



Żabki, dnia 16.11.2007r.

ROBERT PERKOWSKI

Burmistrz Miasta Żabki
ul. Wojska Polskiego 10
05-091 Żabki

PFE-3030/21/7/07

Pan
Jacek Wojciechowicz
Z-ca Prezydenta Miasta
Stołecznego Warszawy

W imieniu Miasta Żabki, mam przyjemność przekazać opracowanie pn.: „Wstępne Studium Przedłużenia Trasy Tramwajowej do Żabek”, wykonane przez firmę TransEko pod kierunkiem dr inż. Andrzeja Brzezińskiego, pracownika naukowego Politechniki Warszawskiej. Przedmiotowa koncepcja przedstawia możliwości połączenia systemu ciągów tramwajowych Centrum Warszawy z dzielnicą Targówek Fabryczny i Miastem Żabki.

Grupowa realizacja Projektu, czyli współpraca Miasta Stołecznego Warszawy z Miastem Żabki, będzie dużym atutem dla Komisji Europejskiej przy rozpatrywaniu wniosku aplikacyjnego do Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w Osi priorytetowej VII: Transport przyjazny środowisku.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady (WE) nr 1083/2006 z dnia 11 lipca 2006r. ustanawiającym przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego oraz Funduszu Spójności i uchylające rozporządzenie (WE) nr 1260/1999, współfinansowanie Projektu Państw członkowskich, których średni PKB na mieszkańca w latach 2001–2003 wyniósł poniżej 85 % średniej UE-25 w tym samym okresie wynosi 85% kosztów kwalifikowanych, wielkość ta może jednak ulec zmianie w Programach Operacyjnych, które będą realizowały wydatki z funduszu unijnych. Ponadto ostateczna wysokość dofinansowania wyliczana jest w Studium Wykonalności Projektu i uzależniona od wielu czynników, np.:

- sytuacji finansowej wnioskodawców;
- średnich dochodów w rodzinie;
- rodzaju inwestycji;
- generowanego przez Projekt zysku.

Analiza kosztów Projektu „Budowa linii tramwajowej Dworzec Wschodni – Żabki”

Założenia wyjściowe:

Koszt całkowity inwestycji z VAT – 355,22 mln zł;

Koszt kwalifikowany – 355,22 mln zł;

Udział procentowy Ząbek w kosztach realizacji inwestycji proporcjonalnie do długości linii tramwajowej na terenie miasta – 33,88%;
 Udział procentowy Warszawy w kosztach realizacji inwestycji proporcjonalnie do długości linii tramwajowej na terenie miasta – 66,12%;
 Maksymalny wskaźnik dofinansowania inwestycji z Funduszu Spójności – 85%.

	Wysokość nakładów bez dofinansowania Funduszu Spójności (mln zł)		Wysokość nakładów z dofinansowaniem Funduszu Spójności (mln zł)			
	Koszt całkowity	wkład własny	Koszt całkowity	Koszt kwalifikowany	Wysokość dofinansowania	Wkład własny w kosztach kwalifikowanych
Miasto Ząbki	120,35	120,35	120,35	120,35	102,30	18,05
Miasto Warszawa	234,87	234,87	234,87	234,87	199,64	35,23
Suma nakładów	355,22	355,22	355,22	355,22	301,94	53,28

W wyniku przeprowadzonych rozważań stwierdzono we Wstępnym Studium Przedłużenia Trasy Tramwajowej do Ząbek”, że wybudowanie trasy tramwajowej przyniesie szereg pozytywnych skutków. Najważniejsze z nich to:

- Pozyskanie dla transportu publicznego pasażerów odbywających podróże wewnątrz Ząbek i wewnątrz Warszawy oraz odbywających podróże dojazdowe do Warszawy, z gmin przyległych do stolicy oraz z regionu Mazowsza i stworzenie im możliwości odbywania podróży alternatywnej w stosunku do samochodu.
- Skrócenie czasu podróży (zmniejszenie strat czasu) pasażerów transportu publicznego i zapewnienie im niezawodności odbywania podróży poprzez wprowadzenie nowoczesnej komunikacji tramwajowej.
- Podniesienie komfortu podróżowania i stanu bezpieczeństwa osobistego pasażerów komunikacji tramwajowej.
- Ograniczenie negatywnego oddziaływania systemu komunikacyjnego na otoczenie miejskie, głównie dzięki wprowadzeniu rozwiązania zachęcającego do zmiany środka transportu z komunikacji indywidualnej na zbiorową, zmniejszającego tym samym niekorzystne oddziaływanie systemu transportowego (emisje hałasu i zanieczyszczeń od ruchu samochodowego).
- Ułatwienie korzystania z komunikacji tramwajowej osobom starszym i niepełnosprawnym.
- Zwiększenie integracji systemu transportu publicznego Ząbek i Warszawy z transportem aglomeracyjnym i regionalnym.
- Zwiększenie dostępności terenów i obiektów (mieszkaniowych, biurowych, usługowych, itp.) w obszarze oddziaływania projektu
- Zwiększenie atrakcyjności korytarza trasy tramwajowej – dla lokowania miejsc zamieszkania i zatrudnienia (usługi), szczególnie w Targówku Przemysłowym.

Biorąc pod uwagę powyższe, oraz:

1. dodatkowe skomunikowanie Stadionu Narodowego, oraz połączenie go z planowaną bazą zaplecza sportowego w Ząbkach, które zostało zgłoszone jako Centrum Pobytowe na EURO 2012 do Ministerstwa Sportu i Rekreacji w dniu 15 października 2007r.
2. coraz większe natężenie ruchu samochodowego na drogach w samej Warszawie jak i w jej bliskim sąsiedztwie,
3. bezsprzeczne ułatwienia dla mieszkańców w poruszaniu się po aglomeracji warszawskiej po wybudowaniu trasy,
4. planowane w najbliższych latach przedłużenie Trasy Mostu Świętokrzyskiego,
5. oszczędności czasu dla podróżnych,
6. aspekty związane z ochroną środowiska (transport szynowy jako transport ekologiczny),
7. możliwość wspólnie (Warszawa, Ząbki) uzyskania na trasę dofinansowania ze środków UE,

powoduje, że niewykorzystanie szansy jaką byłoby zawarcie odpowiedniego porozumienia pomiędzy naszymi miastami i w konsekwencji wspólne aplikowanie o środki zewnętrzne na sfinansowanie tego zamierzenia może mieć negatywne skutki już w najbliższej przyszłości.

Dlatego zwracamy się z uprzejmą prośbą o poparcie naszej inicjatywy budowy tej trasy. Na obecnym etapie niezbędne wydaje się umieszczenie tego zadania w dokumentach planistycznych m.st. Warszawy, o co bardzo prosimy.

W załączeniu przekazujemy Panu Prezydentowi pozytywne opinie na temat budowy trasy przedstawicieli Spółki Tramwaje Warszawskie i Dzielnicy Targówek oraz kopię „Studium”.

Załączniki:

1. Wstępne studium przedłużenia trasy tramwajowej do Ząbek;
2. Opinia Zarządu Dzielnicy Targówek m. ST. Warszawy.
3. Opinia Zarządu Tramwajów Warszawskich Sp. z o.o.

BURMISTRZ
Miasta Ząbki

mgr Robert Perkowski

Z-ca BURMISTRZA
Miasta Ząbki

mgr Grzegorz Mickiewicz

Do wiadomości:

1. Społeczny Komitet Przedłużenia Trasy Tramwajowej z Warszawy do Ząbek
2. Tramwaje Warszawskie Sp.z o.o
3. Zarząd Dzielnicy Targówek
4. Zarząd Dzielnicy Rembertów
5. Zarząd Dzielnicy Praga Północ
6. Stowarzyszenie SISKOM
7. Rada Miasta Ząbki
8. Rada Miasta Warszawy Dzielnicy Targówek
9. Rada Miasta Warszawy Dzielnicy Rembertów
10. Rada Miasta Warszawy Dzielnicy Praga Północ
11. Pan Mieczysław Reksnis – Dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m. st. Warszawy
12. Pan Stanisław Szweycer – Z-ca Dyrektora Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m. st. Warszawy, Przewodniczący Rady Nadzorczej Tramwaje Warszawskie Sp. Z o.o.
13. Pani Teresa Materek – Dyrektor Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
14. Pani Ewa Malinowska – Grupińska – Przewodnicząca Rady m.st. Warszawy
15. Pan Dariusz Klimaszewski – Przewodniczący Komisji Infrastruktury i Inwestycji
16. Pan Leszek Ruta – Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie
17. Pani Anna Piotrowska – Dyrektor Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie
18. a/a Burmistrz
19. a/a Z-ca
20. a/a PFE