul. Drzewieckiego umożliwiłaby wyznaczenie tam miejsc postojowych?	drogowymi. Postój poza takimi miejscami może skutkować nałożeniem mandatu karnego lub zastosowaniem innych środków przewidzianych przepisami. W przypadku wyznaczenia strefy B-39, czyli strefy ograniczonego postoju, gdzie postój możliwy jest na podstawie identyfikatora B-35, identyfikator nie zwalnia z przestrzegania przepisów – należy zachować min. 2m chodnika dla pieszych, odpowiednią szerokość jezdni czy odległość od skrzyżowań i przejść dla pieszych. 5. Wskazana działka znajduje się poza pasem drogi publicznej. Ewentualne wprowadzenie SPPN dotyczy tylko działek w pasie drogi publicznej. 6. W ciągu ul. Drzewieckiego chodnik ma szerokość ok. 1,7m, jezdni ma szerokość 4,30m. Parametry te nie pozwalają na wyznaczenie pasa postojowego przez konieczność zachowania dwukierunkowego ruchu. Zostanie zaprojektowany zakaz postoju nie dotyczący posiadaczy identyfikatorów. 7. Dane pozwalające na przygotowanie analizy wyłącznie dla Okęcia są dostępne, jednak jej wykonanie wymaga dodatkowych, szczegółowych obliczeń. Przygotowanie takiego odrębnego zestawienia może zostać rozważone w ramach osobnej procedury udostępniania danych, jeśli zgłosi Pan taką potrzebę.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			7. Czy istnieje możliwość udostępnienia wyniku analizy średniego dobowego wykorzystania miejsc postojowych dla obszaru samego Okęcia. Na prezentacji został przekazany wykres dla łącznego obszaru Okęcia i Jadwisina.  Średnie dobowe wykorzystanie miejsc postojowych w dzień roboczy dla obszaru 2 (Okęcie, Jadwisin) 8. Cytując fragment prezentacji online z dnia 3 grudnia: “Podstawowym celem SPPN jest zwiększenie rotacji parkujących pojazdów oraz realizacja polityki transportowej miasta, w szczególności ograniczenia dostępności określonych obszarów dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej” W jaki sposób zaproponowany projekt spełnia przedstawiony cel? Według obliczeń terenowych aktualna objętość obszaru ul. Zaruskiego, Drzewieckiego oraz części ul. Astronautów (szkic	8. W badaniach przeprowadzonych przez ZDM pojazdy stojące nielegalnie tj. np. na przejściu dla pieszych zostały zliczone do statystyk. Nie były natomiast mierzone tereny wewnętrzne jak parkingi, podwórka itp., gdyż według przepisów SPPN na tych obszarach nie obowiązuje.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			na dole) wynosi około 160 pojazdów. Do sumy tej nie zostały zaliczone samochody stojące na miejscach łamiących przepisy: skrzyżowania. 10m od pasów, zastawiające więcej niż 1,5 m chodnika. Zostały za to zaliczone pojazdy stojące na drogach wewnętrznych oraz terenach nie objętych obszarem opracowania. Nie są to oczywiście pełnowymiarowe miejsca postojowe, ale są aktualnie wykorzystywane. Zgodnie z projektem na tym obszarze przewidziane jest 38 miejsc postojowych z czego 6 miejsc postojowych dla osób z niepełnosprawnościami (16%).	

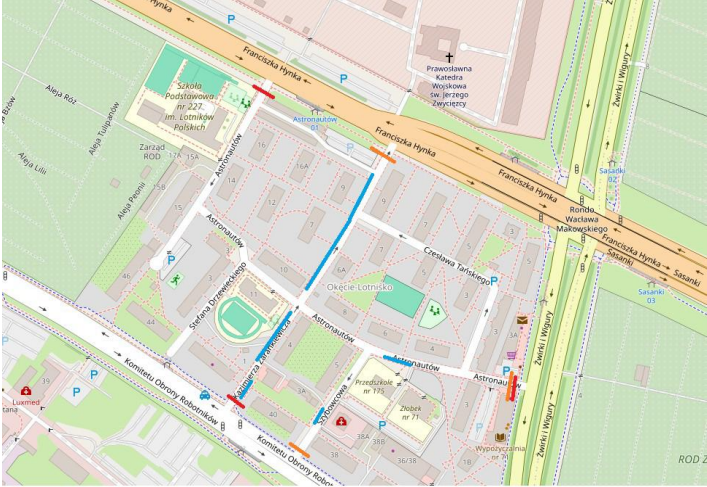
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 Gdyby przyjąć przypadek idealny, w którym każdy z pojazdów będzie stawał w miejscu wyznaczonym przez SPPN oznacza to, zmniejszenie liczby miejsc o 122 (76%). Niestety rzeczywistość jest taka, że miejsca nie objęte obszarem opracowania dalej będą wykorzystywane tak jak są to do tej pory. Jestem pewien, że po analizie tego obszaru są Państwo	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			świadomości tego, że obecnie już jest bardzo duży problem z parkowaniem. Wierzę w to, że projekt został wykonany rzetelnie i zgodnie z założeniami, natomiast założenia projektu w których nie są przewidziane żadne prace budowlane, a tereny aktualnie dwóch największych parkingów zostały wyłączone z opracowania powodują, że niezależnie od chęci nie jest możliwe spełnienie wyznaczonego celu całego opracowania i w żadnym stopniu nie rozwiązuje obecnych problemów.	
249	mail		OPINIA dotyczy konsultacji społecznych „Jaka strefa płatnego parkowania we Włochach?” obszaru Osiedla Astronautów Będąc przedstawicielem grupy mieszkańców podpisanych pod inicjatywą uchwałodawczą do Rady Dzielnicy m. st. Warszawy dotyczącej „Strefy Mieszkańca” (zastosowania znaku B-39) w obszarze Osiedla Astronautów, tj. obszaru ograniczonego ul. Hynka, ul. Żwirki i Wigury, ul. Komitetu Obrony Robotników oraz ROD „Żwirki i Wigury” (projekt uchwały wraz z inicjatywą załączony do poniższej opinii) uważam, że przedstawiony projekt nie spełnia oczekiwań mieszkańców. Zgodnie z najważniejszą funkcją	SPPN jest wprowadzony na drogach publicznych. Drogi publiczne są to ogólnodostępne drogi zaliczone na podstawie ustawy o drogach publicznych do odpowiedniej kategorii. Są one własnością Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i służą do zaspokajania potrzeb ogółu w zakresie transportu. Dlatego też wprowadzenie B-39 (strefa B-35 dla mieszkańców) ma miejsce na odcinkach ulic gdzie nie ma możliwości wprowadzenia pełnowymiarowych miejsc postojowych. Dodatkowo, wprowadzenie SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację

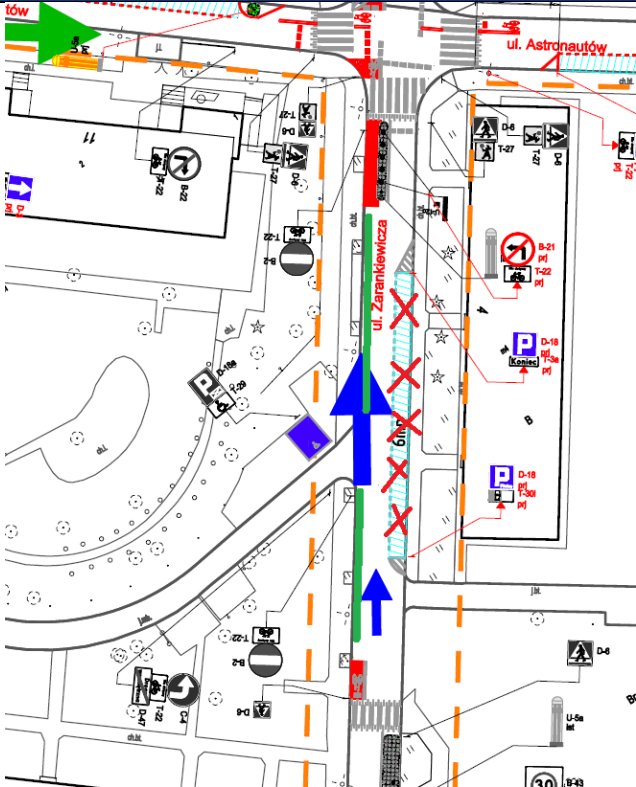
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego, to jest ułatwienia codziennego funkcjonowania mieszkańców, projekt w pierwszej kolejności powinien przewidywać więcej miejsca dla samych mieszkańców oraz ograniczyć miejsca dla tak zwanych „przyjezdnych” do koniecznego minimum. Wyznaczenie jednego odcinka B-35 na ul. Tańskiego jest nie do przyjęcia, na terenie osiedla jest dużo więcej możliwości udostępnienia powierzchni parkignowej dla mieszkańców. Przedstawione niżej propozycje zmiany projektu są hybrydą SPPN oraz wcześniej proponowanego projektu uchwały dotyczącej „Strefy mieszkańca”, chodź sama inicjatywa uchwałodawcza wyprzedzająca wprowadzenie SPPN miała odwrócić proces zwiększania dostępności miejsc dla mieszkańców poprzez w pierwszej kolejności opróżnienie osiedla z „obcych” samochodów, a potem wyznaczenie miejsc ogólnodostępnych. Bliskość lotniska i „mordoru” sprawia, że osiedle traktowane jest jako darmowa alternatywa dla płatnych parkingów około lotniskowych i strefa P+R dla pracowników firm obsługujących lotnisko czy „mordoru”. Pojazdy pozostawiane są nawet na kilka tygodni, co powinno zostać zaobserwowane w procesie badań zachowań parkingowych, często w sposób ograniczający ilość miejsca do parkowania lub w miejscach prawnie	miejs, skłania kierowców do krótszego postoj, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postoj w pobliżu miejsca zamieszkania. Możliwość wyznaczenia miejsc postojowych po lewej stronie ul. Astronautów zostanie ponownie przeanalizowana pod kątem obsługi nieruchomości i liczby miejsc postojowych. W zakresie tzw. placyku – propozycja zmiany organizacji ruchu przedstawionym na zdjęciu zostanie przeanalizowana pod kątem przejezdności pojazdów miarodajnych na łuku i zapewnieniu widoczności na skrzyżowaniu z ul. Drzewieckiego. Nie wprowadzono – w zakresie stojaków rowerowych na Tańskiego; zaprojektowane stojaki rowerowe są elementem uniemożliwiającym parkowania samochodów w odległości bliższej niż 10m od skrzyżowania.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zabronionych. Powoduje to zmniejszenie pojemności parkingowej dla samych mieszkańców, jak i problemy w postaci braku możliwości dojazdu pojazdów służb miejskich czy co gorsza służb ratunkowych. Obecność 3 placówek oświatowych oraz żłobka na terenie Osiedla powoduje w tym obszarze ogromne zatory, rodzice dowożący dzieci do szkół blokują ulice co często uniemożliwia jakiegokolwiek przejazd, tutaj zmiana organizacji ruchu w postaci ruchu jednokierunkowego jest jak najbardziej zasadna. Zależy nam, aby planowane zmiany na Osiedlu były przede wszystkim dla mieszkańców, w drugiej kolejności dla gości zapraszanych przez mieszkańców, a dopiero w ostatniej kolejności dla osób które wykorzystują drogi Osiedla jako darmowe parkingi. Zatem idąc za narracją, że nie chodzi o dofinansowanie budżetu miasta, a pomoc mieszkańcom wnosimy o współpracę w postaci wizji lokalnej przed zakończeniem konsultacji, co pozwoli osobom odpowiedzialnym za projekt z zapoznaniem się z sytuacją rzeczywistą na wskazanym obszarze, zdjęcia i pomiary nie odwzorowują w pełni rzeczywistości. Dodatkowo pozwoli zweryfikować kilka informacji z projektu które mieszkańcy zgłosili jako	Nie wprowadzono. Zamiana miejscami drogi dla rowerów i drogi dla pieszych lub utworzenie ciągu pieszo-rowerowego nie pozwoli na wyznaczenie w tym miejscu pełnowymiarowych miejsc parkingowych. 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.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			nieprawidłowości (informacje na projekcie nie zgadzają się z rzeczywistą sytuacją). Każde miejsce przeznaczone tylko dla mieszkańców w przypadku tego obszaru jest na wagę złota, więc nawet jeśli gdzieś da się przeznaczyć miejsce do parkowania z identyfikatorem bez wyznaczania miejsca jest dla mieszkańców jak przysłowiowa „manna z nieba”. Co za tym idzie w przedstawionym projekcie proponuję zmiany w postaci oznaczenia całego obszaru Osiedla znakiem B-39 (na wjazdach od ul. Hynka, ul. Żwirki i Wigury oraz ul. KOR oraz ograniczenie wyznaczania miejsc parkingowych do absolutnego minimum, w moim odczuciu najbardziej odpowiednimi ciągami będą ul. Zarankiewicza na całej długości, ul. Astronautów w okolicy przedszkola i żłobka oraz ewentualnie ul. Szybowcowa w okolicy przychodni. Wyznaczenie pozostałych miejsc w strefie nie jest konieczne. Zgodnie z poniższym planem.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 — Znak B-39 na wjazdach na Osiedle — Znak B-40 na wyjazdach z Osiedla — Wyznaczone miejsca postojowe zgodnie z wymogami płatnych miejsc postojowych Chciałbym zauważyć, że strony ulicy zaznaczone na niebiesko nie są przypadkowe. Znak B-39 będzie obowiązywał na terenie całego osiedla, w przypadku adnotacji na znaku „nie dotyczy osób z identyfikatorem” zgodnie z założeniami takiej strefy w ramach SPPN, mieszkańcy posiadający identyfikator będą mogli parkować we wszystkich legalnych miejscach niewyznaczonych. Natomiast na miejscach wyznaczonych przy pomocy znaków D-44 (czy D-18, D-18a, D-18b, wyznaczających miejsca parkingowe) mogą parkować wszystkie pojazdy pod warunkiem uiszczenia opłaty. Zatem wychodząc naprzeciw oczekiwaniom	

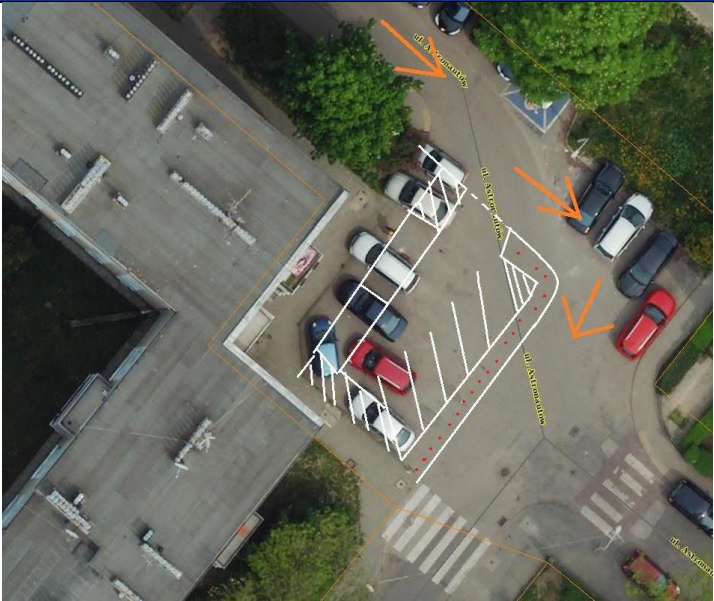
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			mieszkańców zasadne jest zmniejszenie ilości wyznaczonych miejsc parkingowych. Wyznaczenie miejsc w ciągu ulicy Zarankiewicza wydaje się najbardziej optymalne ponieważ ulica ta jako jedna z 2 jest przelotowa przez całe osiedle. Należy zwrócić uwagę na ewidentne niedopatrzenie w proponowanym projekcie w postaci parkowania tylko po prawej stronie (jadąc od ul. KOD do ul. Hynka), gdy na wniosek mieszkańców od przejścia dla pieszych na wysokości budynków KOR 40 i 42 do ul. Astronautów parkowanie zostało przeniesione na lewą stronę z powodu utrudnienia dojazdu służb miejskich w postaci pojazdów odbierających odpady do śmietnika oraz zmniejszenia szerokości przejazdu (pojazdy parkowały z 2 stron) dla służb ratunkowych.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 Na zielono oznaczono nowo wyznaczone miejsca parkingowe, a czerwone X świeżo zlikwidowane. Natomiast w przypadku odcinka od ul. Astronautów do ul. Hynka wnioskujemy o pozostawienie parkowania po stronie lewej (w projekcie także parkowanie zaproponowano po prawej), samochody parkujące po prawej stronie	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			będą utrudniały odbiór odpadów z altan śmietnikowych.	

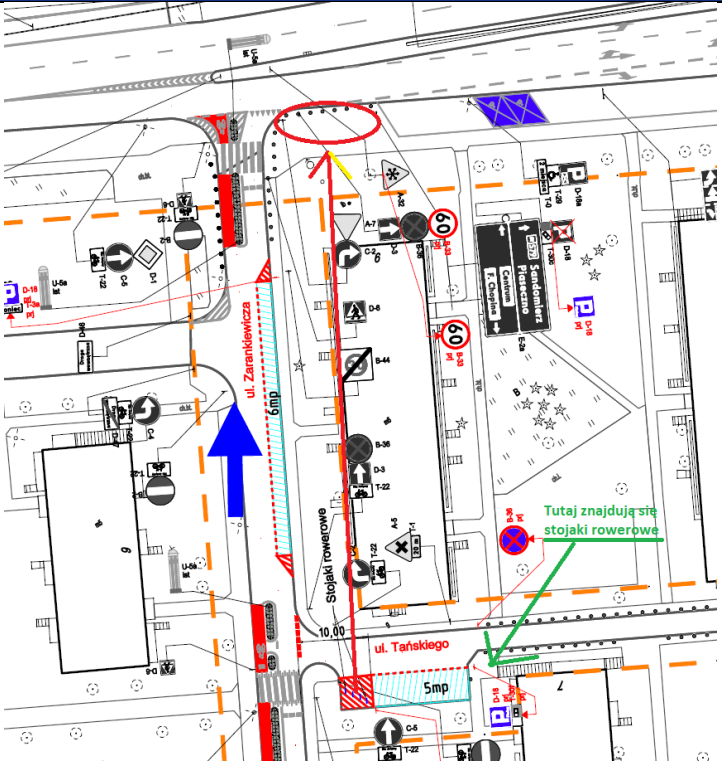
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Oczywistym jest, że istnieje potrzeba udostępnienia miejsc ogólnych w pobliżu przedszkola oraz żłobka, mimo iż obie placówki posiadają wspólny parking dla rodziców, natomiast nie wszyscy rodzice z niego korzystają z powodu jednokierunkowego ruchu na ul. Szybowcowej. Można rozważyć także wyznaczenie kilku miejsc dla pacjentów przychodni na ul. Szybowcowej, lecz tutaj przychodnia na swoim terenie posiada parking. W pozostałych miejscach uważam, że wyznaczenie miejsc spowoduje udostępnienie ich dla każdego pojazdu co jest niezasadne i zmniejsza przestrzeń przeznaczoną dla mieszkańców. Parking na końcu ulicy Astronautów przy budynku KOR 46 automatycznie zostanie wciągnięty w strefę co pozwoli zachować go jako udostępniony mieszkańcom oraz nie pozostanie luką do unikania opłat za parkowanie. Kolejną kwestią jest tak zwany plac na skrzyżowaniu ul. Astronautów i ul. Drzewieckiego do tej pory posiadający nie jasną kwalifikację, raz traktowany jako parking, raz jako skrzyżowanie, a czasem z niewiadomego powodu jako rondo. Zasadnym jest unormować to miejsce w postaci wyznaczenia oficjalnie placu do parkowania zgodnie z poniższym rysunkiem:	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 Proponowany ruch jednokierunkowy na ul. Astronautów, od ul. Hynka do ul. Tańskiego pozwala w tym miejscu odgrodzić przy pomocy słupków lub innych urządzeń, skrzyżowanie ul. Astronautów i ul. Drzewieckiego będzie izolowane od ruchu, a pozostawienie wjazdu w północnej części (na szerokość wjazdu samochodu lub na pełną szerokość) pozwoli wykorzystać miejsce do parkowania dla mieszkańców. Zastosowanie powyższej strefy B-39 pozwoli nie oznaczać dodatkowymi znakami placu do parkowania. W przypadku nie wyznaczenia strefy B-39 konieczne	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			jest ograniczenie parkowania na tym placyku przy pomocy znaku B-35 i odcinka dla mieszkańców. Na ten moment zgodnie z przepisami nie da się wyznaczyć miejsc parkingowych na ul. Drzewieckiego, natomiast w związku z faktem, że ulica nie jest przelotowa, a „ślepa”, pojawił się pomysł na „przerobienie” jej na „ciąg drogowo-piszy/deptak”, tj. udostępnienia jej na całej szerokości i długości dla pieszych, tak aby nie musieli chodzić tylko po chodniku. Pojazdy wtedy, będą mogły parkować nadal (jak to się dzieje teraz w niezbyt legalny sposób, mimo zwężenia drogi kierowcy sobie radzą) wzdłuż chodnika, a wcześniej wymieniona strefa B-39 nie będzie wymagała dodatkowego oznakowania ciągu. Oczywiście jeśli strefa mieszkańca spotka się z odrzuceniem dodatkowe wyznaczenie odcinka B-35 będzie zasadne. Jeśli „ciąg drogowo-piszy/deptak” będzie niemożliwy do wyznaczenia, koniec ul. Drzewieckiego (od drogi wewnętrznej przed budynkiem KOR 42 do ul. KOR) powinien zostać przeznaczony w jakiś sposób do parkowania tylko dla mieszkańców (odcinek B-35 lub po prostu strefa B-39) Ponownie podkreślam, każda przestrzeń przeznaczona dla mieszkańców jest na wagę złota, z powodu braku połączenia z	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			ul. KOR ul. Drzewieckiego ruch składa się tylko z pojazdów parkujących na tym odcinku. Podobna propozycja pojawia się z ulicą Tańskiego, oznaczenie ulicy jako „ciąg drogowopieszny/ deptak” przy założeniu usunięcia słupków i likwidacji chodników, przez co powstanie szeroki ciąg z możliwością zaparkowania tylko przez mieszkańców z jednej strony ulicy. Na pewno zasadne jest aby cała ulica Tańskiego, niezależnie od rozpatrzenia powyższych propozycji była strefą B-39, zaproponowany odcinek B-35 jest stanowczo niewystarczający, a w dalszej części ulicy Tańskiego wyznaczanie miejsc płatnych ogólnodostępnych spowoduje tylko chaos. Zaproponowane stojaki rowerowe w zatoczce na skrzyżowaniu ul. Zarankiewicza i ul. Tańskiego jest bezsensowne, ponieważ stojaki na rowery występują przy wszystkich blokach na ulicy Tańskiego i nie ma potrzeby zamontowania nowych w tej lokalizacji. W zamian bardziej przydatną lokalizacją byłoby skrzyżowanie ul. Hynka z ul. Zarankiewicza, jak na rysunku:	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			 Ponadto miejsca oznaczone do likwidacji są miejscami które w żaden sposób nie zmniejszają bezpieczeństwa w tej lokalizacji, samochody w żaden sposób nie ograniczają widoczności ponieważ chodnik znajduje się od południa zatoczki. Wyniesione przejście dla pieszych nie pozwala na rozwinięcie dużej prędkości, a dodatkowo jest to skrzyżowanie równorzędne, co za tym idzie w celu upewnienia się o możliwości przejazdu i tak trzeba zwolnić. Są to dwa	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			dodatkowe miejsca parkingowe, a potwierdzenie braku ograniczenia widoczności można sprawdzić nawet na portalu mapowym google przy pomocy street view, gdzie ewidentnie widać potwierdzenie.  Jako mieszkańcy postulujemy także o zmianę organizacji ruchu na Drodze Dla Rowerów i chodniku na północnej nitce ul. Komitetu Obrony Robotników na odcinku od drogi wewnętrznej między budynkami KOR 34B i KOR 36 do ul. Zarankiewicza. Połączenie DDR wraz z ciągiem pieszym w ciąg pieszo-rowerowy, jak to ma miejsce w wielu lokalizacjach (np. wschodnia strona ul. Żwirki i Wigury), pozwoli na przeniesienie słupków tak, aby wyznaczyć miejsca równoległe	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			do osi jezdni (szerokość chodnika od krawężnika do krawężnika to ok. 5,5 metra). Tak wygospodarowane miejsce pozwoliłoby na zwiększenie dostępności miejsc dla mieszkańców choćby budynku KOR 34B czy Żwirki i Wigury 1A, które z racji lokalizacji będą miały bardzo ograniczoną ilość miejsc dostępnych zgodnie z zasadami abonamentu rejonowego.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Dodatkowo z racji specyfiki Osiedla dużym udogodnieniem dla mieszkańców byłoby zrezygnowanie w ramach Osiedla z wyznaczania dostępnych miejsc w ramach abonamentu rejonowego, przy pomocy promienia 200 metrów od budynku, a potraktowanie tego obszaru jako jedna całość. Tak aby, każdy mieszkaniec osiedla niezależnie od miejsca zamieszkania w obrębie Osiedla, jeśli posiada abonament mieszkańca mógłby parkować w obrębie całego obszaru. Byłoby to ogromne udogodnienie dla mieszkańców budynków Żwirki i Wigury 1A, 1B, KOR 34B, Żwirki i Wigury 5 czy Hynka 3, którzy będąc na granicach obszaru zakwalifikują się na zakres 1 bądź 2 parkometrów, z czego jeden poza strefą B-39. Podsumowując wyżej zaproponowane zmiany w projekcie, w szczególności wprowadzenie strefy B-39, są zmianami zdecydowanie na korzyść mieszkańców. Strefa SPPN jest szansą na poprawę warunków na Osiedlu pod warunkiem zachowania jak największej ilości przestrzeni parkingowej dla mieszkańców. Załącznik do uwagi: <u>Projekt uchwały w sprawie wyznaczenia w rejonie „Osiedla Astronautów”, tj.: ul. cha, ul. Stefana Drzewieckiego, ul. Szybowcowa, ul. Czesława</u>	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			<u>Tańskiego, ul. Kazimierza Zarankiewicza, Strefy Parkowania Tylko dla Mieszkańców</u>	
250	mail		W związku z prowadzonymi pracami nad planem lokalizacji miejsc parkingowych na ulicach Działkowej, Krakowiaków oraz Przedpole, uprzejmie przedstawiamy nasze stanowisko dotyczące projektowanych zmian. Jako podmiot prowadzący działalność na obszarze o charakterze przemysłowo-produkcyjnym i magazynowym, w pełni rozumiemy potrzebę uporządkowania parkowania oraz rozszerzenia strefy płatnego parkowania. Popieramy takie działania, jednak zwracamy uwagę, że nie mogą one odbywać się kosztem ograniczenia funkcjonalności dróg które służą przede wszystkim obsłudze transportu ciężkiego. Wprowadzenie miejsc parkingowych poprzez zwężenie istniejących jezdni znacznie utrudni poruszanie się samochodów ciężarowych, które stanowią podstawowy element transportu w tej części miasta. Już obecnie obserwujemy szereg niepokojących zjawisk: 1. Ulica Działkowa została zwężona do granic przejezdności - samochody ciężarowe typu TIR mają trudności z przejazdem, a często w ogóle nie	1-2. Wybudowanie skrzyżowania jest poza opracowanie SPPN, jest to stan istniejący zgodny z projektem budowlanym i projektem organizacji 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. Uwaga poza obszarem konsultacji - prowadzone konsultacje dotyczyły wyłącznie zmiany 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
			są w stanie pokonać tego odcinka bez ryzyka uszkodzenia własnych pojazdów lub nowo wykonanej infrastruktury, co prowadzi do blokowania okolicy. Zdarzenia tego typu dla przykładu udokumentowane zostały fotograficznie (załącznik nr 1) 2. Ulica Przedpole, na skrzyżowaniu z ul. Łopuszańską, została wyposażona w wysepkę znacząco ograniczającą skrętność i możliwości manewrowania pojazdów o dużych gabarytach. W praktyce kierowcy ciężarówek, aby pokonać skręt z ul. Łopuszańskiej w ul. Przedpole, zmuszeni są do wykonywania manewrów niezgodnych z przepisami. Dokumentację fotograficzną stanowi załącznik nr 2. 3. W planach SPP widoczna jest również budowa małego ronda u zbiegu ul. Orzechowej z Krakowiaków, które – przy proponowanych – nie zapewni przejazdu transportu ciężkiego (załącznik nr 3). Jednocześnie zwracamy uwagę na zły stan techniczny ul. Krakowiaków na odcinku od ul. Działkowej przy WKD do ul. Orzechowej. Jezdnia znajduje się w stanie agonalnym, a drogi polne często prezentują się lepiej niż wskazany odcinek drogi powiatowej (załącznik nr 4). Należy podkreślić, że teren, na którym zlokalizowany jest nasz Zakład Produkcyjny,	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (MPZP) rejonu ul. Działkowej, przeznaczony jest pod działalność usługową o charakterze magazynowym i produkcyjnym. Funkcja ta wymaga zapewnienia odpowiednich parametrów technicznych dróg dojazdowych. Ich dalsze zawężanie spowoduje poważne utrudnienia logistyczne, wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo ruchu oraz w praktyce ograniczy możliwości dalszego rozwoju przedsiębiorstw funkcjonujących w tej okolicy, które jednocześnie od wielu lat generują znaczące wpływy podatkowe dla m.st. Warszawy. W związku z powyższym proponujemy, aby na ul. Krakowiaków - na wysokości numeru porządkowego 103 - wykorzystać istniejący pas drogowy do budowy miejsc parkingowych wzdłuż jezdni, zgodnie z oznaczeniem kolorem czerwonym w załączniku nr 5. Ulica Krakowiaków na wskazanym odcinku posiada odpowiednią rezerw terenową na budowę miejsc parkingowych, dzięki czemu realizacja tego rozwiązania nie wpłynie negatywnie na wjazdy i wyjazdy z naszego Zakładu Produkcyjnego. Analogiczne rozwiązanie rekomendujemy dla ul. Przedpole. Takie działanie pozwoli zachować obecną szerokość jezdni i pełną dostępność	

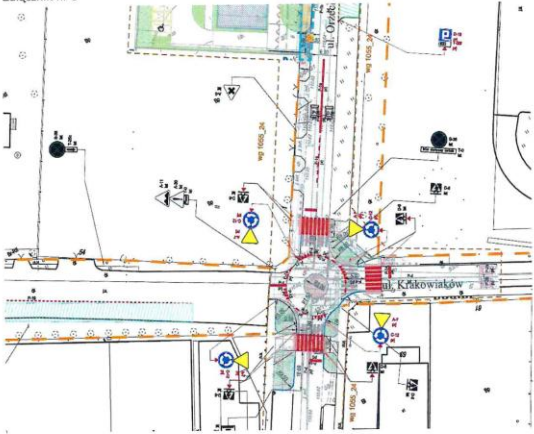
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			infrastruktury drogowej dla pojazdów ciężarowych, jednocześnie godząc interesy wszystkich uczestników ruchu. Jednocześnie pragniemy podkreślić, że od kilkunastu lat wielokrotnie zwracaliśmy się z prośbą o przeprowadzenie kompleksowego remontu ul. Krakowiaków, która – jako droga o dużym natężeniu ruchu ciężkiego – wymaga pilnych działań modernizacyjnych. Niestety, mimo wieloletnich sygnałów i deklaracji, temat ten jest konsekwentnie odkładany. Obecny stan nawierzchni realnie zagraża bezpieczeństwu, zwłaszcza pojazdów ciężarowych o dużej masie całkowitej, które mają ograniczone możliwości manewrowania. Warto również zwrócić uwagę, że omawiany obszar jest intensywnie użytkowany, nie tylko przez pojazdy ciężarowe, lecz także pieszych i rowerzystów. Zwężenie dróg lub niewłaściwe rozplanowanie infrastruktury mogłoby doprowadzić do sytuacji kolizyjnych. Zachowanie odpowiedniej szerokości jezdni oraz czytelnej geometrii pasa drogowego zwiększy bezpieczeństwo wszystkich użytkowników – szczególnie w strefie oddziaływania dużych samochodów ciężarowych, w których kierowcy	

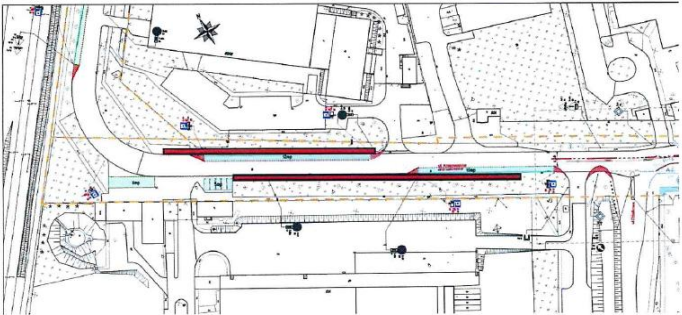
Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			dysponują ograniczonym polem widzenia i wymagają większej przestrzeni do skrętów. Biorąc pod uwagę powyższe, zwracamy się z uprzejmą prośbą o ponowne przeanalizowanie założeń projektowych oraz uwzględnienie w procesie planistycznym specyfiki transportu ciężkiego, wieloletnich potrzeb infrastrukturalnych tego terenu oraz bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów. Proponowane przez nas rozwiązania pozwalają na racjonalne zagospodarowanie przestrzeni drogowej bez pogarszania warunków ruchu i stanowią realny kompromis między interesami mieszkańców, przedsiębiorców i wszystkich pozostałych użytkowników dróg.	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			  4	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Załącznik nr 2 (zdjęcia w ilości 4 szt.)  5	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			6	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Załącznik nr 3  Załącznik nr 4 (zdjęcia w ilości 3 szt.)  7	

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Załącznik nr 5 	
251	spotkanie 16.12	Tapicerska 2 B	Przekroczenie prędkości, duży ruch i tylko miejsce na jeden ciąg ruchu. Miejsca parkingowe po południowej stronie są zajmowane przez auta parkujące często tygodniami/miesiącami. Zakaz parkowania pomiędzy Al. Mrakowską a Sabały. Południowa strona znak B-35 dla mieszkańców oraz progi zwalniające.	Wprowadzono. Dla wskazanego odc. ul. Tapicerskiej zostaną zaprojektowane progi wyspowe oraz zostanie ustawiony znak zakaz postoju nie dotyczący posiadaczy identyfikatorów.
252	spotkanie 16.12	Żwirki i Wigury, nr rys. 5C	Potencjalny problem to notorycznie wjeżdżanie pojazdów poza znak B1 z informacją, że strefa jedynie dla pojazdów posiadających identyfikator. Wsparcie wspólnot mieszkaniowych ŻiW 15, 15A, 17, 17A w staraniu o ustawieniu szlabanów na wjeździe i wyjeździe. Zgody udziela ZGN-Włochy. Wspólnoty są gotowe sfinansowania projekt i ustawienie szlabanów.	UD Włochy prowadzi rozmowy z ZGN w związku ze zgłoszoną uwagą.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
253	spotkanie 16.12	Sabały (Lechicka- Hynka)	Nie wyrażamy zgody na likwidację miejsc na ulicy Sabały. Miejsca parkingowe mają pozostać tak, jak jest. Proszę przemyśleć decyzję o likwidacji miejsc parkingowych, gdyż ich likwidacja spowoduje wiele komplikacji i problemów dla mieszkańców. Na ulicy Trapez (Sabały-Czardasza) zrobić w miejscu zieleni miejsca parkingowe	Ul. Sabały – uwaga uwzględniona. Ulica Sabały na północ od ulicy Tapicerskiej zostanie zaprojektowana jako jednokierunkowa, co pozwoli na wyznaczenie miejsc postojowych. Po południowej stronie ul. Sabały, na odcinku od ulicy Pilchowskiej do Tapicerskiej zostanie zaprojektowany zakaz postoju nie dotyczący posiadaczy identyfikatorów. Ul. Trapez – projekt nie przewiduje przebudowy pasa drogowego, a jedynie wyznaczenie miejsc postojowych za pomocą oznakowania pionowego i poziomego w miejscach gdzie jest taka możliwość. Z uwagi na zagospodarowanie pasa drogowego ul. Instalatorów oprócz istniejących zatok nie będzie na tym etapie wyznaczonych miejsc postojowych kosztem np. zieleni.
254	spotkanie 16.12	Lechicka, Sulmierzycka	Od kilku lat stoi kilka aut z obcą nie z W-wy rejestracją. Jakby porzucone i nieznalezione. Ponad 6 szt. Znaleźć właścicieli! Ucieszą się. Rodzice podwożą na Sulmierzycką do przedszkola dzieci i zabierają je po południu. Jakie rozwiązanie? Nie pogarszajcie nam życia i zauważcie, że rozwiązania sprawdzają się od lat.	Zgodnie z art. 50a ustawy Prawo o ruchu drogowym, pojazd pozostawiony bez tablic rejestracyjnych lub pojazd, którego stan wskazuje na to, że nie jest używany, może zostać usunięty z drogi przez straż gminną lub Policję na koszt właściciela lub posiadacza. Konieczność usunięcia pojazdu porzuconego należy zgłaszać ww. służbom.
255	spotkanie 16.12	Strubiczów	Ograniczyć ruch – kierowcy skracają drogę od al. Krakowskiej. Wprowadzić ruch jednokierunkowy	Brak warunków geometrycznych na wprowadzenie parkowania skośnego po zachodniej stronie ul.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			od Lechickiej do 1 sierpnia oraz wprowadzić parkowanie skośne po obu stronach ulicy Strubiczów.	Strubiczów przy założeniu wprowadzenia ruchu w jednym kierunku.
256	spotkanie 16.12	Słowicza (odcinek Hynka - Tapicerska)	Zachodnia krawędź jezdni – postulujemy znak B35 z identyfikatorem mieszkańca. Po stronie wschodniej chcemy zakaz postojów i parkowania z wyłączeniami nocy i weekendów (żeby goście mieli gdzie parkować). Znak ten, który stoi tam teraz, został postawiony ze względu na śmieciarkę która przecież nie jeździ w weekendy i nocami. Postuluję zakaz w godz. 7-16.	SPPN jest wprowadzony na drogach publicznych. Drogi publiczne są to ogólnodostępne drogi zaliczone na podstawie ustawy o drogach publicznych do odpowiedniej kategorii. Są one własnością Skarbu Państwa lub jednostek samorządu terytorialnego i służą do zaspokajania potrzeb ogółu w zakresie transportu. Dodatkowo wprowadzenie SPPN ma na celu uporządkowanie parkowania. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Wprowadzenie opłaty za postój zwiększa rotację miejsc, skłania kierowców do krótszego postojów, a część zniechęca do wjeżdżania do strefy. Dzięki SPPN wszystkie miejsca postojowe są oznaczone i możliwe jest parkowanie tylko na wytyczonych parkingach. Mieszkańcy strefy mogą skorzystać z zakupu abonamentu, uprawniającego do darmowego postojów w pobliżu miejsca zamieszkania. Zaproponowane rozwiązanie daje możliwość parkowania pojazdów z identyfikatorem mieszkańca po obydwu stronach wskazanego odcinka ul. Słowiczej przy zachowaniu zasad ogólnych prawa o ruchu drogowym.

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
257	spotkanie 16.12	Słowicza (odcinek Hynka - Tapicerska)	Miejsca parkingowe pod dawnym Avonem zostawione, zawsze prawie puste. Prosimy o przywrócenie ich do użytku mieszkańców. Biurowiec ma wielki parking, który jest pusty.	SPPN obowiązuje na ramach dróg publicznych. Miejsca postojowe leżą poza granicą pasa drogowego.
258	spotkanie 16.12	Sabały 15	Wyrażam sprzeciw dot. wprowadzenia SPPN. Proszę o odstąpienie od pomysłu.	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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				potwierdzają, że wprowadzenie opłat zniechęca część kierowców spoza obszaru do wjeżdżania 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.
259	spotkanie 16.12	Astronautó w 3	Co kilka dni płacę mandaty za nieprawidłowe parkowanie. Gdyby przestrzegać przepisów (1,5m, 10 m od skrzyżowania, 10 m od pasów) to na	W przypadku wprowadzenia na tym obszarze strefy B-39, czyli strefy ograniczonego postoju, gdzie postój możliwy jest na podstawie identyfikatora B-35,

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			Astronautów nie mógł stanąć ani jeden samochód. Proponuję okoliczne uliczki zrobić jednokierunkowe lub zmienić je na ulice lokalne (wtedy wszystkie ograniczenia co do metrów nie miałyby zastosowania).	identyfikator nie zwalnia z przestrzegania przepisów – należy zachować min. 2m chodnika dla pieszych, odpowiednią szerokość jezdni czy odległość od skrzyżowań i przejść dla pieszych. Na ul. Astronautów zaprojektowano w ramach SPPN jeden kierunek oprócz odcinka gdzie droga jest bez przejazdu (rejon Astronautów 15 oraz na odcinku od ul. Tatrzańskiej do ul. Żwirki i Wigury).
260	spotkanie 16.12	Tapicerska	Duży ruch, nagminnie przekraczanie max 30 km/h, jazda po chodniku, zagrożenie życia pieszych na chodniku. Progi zwalniające (2x), znak B-35 na kierunku z al. Krakowskiej do Sabały.	Wprowadzono – zostanie wprowadzony jeden kierunek ruchu (do Al. Krakowskiej), wprowadzona zostanie strefa Tempo 30, wraz z progami wyspowymi.
261	spotkanie 16.12	Słowicza (dot. hotelu na rogu Hynka)	Słowicza od czasu wybudowania hotelu jest niezwykle obciążona ruchem – ciężarówki, dostawczaki, czasem autokary, taksówki w dzień i noc. Nikt nie przestrzega ograniczenia 30 km/h (strefa). Wjeżdżają na chodniki tuż przy furtkach z posesji. Również wiele osób związanych z hotelem blokuje miejsca parkingowe na ulicy. Kiedy będzie wreszcie przeprowadzona droga specjalna do hoteli od ul. Radarowej? Sprawa niezwykle pilna, hotel działa już kilka lat, a sprawa nie dochodzi do skutku.	Przebudowa ulic (budowa nowych odcinków) jest poza zakresem rozszerzenia SPPN.
262	spotkanie 16.12	Trapez	Zostawić dwukierunkową.	Z uwagi na przeprojektowanie ul. Trapez na jednokierunkową istnieje możliwość wyznaczenia 8

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				miejsc postojowych, co przy pozostawieniu dwóch kierunków jest niemożliwe. Kierunek drogi zostanie wyznaczony do ul. Sabały.
263	spotkanie 16.12	Sabały	Ktoś wymyślił, że ulica ma być jednokierunkowa. To debilne rozwiązanie spowodowałoby wprowadzenie ruchu do al. Krakowskiej i powiększenie korków, które tam już i tak występują. Zostawić Sabały w spokoju. Nie chcemy żadnych zmian, nakładania na nas haraczu i powiększania wydatków na bezzynę wypalaną w korkach w Al. Krakowskiej.	Wprowadzono. Ulica Sabały na północ od ulicy Tapicerskiej zostanie zaprojektowana jako jednokierunkowa, co pozwoli na wyznaczenie miejsc postojowych.
264	spotkanie 16.12	obszar małych ulic Sabały, Słowicza, Pilchowicka, KOR, Radarowa	Jest to obszar na którym są głównie domki jednorodzinne, ulice są przejezdne nie ma problemu z parkowaniem jest spokój. Protestujemy przeciwko wprowadzeniu w tym rejonie strefy płatnego parkowania. Zostawcie stan, który dziś obowiązuje, nie uszczęśliwajcie nas na siłę, nikt tego nie chce.	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.

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. 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

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
				kilkunastu miesięcy. Priorytetem jest montaż parkomatów oraz oznakowania strefy, a w następnej kolejności wdrażane są pozostałe zmiany w organizacji ruchu.
265	spotkanie 16.12	Tapicerska od al. Krakowskiej do Sabały	• szybka jazda pomimo ograniczenia 30 • wymijanie na trzeciego - jadą chodnikiem • parkowanie wielomiesięczne • niebezpieczeństwo dla pieszych na chodnikach • progi zwalniające • wprowadzenie znaku b-35 • znaki informujące o jeżach i wiewiórkach	Wprowadzono - zostanie wprowadzony jeden kierunek ruchu (do Al. Krakowskiej), wprowadzona zostanie strefa Tempo 30, wraz z progami wyspowymi.
266	spotkanie 16.12	Słowicza, Węgorzewska, Trapez, Czardasza, Sabały	Dla mieszkańców tego kwartału nie przewiduje się możliwości wyjazdu przez Trapez. Cały ruch skieruje się do często zapchanej Lechnickiej. Trapez powinien być dwukierunkowy lub ostatecznie jednokierunkowy w stronę Sabały. Chodzi o to, aby można było wyjechać do ul. Hynka.	Z uwagi na przeprojektowanie ul. Trapez na jednokierunkową istnieje możliwość wyznaczenia 8 miejsc postojowych, co przy pozostawieniu dwóch kierunków jest niemożliwe. Kierunek drogi jednokierunkowej zostanie wyznaczony do ul. Sabały.
267	spotkanie 16.12	Radarowa	Zrobić miejsca parkowania na ulic Radarowej przylegające do zieleńca, trawnika obok stadionu "Okęcie" na parkowanie prostopadłe dla aut, a nie	Projekt organizacji ruchu przewiduje wyłącznie zmiany dotyczące organizacji ruchu (oznakowanie pionowe i poziome, urządzenia bezpieczeństwa ruchu). Co do

Ip.	ID	Lokalizacja	Treść uwagi	Odpowiedź Zarządu Dróg Miejskich
			równoległe jak jest obecnie. Przy parkowaniu prostopadłym zmieści się więcej aut, a to jest miejsce aby tak zrobić.	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. W związku z zagospodarowaniem pasa drogowego ul. Radarowej oraz szerokością jezdni, na tym etapie brak możliwości wyznaczenia miejsc postojowych prostopadłych w miejscu istniejących miejsc postojowych wyznaczonych równoległe do krawędzi jezdni.
268	spotkanie 16.12	Osiedle Jadwisin (podobszar nr 2)	Po wprowadzeniu strefy realnie zmniejszy się ilość miejsc postojowych. Rezygnację z w/w planów do czasu uporządkowania i przygotowania terenu pod miejsca parkingowe, zwłaszcza w obszarze ulic: 1 sierpnia, Radarowa, Lechicka, al. 20-latków i Sulmierzyckiej.	Założeniem projektu jest wyznaczenie możliwie największej liczby miejsc postojowych w istniejącej geometrii ulic. Celem wprowadzenia SPPN nie jest ograniczenie liczby miejsc legalnego postoju.