

Przepręga autopoprawki.  
Adam Burek

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY  
Urząd Dzielnicy  
Wydział Obsługi  
DRUK NR 116.02  
2026 -01- 07  
Wpłynęło  
podpis

## Projekt

**Stanowisko Rady Dzielnicy Żoliborz w/s zaniechania wpisania do Strategii Rozwoju m.st. Warszawy do 2040+ roku inwestycji pod nazwą (Trasa) Most(u) Krasińskiego oraz wynikających z niej konsekwencji dla Żoliborza.**

§ 1. Podczas Sesji Rady Dzielnicy Żoliborz w dniu 10 grudnia 2025 r. przegłosowana została poprawka do p.1§1 stanowiska w sprawie opinii do projektu Strategii Rozwoju m. st. Warszawy 2040 + (wersja z 14 XI 2025.). W przyjętym brzmieniu wskazany fragment stanowiska stał się wewnętrznie sprzeczny.

W celu usunięcia tej sprzeczności, w trybie wnoszenia uwag do Strategii Rozwoju m. st. Warszawy do r. 2040+ (wersja z 14 XI 2025) Rada Dzielnicy Żoliborz m.st. Warszawy przypomina oraz podtrzymuje zawarty w stanowisku Rady Dzielnicy nr 13 z 25 IX 2024 r. wniosek, dotyczący zaniechania wpisania do Strategii Rozwoju m.st. Warszawy 2040+ inwestycji pod nazwą (Trasa) Most Krasińskiego. Inwestycja ta została określona w Schemacie Przestrzennego Rozwoju Miasta jako korytarz wysokowydajnego transportu zbiorowego, jednak ww. wniosek Rady Dzielnicy nie został nieuwzględniony w projekcie Strategii Rozwoju Warszawy 2040 + (wersja z 14 XII 2025), w części dotyczącej problematyki przestrzennej Załącznik numer 4 Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej nr 8 Kierunki rozwoju systemu komunikacji.

Rada Dzielnicy Żoliborz nawiązuje tym samym do uchwały Rady Dzielnicy Żoliborz nr 104/XXIII/2016 z dnia 18 X 2016 r. w sprawie wniosku do Prezydenta m. st. Warszawy o odstąpienie od realizacji inwestycji pn. Budowa Mostu Krasińskiego wraz z dojazdami.

§ 2. Rada Dzielnicy Żoliborz uznaje za ~~kontrowersyjną~~ <sup>niedopuszczalną</sup> koncepcję poprowadzenia trasy tramwajowej na odcinku ul. Krasińskiego na odcinku między pl. Wilsona a ul. Ks. Popiełuszki, gdzie zlokalizowane są zabytkowe budynki Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej „Żoliborz Centralny”. Ryzyko pęknięć ich elewacji znikło po realizacji przez Zarząd Dróg Miejskich drogi dla rowerów w pasie jezdni ul. Krasińskiego, co spowodowało odsunięcie autobusów i innych ciężkich pojazdów od zabudowy. Dodatkowo Zarząd Zieleni m. st. Warszawy urządził w tym rejonie ciąg spacerowy wzdłuż zieleńca, pomiędzy dwiema jezdniami. Poprowadzenie torowiska skutkowałoby nie tylko likwidacją tej naturalnej przestrzeni rekreacyjnej, ale także znaczną redukcją liczby miejsc parkingowych.

Ostatnio Komisja Kultury Rady Dzielnicy Żoliborz podjęła uchwałę, aby skwerowi obejmującemu część dawnej rezerwy ul. Krasińskiego, w pobliżu pawilonu, w którym znajduje się Bar „Sady”, nadać imię Haliny Skibniewskiej. Należy wskazać, że po drugiej stronie ul. Broniewskiego jezdnią ul. Krasińskiego przebiega wzdłuż osiedla WSM Zatrasię, natomiast sama rezerwa przestrzenna znajduje się od strony Żoliborza Południowego. Teren ten został niedawno zagospodarowany przez Zarząd Zieleni zgodnie z projektem Katarzyny Łowickiej, obejmującym system skwerów, układ ciągów pieszych oraz elementy małej architektury prowadzące do budynku Prokuratury Rejonowej. Realizacja uchwały w obecnym kształcie mogłaby skutkować zniszczeniem tego spójnego i niedawno zrealizowanego założenia przestrzennego..

Zgodnie z projektem Planu Ogólnego po drugiej stronie ul. Powązkowskiej przewidziano strefę komunikacji obejmującą rezerwę ul. Krasińskiego w kierunku Łasku na Kole oraz poprowadzenie linii tramwajowej ulicą Ficowskiego do ulicy Ostroroga. Oznaczałoby to lokalizację linii tramwajowej na ulicy o charakterze osiedlowym, obsługującej przede wszystkim nowe zespoły mieszkaniowe. Takie

Hubert  
Hanka Janik  
B. Janik - Hanka  
A Burek

rozwiązanie nie wpłynęłoby pozytywnie na charakter Ptasiego Zakątka, stanowiącego jedyny większy teren zielony na obszarze Żoliborza Artystycznego.

§ 3. Rada Dzielnicy Żoliborz zamierza również odnieść się do Stanowiska nr 2/25 Rady Dzielnicy Targówek m.st. Warszawy z 18 VI 2025 r. w/s budowy Trasy Mostu Krasińskiego od Pl. Wilsona (Żoliborz) przez Jagiellońską (Praga Północ) do ul. Matki Teresy z Kalkuty (Targówek). W stanowisku tym zawarto postulat przywrócenia do Wieloletniej Prognozy Finansowej m.st. Warszawy zadania dotyczącego budowy Mostu Krasińskiego. Rada Dzielnicy Targówek opowiada się za realizacją inwestycji obejmującej, obok linii tramwajowej, część drogową w postaci dwóch jezdni z dwoma pasami ruchu w każdą stronę, z wydzielonymi pasami dla autobusów oraz ruchu indywidualnego. Oczekuje także, aby przeprawa ta stanowiła przedłużenie II linii metra, pomijając fakt planowanego przedłużenia linii M2 w kierunku Marymontu. W uzasadnieniu wskazano potencjalne korzyści inwestycji, takie jak odciążenie istniejących mostów, połączenie trzech dzielnic, poprawa spójności układu drogowego, usprawnienie transportu publicznego oraz stworzenie lepszych warunków dla pieszych i rowerzystów. Zdaniem Rady Targówka inwestycja sprzyjałaby rozwojowi dzielnicy, poprawie bezpieczeństwa ruchu oraz zwiększeniu odporności systemu transportowego, a dodatkowym argumentem mają być planowane inwestycje deweloperskie na Targówku i Pradze Północ. Rada Targówka oczekuje także, aby przeprawa ta stanowiła przedłużenie II linii metra, pomijając fakt planowanego przedłużenia linii M2 na Marymont. W uzasadnieniu wskazano potencjalne korzyści inwestycji, takie jak odciążenie istniejących mostów, połączenie trzech dzielnic, poprawa spójności układu drogowego, usprawnienie transportu publicznego oraz stworzenie lepszych warunków dla pieszych i rowerzystów. Zdaniem Rady Targówka inwestycja sprzyjałaby rozwojowi dzielnicy, poprawie bezpieczeństwa ruchu oraz zwiększeniu odporności systemu transportowego, a dodatkowym argumentem mają być planowane inwestycje deweloperskie na Targówku i Pradze Północ: „Plany deweloperów związane z zabudową terenów na Targówku i Pradze Północ stanowią dodatkowe uzasadnienie do wdrożenia realizacji inwestycji celem skłonienia ich do współpracy w realizacji tej inwestycji”.

- Rada Dzielnicy Żoliborz uznaje potrzebę zapewnienia komunikacji kołowej pomiędzy obiema stronami Wisły, jednak wskazuje, że kluczowym wyzwaniem dla Warszawy pozostaje wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza układ miejski. Most Grota-Roweckiego wraz z Trasą Armii Krajowej stanowi obecnie najbardziej obciążony odcinek drogowy w Polsce. Odciążenie tej trasy umożliwi realizację Wschodniej Obwodnicy Warszawy, obwodnicy północnej, a także planowane – na wzór miast Europy Zachodniej – utworzenie ringu wokół Warszawy w postaci trasy S50. Wyprowadzenie tranzytu z infrastruktury miejskiej przyniosłoby korzyści całemu miastu, w szczególności dzielnicom takim jak Targówek, Praga Północ, Białołęka, Bielany i Żoliborz, a jednocześnie pozwoliłoby, aby most Grota-Roweckiego obsługiwał przede wszystkim ruch lokalny, bez konieczności budowy nowej przeprawy.

- W celu poprawy komunikacji między prawobrzeżną i lewobrzeżną Warszawą radni Żoliborza rekomendują nadanie priorytetu rozbudowie II oraz budowie IV linii metra w perspektywie do 2044 r., a także efektywniejsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolejowej, w tym Szybkiej Kolei Miejskiej. Za przyspieszeniem budowy metra przemawia również aspekt bezpieczeństwa mieszkańców i mieszkańców – infrastruktura podziemna może pełnić funkcję schronienia w sytuacjach zagrożeń militarnych. Mosty, w tym z trasami tramwajowymi, stanowią element infrastruktury krytycznej

*Hubert*  
*Flora Z...*  
*b. Osada - wyspa.*

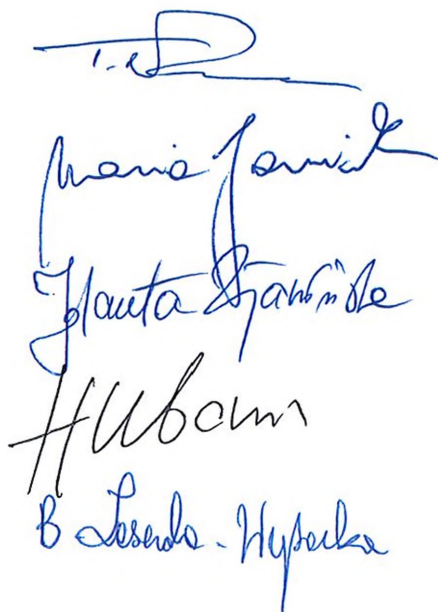
sektora transportowego i są w pierwszej kolejności narażone na ataki z powietrza. W tym kontekście zasadne byłoby dofinansowanie budowy metra z Funduszu Bezpieczeństwa i Obronności.

- Choć budowa mostu mogłaby stanowić impuls rozwojowy dla Targówka, to połączenie Trasy Mostu Krasieńskiego z al. Prymasa Tysiąclecia doprowadziłoby do przecięcia Żoliborza kolejną trasą o charakterze obwodowym. Dzielnica jest już otoczona nieukończoną obwodnicą śródmiejską oraz obwodnicą miejską, której elementem jest trasa S8 wraz z al. Armii Krajowej. Współczesne formy wydzielania i izolowania tras komunikacyjnych doprowadziłyby do degradacji zabytkowego charakteru Żoliborza. Zrealizowana w okresie międzywojennym koncepcja przestrzenna miasta-ogrodu została uznana za dobro kultury narodowej i potwierdzona 5 wpisami do rejestru zabytków, obejmującymi m.in. (Żoliborz Oficerski, Żoliborz Historyczny, Żoliborz Centralny, Kolonię Urzędniczą oraz Kolonię Dziennikarską.

- Odwoływanie się do planów deweloperskich jako uzasadnienia powrotu do tej inwestycji nie wymaga dalszego komentarza.

#### § 4. Niniejsze stanowisko otrzymują:

1. Prezydent m.st. Warszawy – Pan Rafał Trzaskowski;
2. Pełnomocnik Prezydenta m.st. Warszawy ds. Strategii Rozwoju Miasta – Pani Paulina Nowicka-Karpińska;
3. Przewodnicząca Rady m.st. Warszawy – Pani Ewa Malinowska-Grupińska;
4. Przewodnicząca Komisji Ładu Przestrzennego m.st. Warszawy – Pani Ewa Janczar;
5. Przewodniczący Rady Dzielnicy Targówek – Pan Michał Jamiński



**Przewodniczący Rady Dzielnicy  
Żoliborz m.st. Warszawy**

**Wiktor Jasionowski**