



**BURMISTRZ DZIELNICY WAWER
MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY**

ul. Żegańska 1, pok. 501, 04-713 Warszawa
tel. 22 443 68 00, faks 22 443 69 22
ljeziorski@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl

Warszawa, dnia 30 sierpnia 2017 r.

UD-XIII-WOR.0003.84.2017.TTR
(7 .TLA.UD-XIII-WOD-OZ)

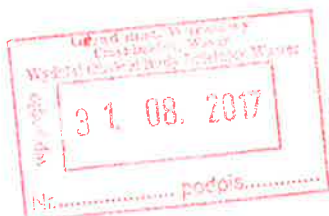
**Pan
Rafał Czerwonka
Radny Dzielnicy Wawer
m.st. Warszawy
w/m**

Dotyczy: zapytania nr 56 z dnia 21 czerwca 2017 r.

Szanowny Panie Radny,

W odpowiedzi na zapytanie w sprawie opracowania studium wykonalności Mostu na Zaporze, uprzejmie informuję, że Studium wykonalności Trasy i Mostu na Zaporze (na odcinku ul. Augustówka – ul. Mrówcza) zostało wykonane w 2007 roku.

Szczegółowe informacje w przedmiotowym zakresie zostały zawarte w odpowiedzi Biura Polityki Mobilności i Transportu Urzędu m.st. Warszawy na Pana petycję z dnia 14.07.2017 r. w sprawie rozpoczęcia działań zmierzających do budowy przeprawy przez Wisłę łączącej Dzielnicę Wawer i Dzielnicę Wilanów (w załączeniu kopia pisma znak: PM-TM-PA.152.2.2017.WRY z dnia 14.08.2017 r.)



[Handwritten signature]
**BURMISTRZ
DZIELNICY WAWER M.ST. WARSZAWY**

Eukasz Jeziorski



URZĄD MIASTA STOLECZNEGO WARSZAWY

Biuro Polityki Mobilności i Transportu

ul. Marszałkowska 77/79, 00-683 Warszawa, tel. 22 443 06 54, 22 443 06 55, faks 22 443 06 41

www.um.warszawa.pl

PM-TM-PA.152.2.2017.WRY(2.WRY)

Warszawa, dn. 14 sierpnia 2017 r.

Petycja nr 54/2017

Urząd Miasta 14-08-2017



PM-TM-PA.152.2.2017.WRY
Papież

Pan

Rafał Czerwonka

Prezes

Stowarzyszenia Razem dla Wawra

ul. Lucerny 77, 04-612 Warszawa

*Przemysław Nica, Y. Wszelada
22.08.2017*

Janusz Paweł Przewoźnik

Odpowiadając na petycję z 14 lipca 2017 r. w sprawie rozpoczęcia działań zmierzających do budowy przeprawy przez Wisłę łączącej dzielnicę Wawer i dzielnicę Wilanów – tzw. Mostu na Zaporze (petycja zarejestrowana i opublikowana na stronie www.petycje.um.warszawa.pl pod numerem nr 54/2017), uprzejmie informuję, że w *Wieloletniej Prognozie Finansowej m.st. Warszawy na lata 2016-2045* (uchwała nr XXXVIII/960/2016 Rady m.st. Warszawy z dnia 15.12.2016, zmieniona uchwałą nr LI/1243/2017 z dnia 22.06.2017 r.) limity wydatków majątkowych na planowane i realizowane przedsięwzięcia wieloletnie m.st. Warszawy w latach 2017 – 2025 nie uwzględniają budowy Mostu na Zaporze.

Obecna polityka inwestycyjna Miasta uwzględnia ograniczenia w dostępności środków finansowych i koncentruje się na rozwoju komunikacji publicznej, czego przykładem jest Uchwała Nr XXXVI/887/2016 Rady m.st. Warszawy z dnia 20.10.2016 r. w sprawie zmian w *Wieloletniej Prognozie Finansowej*, zgodnie z którą do zadań inwestycyjnych wprowadzono „dokończenie budowy odcinka zachodniego II linii metra od szlaku za stacją „Powstańców Śląskich” do stacji „Połczyńska” wraz ze Stacją Techniczno – Postojową „Mory”, na którą w latach 2017 – 2022 zaplanowano 1,2 mld zł.

Spośród dużych ogólnomiejskich inwestycji drogowych, za zadanie priorytetowe uznaje się dokończenie Obwodnicy Śródmiejskiej, poprzez wybudowanie jej brakującego odcinka, łączącego Rondo Wiatraczna z węzłem Żaba. Także w tym przypadku, pomimo wysokiego priorytetu, środki finansowe dla tego zadania zapewnione są na razie tylko do 2021 r. i tylko na budowę odcinka od Ronda Wiatraczna do ul. Radzymińskiej, co dobitnie świadczy o ograniczeniach finansowych, które Miasto musi brać pod uwagę przy planowaniu rozwoju

systemu transportowego, w szczególności przy podejmowaniu decyzji o przystąpieniu do realizacji nowych inwestycji, wymagających dużych nakładów finansowych.

Planowany przebieg Trasy na Zaporze (wraz z mostem przez Wisłę) ustalony jest w obowiązującym *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy*.

W 2007 roku na zamówienie m.st. Warszawy Transeko Sp.j. opracowało *Studium wykonalności Trasy i Mostu na Zaporze, na odcinku ul. Augustówka – ul. Mrówcza*. W opracowaniu analizowano warianty budowy Trasy Mostu na Zaporze, różnicując jej długość trasy (od ul. Augustówka do Wału Miedzeszyńskiego, do proj. ul. Bora-Komorowskiego lub do ul. Mrówczej) oraz przekrój – jedna lub dwie jezdnie. Do dalszych prac projektowych zarekomendowano przebieg trasy do ul. Mrówczej (do zrealizowanego już tunelu pod linią kolejową PKP), jako ulicy klasy drogi głównej (G) o przekroju 2 jezdnie po 2 pasy ruchu. Łączny koszt budowy trasy oszacowano wówczas na 563 mln zł netto, bez VAT. Obliczone wskaźniki efektywności świadczyły o wysokiej efektywności ekonomicznej wybranego wariantu budowy Trasy, co wynikało m.in. z wielkości prognozowanych potoków ruchu, które na moście przez Wisłę przekraczały 4 tysiące pojazdów w godzinie szczytu porannego. Około 60% pojazdów przekraczających Wisłę kontynuowałoby podróż w kierunku centrum, co wymaga budowy także ul. Czerniakowskiej – Bis na przedłużeniu Alei Polski Walczącej, budowanej obecnie na odcinku ul. Czerniakowska – Trasa Siekierkowska, dalej do Trasy Mostu na Zaporze. Obie inwestycje należałoby zatem potraktować i realizować kompleksowo, co dodatkowo zwiększyłoby nakłady inwestycyjne.

Dostrzegając problem skomunikowania dzielnicy Wawer z lewobrzeżną częścią miasta, należy zauważyć, że obecna sytuacja powinna się istotnie poprawić po wybudowaniu do 2020 r. przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Południowej Obwodnicy Warszawy (drogi ekspresowej S2) na odcinku od węzła z ul. Puławską do węzła z drogą S17 Warszawa – Lublin.

Z poważaniem,

DYREKTOR
BIURA FUNDUSZY EUROPEJSKICH I POLITYKI ROZWOJU
Maciej Fijałkowski

Do wiadomości:

1. Pani Renata Kaznowska – Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy
2. Pan Michał Olszewski – Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy
3. Pan Maciej Fijałkowski – Dyrektor Biura Funduszy Europejskich i Polityki Rozwoju