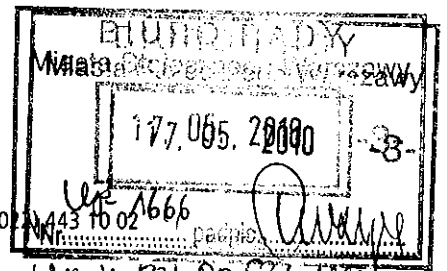




Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy

plac Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, tel. (022) 443 10 00, 443 10 01, faks (022) 443 10 02
www.um.warszawa.pl

ad 1976



Warszawa, dnia 17 maja 2010 r.

GP-V-B21-00581-1666-A-10
zgodnie z uchwałą z 17.05.2010.
PRZEWODNICZĄCA
Rady m. st. Warszawy
Ewa Malinowska-Grupińska

Pani Maria Szreder
Radna m.st. Warszawy

Szanowna Pani,

Odpowiadając na Pani interpelację z dnia 28 kwietnia 2010 r. w sprawie budowy mokotowskiego odcinka Alei Komisji Edukacji Narodowej, uprzejmie informuję, że w zakresie przebiegu i klasy tej ulicy, wiążące są ustalenia *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy*, przyjętego uchwałą Nr XXXII/2746/2006 Rady m.st. Warszawy z dnia 10.10.2006 r., a dla odcinka pomiędzy Aleją Wilanowską i ulicą Puławską przede wszystkim ustalenia aktu prawa miejscowego - *Miejscowego planu zagospodarowania rejonu tzw. Dworca Południowego*, przyjętego uchwałą Nr LXXVII/2422/2006 Rady m.st. Warszawy z dnia 22.06.2006 r.

Opierając się m.in. o powyższe ustalenia Dzielnica Mokotów m.st. Warszawy w ramach Wieloletniego Programu Inwestycyjnego m.st. Warszawy na lata 2010 – 2014 (uchwała Nr LXIX/2173/2009 Rady m.st. Warszawy z dnia 17.12.2009 r. w sprawie budżetu m.st. Warszawy na 2010 r. z późn. zm.) realizuje zadanie p.n. *Budowa Al. KEN – III etap (ul. Nowo-Bukowińska)*. Zakończenie tej inwestycji przewidywane jest na 2013 r., natomiast zakończenie etapu II (zadanie: *Budowa Al. Komisji Edukacji Narodowej – etap II, odcinek do granicy z Dzielnicą Ursynów*) planowane jest w 2011 r.

Budowę ulicy Nowo – Bukowińskiej, tj. III etapu Alei Komisji Edukacji Narodowej, należy rozpatrywać przede wszystkim w kontekście obsługi obszaru rejonu d. Dworca Południowego, gdzie zgodnie z planem miejscowym, oprócz istniejącej zabudowy przewiduje się nowe intensywne zagospodarowanie. Bez rozbudowy sieci drogowej, w tym przede wszystkim budowy ulicy Nowo-Bukowińskiej, nie będzie możliwości prawidłowej obsługi tego obszaru. Obecny system ulic i dojazdów, często o charakterze prowizorycznym, tego nie zapewni. Zgodnie z planem miejscowym ulica Nowo-Bukowińska pomiędzy Aleją Wilanowską i Puławską będzie posiadała 3 skrzyżowania zapewniające wszystkie relacje skrętne w odległościach ok. 150 – 180 m oraz skrzyżowania na prawe skrzyżowania. Ulica będzie drogą klasy zbiorczej, co oznacza, że dopuszczalne będą z niej także zjazdy do przyległych nieruchomości. Dzięki skrzyżowaniom w ciągu ulicy Nowo-Bukowińskiej będzie możliwe rozprowadzenie ruchu na ulice niższych klas, przewidziane w planie miejscowym i tym samym dojazd do poszczególnych nieruchomości. Duża liczba skrzyżowań i ewentualnych zjazdów oraz ich obciążenie ruchem generowanym przez sąsiadujące z ulicą zagospodarowanie, wpływać będą na warunki ruchu, w szczególności ograniczać jego prędkość i tym samym skutecznie zniechęcać do

traktowania tej ulicy jako wygodnej drogi dla przejazdów tranzytowych. W związku z tym bezpodstawne są obawy, że ulica Nowo-Bukowińska stanie się ulicą dla ruchu tranzytowego.

W 2006 roku na zamówienie m.st. Warszawy firma Transeko Sp. j. wykonała opracowanie p.t. *Analiza ruchowa ul. Nowo-Bukowińskiej w Warszawie*. We wnioskach wskazano, że na wielkość ruchu na ulicy Nowo-Bukowińskiej mają zarówno wpływ włączenie jej w ciąg Alei Komisji Edukacji Narodowej, jak i rozwój zagospodarowania w jej otoczeniu, przy czym istotny wpływ na zmniejszenie ruchu tranzytowego będą miały skrajne skrzyżowania z ograniczoną przepustowością - z Aleją Wilanowską i Puławską.

Problem budowy ul. Nowo-Bukowińskiej był przedmiotem spotkań w Biurze Drogownictwa i Komunikacji w dniach 30 kwietnia i 26 maja 2009 roku, w których wzięli udział przedstawiciele mieszkańców oraz Zarządu Dzielnicy Mokotów. W trakcie spotkań ustalono m.in. że ul. Nowo-Bukowińska jest konieczna dla obsługi zrealizowanej i planowanej zabudowy, natomiast jej rozwiązania powinny zniechęcać do przejazdów tranzytowych, służąc przede wszystkim dojazdowi i wyprowadzeniu ruchu z obszaru o bardzo wysokiej intensywności zagospodarowania na ulice wyższych klas – Puławską i Aleję Wilanowską.

Odnosząc się do budowy Al. KEN na odcinku pomiędzy ulicą Wałbrzyską i ulicą Dolina Służewiecka, to połączenia to powinno służyć przede wszystkim powiązaniom międzydzielnicowym Ursynów Północny – Służew, które obecnie z konieczności odbywają się przy pomocy ulic Dolina Służewska i Puławska, obciążanych tym samym niepotrzebnie ruchem o charakterze lokalnym oraz ulicą Nowoursynowską. Podniesione w interpelacji obecne duże zatłoczenie ulic Wałbrzyskiej i Alei Wilanowskiej oraz opisane powyżej uwarunkowania dotyczące ulicy Nowo-Bukowińskiej, powinny przeciwdziałać nadmiernemu wykorzystywaniu tego odcinka Al. KEN do dalszych podróży o charakterze tranzytowym w stosunku do obszaru Służewa. Tym samym realizacja odcinka Wałbrzyska – Dolina Służewiecka i zapewnienie przejezdności Al. KEN od Kabat do Al. Wilanowskiej, dwa lata przed wybudowaniem ulicy Nowo-Bukowińskiej nie powinno znacząco zwiększyć zatłoczenia i pogorszyć warunków ruchu na ulicach Wałbrzyskiej i w Al. Wilanowskiej.

Na marginesie należy zauważyć, że w miarę rozwoju w Warszawie tras i połączeń obwodowych, takich jak Trasa Siekierkowska, czy Południowa Obwodnica Warszawy i poprawy atrakcyjności komunikacji zbiorowej prowadzącej w kierunku centrum i w codziennych dojazdach, kosztem komunikacji indywidualnej, ruch kołowy na trasach promienistych prowadzących do centrum (m.in. ul. Puławskiej, Al. Niepodległości i Al. KEN)) powinien się zmniejszać na rzecz tras obwodowych, zmniejszając tym samym udział ruchu tranzytowego na tych ulicach, które będą wtedy w większym zakresie mogły służyć potrzebom komunikacyjnym o charakterze lokalnym.

Z poważaniem

z up. PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY

Janek Jędrzejchowski
Zastępca Przewodniczącego Zarządu Dzielnicy Mokotów

