

Warszawa, 18 marca 2019 r.

Rafał Trzaskowski
Prezydent M. st. Warszawy
Urząd Miasta st. Warszawy
Pl. Bankowy 3/5
05-077 Warszawa

**WNIOSEK O PRZEPROWADZENIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH W SPRAWIE ROZSZERZENIA
STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO NA PRADZE-PÓŁNOC**

Szanowny Panie Prezydencie,

działając na podstawie art. 5a ust. 1 i 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jedn. Dz.U. z 2013 r., poz. 594 z późn. zm.) oraz Uchwały nr LXI/1691/2013 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami m. st. Warszawy wnosimy o przeprowadzenie konsultacji społecznych w sprawie rozszerzenia Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego na terenie dzielnicy Praga-Północ.

Proponujemy realizację konsultacji w formie dwuetapowej:

- pierwszym etapem byłoby przeprowadzenie analizy liczby obecnie dostępnych legalnych miejsc postojowych (na ulicach, nieruchomościach miejskich, w budynkach spółdzielczych i prywatnych), przeprowadzonej na podstawie dostępnych informacji (ZGN, ZDM, Wydział Architektury) wraz z badaniem potrzeb w formie internetowej geoankiety
- drugim etapem byłyby warsztaty w formule Charette z udziałem pracowników ZDM, ZTM, urbanistów, psychologów transportu oraz przedstawicieli organizacji pozarządowych, mieszkańców i lokalnego samorządu.

Efektem końcowym konsultacji powinien być raport, który stanowiłby punkt wyjścia do dalszych prac związanych z rozszerzeniem SPPN na Pradze Północ.

Z poważaniem
Stowarzyszenie „Porozumienie dla Pragi”

UZASADNIENIE WNIOSKU O PRZEPROWADZENIE KONSULTACJI SPOŁECZNYCH W SPRAWIE ROZSZERZENIA STREFY PŁATNEGO PARKOWANIA NIESTRZEŻONEGO NA PRADZE-PÓŁNOC

Zgodnie z art. 13b ust. 2 Ustawy o drogach publicznych Rada Miasta może stworzyć strefę płatnego parkowania na „obszarach charakteryzujących się znacznym deficytem miejsc postojowych, jeżeli uzasadniają to potrzeby organizacji ruchu, w celu zwiększenia rotacji parkujących pojazdów samochodowych lub realizacji lokalnej polityki transportowej, w szczególności w celu ograniczenia dostępności tego obszaru dla pojazdów samochodowych lub wprowadzenia preferencji dla komunikacji zbiorowej”.

Na terenie m.st. Warszawy taka strefa funkcjonuje od 1999 r. Obecnie swoim zasięgiem obejmuje dzielnice: Śródmieście (w całości) oraz fragmenty Mokotowa, Woli, Ochoty i Pragi-Północ. Na Pradze-Północ obszar objęty SPPN to tzw. Obszar II SPPN, czyli obszar ograniczony ulicami: Al. Solidarności od ulicy Sierakowskiego, Targową do wiaduktu kolejowego, dalej wzdłuż nasypu kolejowego do ulicy Zamoyskiego, Zamoyskiego od wiaduktu kolejowego, Jagiellońską, Kępną, Wrzesińską, Okrzei, Sierakowskiego wraz z tymi ulicami granicznymi.

Po oddaniu do użytku centralnego odcinka II linii metra w marcu 2015 r. Praga-Północ jest traktowana jako punkt przesiadkowy (z transportu indywidualnego do komunikacji publicznej) przez osoby niemieszkające na co dzień na Pradze. W lipcu 2015 r. CH Wileńska wprowadziła opłaty za parkowanie powyżej 3 godzin, gdyż jej parking dla klientów był traktowany jako parking Park&Ride. Kierowcy, którzy nie zdecydowali się na ponoszenie opłat, zaczęli pozostawiać samochody na ulicach Pragi, często w sposób nielegalny.

Wraz z postępującą rewitalizacją Pragi, odnawianymi kamienicami, nowymi inwestycjami takimi jak Centrum Praskie Koneser następuje dalszy wzrost liczby samochodów parkujących na Pradze w związku z licznymi usługami, które powstają dzięki ww. inicjatywom. Mimo, że nowe inwestycje udostępniają miejsca postojowe (na zasadach komercyjnych) wciąż zdecydowana większość kierowców korzysta z miejsc nieodpłatnych na drogach publicznych, osiedlowych ulicach, czy skwerach coraz częściej przypominających klepiska.

Rosnąca liczba samochodów spoza dzielnicy skutkuje coraz większymi problemami ze znalezieniem miejsc parkingowych dla mieszkańców dzielnicy oraz dla przedsiębiorców prowadzących działalność na Pradze-Północ. Nadmierna liczba pojazdów zastawia chodniki, niszczy trawniki oraz tworzy chaos przestrzenny. Jednym słowem degraduje przestrzeń. Szczególnie jest to widoczne w okolicach Dworca Wschodniego, ul. Wileńskiej czy pl. Hallera.

Jednocześnie zauważalne są pozytywne efekty działania SPPN na obszarze Starej Pragi. Mieszkańcy tych ulic mają łatwiejszy dostęp do miejsc parkingowych. Powoduje to jednak wypychanie problemu nadmiaru samochodów na obszar znajdujący się poza strefą płatnego parkowania. W związku z powyższym zasadnym jest podjęcie prac koncepcyjnych na rzecz poszerzenia SPPN na Pradze. Istotne przy tym jest takie wyznaczenie strefy, by odpowiadała ona dalszemu rozwojowi dzielnicy. W naszym przekonaniu koncepcja rozwoju SPPN powinna obejmować obszar dzielnicy ograniczony wałami kolejowymi (linia średnicowa, linia legionowsko-gdańska) i przebiegiem przyszłej obwodnicy Śródmieścia, uzupełniony o fragmenty Gołędzinowa i Śliwic.

Tak wyznaczony obszar obejmuje historyczny fragment miasta o zwartej zabudowie, dużej gęstości zaludnienia, z wieloma budynkami bez podziemnych parkingów i nieprzystosowanych do napływu setek tysięcy samochodów. Występuje tu deficyt miejsc parkingowych, co wg ustawy o drogach publicznych stanowi istotną przesłankę do wydzielenia strefy płatnego parkowania. Wraz z oddaniem kolejnego fragmentu II linii metra na Targówku oraz poprawą komunikacji miejskiej w aglomeracji warszawskiej, a także infrastruktury rowerowej postulujemy o rozszerzenie Strefy Płatnego Parkowania Niestrzeżonego o wyżej wymieniony obszar.