

Transkrypcja z III posiedzenia okrągłego stołu dot. mostu Krasieńskiego

Krzysztof Mikołajewski, dyrektor Centrum Komunikacji Społecznej um. st. Warszawy powitał uczestników spotkania. Następnie przedstawił plan spotkania zakładający: prezentację wyników badania opinii publicznej na temat mostu Krasieńskiego, dyskusję, prezentację zakresu konsultacji społecznych oraz dyskusję na ten temat.

Następnie uczestnicy spotkania zostali poproszeni o przedstawienie się.

Anna Petroff-Skiba, Centrum Komunikacji Społecznej

Józef Menes, Spółdzielnia Budowlano – Mieszkaniowa Żoliborz, Wspólnota mieszkaniowa Krasieńskiego 27

Adama Buława, przewodniczący rady dzielnicy Żoliborz

Katarzyna Przyłuska-Ciszewska, Wspólnota Mieszkaniowa Krasieńskiego 8

Grzegorz Hlebowicz, członek zarządu dzielnicy Żoliborz, zastępca burmistrza

Michał Rapacki, stowarzyszenie Żoliborzan

Jolanta Zjawińska, stowarzyszenie Żoliborzan

Mariusz Bielecki, radny osiedla Targówek Fabryczny

Paweł Bruszewski, stowarzyszeni Nasz Targówek

Grzegorz Gadecki, zastępca burmistrza dzielnicy Targówek

Piotr Piertruszynski, radny dzielnicy Praga Północ

Krzysztof Michalski, Praskie Stowarzyszenie Mieszkańców Michałów

Karolina Krajewska, rada kolonii Śliwce

Szymon Karczewski, Stowarzyszenie Miasto jest Nasze

Jacek Wojciechowicz, Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy

Mieczysław Reksnis, dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji urzędu Miasta

Paweł Wyrzykowski, Biuro koordynacji Inwestycji i Remontów w Pasie Drogowym

Dariusz Mosak, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych

Anna Piotrowska, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych

Agata Choińska-Ostrowska, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych

Jan Jakiel, Zarząd Dróg Miejskich

Łukasz Oleszczuk, Tramwaje Warszawskie

Inga Domgała, Zespół badań i Analiz, Biuro Marketingu Miasta

Maciej Gliński, przedstawiciel firmy badawczej ARC Rynek i Opinia

Agata Gójska, moderatorka

Anna Biernat, Centrum Komunikacji Społecznej

Krzysztof Mikołajewski, Centrum Komunikacji Społecznej

W trakcie trwania spotkania dołączyli:

Jarosław Józwiak, Zastępca Prezydenta m.st. Warszawy

Piotr Żuławski, radny dzielnicy Żoliborz

Maciej Gliński: Witam państwa serdecznie. Postaram się nie zająć dużo czasu. Przygotowaliśmy bodajże 24 czy 25 slajdów z podstawowymi wynikami. Proponuję taką agendę, że najpierw przejdę przez podstawowe wyniki, a później państwo obrzucicie mnie gradem pytań, ponieważ nie wiem czy w przeciwnym razie damy radę się zmieścić w założonym harmonogramie. Jeżeli coś będzie niejasne... natomiast na konkretnych slajdach na zasadzie interpretacji opisu proszę o takie pytania na bieżąco, żebym wyjaśnił, wytłumaczył co państwo w danej chwili widzicie. Na początku króciutki wstęp metodologiczny. Celem badania było poznanie opinii mieszkańców Warszawy na temat wybudowania Mostu Krasińskiego. Zrealizowaliśmy badanie metodą wywiadów telefonicznych na reprezentatywnej próbie mieszkańców Warszawy w wieku 15 lat i wyżej. Próba została rozłożona proporcjonalnie ze względu na wiek, płeć respondentów w ramach każdej dzielnicy z osobna na podstawie danych GUS-owskich, a w przypadku najbardziej wrażliwych dzielnic, jak Żoliborz, Targówek, Praga Północ, ale też Bielany i Białołęka, dodatkowo zamieściliśmy kontrolę próby na podstawie obszarów MSI, czyli tam troszkę precyzyjniej jeszcze kontrolowaliśmy rozkład próby, żeby przedstawiciele różnych osiedli wręcz w danym obszarze, danego województwa... danej dzielnicy wchodziłi nam do badania. Badanie zrealizowaliśmy pomiędzy 14 stycznia a 25 stycznia na próbie 1100 respondentów, średni czas trwania wywiadu to 8,5 minuty. Mimo, że pytań było kilka, to respondenci co poniektórzy, w szczególności właśnie ze wskazywanych dzielnic, opowiadali nam o swoich odczuciach. Niestety, badanie było ilościowe, więc nie będę w stanie państwu pokazać czy opowiedzieć jakie argumenty się pojawiały, konkretne jakie były opinie, natomiast kilka rzeczy, które zapamiętałem z odsłuchów i z tego jak sam przesłuchiwałem, czy właśnie w trakcie realizacji badania, postaram się podrzucić jako dodatkową interpretację, niektórych ilościowych slajdów. Rozkład próby zgodny z demografią Warszawy zarówno pod względem rozkładu dzielnicowego, jak i rozkładu płci i wieku respondentów.

Przepraszam, czy moglibyśmy ten rzutnik troszkę poprawić? <1:09> Trochę lepiej.

Agata Gójska: Możemy go spróbować jeszcze odsunąć kawalek, nie wiem czy to...

Maciej Gliński: Będę, najważniejsze dane będę opowiadał, więc nawet ci z państwa, którzy tych szczegółowych cyferek nie widzą, postaram się dopowiedzieć. Dobrze. Przejdźmy do wyników, nie będę państwa dłużej trzymał w niecierpliwości. Tak jak i nasz kwestionariusz był skonstruowany, czyli od pytań bardziej ogólnych do pytań bardziej szczegółowych, tak też i skonstruowaliśmy prezentację, w związku z czym zaczynamy od tych pytań bardziej ogólnych. Czy, czy... respondenci byli pytani czy

uważają, że liczba mostów w Warszawie jest wystarczająca – rozkład wyników, dwie trzecie Warszawiaków raczej bądź zdecydowanie zgadza się z tezą, że liczba mostów nie jest wystarczająca na tym etapie, co trzeci Warszawiak twierdzi, że na tym etapie jest to zdecydowanie lub raczej wystarczająca liczba mostów. Tu warto wspomnieć, że odpowiedzi zdecydowanie wystarczająca było 6%, czyli tych Warszawiaków, którzy twierdzą tak kategorycznie, że mostów nie trzeba, ponieważ zdecydowanie te potrzeby są jakby nasycone, było 6%. Kiedy przyjrzeć się tym... aha, może tutaj, ponieważ takich będę miał kilka, to tytułem wyjaśnienia – celem badania było spojrzenie ogólne na Warszawę, natomiast wiem, że państwo jesteście żywo zainteresowani jak te opinie się rozkładają w podziale no takim na pewne strefy, regiony Warszawy. Ponieważ w podziale na konkretne dzielnice liczebności byłyby zbyt niskie, więc zdecydowaliśmy się na taką dość intuicyjną agregację wynikającą też z takich różnic demograficznych i być może nawet pewnych charakterystyk opinii tych mieszkańców tych dzielnic, czyli wyróżniliśmy dzielnice – zbitkę dzielnic północny-wschód i południowy-wschód, południe, południowy-zachód, północny-zachód i centrum, gdzie mamy Śródmieście, Ochotę i Wolę. Większość tych danych w przecięciu przez szczegóły rozproszenia demograficznego będę pokazywał w takim podziale. I w tym podziale prezentuję państwu wyniki tego samego... to znaczy to jest to samo pytanie, odpowiedzi na to samo pytanie, czyli czy liczba mostów w Warszawie jest wystarczająca – tutaj widzimy, że ten rozkład jest dość porównywalny, tak naprawdę nie ma jakichś drastycznych różnic w zależności od miejsca zamieszkania. Południe, południe Warszawy troszeczkę bardziej, troszkę intensywniej, troszkę silniej widzi zapotrzebowanie na mosty, mieszkańcy centrum, tych trzech centralnych dzielnic w zasadzie relatywnie najmniej widzą problem, natomiast to nadal są wskazania, które są zbliżone. Nie ma tutaj żadnego rejonu, który byłby zdecydowanie odmiennego zdania niż ogół Warszawiaków. Jeśli chodzi o konkretne skrzyżowania demograficzne – porównaliśmy tutaj odpowiedzi kobiet versus mężczyzn, cztery grupy wiekowe, oraz taką dodatkową zmienną, którą stworzyliśmy z pytań demograficznych, czyli czy dany respondent w ciągu 3 ostatnich miesięcy przejeżdżał którymkolwiek z czterech północnych mostów, czyli Marii Skłodowskiej-Curie, Grota Roweckiego, Gdańskim i Śląsko-Dąbrowskim. No i tutaj w wielu, w wielu pytaniach widać pewne różnice, na które też będę za chwilę wskazywał, zwracał uwagę. różnica wynikająca z takiego etapu życia, z częstotliwości, z aktywności zawodowej respondentów i tak naprawdę chyba z użytkowania samochodu i tutaj widzimy, że problem nasycenia mostami, zdecydowanie, problemu zdecydowanie nie widzą osoby bardzo młode 15-24, czyli takie osoby, które jeszcze nie rozpoczęły kariery zawodowej, bądź przemieszczają się komunikacją miejską, natomiast im respondent starszy tym ilość mostów jest dla niego mniej wystarczająca. Akurat w tym, na tym slajdzie nie ma szczególnej różnicy pomiędzy osobami, które przejeżdżały tymi mostami północnymi bądź nimi nie przejeżdżały. Jest drobna różnica jeśli chodzi o płeć respondentów, tutaj również mężczyźni postrzegają problem braku mostów jako bardziej dotkliwy, co prawdopodobnie wynika statystycznie z tego, że mężczyźni trochę częściej jeżdżą samochodami. Póki co. Następne pytanie – czy w przyszłości najbliższej powinien powstać nowy most, czy on jest potrzebny? I tutaj respondenci niezależnie od tego jak deklarowali w poprzednim pytaniu czy generalnie liczba mostów jest wystarczająca czy nie, bardzo chętnie przyjmą następny most i uważają, że taka inwestycja jest potrzebna, ponieważ nawet jeżeli jest względnie komfortowo w danym momencie, to następny most może tylko poprawić – takie były opinie ogółu Warszawiaków. 86% badanych generalnie uważa, że zdecydowanie bądź raczej byłoby dobrze, gdyby w najbliższej przyszłości powstał dodatkowy most, 11% odpowiedzi negatywnych na to pytanie. Jeśli chodzi o podział geograficzny – taka sama agregacja jak poprzednio. Tutaj znowuż widzimy troszkę inny podział, ale podobny, to znaczy południe i prawobrzeżna Warszawa postrzega zapotrzebowanie na mosty silniej niż lewobrzeżna

Warszawa z wyłączeniem samego południa, czyli Mokotów, Ursynów i Wilanów – tam ten most południowy najprawdopodobniej jest postrzegany jako pewna potrzeba silniejsza niż u ogółu Warszawiaków. Kiedy porównamy te dane przez podstawowe, przetniemy te dane przez podstawowe dane demograficzne, widzimy tak naprawdę tą samą zależność co na poprzednim slajdzie, czy poprzednim takim porównaniu, czyli aktywność zawodowa plus częstość korzystania z samochodu najprawdopodobniej wpływa na to, że troszkę częściej mężczyźni, troszkę częściej osoby starsze i w tym przypadku troszkę częściej osoby, które przejeżdżają przez cztery północne mosty, postrzegają zapotrzebowanie na most jako, na nowy most jako ważną sprawę, ważniejszą niż ogół Warszawiaków. Ciekawe pytanie – świadomość planowanego mostu Krasińskiego, czyli spytaliśmy wprost czy słyszał o projekcie powstania Mostu Krasińskiego, tłumacząc pokrótce, że chodzi nam o most zlokalizowany jako przedłużenie ulicy Krasińskiego na Żoliborzu i przechodziłby na Targówku w ulicę Matki Teresy z Kalkuty. Na to pytanie mamy mniej więcej, w granicach błędu statystycznego, równy podział. Połowa Warszawiaków słyszała o takim projekcie, połowa Warszawiaków o nim w ogóle pierwszy raz w życiu usłyszała od nas. Cóż. Jeżeli chodzi o porównanie geograficzne tu też nic zaskakującego – regiony, dzielnice, dla których ten temat jest bardziej żywy, istotny, oczywiście częściej niż reszta Warszawiaków słyszała o tym problemie. Tutaj 71% skumulowana wartość znajomości problemu, czy znajomości planów powstania mostu wśród mieszkańców Białołęki, Targówka i Pragi Północ, 61% Bielany, Bemowo, Żoliborz, pozostała część Warszawy w zasadzie poniżej 50%. Czyli te dwie grupy dzielnic mają tą znajomość znacznie wyższą niż reszta Warszawy ze szczególnym wskazaniem na prawobrzeżną część Warszawy, gdzie ten procent jest najwyższy. Znowuż porównanie podstawowych danych demograficznych – i tak naprawdę widać dokładnie tę samą zależność, czyli troszkę częściej mężczyźni, i troszkę częściej osoby starsze. Tak naprawdę im osoba starsza tym ma znajomość problemu, znajomość tematu wyższą. Znacząco wzrasta natomiast znajomość tematyki budowy nowego Mostu Krasińskiego wśród osób, które korzystają z tych czterech mostów. Czyli jest to jednak ważny element – osoby, które przemieszczają się z północnej części Warszawy, z jednej części, przekraczają w tamtych okolicach interesują się tym tematem i bardziej do nich te informacje docierają też z racji prawdopodobnie też miejsca zamieszkania. Zbliżyliśmy się do pytań najważniejszych. Opinie na temat samego powstania Mostu Krasińskiego – pytanie pierwsze, ogólnie. Planowany Most Krasińskiego zawierałby zarówno jezdnię... znacie państwo szczegóły tego pytania – proszę powiedzieć jak pan/pani ogólnie ocenia pomysł powstania takiego mostu? 80% ogółu Warszawiaków raczej lub zdecydowanie pozytywnie zapatruje się na pomysł powstania takiego mostu. 6% mamy tak naprawdę odpowiedzi zdecydowanie lub raczej negatywnych i 12% to jest taka część populacji, która twierdzi, że ten temat jest ambiwalentny, to będą i plusy i minusy, trudno powiedzieć na ile ta decyzja jest pozytywna, na ile negatywna. I teraz kilka ważnych przecięć, ponieważ ten temat jest bardzo istotny. Porównanie opinii na temat mostu wśród osób, które słyszały o tym projekcie, i o tym projekcie nie słyszały. Intuicyjnie wydawało nam się, że tutaj będą bardzo duże różnice wśród osób, które zetknęły się z planami, w ogóle cośkolwiek o tym wiedzą, otóż okazuje się, że przy połączeniu kategorii „zdecydowanie tak” i „raczej tak” dla budowy mostu mamy procent wskazań prawie taki sam, czyli 82% osób, które słyszały o projekcie mostu jest za, i 80%, które się dopiero od nas dowiedziały o projekcie tego mostu, o projekcie powstania takiego mostu jest również za. Różnica, którą widzimy, to jest 10% wzrost kategorii „zdecydowanie za”, czyli osoby, które zapoznały się z tematem zakładam, że miały w trakcie trwania przeróżnych dyskusji w mediach możliwość zapoznania się z różnymi opiniami, 10% z nich więcej, o 10 punktów procentowych więcej jest zdecydowanie na tak jeśli chodzi o...

Jacek Wojciechowicz: Ile jest zdecydowanie negatywnych więcej wśród tych, którzy się zapoznali?

Maciej Gliński: To są nieznaczne różnice. Wśród tych, którzy się zapoznali mamy 7% negatywnych odpowiedzi, w tym 3 zdecydowanie negatywnych, wśród tych, którzy się nie zapoznali, na szybko mamy 5%, 5 punktów procentowych, czyli różnica jest o 2 punkty procentowe. To akurat ten parametr prawdopodobnie mieści się w granicach błędu statystycznego ogółu Warszawy.

Jacek Wojciechowicz: Można by powiedzieć, że im więcej osób zapoznało się z projektem bardziej się do niego przekonuje, niż jest bardziej przeciw?

<głosy niezadowolonia z sali>

Maciej Gliński: Myślę, że tak. Jeśli, jeśli chodzi o ogół Warszawiaków zapewne tak, natomiast mam dla państwa też kilka, kilka ciekawych slajdów pokazujących to ujęcie w podziale geograficznym. No tutaj już widzimy, że to zróżnicowanie jest, tak, w ramach Warszawy. Na zielono tutaj, w kółko zaznaczonym na zielono są te zagregowane odpowiedzi pozytywne, w kółko zaznaczonym na czerwono są te zagregowane odpowiedzi negatywne – zdecydowanie bądź raczej negatywne opinie. I tak widzimy w regionie północny-wschód, czyli, czyli Białołęka, Targówek, Praga Północ w zasadzie nie ma przeciwników tej koncepcji, a 89% jest zwolenników. Natomiast, natomiast po drugiej stronie, czyli po sąsiedzku, dzielnice Żoliborz, Bemowo i Bielany – 12% przeciwników, no i to jest oczywiście najsilniej reprezentowana grupa negatywnych opinii, negatywnych opinii w ogóle naszego badania.

Grzegorz Hlebowicz: Jeszcze na Okęciu jest 0% przeciwników budowy mostu.

Maciej Gliński: To jest jeden z tych slajdów, przy którym mogę państwo pokrótce podrzucić kilka argumentacji, które stały za tym, ponieważ nasi respondenci na przykład w trakcie trwania tych pytań się rozgadywali troszeczkę i nie tylko nam udzielali takiej precyzyjnej odpowiedzi, ale też odpowiadali czemu. Zacznę od tych ciekawostek, czyli na przykład Wilanów, Ursynów, Mokotów – przeważająca większość tych odpowiedzi negatywnych dla budowy mostu to jest po prostu odpowiedź „absolutnie, ale najpierw Południowy”. To są te negatywne opinie. Jeśli chodzi o Żoliborz, Bielany i Bemowo, no to tak naprawdę tutaj pojawiały się takie opinie jak „Mam zastrzeżenia co do konstrukcji tego mostu – jeżeli będzie tam poprowadzone torowisko, to ono zmieni charakter ulicy Krasińskiego” i zastrzeżenia co do rozmiaru tego mostu, czyli „im większy most tym bardziej będę przeciwko. Jeżeli będzie most mniejszy, to może mogłabym zmienić, czy mógłbym zmienić moją opinię”. To były najczęstsze uzasadnienia dla tych negatywnych wskazań w tych pytaniach, które również za chwilę jeszcze, jeszcze pokażę. Teraz prezentuję slajd, natomiast bardzo bym go prosił traktować bardziej jakościowo, tak orientacyjnie, ponieważ te liczebności, które tutaj mamy już per dzielnica są na tyle nieduże, że mamy bardzo duży procent błędu statystycznego. Więc tak nominalnie bym tych, tych wartości jakby nie brał do serca, ale warto jednak spojrzeć na pewne różnice pomiędzy dzielnicami, no bo one w pewnej skali nie są przypadkowe. I tak widzimy, że zwolenników w samej dzielnicy Żoliborz, zwolenników raczej bądź zdecydowanie dla budowy mostu mamy 43% do 94% w porównaniu do Targówka, w 86% w porównaniu do Pragi Północ, i teraz dzielnica Białołęka też jest jakby bardziej pozytywnie nastawiona, Bielany to nie jest już absolutnie tak bardzo, tak bardzo negatywne jak Żoliborz opinia, ale mieszcząca się, powiedzmy, w granicy błędu w odpowiedzi adekwatnej do ogółu mieszkańców Warszawy. Pozostałe dzielnice mieszczą się w granicy błędu statystycznego, to jest dokładnie statystyczny wynik tak naprawdę dla ogółu mieszkańców Warszawy, więc tak naprawdę mówimy o konflikcie bardzo lokalnym, o konflikcie opinii, czy podejść do tego

zagadnienia o wymiarze bardzo lokalnym. Dla ogółu Warszawiaków ten most jest oceniany porównywalnie. Ogół Warszawiaków ten most ocenia porównywalnie. Teraz kilka przecięć demograficznych, tych samych co na poprzednich slajdach. Tutaj widzimy, że tak w zasadzie zanikły nam różnice jeśli chodzi o akceptację dla samego pomysłu powstania takiego mostu zanikły nam różnice wynikające z płci, znacznie zniwelowały się różnice wynikające z wieku, młodszy respondenci, tak jak i na poprzednich pytaniach, generalnie nie odczuwają braku mostu, więc i ten most minimalnie może mniej niż reszta populacji traktują jako rzecz atrakcyjną dla nich, i troszkę, powiedziałbym, zmieniła się tendencja – to znaczy u osób powyżej 65 roku życia akceptacja dla tego mostu troszkę spadła. Tak jak na poprzednich slajdach ogólnie o chęć zwiększenia ilości mostów w Warszawie im respondent był starszy, tym bardziej mu się ten pomysł podobał, to w przypadku Mostu Kasińskiego starsi respondenci są troszkę mniej pozytywnie do tego pomysłu nastawieni niż respondenci młodszy. Natomiast widzimy tutaj bardzo dużą, istotną statystycznie zależność pomiędzy korzystaniem z 4 północnych mostów, a niekorzystaniem z tych mostów, co jest dość zrozumiałe, natomiast pokazuje, że w percepcji Warszawiaków, którzy potencjalnie po tamtej stronie Warszawy dokonują przeprawy, ten most byłby potrzebny. Bardziej oczywiście niż w przypadku Warszawiaków, którzy na dzień dzisiejszy mostami północnymi rzadziej się poruszają. No i teraz opinia na temat prawdopodobieństwa korzystania z Mostu Kasińskiego w podziale na dwa typy przejazdów, dojazdów, dojazdów obligatoryjnych i na następnym slajdzie tych bardziej okazjonalnych. Tutaj od razu chciałem wyjaśnić pewną wątpliwość – to są dane deklaracyjne. Bardzo trudno jest spytać człowieka jakie jest prawdopodobieństwo, że coś zrobi i zawsze tą odpowiedź trzeba potraktować w pewien sposób orientacyjnie, prawda, więc raczej mówimy tutaj o pewnych... ja bym bardziej skupił się na procencie odpowiedzi negatywnych niż na procencie osób, które zadeklarowały, ponieważ mamy pewność, że zdecydowanie negatywnie odpowiedziało 50... zdecydowanie bądź raczej negatywnie, czyli w zasadzie wykluczyło możliwość przejeżdżania tym mostem w trakcie przejazdów obligatoryjnych 50% Warszawiaków. I ta liczba jest dla mnie bardziej no taka wiążąca, czy wiarygodna, ponieważ te 32% osób, które deklarują, że jest to prawdopodobne, to jest zawsze ocena pewnego prawdopodobieństwa, która może się zmienić, kiedy ten most za dwa lata zostanie wybudowany, czy za trzy, czy za pięć, ich obecna sytuacja może być zupełnie inna, więc na tym etapie tego bym tak nie traktował. Tym niemniej – 50% respondentów wyklucza, takich, którzy takie dojazdy obligatoryjne na dzień dzisiejszy uprawiają, tak, znaczy jeżdżą w celach edukacyjnych, bądź do pracy w trybie codziennym, bo 17% naszych respondentów na dzień dzisiejszy takich dojazdów nie posiada, więc możemy powiedzieć, że 67% populacji Warszawiaków na dzień dzisiejszy deklaruje, że nie skorzystałaby w takim celu z tego mostu. Tutaj znowuż – orientacyjnie, ponieważ te dane procentowe są oparte na bardzo niskich liczebnościach, ale żebyście państwo mieli okazję spojrzeć też na to jak to wygląda na razie w trzech najbardziej zainteresowanych dzielnic – 24% Żoliborzan twierdzi, że jest prawdopodobne, że mogłoby z tego mostu skorzystać w celach dojazdów obligatoryjnych i kolejno 50, bądź lekko powyżej 50% w przypadku Targówka respondentów, badanych, po prawej stronie, po prawej stronie Wisły deklaruje, że w celach właśnie takich mogłoby z takiego mostu skorzystać, że jest to prawdopodobne „zdecydowanie” lub „raczej”. Dojazdy fakultatywne – troszkę inna kategoria i wydaje się, że ten most z punktu widzenia swojego celu jest raczej... no, lepiej widziany, czy bardziej jego rola jest pozytywnie postrzegana wśród naszych respondentów w trakcie dojazdów fakultatywnych. Oczywiście to też jest pytanie, które łatwiej nam jest powiedzieć, że jest prawdopodobne, że pojedę tym mostem na wycieczkę, niż określić, że jest prawdopodobne, że będę tam dojeżdżał do pracy. Więc te dane też bym traktował orientacyjnie i najbardziej bym się skupił na odpowiedziach negatywnych, gdzie jedna trzecia w zasadzie

zdecydowanie wykluczyła możliwość przejeżdżania przez ten most w jakimkolwiek celu już w tym momencie, nawet okazjonalnym. Natomiast 66% respondentów dopuszcza taką możliwość przejazdu fakultatywnego, niecodziennego, okazjonalnego. Dla porównania – znowuż orientacyjnie – dzielnica Targówek, Żoliborz, Praga Północ – tutaj różnice się troszeczkę wyrównały, czyli już 61% Żoliborzan przez nas przepytanych twierdzi, że w trybie dojazdów fakultatywnych w sumie chętnie mogliby z takiego mostu skorzystać, widzą dla niego zastosowanie w swoim życiu. Natomiast 86 i 80% kolejno dla mieszkańców Pragi Północ deklaruje, deklaruje po drugiej stronie Wisły taką chęć przekraczania tym mostem, przeprawy tym mostem.

Katarzyna Przyłuska-Ciszewska: To chyba nie jest chęć, tylko prawdopodobieństwo.

Maciej Gliński: Prawdopodobieństwo ja zakładam to jest, że jest silnie związane z tym, że raz że planują, dwa – wyobrażam sobie, że te opinie też są motywowane „Jeśli ten most będzie to ja chętnie z niego skorzystam, zobaczę” – to jeszcze nie jest jakiś nawyk. Natomiast prawdopodobieństwo jest też, w przypadku wycieczek fakultatywnych, jest też chęcią, prawda, bo w przypadku dojazdów do pracy albo mamy tam „interes” mówiąc w cudzysłowie, albo tego interesu nie mamy. Trudno mieć chęć kiedy się nie pracuje albo nie ma szkoły po drugiej stronie. Tutaj to bardziej mogą być decyzje impulsywne, tak to ja przynajmniej postrzegam, jeżeli znajdą uzasadnienie dla takiej wycieczki, to chętnie się tym mostem wybiorą po prostu. Bardzo ciekawe okazały się być dane dla postrzegania zmian w życiu mieszkańców wybranych dzielnic. Oczywiście kiedy, kiedy powstałby most Krasińskiego w tym kontekście ja na przykład osobiście jestem dość zaskoczony, spodziewałem się, że te różnice będą większe. A więc dla ogółu Warszawiaków tak naprawdę Żoliborz, czy komfort mieszkańców Żoliborza, w opinii ogółu Warszawiaków... poprawi się. Nie obniży się, tylko się poprawi. I różnica w percepcji, czyli jakby dostrzeganie wśród ogółu Warszawiaków, dostrzeganie natury tego konfliktu, czy natury rozbieżności interesów tak naprawdę obrazuje się w różnicach 13 punktów procentowych dla mieszkańców Targówka i 9 punktów procentowych dla Pragi Północ, gdzie zdaniem ogółu Warszawiaków o tyle właśnie bardziej komfort mieszkańców prawobrzeżnej Warszawy poprawiłby się. Jest bardzo mało odpowiedzi na, świadczących o tym, że respondenci nasi widzą możliwość pogorszenia się sytuacji mieszkańców dzielnicy. I oczywiście dotyczy to praktycznie wyłącznie dzielnicy Żoliborz, gdzie łącznie 9% badanych zadeklarowało, że może mieć taka, pojawienie się takiego mostu może mieć negatywne konsekwencje dla komfortu mieszkańców dzielnicy Żoliborz. Te dane na pewno warto obejrzeć w podziale na, w pewnym podziale demograficznym, bo one tutaj rzucają troszkę inne światło na to jak bardzo, no właśnie na lokalność tego problemu, na lokalność tego, jakby kontrowersji, które wzbudza ta inwestycja. No i tutaj widzimy – tak naprawdę nie ma bardzo dużych różnic jeśli chodzi o postrzeganie pozytywnej zmiany, czyli ten zagregowany rejon Bemowo, Żoliborz, Bielany, który m 63% respondentów postrzegających tą zmianę in plus, to nie jest duża różnica względem Białołęki, Targówka i Pragi Północ, gdzie tych respondentów jest 70, to jest tylko 7 punktów procentowych, natomiast jest bardzo duża różnica w grupie respondentów, którzy postrzegają tą zmianę zdecydowanie bądź raczej negatywnie, czyli to jest już 18%. Czyli blisko co piąty badany z tego połączonego regionu zauważył, że to może mieć dla dzielnicy Żoliborz negatywne konsekwencje. Oczywiście, kiedy znowuż orientacyjnie spojrzymy na te dane w podziale na konkretne dzielnice widzimy, że na Żoliborzu tych, powiedzmy, sceptyków tego rozwiązania mamy 44%, bardzo zbliżony procent, w granicy błędu statystycznego, o ile można mówić o błędzie statystycznym przy tej małej liczebności, 42% jest pozytywnie nastawionych do zmiany, którą mogłaby spowodować budowa tego mostu. I zupełnie inaczej sytuacja wygląda na Targówku i na Pradze Północ, gdzie jakby dla dzielnicy Targówek ta zmiana jest znacznie pozytywniejsza niż dla wszystkich innych, niż w

percepcji innych dzielnic. Te same dane dla dzielnicy Targówek, czyli jak wybudowanie Mostu Krasińskiego wpłynie na mieszkańców dzielnicy targówek – tutaj widzimy generalnie już ta... na dzielnicy Targówek już mało kto tak naprawdę, poza Żoliborzanami, twierdzi, że ta inwestycja może mieć negatywny wpływ. Są minimalne w skali Warszawy generalnie wskazania negatywne i większość z nich, czyli 4%, jest umiejscowiona w tym zagregowanym obszarze Bielany, Bemowo, Żoliborz. Dla samego Żoliborza jest to 19% odpowiedzi, czyli 19% przebadanych przez nas Żoliborzan twierdzi, że budowa Mostu Krasińskiego negatywnie wpłynie na komfort życia na Targówku. Nie twierdzi tak nikt z mieszkańców Targówka ani nikt z mieszkańców Pragi Północ. Tutaj ta zmiana jest postrzegana przez prawie 100% przebadanej populacji jako ta inwestycja, jako coś, co się może tylko pozytywnie, no, tylko może mieć pozytywny na komfort życia mieszkańców Targówka. Dla Pragi Północ bardzo podobne wyniki, aczkolwiek troszeczkę ten hurraoptymizm mieszkańców Targówka i Pragi Północ jest minimalnie bardziej stonowany, czyli nie 90 parę procent, ale 88,73. Jeśli chodzi o Żoliborz podobny procent respondentów twierdzi, że dla Pragi Północ ta inwestycja również będzie, może mieć negatywne konsekwencje. A 48% twierdzi, że jednak dla mieszkańców Pragi Północ ta zmiana będzie pozytywna. Dla ogółu Warszawy te dane wyglądają już bardzo porównywalnie. Zwraca uwagę tylko ten 5-cio procentowy, w kontekście wszystkich, w kontekście tych zagregowanych dzielnic udział, jakby to ująć, żeby państwo się na chwilę uśmiechnęli, mocnosceptyków w regionie północno-zachodnim. To wszystko co na dziś przygotowałem. Jak państwo widzą dokładnie z 9 pytań ankiety udało nam się wyprodukować kilka, kilka ciekawych slajdów.

Grzegorz Hlebowicz: Tylko! Tylko. Firma...

Agata Gójska: Panie prezydencie, chce pan w jakiś sposób skomentować te wyniki zanim oddamy głos mieszkańcom? I też prosimy państwa do komentowania bądź pytania.

Jarosław Józwiak: Znaczący ja mogę tylko tyle skomentować, że to co rozmawialiśmy na poprzednim spotkaniu... ja mogę skomentować to o tyle, to co mówiliśmy na poprzednim spotkaniu, że te badanie ma nam trochę opowiedzieć na temat potrzeby i istotności, i ewentualnie ma być przyczynkiem do zamknięcia dyskusji w ogóle o rezygnacji z mostu. Jak widać po jego wynikach mieszkańcy oczekują tej inwestycji i tak jak deklarowałem na poprzednich spotkaniach, zresztą dzisiaj jest z nami pan prezydent Wojciechowicz, rozmawiamy o szczegółach, które spowodują, że ten most będzie, może użyję takiego fluidu – bardziej zjadalny, szukajmy takiego porozumienia i tych miejsc dla, dla osiągnięcia tego kompromisu w ramach też zarysowanego na poprzednim spotkaniu procesu poszukiwania tych obszarów, w których są możliwe pewne zmiany. Ja rozumiem, że dzisiaj głównym celem naszego spotkania będzie już omawianie samego procesu konsultacyjnego, który... i planu konsultacji, jakby jego form i metod, które przygotowaliśmy wspólnie z zespołem CKS-u, i które chcielibyśmy państwu przedstawić. Rozumiem, że jeszcze pewnie teraz odbędziemy jakąś krótką dyskusję na temat tych wyników jeżeli są takie głosy.

Agata Gójska: Bardzo zapraszam państwa, bardzo proszę. Przypominam, że tradycyjnie dla potrzeb stenogramu, jeżeli możecie się państwo przedstawić.

Grzegorz Hlebowicz: Na początku chciałem zadać pytania, ale to byłaby hipokryzja, bo pytałbym się o coś, co od razu w pytaniu byłaby jakaś teza, którą chciałbym wkładać w pana usta – nie ma to sensu, od razu przedstawię swoją tezę. Otóż ta korelacja związana z płcią i z, z częstością podróży po mostach, rodzi w moim przypuszczeniu graniczącym z pewnością, że my rozmawiamy o pewnych preferencjach wynikających ze sposobu życia, a właściwie ze sposobu komunikowania się. Osoby,

powiedzmy, samochodoseptyczne, przyjazne komunikacji publicznej, mają do tego inne podejście. Osoby uzależnione od samochodu mają potrzebę budowy mostu i inne podejście. I to, nie chciałbym, żeby ten głos był podpisany jako, jako głos po tej stronie. Tak się złożyło, że cała dyskusja na temat mostu została ubrana właśnie w szaty konfliktu lokalnego, po jednej stronie wy snoby z Żoliborza, a po drugiej stronie fajni ludzie z Targówka, którzy po prostu chcą rozwoju miasta i budowy <32:52> <kaszel> szerokiego mostu. I źle się stało, no. Wydaje mi się, że w tej sytuacji, w której się znaleźliśmy, nie da się przywrócić takiego postrzegania tego dialogu, że po jednej stronie są osoby, które mają ochotę, żeby w dzielnicach centralnie położonych istniało, istniało życie, istniała przestrzeń dla mieszkańców, a nie, żeby to była jedynie miejsce pracy osób z, użyję słowa angielskiego, jakby to powiedzieć z suburban terrain. Tu chodzi chyba o to, że my po prostu widzimy przyszłość tego miasta, która będzie podążać małymi kroczkami do takiej mortoryzacji, do takiego zamiany centrum, Śródmieścia, Żoliborza, centralnej części Woli do zamiany coraz bardziej w powierzchnię wymarłą, biurową, biurowo-pracowniczą. I my byśmy chcieli w tej powierzchni wytworzyć jakąś przestrzeń, która byłaby przyjazna nie tylko la samochodu. I stąd podkreśliłem tą dychotomię, że wydaje mi się, że oprócz tego geograficznego podziału, to mamy do czynienia też z podziałem na dwa sposoby życia – jeden, który nie jest uzależniony od samochodu, ja przyznam państwu szczerze, że bardzo często bywam na Pradze, bardzo często bywam również na Targówku, a ostatnimi czasy nie podróżowałem ani razu mostem. Pokonałem tą Wisłę, że tak się wyrażę...

Uczestnik spotkania: Wpław.

<śmiech>

Grzegorz Hlebowicz: ...drugą linią metra, drugą linią metra. I odnoszę wrażenie, że jeżeliby państwo podeszli do, do tego rozwiązania właśnie w ten sposób, czyli pytali o preferencje związane ze sposobem przemieszczania się do pracy, do tych obligatoryjnych miejskich podróży, to ten sceptycyzm wobec tej idei byłby większy. Natomiast wydaje mi się również, że zamówienie na to badanie, bardzo ciekawy materiał wbrew moim poprzednim obawom, że będziemy mieli 100% poparcia dla idei budowy mostu, pomyliłem się o jakieś kilka procent, niemniej jednak dużo ciekawszy byłby ten materiał gdyby państwo dali nie tylko pytanie dla telefonicznego rozmówcy „czy chcesz jabłuszko”, tylko uzależnić to pytanie „czy chcesz to jabłuszko” od tego „czy może wolisz badania”. I tu niestety jest tylko propozycja „albo chcesz jabłuszko albo nic nie dostaniesz”, nie ma propozycji zamiennej, że może zrobimy inną formę przeprawy, może zrobimy inną formę udogodnień dla mieszkańców prawobrzeżnej części aglomeracji, do podróży do lewobrzeżnej aglomeracji. Po prostu tej wariantowości nie było. Jakby było pytanie dotyczące „Czy jesteś za czy przeciw autostopowi”, „Czy jesteś za czy przeciw temu rozwiązaniu?”, no i większość Warszawiaków jest za. Być może, być może te proporcje na Żoliborzu – ja bym z nimi dyskutował, bo moim zdaniem ta liczba, którą państwo zdiagnozowali jako sceptyczną, jest znacznie większa. Znacznie większa. Niemniej jednak patrząc z perspektywy całości aglomeracji wynik nie mógł być inny. Dziękuję.

Agata Gójska: ... pani Jolanta Zjawińska.

Jolanta Zjawińska: Ja tylko chciałam powtórzyć to, co już poprzednim razem mówiłam, że dwa pytania, i tutaj mi się zamknęły te pytania, które państwo zadaliście jako pierwsze „Czy uważa Pan/Pani, że liczba mostów w Warszawie jest wystarczająca?”, i drugie pytanie „Czy Pana/i zdaniem w Warszawie powinien w najbliższej przyszłości powstać ten most, czy też nie jest to potrzebne”, to były pytania, które absolutnie kierunkowały respondentów na jedną odpowiedź. Ja nie wyobrażam

sobie, że ktoś... tylko wariat mógł powiedzieć: „Tak, mamy dużo mostów w Warszawie, już ich nie potrzebujemy”. Ja wtedy już zgłaszałam taką potrzebę, że gdyby to było pytanie na przykład takie: „Czy potrzebny jest most w tej części Warszawy kolejnej”, i „Czy jest ta inwestycja potrzebna w najbliższym czasie”, byłoby to bardziej uczciwe. A tak myślę, że potwierdziła się też moja diagnoza, że połowa Warszawiaków nie ma pojęcia w ogóle o tym, że taki most powstaje i to wyszło tutaj, tak, 50% w ogóle nie wiedziało o co chodzi. I powiem, że jestem zdumiona, że z tego 80% w trakcie rozmowy powiedziała, że jednak się skłania, że jak już teraz wie o tym moście, to rzeczywiście on jest potrzebny. No ja w ciągu, nie wyobrażam sobie, że mogłabym podjąć taką decyzję i dać taką ważką odpowiedź na temat potrzeby mostu w trakcie 4,5-minutowej rozmowy, gdzie dopiero się dowiedziałam, że ten most ma być, ledwo bym go zlokalizowała, także podziwiam intelekt tych osób, które w ciągu tych 4 minut od razu decydowały, że jak już wiedzą, że ma być most właśnie tam, to im się to podoba. I ostatnia sprawa...

Jacek Wojciehowicz: Czy równie podziela pani tak samo intelekt tych osób, które były na nie?

Jolanta Zjawińska: Zostało nam tylko 20%, więc tak jakby proporcjonalnie było ich mniej. Znaczący ja po prostu mówię o sobie, że gdybym się dowiedziała, że jest potrzebna, nie wiem, jakaś oczyszczalnia na przykład w Ursusie, to nie wiem, jakby mnie ktoś zapytał o to teraz, a ja bym nie wiedziała, że to powstaje, to bym chyba się powstrzymała od odpowiedzi i bym nie umiała podać odpowiedzi. A tu 80% powiedziało: „Ach, to jednak niech ta oczyszczalnia będzie!”. Czyli nie wiem czy komuś to przeszkadza, nie wiem czy jest potrzebne, nie wiem ile kosztuje, ale wiem, że się przyda. I ostatnia rzecz. Pan raczył powiedzieć, że wyszło na to w diagnozie, że to jest taki problem lokalny, że tak naprawdę to wyszło, że te wszystkie dzielnice są mniej zainteresowane, i że to jest problem lokalny. No to jak to jest problem lokalny, to właściwie po co pytaliśmy całą Warszawę? Skoro to jest problem lokalny, to po co pytaliśmy Ursusa, ludzi z Ursusa, po co pytaliśmy Wawer i Okęcie? No wtedy średnia wychodzi zupełnie inna. Nie chcę być złośliwa, ale to albo to jest lokalny problem, albo ogólnowarszawski. No i ostatnia rzecz – to jednak nie tak dużo tych osób deklaruje potrzebę korzystania z mostu. Ja myślałam, że Targówek, który walczy o most, powie, że będzie w 100% korzystał z tego mostu. Obligatoryjnie i w dojazdach do pracy, i jako rekreacja. Tu się okazuje, że tylko 54% z Targówka skorzysta z tego mostu. Nie, nie, obligatoryjnie w ramach podróży do pracy 54, a w rekreacji to już nie pamiętam. No, w każdym razie to nie jest porażająca liczba osób, myślałam, że Targówek będzie korzystał w 100%. Także dzięki Targówkowi, że jednak nie wszystkich przejadą. Zapraszamy w weekendy i to wszystko. Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Pan Jan Nickel najpierw chciał skomentować zanim oddamy głos pozostałym osobom.

Jan Jakiel: Chciałem dodać tylko dwa słowa, bo tutaj padła taka teza, że mężczyźni częściej korzystają z samochodu, a kobiety rzadziej. Pójdę w zupełnie drugą stronę... chodzi o sprawy rowerowe. Okazuje się, że mamy bardzo zbliżony poziom – 2/3 rowerzystów to są mężczyźni, 1/3 rowerzystek to są kobiety.

Grzegorz Hlebowicz: Rowerzystek? To jest 100%!

<śmiech>

Jan Jakiel: Użytkowników rowerów. Co to znaczy – z badań amerykańskich wynika, że udział kobiet w ruchu, nieważne czy mówimy o ruchu samochodowym czy rowerowym, jest pewnym indykatorem

bezpieczeństwa. To znaczy, że kobiety zarówno poruszające się samochodem jak i rowerem, czują się mniej bezpiecznie poruszając się w ogóle. I to jest pewien smaczek z tego badania wychodzi.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Poproszę...

Adam Buława: Dwa pytania, czy też uwagi. Pierwsza kwestia – tam na końcu było takie zestawienie jak Warszawiacy oceniają wpływ powstania mostu na życie poszczególnych mieszkańców, poszczególnych dzielnic. Tam zabrakło informacji dotyczących Żoliborza – było o Pradze, było o Targówku, a o Żoliborzu nie było. Nie było. Na samym końcu. Bo powinno być jakby odniesienie do samego Żoliborza, nie wiem czy to przypadkowo wypadło. Był przedostatni, była Praga... i był... ostatnie, na samym końcu. Tam omawiał pan Pragę i Targówek, wpływ jak Warszawiacy oceniają.

Maciej Gliński: Tu jest Żoliborz, tu jest Targówek, i tu jest Praga Północ.

Adam Buława: Ale już na samą konkretną dzielnicę.

<gwar>

Adam Buława: Pan tego nie pokazał. Ok. Druga kwestia – tam były takie wyniki dotyczące zmian w życiu mieszkańców i według ankiety wyszło, że Żoliborzanie oceniają to w ten sposób, że 42% mówi, że to będą pozytywne zmiany, a 44%, że negatywne. I tu się pojawia pytanie – czy to znaczy, że te ci 42% to są ludzie, którzy się wstydzą swoich poglądów? Bo na razie to na Żoliborzu bym powiedział raczej dominuje taka narracja, ona się przebija, że raczej większość jest nastawiona negatywnie. A tutaj wygląda z tego, że tak naprawdę jest remis. Są dwie grupy w dzielnicach, konkurencyjne, a w gruncie rzeczy tak nie jest. A z badania tak wynika jak można by to zinterpretować zbliżony wynik w tym przypadku.

Maciej Gliński: To ja pozwolę sobie skomentować tą ostatnią rzecz, bo ona jest dość ciekawa. Ja myślę, że...

Agata Gójska: Proszę państwa, jeżeli można prosić o uwagę, dobrze? Bo tutaj nie słychać.

Maciej Gliński: Myślę, że generalnie to łatwo wyjaśnić – osoba, która o coś walczy jest zawsze bardziej słyszalna niż osoba, która o coś nie walczy. Więc wydaje mi się, że nie ma ruchu, nie ma petycji za budową mostu na Żoliborzu, jest tylko petycja przeciw, więc siłą rzeczy nie widać tych mieszkańców, którym ta inwestycja po prostu w mniejszym stopniu przeszkadza. Ja myślę, że ten wynik jest, no w porównaniu do, nie wiem, pozostałych porównywalnych dzielnic, i tak daje do myślenia. Natomiast to, że państwo będą zaangażowani po tej stronie, zauważacie więcej osób zaangażowanych w tą walkę, no to równie analogicznie po drugiej stronie Wisły też tam widać mniej przeciwników, a jednak wyjdą w naszym badaniu jacyś, prawda. Po prostu zaangażowany człowiek, zaangażowanego człowieka widać.

Jolanta Zjawińska: Ale nie zakłada pan, że my zastraszamy?

<śmiech>

Maciej Gliński: Ja nie jestem zastraszany.

Agata Gójska: Bardzo proszę.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Jeśli, jeśli mogłabym prosić – bo rozumiem, że te pytania były hipotetycznie bardzo zadawane, była mowa o prawdopodobieństwie. Czy ktokolwiek z osób, z którymi pan rozmawiał, lub odsłuchiwał te nagrania, wiedział o jakiej dacie jest mowa budowy tego mostu? Czy w ogóle to było...

Maciej Gliński: Informowaliśmy tylko w tej formie, w której było w formie pytania, mogę je tutaj pokazać, to takie najbardziej generalne, proszę bardzo, gdzie nie było sprecyzowanej daty w ogóle – że jest planowane było.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Ale „jest planowane” i „zawierały”. Bo tam jest właśnie jakby podwójne prawdopodobieństwo, tak, że „planowane”, i jeszcze do tego przy planowaniu „zawierały” – więc nie ma mowy o projekcie, nie ma mowy, że zawiera. Planowany i zawiera. Czy to... rozumiem, że respondenci nie mieli świadomości?

Maciej Gliński: Nie, w tych wywiadach, które ja słuchałem w ogóle nie pojawiła się chyba ani razu rozmowa, jakakolwiek dyskusja, czy pytanie „kiedy” – nie słyszałem takich wywiadów, w których padałoby pytanie „kiedy by to się miało odbyć?”.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Czyli mówiąc krótko w ogóle w Warszawie są potrzebne w przyszłości mosty, tak? Tak to należy rozumieć?

Maciej Gliński: To na pewno, ale pytaliśmy o konkretnie Most Krasińskiego, czyli o konkretnie most w tej lokalizacji, w jakiejś tam przyszłości niesprecyzowanej, ponieważ nie rozmawialiśmy o datach z mieszkańcami, natomiast o konkretnej lokalizacji owszem.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Moje pytanie drugie jest, jest takie, ponieważ z tego badania, jak zrozumiałam, wyszło, że 67% osób powiedziało, że nie skorzysta w ogóle z tego mostu w obligatoryjnych dojazdach, tak?

Maciej Gliński: Tak, zgadza się.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Natomiast 30% całkowicie wyklucza skorzystanie nawet przy fakultatywnych dojazdach?

Maciej Gliński: Tak, o ile dobrze zrozumiałem.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: To moje pytanie jest w takim razie do osób, które projektują – dla kogo ten most jest projektowany, skoro po pierwsze Targówek, który jest za tym mostem, jak widać z badań nie w 100%, 67% mieszkańców Warszawy w ogóle nie zamierza z niego korzystać, bo nie ma takiej potrzeby, a 30% nawet fakultatywnie, więc... a koszt tego mostu jest, jak wiemy, jest bardzo znaczny, i pośpiech, który towarzyszy projektowaniu tego mostu jest również wyjątkowo zaskakujący? Więc takie jest moje pytanie.

Jacek Wojciechowicz: Nie chciałbym się odnosić do całości tej instytucji, ale kilka tutaj takich uwag padło, które warto są skomentować. Pan pytał jak to jest na Żoliborzu, że właściwie wszyscy są przeciw, a wyszło 44 do 42. Oczywiście... zawsze jest burzliwa przy takim badaniu. Wiadomo, w Polsce znamy przykłady ludzi, którzy kwestionują właściwie każde wyniki i „nikt nam nie wmówi, że białe jest białe, a czarne jest czarne”. A tak analogicznie bym powiedział, że ja czasami pytam wśród moich znajomych „Kto głosował na PiS?”, okazuje się, że nikt. Więc nikt nie głosował, a okazuje się, że

PiS 38% zdobył. Więc to z tymi wynikami jest różnie. Pani powiedziała, że to wszystko dobrze, tylko skąd ten pośpiech i po co ten pośpiech.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Nie, powiedziałam dla tak małej liczby osób. Wcześniej tego nie wiedzieliśmy, teraz już wiemy.

Jacek Wojciechowicz: Proszę pani, powiedziała pani na koniec, że niepotrzebny, skąd ten pośpiech przy tej budowie – no to ja pragnę panią poinformować, że o tym moście mówi się od stu lat. Jeżeli pani uważa, że 100 lat od koncepcji oczywiście poprzez różne dyskusje i tak dalej, i tak dalej, do ewentualnego wybudowania tego mostu, to jest jakiś wielki pośpiech, no to myślę, że niekoniecznie. Tym bardziej, że te ostatnie dziesięciolecia, które minęły, my mówimy o budowie w latach '22-25. Przypomnę, że dzisiaj jest rok 2016. Czyli rozpoczęcie tej budowy ma nastąpić dopiero za lat 5. No więc o jakim pośpiechu my mówimy? I druga rzecz – niech pani też nie mówi o pośpiechu przy projektowaniu, bo ten projekt, proszę pani, jest gotowy. Gdyby były pieniądze, gdyby Warszawa była w może lepszej sytuacji finansowej, gdybyśmy ten stół okrągły i konsultacje na przykład przeprowadzili 2 lata temu, bo mielibyśmy jakieś realne perspektywy na wybudowanie tego mostu, to ten most oczywiście mógłby być budowany, tak, ten most, czy Most Południowy. Bo przecież tam się gdzieś pojawiło w tym pytaniu, że najpierw Most Południowy. Most Południowy będzie za 3 lata gotowy. Jest budowany w ramach POW, w ramach drogi ekspresowej. Więc prosiłbym tylko, bo... rozumiem państwa argumenty. Tylko prosiłbym tylko, żeby nie używać też takich demagogicznych argumentów o pośpiechu, o tym że szybko, bo to naprawdę nie jest żaden pośpiech. Ten most był w 2007 roku wpisany w Wieloletni Plan... wtedy to było WPI – Wieloletni Plan Inwestycyjny, i został zdjęty z tylko jednego powodu – wtedy jak zresztą obwodnica Śródmiejska Pragi, bo był kryzys finansowy i po prostu 3 miliardy inwestycji musiały zostać, no mówiąc kolokwialnie, obcięte z budżetu. Natomiast gdyby nie ten kryzys, to ten most prawdopodobnie dziś już by był wybudowany. Może dobrze się stało, bo w międzyczasie o nim dyskutujemy, nie wiem, zrobimy go, ktoś tutaj powiedział, żeby on był bardziej strawny, czy bardziej zjadliwy, może zjadliwy to złe słowo. W każdym razie zawsze może być tak, że może być lepiej, wiadomo, że czasy się zmieniają, a kolejne dziesięciolecia przynoszą jakby nowe, nowe pewne przemyślenia, nowe rozwiązania, więc warto o tym mówić. Ale chciałbym powiedzieć, że o pośpiechu tutaj nie ma mowy, bo tak naprawdę, tak jak powiedziałem, ten most, gdyby nie pewien scenariusz, który się zdarzył, on prawdopodobnie już dziś byłby albo w trakcie budowy, albo już byłby wybudowany, bo takie były plany.

Jarosław Józwiak: Jeszcze też może taki mały komentarz do tych tematów, które padły, przede wszystkim z jednej strony znowu powtarzaliśmy temat, o którym rozmawialiśmy tydzień, znaczy dwa tygodnie temu podczas spotkania, czyli kwestie barometru – czyli badania innych inwestycji priorytetowych. Przypomnę, że one są badane w barometrze, oraz było wykonywanie specjalnie badanie dotyczące priorytetyzacji inwestycji miejskich, więc nie powtarzaliśmy tego w tym badaniu. To jest jedna rzecz. Druga rzecz, która tutaj padła z pani strony, że tylko 32% mieszkańców Warszawy będzie chciało jeździć tym mostem. Gdyby przyjąć to założenie za prawdziwe, oznaczałoby to, że jest to najbardziej obciążony most w Warszawie, bo chcą nim jechać więcej osób niż jeździ Łazienkowskim i Grota, jeżeli na pozostałe 8 mostów zostało 68%. To ten most byłby najbardziej obciążonym mostem w Warszawie i w Polsce, przy tym założeniu. Więc to jednak jest wynik imponujący, bym powiedział, jeżeli liczyć tylko procentowo, więc proszę nie wyciągać mylnych wniosków patrząc na te badania jeżeli te osoby deklarują obowiązkowe korzystanie, a jest to w skali populacji Warszawy. Druga rzecz, która tutaj też była jasno powiedziana, że nawet te osoby, które nie mają wiedzy o

moście Krasińskiego, po doprecyzowaniu gdzie ten most się znajduje w postaci pytania, i tego jak miałby, że tak powiem, wyglądać, jednak mieszkańcy Warszawy są w stanie na tej podstawie ocenić czy ten most jest im potrzebny czy nie i nie rozróżniamy tej grupy ze względu na wiedzę, czy swoją niewiedzę, a pokazując same dane z Targówka – jeżeli 54% Targówka będzie jeździło, to jest 46 tysięcy samych mieszkańców Targówka, którzy teoretycznie... przepraszam, 66 tysięcy licząc, że Targówek ma 123 tysiące mieszkańców. No to jest całkiem niezły wynik jeżeli z jednej dzielnicy tylko tyle osób chciałoby tym mostem przekroczyć, więc też nie mówmy, że to jest zupełnie niepotrzebne. I też cały czas apeluję to, co powtarzałem na poprzednim spotkaniu, że miasto jest jednak pewną wspólnotą i my musimy patrzeć na to miasto z pozycji „dobra wspólnego” i rozmawiać, dlatego chcemy też rozmawiać z państwem. Proszę nie postrzegać miasta, i to nigdy nie będzie miastotwórcze, jako sumę pojedynczych egoizmów poszczególnych obszarów. Polityka miejska powinna być spójna, ale powinna zmierzać do dobra wspólnego i o tą wspólnotę do państwa po raz kolejny apeluję.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Tu mamy dwa głosy, potem tu mamy dwa głosy, a potem wracamy na prawą stronę.

Piotr Żuławski: Ja postaram się krótko, bo będę musiał za pół godzinki wyskoczyć, natomiast pan prezydent stąpa po grząskim gruncie, bo powoływanie się na 60 tysięcy samochodów z Targówka, którzy dzięki temu będą mogli...

Jarosław Józwiak: Mieszkańców, nie samochodów. Mieszkańców.

Piotr Żuławski: Tylko to pan potwierdza obawy Żoliborza o dziesiątkach tysięcy pojazdów wjeżdżających na Żoliborz, także tego argumentu bym akurat nie podkreślał. Natomiast ja...

Jarosław Józwiak: Dlatego uważam, że te dane są...

Jacek Wojciechowicz: Ale pani powiedziała, że nikt tym mostem nie będzie jeździł.

Piotr Żuławski: Dobrze, ale tylko w takim razie...

Agata Gójska: Proszę państwa, rozumiem, że to do czego państwo zmierzacie to wskazanie potrzeby i jednocześnie zarysowanie problemu nadmiernego ruchu, tak?

Piotr Żuławski: Mogę coś powiedzieć? Pan prezydent mi przerywa, pani mi przerywa, pan mi przerywa. Chodzi o to, że z takich badań można wysnuwać różne wnioski i to są tutaj, po prostu chciałem zwrócić uwagę, że to co powiedział pan prezydent może być zrozumiane zupełnie odwrotnie. Natomiast ja uważam, że generalnie nie ma co poświęcać więcej czasu na analizowanie tych badań. W przypadku Żoliborza to zapytano 44 osoby, tak? 4% z tysiąca osób, to oznacza, że zapytano 44 osoby, to chyba ze względów statystycznych nie bardzo można jakiegokolwiek wnioski wysnuwać. Pewnie 22 osoby powiedziały, że są przeciw, 21 powiedziało, że jest za, i są, wiemy dobrze, że są osoby, które... że są na Żoliborzu osoby, które nie mają problemu ani nawet z tym mostem w tej obecnej skali – wiemy o tym. Ale też pytanie jest tak, tak było sformułowane, że była mowa o samym moście na przykład, a nie o dobudowanych dojazdach, o rondzie z Wisłostradą, o Trasie Krasińskiego, a to budzi główne obiekcje na Żoliborzu. Natomiast ja uważam tak, no cel pytania był brutalnie postawiony przez pana prezydenta – ma zakończyć dyskusję na temat czy w ogóle jest odstępianie od realizacji inwestycji czy nie, nie było mowy co prawda o tym w badaniu na pierwszym

spotkaniu, ale zrozumieliśmy jaki jest cel tego badania. I po prostu trzeba przyjąć takie stanowisko, tak. Mieszkańcy Żoliborza to ocenią i tyle. Ja uważam, że niestety forma przeprowadzenia tego badania jak jeszcze problemy z dostępem do jego treści, to bardzo... ktoś kto to tak ułożył, to zaskoczył spokojowi społecznemu wokół tej inwestycji, ale to... znaczy tego nie można w ten sposób robić jeżeli się chce ludzi przekonać do dobrych rozwiązań. Z całego tego badania jeżeli chodzi o mnie to mam dwa tylko ogólne spostrzeżenia – jedno jest takie, że tak naprawdę mieszkańcy Warszawy mają zupełnie obojętne, lekkie podejście do tego mostu, on nie budzi żadnych jakichś większych emocji. Bo każdy powie budujemy, budujemy, ale pod oknem sąsiada. A więc to generalnie na takiej zasadzie – to w Ursusie każdy powie, że jest potrzebny most, bo to nie jest pytanie dotyczące Ursusa, przecież wszyscy wiemy jak jest w Polsce. natomiast jedna rzecz jest faktycznie taka, że ta olbrzymia różnica pomiędzy dojazdami obligatoryjnymi a wyjazdami fakultatywnymi powoduje, że tak naprawdę niedużo, znaczy dużo mniej osób będzie z niego korzystało niż nam się wydaje, ponieważ ja też powiem, że fakultatywnie to będę z tego korzystał, myślę, że nawet radny Michałowski będzie z tego korzystał. <śmiech> Jak już jest, to nie znaczy, że się akcentuje, że się nie będzie z tego korzystał. A więc myślę, że to jest tak, że to badanie wskazuje, że generalnie tak, tak, budujcie mosty, ale czy ten jest potrzebny – no to dobra, jak będzie to będziemy z niego może korzystać. Nie zaszkodzi, o, nie zaszkodzi. To jest taka postawa. I tyle.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Proszę tutaj przekazać najpierw panu, a potem na tamtą stronę, a potem wracamy na tamtą stronę.

Michał Rapacki: Ja chcę powiedzieć, to ja odczuwam taką gorzką satysfakcję, ponieważ na spotkaniu na początku października w urzędzie dzielnicy Targówek na posiedzeniu komisji rad trzech dzielnic, stowarzyszenie Żoliborzan przedstawiło prezentację, w której pokazaliśmy jakie problemy widzimy z tą, z tą inwestycją i jak zapewne pan burmistrz pamięta i inni obecni na tym spotkaniu, prezentację zakończyliśmy propozycją, żeby zmienić ten istniejący projekt, żeby już nie dyskutować o tym czy ten most ma być, czy nie, bo on powinien powstać, tak, znaczy jest duże zapotrzebowanie na to, mówiąc o całym mieście, a nie tylko skupiając się tylko na dzielnicy Żoliborz, więc powiedzieliśmy, że uznajemy, że jest zapotrzebowanie na ten most i problemem dla nas jest projekt ulicy Krasińskiego, tak. I zaproponowaliśmy dyskusję nad tym projektem, żeby zmienić istniejący projekt przygotowany przez ZMIT i chcieliśmy rozmawiać, tak. No i mamy satysfakcję, bo po 3 miesiącach wyszło na nasze i znaleźliśmy się w tym samym punkcie, od którego chcieliśmy wyjść jako Stowarzyszenie Żoliborzan, natomiast to gorzka satysfakcja, bo dużym nakładem sił i środków miastu udało się rozwiązać wywołany przez siebie problem. Natomiast co do samego badania jeszcze mam dwie uwagi. Po pierwsze – tak jak tutaj było wspomniane – to badanie mówi nagle Moście Krasińskiego, a nie mówi jak mieszkańcy zapatrują się na tę inwestycję w porównaniu z innymi inwestycjami. I tak jak pan wiceprezydent zauważył to jest badane w barometrze warszawskim, więc ja zająłem do tych badań no i tam budowa nowych mostów wcale nie jest priorytetem – od 2004 roku najważniejszą inwestycją jest budowa obwodnicy. I na to też zwracaliśmy uwagę od samego początku dyskusji o Moście Krasińskiego, że nawet uznając, że ten most by się przydał części mieszkańców Warszawy, być może dużej, to są ważniejsze inwestycje, które powinny być przeprowadzone wcześniej, czyli przede wszystkim obwodnica Pragi. Ale no decyzja które inwestycje robić wcześniej, które później, należy do władz miasta i rozumiem, że ta decyzja została podjęta, i tutaj już tego nie zmienimy. I ostatnia uwaga – tutaj zauważyłem, że pan prezydent Wojciechowicz się ucieszył ilu mieszkańców popiera projekt, więc chciałbym zwrócić uwagę na treść pytania czwartego jakby mógł pan pokazać, jaki projekt mieszkańcy tak entuzjastycznie ocenili, tak. Na tym moście co tam ma być – jezdnia dla

samochodów, pas dla autobusów, tak, droga dla rowerów, chodnik i tramwaj. Więc to jakby się różni trochę od tych pierwotnych założeń, od tego obecnego projektu, przynajmniej nie ma tam pasu dla autobusów zdaje się jeszcze cały czas w tym projekcie, chyba że coś już się zmieniło.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. To najpierw jeden pan prezydent, potem drugi pan prezydent, dobrze, a potem...

Jarosław Józwiak: Dwie rzeczy, podejrzewam, że akurat tutaj odpowiadając panu radnemu to po pierwsze dusze nie przekładają się na samochody i zawsze jak jest deklaracja osób, deklarujących opcję skorzystania z pewnego, że tak powiem, przywileju, jest zawsze więcej niż tych, którzy rzeczywiście potem skorzystają. Tak jak jest z deklaracjami chodzenia na wybory – zawsze frekwencja w badaniach jest wyższa niż potem realna frekwencja, więc proszę tutaj nie wyciągać wniosków, żeby się przełożyć prosto na poszczególny samochód. Druga rzecz akurat jeżeli chodzi o Żoliborz no to wydaje mi się, że ta świadomość jest większa, bo wydaje mi się, że ten konflikt, czy ten problem jaki mają państwo jest lokalny, natomiast ja wiem, że wśród mieszkańców Żoliborza świadomość budowy tego mostu i jego szczegółów dotyczących tej budowy jest na pewno większa, pewnie była poruszana wielokrotnie w prasie lokalnej i w różnych lokalnych stowarzyszeniach, i innych, że tak powiem, grupkach. Stąd ten wynik dzielący pół na pół mniej więcej tych, którzy są za mostem i przeciwko mostowi wskazuje, że raczej, i tutaj zależy jeszcze dokładnie sprawdzając na zbiorze, jak wysoko większa jest świadomość budowy tego mostu na Żoliborzu, podejrzewam, że wielokrotnie większa niż w pozostałych częściach miasta, więc też nie miałbym tak, że mieszkańcy Żoliborza nie wiedzą nic o tym moście i dlatego tak dużo ich rzekomo zadeklarowało jego poparcie. I ostatnia rzecz – przypominam, że zgodnie z tymi priorytetami barometrowymi odbywają się te najważniejsze inwestycje. No wsparto drugą linię metra, odcinek centralny, w tej chwili jesteśmy już po rozstrzygnięciu RIO i za chwilę będziemy startowali z budową dalszej części drugiej linii metra, co też jest priorytetem barometru. Od 2004, jak pan wspominał, obwodnica jest priorytetem – przypomnę, że w tym czasie wybudowano istotny odcinek trasy S8 od praktycznie granicy z Markami do węzła to jest Konotopa i od Konotopy aż do węzła Puławska. W tej chwili buduje się, jest już podpisany i wchodzi wykonawca na plac budowy dalszego odcinka obwodnicy S2 aż do węzła Lubelska. Ciągłe wąż się losy, a teraz niestety mogą być trochę trudniejsze, obwodnicy w zakresie przebiegu przez Wesołą, bo znamy już problemy z ministrem środowiska i z poprzednimi sytuacjami w związku z jego zamieszkiwaniem w tej dzielnicy. Tak samo przypomnę, że obwodnica Śródmiejska z kolei, za którą odpowiada miasto, jest również w programie inwestycyjnym i również będzie w podobnych latach realizowana, też za chwilę ruszymy z pracami konsultacyjnymi na temat przebiegu tej inwestycji, co już deklarowaliśmy, że też będą się odbywały w tej sprawie konsultacje społeczne o tym odcinku, który będzie budowany. I przypomnę, że są również wykonywane elementy obwodnicy miejskiej, jaką jest chociażby trasa mostu Marii Curie-Skłodowskiej, czy ulica Nowolazurowa, obecnie Aleja 4-go Czerwca, które zgodnie z dokumentami są elementami tak zwanej Trzeciego Ringu Obwodu, czyli Obwodnicy Miejskiej, a nie Obwodnicy Ekspresowej. Więc akurat w temacie obwodnic to dosyć dużo się w ostatnim czasie wydarzyło, nie wspominając już o domkniętym i zakończonym węźle Marsa chociażby i dalszych elementach, wylocie w kierunku obwodnicy Żołnierskiej, więc obwodnice są, były i będą również priorytetem miasta.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Panie prezydencie.

Jacek Wojciechowicz: Ja w zasadzie chciałem powiedzieć częściowo to co...

Jarosław Józwiak: Przepraszam, panie prezydencie, tylko uzupełnię – 86% Żoliborzan twierdzi, że słyszało o budowie Mostu Krasińskiego, więc na Żoliborzu ta świadomość jest dużo wyższa.

Jacek Wojciechowicz: Przestańcie nam wmawiać, że białe jest białe.

Jacek Wojciechowicz: Ja jeszcze raz chciałem państwu najuprzejmiej jak potrafię przypomnieć, bo państwo, pan wskazywał na obwodnicę Śródmiejską i jeszcze na inne inwestycje, więc kolejny raz chciałbym przypomnieć, że ten most, o którym dzisiaj tyle rozmawiamy, i jego budowa, zacznie się za 6 lat. w tym czasie, przynajmniej według dokumentów miejskich, większość obwodnicy Śródmiejskiej po praskiej stronie zostanie wybudowana. Tak, ale w pańskiej wypowiedzi jej w ogóle nie ma! Nie no, proszę pana, jeżeli pan mówi „Zamiast budować obwodnicę Śródmiejską to budujecie Most Krasińskiego”, to znaczy, że pan nie zauważa tego, że w tym czasie ta obwodnica tam jest budowana w prawie 100%, a może w 100%. Bo pan ciągle zapomina o jednej rzeczy, dlatego ja staram się to przypomnieć, ten most gotowy będzie za lat, no w najlepszym wypadku 8. Błagam, naprawdę, nie rozmawiajcie o tym, że białe jest białe, a czarne jest czarne.

Katarzyna Przyłuska- Cieszewska: Ale komu on będzie wówczas służył?!

Jacek Wojciechowicz: Proszę panią, jeżeli on nikomu nie będzie służyć, to dlaczego podnosicie argument, że jakiś najazd się na nas szykuje, jeżeli nikomu ma nie służyć?! No na Boga, naprawdę! To obraża logikę.

Agata Gójska: Mam uprzejmą prośbę – mamy 6 osób zgłoszonych, dość sporo, bo jesteśmy ciągle na etapie komentowania wyników badania, przed nami jeszcze kwestia konsultacji. Tutaj, tutaj... pierwszy głos był pan z lewej strony, potem pan, potem tutaj, potem wracamy.

Miasto jest Nasze: Ja mam takie pytanie dotyczące pytania 3. Rozumiem, że pytamy się tutaj o projekt Mostu Krasińskiego, który byłby przedłużeniem ulicy Krasińskiego na Żoliborzu, przychodziłby na Targówku w ulicę Matki Teresy z Kalkuty. A dyskutowany w tej chwili projekt nie kończy się na ulicy Jagiellońskiej?

Uczestnicy spotkania (strona miasta): Nie.

Szymon Karczewski: A kiedy ma być przedłużenie do Matki Teresy z Kalkuty?

Jacek Wojciechowicz: Za 6, za 8 lat. Tak samo jak most.

Szymon Karczewski:: I całość będzie budowana od razu? Nie ma już tego problemu?

Jacek Wojciechowicz: Tak.

Szymon Karczewski:: Dobrze. Cofam.

Agata Gójska: Dziękuję. Proszę teraz o przekazanie, dobrze, mikrofonu. Dziękuję. Proszę państwa, prosiliście państwo o uwagę dla siebie, teraz bardzo proszę o uwagę dla przyjaciół z Targówka.

Grzegorz Gadecki: przyjaciel z Targówka do przyjaciół z Żoliborza. Ja chciałbym krótko bardzo skomentować te wyniki, które są. Znaczący nie ma się co obrażać na fakty moim zdaniem i samo zapytanie mieszkańców miasta jest dokładnie tą retoryką, którą państwo podjęliście pytając u siebie mieszkańców i problem przypomnę ankiety na stronach urzędowych urzędu dzielnicy Żoliborz. Ja

chciałbym takie pytanie w związku z tym też zadać – zanim ta ankieta u państwa została zdjęta, to jakie były w zasadzie wyniki tej ankiety, którą u siebie państwo zrobiliście? To jest jakby pierwsze pytanie. A drugie – jeżeli pani byłaby uprzejma powiedzieć, że będzie tylko około 32% zainteresowanych ewentualnie przejazdem Mostem Krasińskiego i pani uważa, że to jest mało, to ja chciałbym uprzejmie zauważyć, że to jest argument, który mówi raczej o tym, że to jest lokalny most, tak, czyli nie ma tam żadnego tranzytu, czyli nie ma powodu do obaw, czyli takiego podgrzewania atmosfery, które do tej pory było obecne, że jakieś hordy z prawej strony rzeki rozjeżdżą i zjedzą wszystkie pączki na Placu Wilsona, tak. Obiecujemy, że trochę pączków zostawimy dla Żoliborzan.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Ja bym bardzo prosiła o nie odnoszenie się, bo to już trochę nie ten czas. Nie, nie, nie.

Grzegorz Hlebowicz: Mamy zignorować to pytanie? Ignorujemy to pytanie, bo pani powiedziała...

Agata Gójska: Ah, no tak. Nie ustosunkowywać się do kwestii paczków, natomiast...

Grzegorz Hlebowicz: Było pytanie o kwestie... w związku z tym mogę to zrobić do mikrofonu? Bo rozumiem, że pytanie dotyczyło ankiety na stronach urzędowych, więc pozwolę sobie na to pytanie udzielić odpowiedzi. Otóż jak pan wie, istnieje zarządzenie pani prezydent, które formułuje formy konsultacji społecznych i ta ankieta była niezgodna z tym zarządzeniem. My chcieliśmy przeprowadzić konsultacje społeczne, zwróciliśmy się do Centrum Komunikacji Społecznej z planem konsultacji, z rzetelnie przygotowaną ankietą, która miała zbadać cokolwiek, a nie tylko robić plebiscyt czy jesteś za czy przeciw, i nas poproszono o to, żebyśmy tej ankiety nie robili. W związku z tym nie zrobiliśmy tej ankiety. A to działanie po naszej stronie było przykładem niefachowości osób, które po prostu kierując się jakimś impulsem ciepnęły cokolwiek – czy jesteś za, czy przeciw. Tego typu działania powinny być przemyślane i oparte o plan konsultacji społecznych. Taki plan został złożony, CKS go zaopiniował negatywnie. My żeśmy posłusznie, jako lojalni urzędnicy, nie przeprowadzali tych konsultacji. Tyle tylko tytułem wyjaśnienia.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo.

Józef Menes: Poruszę troszkę inny temat jeszcze, bo nie padło takie pytanie czy są jeszcze uwagi do ważnego dokumenty, to znaczy do ustaleń z poprzedniego posiedzenia. Ja zgłosiłem na piśmie uwagę dotyczącą 17-go punktu tych ustaleń, to też wypłynęło, a mianowicie odnośnie wiaduktu nad torami kolejowymi w punkcie 17 widzimy tylko tyle, że przystanki tramwajowe będą skomunikowane z peronem Warszawa Praga, natomiast nie ma nic na ten temat, że będzie jednocześnie realizowana budowa wiaduktów nad torami kolejowymi. A jeżeli to nie nastąpi, to wszystko jest, że tak powiem, niepełne, niekompletne i badanie jest również niekompletne. Także bardzo proszę o to, żeby ten punkt 17 odpowiadał dyskusji, jaka była prowadzona na poprzednim spotkaniu, bo ta sprawa wynikała, kilka razy wypływała, i ja sam również ją podnosiłem. A zupełnie nie ma tego w odniesieniu, w podsumowaniu czy w ustaleniach.

Agata Gójska: Czyli ma pan takie poczucie, że ten punkt należałoby uzupełnić o tę informację dotyczącą... że jest nieprecyzyjny.

Józef Menes: Tak, zgodnie z faktycznymi, z tym co zostało... bardzo został zminimalizowany, zawężony tylko do tego, że będą skomunikowane te przystani tramwajowe z peronem, ale kiedy, co z

tym wiaduktem, czy będzie rzeczywiście, czy nie. To padało w dyskusji, natomiast nie znajduje to odzwierciedlenia w podsumowaniu.

Jarosław Józwiak: W ramach budowy trasy będą budowane wiadukty, w ramach budowy wiaduktów będzie wykonane połączenie z peronem, i w ramach modernizacji linii, która została już przez kolej wykonana, przesunięto perony bliżej naszej inwestycji, aby wszystko dało się ze sobą skomunikować.

Józef Menes: Bardzo się cieszę, i pan to mówił poprzednio, i tylko szkoda, że nie jest to zapisane.

Jarosław Józwiak: Będzie zapisane.

Józef Menes: Bardzo dziękuję. Jeszcze dodając horyzont czasowy, o którym wspomniał pan prezydent Wojciechowicz. Co do ankiety – ja również wystąpiłem z prośbą o udostępnienie tej ankiety, pewnych założeń badawczych i kwestionariusza badania, no i teraz już również wyników, dostałem odpowiedź negatywną. W trakcie badań nie można upubliczniać treści tej ankiety. Bardzo, bardzo rozumiem to, jak rozumiem ten argument w tej chwili już odpadł. My jesteśmy, jak sądzę, nie mamy profesjonalnego przygotowania, żeby oceniać tą ankietę, wrywkowo coś zanotujemy i możemy czasem o coś spytać, tak że ja złożę na piśmie do protokołu w tej chwili prośbę do pana dyrektora Krzysztofa Mikołajewskiego o udostępnienie tej ankiety wraz z wynikami i założeniami tego kwestionariusza, rozumiem, że wszyscy mogą to dostać. Z tego co zrobiłem szybki kurs w internecie na temat tego typu badań, to ona jest obciążona efektem kontekstu. Ale ja nie jestem w stanie podjąć profesjonalnej dyskusji z osobą profesjonalnie przygotowaną, po prostu bardzo prosimy o udostępnienie całości materiału dotyczącej tej ankiety, szczególnie, że odmowa wydaje mi się w sprzeczności, pozostaje w sprzeczności z ustawą o dostępie do informacji publicznej. Nie stwarzamy sytuacji, że trzeba będzie powoływać się na tę ustawę, żeby uzyskać te dane.

Agata Gójska: To może proszę nie kontynuować, bo to jest szybka informacja.

Jarosław Józwiak: Oczywiście żadnej ankiety nie udostępniemy, bo takiej ankiety nie robiliśmy. Robiliśmy badania. Jeżeli chodzi panu o wyniki badania, a nie ankiety, to oczywiście ona będzie opublikowana na stronie miasta, nie musi pan takiego wniosku składać, zarówno ta prezentacja będzie zawieszona jak i informacja dotycząca sposobu prowadzenia, doboru próby, będzie wraz z komentarzem tak jak wszystkie wyniki barometrów są dokładnie na tej samej zasadzie publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej w zakładce statystyka, barometr, tam są również inne wyniki badań prowadzonych przez miasto, więc nie ma takiej konieczności. Badań, a nie ankiet. To jest istotna różnica i proszę uważać właściwego doboru słów.

Józef Menes: Dobrze, dziękuję bardzo, że przedstawiciele miasta korygują swoje stanowisko, bo ja mam na piśmie odpowiedź negatywną.

Jarosław Józwiak: Bo ankiety nie możemy udostępnić, bo czegoś takiego nie robiliśmy. Robiliśmy badanie, a badanie oczywiście udostępniemy.

Józef Menes: W odpowiedzi negatywnej nie ma tego uzasadnienia, panie prezydencie, także ja...

Agata Gójska: To pan dyrektor Krzysztof Mikołajewski w tej sprawie, dobrze?

Krzysztof Mikołajewski: Tak, my nie zgodziliśmy się na udostępnienie pełnej treści ankiety w trakcie trwania badania, bo tutaj zgodnie z opinią firmy badawczej udostępnienie, upublicznienie tego, tych

punktów mogłoby zakłócić przebieg i wpłynąć na wynik badania. Natomiast teraz oczywiście nie ma żadnego problemu i to było w uzasadnieniu napisane, że w trakcie przeprowadzania badania zgodnie ze sztuką...

Jarosław Józwiak: Jeżeli chodzi o kwestionariusz, jeżeli jest taka możliwość to kwestionariusz również będzie powieszony.

Józef Menses: Dziękuję serdecznie. I do protokołu jeszcze chciałem złożyć dokument związany z opuszczeniem obrad przez pana radnego Tomasza Michałowskiego podpisany przez kilkadziesiąt osób, które uczestniczą w tym proteście przeciwko budowy Trasy Mostu Krasińskiego, tak że będę chciał to przekazać. Dziękuję serdecznie.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Tutaj mamy kolejny głos i już przechodzimy do pani.

Jolanta Zjawińska : Ja tylko chciałam się odnieść do pana prezydenta, bo pan prezydent bardzo zgrabnie odbił piłeczkę naszej koleżanki o liczby, że tam te procenty przekładają się na 460 tysięcy mieszkańców Targówka... przepraszam 46 tysięcy mieszkańców Targówka i tak dalej. To ja się odniosę do tego Barometru, o którym pan tak często wspomina, że to jest takie miarodajne podanie – w barometrze na listopad potrzeba budowy nowych mostów to jest 7%. To ja się pytam... znaczy nie umiem tego policzyć i nawet mi się nie chce, ale ile to jest z tych 7% tych, którzy tak naprawdę są zainteresowani mostami? Bo zadaliśmy to samo pytanie, tak, najpierw w listopadzie w barometrze wyszło 7% osób, które uważają to za priorytet miasta, a teraz się okazuje, że było kolejne, kolejna nie ankieta, tylko badanie telefoniczne, żeby co, żeby potwierdzić tezę, którą miasto założyło – no już umówmy się, że chcecie ten most zbudować i zbudujecie ten most, ale to przynajmniej... może ja nie umiem dokładnie policzyć, ale na pewno 7% to nie jest dużo, tak. Co się zmieniło, to co się zmieniło od listopada?

Jarosław Józwiak: To, że tam było 20 tysięcy mieszkańców.

Jolanta Zjawińska: Aha, czyli to się, pomyliliśmy się o dosyć dużo w tym układzie.

Jarosław Józwiak: W jaki sposób pomyliliśmy?

Jolanta Zjawińska: No tak, bo teraz wychodzi, że w listopadzie tylko 7% było zainteresowanych mostami, mostem nowym, a teraz w styczniu okazało się, że strasznie dużo osób jest zainteresowane.

Jarosław Józwiak: Tam było pytanie, jakby osobno miała wskazać jedną z opcji, która w jego mniemaniu były najbardziej priorytetowe.

Jolanta Zjawińska: No i te mosty nie były tak priorytetowe.

Jarosław Józwiak: Te mosty były na szóstej pozycji, ale na wyższych pozycjach były między innymi obwodnice, która jak pani, jak teraz... którą wykonujemy, też będzie za chwilę konsultowana społecznie, czy między innymi metro, które jest również wykonywane. Rozumiem, że priorytety mają to do siebie, że oprócz tego, że mamy o nich wiedzę, to również układamy pewien program inwestycyjny miasta pod kątem potrzeb mieszkańców. I zarówno musimy wykonywać inwestycje z pozycji 1, 2, 3, 4, 5 i 6, ale i zapewne i z 20, bowiem na przykład budowy żłobków i przedszkoli nie były tam jako istotne wskazywane, czyli budowa, remonty jakiegoś tam konkretnego placu, bo do tego poziomu nie schodzimy, jednak mimo wszystko ten plac wykonujemy, tak, więc to też nie jest

tak, że to jest jedyna i wyłączna wyrocznia. To wskazuje pewien kierunek, pewien trend, które następnie trzeba przełożyć na działania zarządcze.

Jolanta Zjawińska: To bardzo się cieszę, bo tam zaraz za mostami były ścieżki rowerowe i rozumiem, że te ścieżki rowerowe...

Jarosław Józwiak: 100 milionów złotych jest przeznaczone na ścieżki rowerowe.

Jolanta Zjawińska: I ostatnia rzecz, ja już się nie będę odzywać, tylko chciałam powiedzieć, że inne dzielnice nie widzą zagrożeń dla Żoliborza, trochę im się nie dziwię, bo jak nie mieszkają, to nie wiedzą, ale z drugiej strony to tylko oznacza, że nie czują, że Żoliborz jest częścią Warszawy. Pan prezydent powiedział, że nie można patrzeć tylko z punktu widzenia własnego i że trochę jesteśmy snobkami, bo myślimy tylko o sobie – ja powiem inaczej, Żoliborz to jest Warszawa i to jest pięknie zachowana Warszawa, i myślę, że dla wszystkich powinno być ważne jak ten Żoliborz wygląda.

Jarosław Józwiak: I jest ważne, i dlatego zaapelowałem o to, żebyśmy wspólnie siedli do stołu i zastanowili się co wspólnie najlepiej zrobić dobrego dla naszego miasta uwzględniając interesy różnych grup, różnych społeczności i różnych interesów, jakie obywatele tego miasta mają.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo za cierpliwość. I postaramy się, żeby to były ostatnie dwa pytania dotyczące tej części, potem przejdźmy już do kwestii konsultacji społecznych.

Paweł Bruszewski: Paweł Bruszewski, Stowarzyszenie Nasz Targówek, oraz DKDS Targówek. Ja mam, ja jestem również mieszkańcem Targówka i powiem, że byłoby mi bardzo przykro jeżeli władze dzielnicy nie reprezentowałyby mojego interesu. I mam takie pytanie do państwa, czy państwo reprezentują interes mieszkańców Żoliborza, czy interes przeciwników budowy Trasy Krasińskiego, bo jak wynika z badania to głos dzielnicy i mieszkańców jest całkowicie rozbieżny z głosem przeciwników budowy mostu.

Agata Gójska: Ja mam taką wielką prośbę – proszę państwa, starajmy się już nie rozmawiać o tym kto jest za i czy która dzielnica bardziej przoduje, zadajmy konkretne pytania dotyczące ankiety, dobrze, a potem przejdźmy do kwestii konsultacji społecznych, bo tam są jakby główne kwestie do przedyskutowania, i główne kwestie do zarysowania. Bardzo proszę.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Ja chciałam powiedzieć, jeśli państwo pozwolą, bo to jest bardzo istotne. Różnice między reprezentantami danej dzielnicy a mieszkańcami danej dzielnicy, bo chyba nie wszyscy państwo mieszkacie w tej dzielnicy, którą tutaj reprezentujecie?

Agata Gójska: Bardzo bym prosiła, żebyśmy przeszli do kolejnego głosu, dobrze?

Piotr Pietruszyński: Dziękuję. Piotr Pietruszyński z Pragi Północ. Ja mam do pana prezydenta... nawiążę jeśli chodzi o wspólnotę jako miasto. Mnie się kiepsko zawsze czuło współpracę. Mam takie poczucie rytualizmu konfliktu – zanim tam któraś strona coś powie, to z grubsza spodziewam się o czym teraz może być. To chyba niespecjalnie dokądkolwiek prowadzi. Ja szczerze mówiąc w ogóle... znaczy rozumiem państwa obawy, nie, rozumiem, że taka jest państwa opinia, że bycie w takiej opozycji do, do Mostu Krasińskiego, celowo unikam słowa „trasa”, jest tym czego oczekują państwa... mówię tutaj oczywiście o wybranych władzach dzielnicy rady, przede wszystkim tym, czego oczekują wyborcy, którzy państwa wybrali. Natomiast przypominam sobie na posiedzeniu tych trzech

łączonych komisji, które jakby zaczęło całą tą, ten tryb konsultacyjny, miałem przyjemność ze strony Pragi Północ jako przewodniczący komisji infrastruktury przewodniczyć, częściowo tejsze komisji. Było bardzo fajnie, bardzo fajny projekt, bardzo fajnie uzasadniony i bardzo konsyliacyjnie przedstawiony przez Stowarzyszenie Żoliborzan. Znaczący on wychodził, moim zdaniem to jest bardzo cenne, bardzo celnie argumentował. Znaczący wykazywał zrozumienie, że Targówek potrzebuje, nie, bo potrzebuje, bo ludzie chcą się lepiej po tym mieście komunikować – nie jeździć, ale komunikować, znowu użyję słowa klucza. I teraz co mam na myśli – szkoda, że gdzieś w państwie argumentacji, teraz może bardziej o stronie, po której państwo siedzą, gdzieś ta konsyliacyjność powiedzmy umknęła, tak, że bardziej było, sporo więcej było tych argumentów zupełnie na nie. Ja myślę raczej... czy oczekiwałem, liczyłem może na argumenty w stylu „Drogi Targówku, potrzebujecie, droga Prago, bo pewnie Śliwice też chętnie by się lepiej poruszały i w ogóle fajnie jest robić połączenia lokalne, ale wyjdźcie naprzeciw naszemu oczekiwaniu i stwórzcie z tego połączenie naprawdę lokalne”, bo zwróćmy uwagę, że ta trasa jest, ten most jest między dwiema obwodnicami, nie, więc jakby wyobrażam sobie argumentację, wyobrażam sobie, że warto byłoby to zliczyć. Nie jestem inżynierem ruchu, więc może warto byłoby to zliczyć, matematycznie zaprojektować potoki ruchu. Most, który znajduje się między dwiema obwodnicami być może nie potrzebuje pasa dla samochodów, bo samochody mogą jechać do jednej albo drugiej obwodnicy i to jest pozytywne zjawisko wprowadzania ruchu na linię, natomiast jakby nie ładowania go w ścisłe centrum. Natomiast obstawiam, że most jest potrzebny. Wydaje się, że w takiej wersji byłby dobry i można by go – zarówno władze dzielnicy Targówek byłyby w stanie powiedzieć mieszkańcom: „Słuchajcie, zabiegaliśmy o ten most, jest z naszej strony wyjście w kierunku Żoliborza i ścisłego centrum miasta, że nie chcemy tam wprowadzać ruchu samochodowego”, a z drugiej strony dzielnica Żoliborza może pokazać: „Drodzy mieszkańcy, dużo z was się tej inwestycji obawia, natomiast wprowadzając ruch, komunikację zbiorczą, transport rowerowy, pieszy, wychodzimy naprzeciw jednocześnie tamując to, co budzi największe obawy”. Tak bym widział i w tą stronę bym analizował. I jestem optymistą.

Agata Gójska: To ja mam taką propozycję, ponieważ jakby w tej wypowiedzi się pojawiły te zasygnalizowane obszary, które miały być przedmiotem tych rozmów, które właśnie by pewnie służyły znalezieniu takiego rozwiązania, które byłoby optymalne z punktu widzenia potrzeb różnych dzielnic i może przejdźmy do tego, bo to jest druga część naszego spotkania.

Jarosław Józwiak: Krótka informacja – te wyniki badań zostały już w tej chwili powieszzone na stronie, one w ciągu 30 minut powinny być już dostępne, natomiast jeszcze jedno uzupełnimy, bo również pojawi się kwestionariusz.

Agata Gójska: Oddaję głos pani... Annie Petroff-Skibie, tak?

Anna Petroff-Skiba: Tak. Muszę się... rozumiem, że pytań do badania wprost już nie ma i możemy zwolnić panią...

Uczestnik spotkania: Ja mam jeszcze szybkie pytanie, jaka była próba na Żoliborzu dokładnie?

Inny uczestnik spotkania: 44 osoby. Tak by...

Maciej Gliński: Jakoś tak, ja nie pamiętam dokładnie.

Grzegorz Hlebowicz: 33, tak? 33 osoby?

Maciej Gliński: 1100 osób razy bodajże 4%.

Katrzyna Przyłuska – Cieszewska: 3%.

Maciej Gliński: Te wartości są zaokrąglone do zera miejsc po przecinku, więc to może być 3 i 4 procent na przykład. Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Dziękuję, do widzenia.

Anna Petroff-Skiba: Zgodnie z zapowiedzią chcielibyśmy przedstawić państwu nasz pomysł na konsultacje społeczne dotyczące Mostu Krasińskiego. Zakres, zakres tych konsultacji został już przedstawiony na poprzednim spotkaniu, więc ja nie będę do tego wracać, ten zakres konsultacji został też do państwa przesłany, natomiast chcieliśmy porozmawiać o formach i szczegółach tych konsultacji. To jest oczywiście nasza propozycja i jesteśmy gotowi na to, żeby z państwem o tej propozycji rozmawiać. Ja też ją rozdaję na kartce, ale będę też państwu o tym opowiadała, więc zachęcam też, żeby na bieżąco mnie słuchać, a nie tylko czytać co tam państwo dostali kartce.

Mariusz Bielecki: Pierwsze pytanie – patrzę na termin, nakłada się na budżet partycypacyjny, nie wiem czy to nie będzie nakładka taka. Akurat jest termin prezentacji, miesiąc czasu. 14 lutego są prezentacje budżetu.

Inny Uczestnik spotkania: A z drugiej strony wcześniej są ferie.

Anna Petroff-Skiba: Tak, to jest tak, że potem są święta z kolei, więc wydaje się, że to już jest po zakończeniu ferii, przed rozpoczęciem przygotowań do świąt, potem jest już długi weekend majowy, więc tak...

Jolanata Zjawińska: A potem jest sierpień.

Anna Petroff-Skiba: Tak. Ale to oczywiście możemy jeszcze pomyśleć czy państwo mają jakiś pomysł. Akurat ten termin wydaje się jakoś tam optymalny. Jeśli chodzi o cel tych konsultacji, to jest doprecyzowanie tych rozwiązań, o których mówiliśmy i tych kwestii, o których mówił pan prezydent Józwiak, które zostały do państwa wysłane. Konsultacje muszą być poprzedzone, czy też równoległe z nimi musi być prowadzona dosyć duża akcja informacyjna i chcemy skupić się w tej akcji informacyjnej oczywiście na Warszawie, ale jeśli chodzi o plakatowanie to wydaje się, że najbardziej będą zainteresowane tymi konsultacjami, to też jakoś tam wychodzi z tych badań, że temat jest najbardziej istotny dla tych dzielnic, które są też zgromadzone też przy tym okrągłym stole, czyli te plakaty będziemy przede wszystkim dystrybuować na Pradze Północ, Targówku, Żoliborzu. Liczymy na pomoc urzędów dzielnic, ale też oczywiście będziemy we własnym zakresie. Informacje będą na wszystkich możliwych stronach – na stronie konsultacji, na stronach dzielnic, na stronie ZMiTU, na stronach głównej Miasta Stołecznego Warszawy, będziemy przekazywać też informacje do prasy. Oczywiście prasa jeżeli jest zainteresowana, to przekazuje dalej do mieszkańców – liczymy na to. Będą informacje na wszelkich możliwych profilach społecznościowych, na ekranach komunikacji miejskiej. Jeśli będą mieli państwo pomysł, to liczymy też szczególnie na urzędy dzielnic i na zarządy dzielnic jak lepiej informować mieszkańców o tych konsultacjach, bo jesteśmy na to bardzo otwarci. Chcemy przede wszystkim skupić się na zbieraniu uwag mieszkańców, a w zasadzie na wypracowywaniu z mieszkańcami tych uwag podczas spotkań warsztatowych, bo wydaje się, że ten temat jest na tyle skomplikowany, ten zakres jest możliwy do konsultacji, to nie jest taki zakres też

oczywisty, więc trzeba to mieszkańcom przedstawić. I na spotkaniach warsztatowych, myśmy już takie spotkania prowadzili jako Centrum Komunikacji Społecznej, więc mamy takie doświadczenie, chcemy w grupach rozmawiać o konkretnych dylematach, o konkretnych wariantach. Oczywiście dopuszczalne są jakieś pomysły mieszkańców, ale proszę też pamiętać, że poruszamy się w jakichś warunkach prawnych, warunkach technicznych, warunkach wykonalności. W którymś momencie w trakcie trwania tego okrągłego stołu spłynął do nas postulat na przykład zawężenia jezdni na ulicy Krasińskiego i jakby autorzy tego postulatu nie mieli tej świadomości, że jezdnia, po której jeździ autobus musi być odpowiedniej szerokości, w związku z czym takie rzeczy podczas warsztatu można przedstawiać mieszkańcom. Założenie jest takie, że z każdą taką grupą pracuje też jakiś specjalista, który też będzie w stanie dzielić się taką wiedzą. Ja nie jestem specjalistą od szerokości jezdni, nie wszyscy są takimi specjalistami, w związku z czym potrzebne są takie osoby, które mogą taką wiedzę przedstawić. Ja widzę, że już jakieś dyskusje się toczą, więc może... postaram się szybko opowiedzieć jak coś będzie niejasne, to będę odpowiadała na pytania. Założenie jest takie, że warsztaty będą odbywały się tematycznie, czyli zakładamy, że raczej mieszkańcy Śliwic, Targówka czy Żoliborza będą chcieli rozmawiać na temat rozwiązań dotyczących ich terenu. Nie wydaje nam się, i to wynika z naszego doświadczenia, że mieszkańcy Żoliborza będą chcieli rozmawiać o rozwiązaniach na Targówku, czy też mieszkańcy Śliwic będą chcieli rozmawiać o rozwiązaniach na ulicy Krasińskiego. Oczywiście, jeśli będą mieli taką potrzebę, to wszyscy są zapraszani na te spotkania dotyczące rozwiązań na danym obszarze, ale to pewnie z naszego doświadczenia wynika, że najwięcej osób będzie mieszkających na danym obszarze. Czyli każdy, i cały czas rozmawiamy o rozwiązaniach dotyczących Śliwic, o organizacji ruchu na moście, bo to wydaje się być interesujące dla wszystkich, na Targówku o rozwiązaniach na Targówku i organizacji ruchu na moście, na Żoliborzu tak naprawdę ten temat jest najbardziej szeroki, bo to jest cała ulica Krasińskiego i cały węzeł z Wisłostradą, w związku z tym, tak nam się wydaje, tam chcielibyśmy zrobić dwa spotkania, żeby wysycić zainteresowanie mieszkańców, bo wydaje się, że będzie tam największe. Te wyniki prac grup, które będą omawiane potem na forum, będą uwzględnione jako głos w konsultacjach. Oczywiście będziemy zbierać też uwagi mailowe i uwagi przysyłane pocztą, ale zakładamy, że przygotujemy jakiś formularz, w którym będzie się można odnieść do jakichś propozycji. Przesyłanie na tym etapie uwag, których nie będziemy mogli skonsumować też będzie marnowało czas mieszkańców, a nie chcemy, żeby marnowali swój czas, a potem odpowiadanie zbiorcze, czy nawet nie w zbiorczym, jakimś raporcie, że ta uwaga nie może być uwzględniona, bo określiliśmy taki a nie inny zakres konsultacji jest też irytujące dla tych mieszkańców, którzy będą te uwagi zgłaszali, a więc też chcielibyśmy sformułować te pytania w taki sposób, żeby odpowiedzi na nie mogły być w ogóle brane pod uwagę w ostatecznym kształcie. I jeśli wyrażą DKDS-y oraz rady, radni dzielnicowi taką potrzebę, że chcieliby się spotkać jeszcze zanim zorganizujemy te spotkania dla mieszkańców, na takich osobnych spotkaniach, to też jesteśmy na to gotowi, ale nie wiemy czy będzie taka potrzeba, więc w razie takiej potrzeby jesteśmy gotowi takie spotkanie zrealizować. To jest nasza propozycja i... proszę o ewentualne uwagi czy też jakieś pytania od państwa.

Agata Gójska: Ktoś z państwa się pierwszy zgłaszał, potem tutaj.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Pytanie poza terminem – czy dystrybucja plakatów nie powinna objąć również Bielany? Ponieważ komunikacja z centrum Bielany odbywa się w dużej mierze przez Żoliborz. <1:36:20 – wyjąca syrena> Przy tych konsultacjach wydaje mi się, że powinniśmy również wziąć pod uwagę Bielany w szczególności, że tak jak mówię, no, dojadą na Plac Wilsona będą musiały się spotkać z samochodami, które przyjeżdżają z Bielany, co najmniej z Bielany jak nie z innych części

miasta z tamtej strony, i przypominam, że tam, co mogę naocznie stwierdzić każdego dnia, jest korek. Tak samo na Wisłostradzie. W związku z powyższym to należałoby wziąć pod uwagę wydaje mi się.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo.

Anna Petroff-Skiba: Ja też dodam, że będziemy pewnie w mniejszym zakresie dystrybuować te plakaty w całym mieście, natomiast możemy się skupić na tych trzech, oraz tej czwartej dzielnicy, o której pani powiedziała. Też liczymy w tym względzie na urzędy dzielnic, w związku z czym nie wiem czy Bielany będą aż tak zainteresowane, ale oczywiście zwrócimy się do nich.

Mariusz Bielecki: ja nieprzypadkowo pytałem się o ten termin, bo na Targówku jest jeszcze nakładka – konsultacje w sprawie Kondratowicza, to jest ten okres. I jeszcze, mówię, budżet partycypacyjny. Żeby to nie było... ja jestem uczestnikiem tych konsultacji i wiem jak to wygląda – niewielu mieszkańców przychodzi i tak dalej. Także te terminy jak się będą nakładały, to konsultacja może po prostu nie wyjść, bo przyjdzie parę osób i... pewno może być sytuacja jeszcze dodatkowa na przykład do tego punktu o DKDS-ach, 18 lutego jest posiedzenie DKDS-u Targówek, także ten temat będzie poruszany, także od razu deklarujemy.

Anna Petroff-Skiba: Jeśli chodzi o konsultacje dotyczące Kondratowicza to ta część angażująca mieszkańców teraz się zakończyła, więc... teraz w zasadzie jest część dotycząca pracy zespołów architektów, więc mieszkańcy nie będą w tym uczestniczyli.

Agata Gójska: Przy czym rozumiem, że też kluczowy jest postulat taki, żeby zwracać na same te terminy spotkań, żeby one tam nie kolidowały na przykład właśnie ze spotkaniami dotyczącymi budżetu partycypacyjnego.

Jacek Wojciechowicz: Będziemy chcieli też, w jakimś sensie dotyczy oczywiście też... chyba trzeba zacząć konsultacje w zakresie polityki mobilności.

Agata Gójska: Dobrze. dużo się dzieje, jak rozumiem.

Jolanta Zjawińska: Ja mam tylko pytanie, jak to później będzie, bo ja nie bardzo rozumiem jak to będzie opracowane. To nie jest żadna złośliwość, tylko rozumiem, że będą warsztaty, tam powiedzmy przyjdzie na jakiś warsztat przyjdzie 50 osób, no może przyjdzie 20, albo 200, ale powiedzmy jakaś liczba osób przyjdzie. I teraz jak to będzie przeliczane?

Anna Petroff-Skiba: Konsultacje są głosem doradczym, one nie są żadnego rodzaju referendum, ani ankietą. Generalnie jest tak, że w konsultacjach często zbierane są opinie też pojedynczych osób i wtedy też tych opinii mamy bardzo dużo. Zakładamy, że jeśli zrobimy warsztaty i dużo osób przyjdzie na te warsztaty, myślę, że na Żoliborzu przyjdzie na pewno dużo, byłam na radzie dzielnicy dotyczącej Mostu Krasieńskiego, to mamy nadzieję też, że mieszkańcy w rozmowie ze sobą wypracują jakieś stanowiska, główne obawy też będą, jak rozumiem uzupełniane wiedzą specjalistów. Grupy będą prezentowały te swoje rozwiązania i wszystkie te wypracowane przez grupy stanowiska, czy też pomysły zostaną przekazane do inwestora, czyli do ZMID-u, który no będzie się musiał do tego jakoś odnieść, czyli zobaczyć, przyjrzeć się tym wszystkim odpowiedziom, tym wszystkim opiniom, tym wszystkim pomysłom, które spłynęły, jakoś się do nich ustosunkować. To nie wiemy czy te opinie będą spójne pomiędzy tymi grupami, czy też pomiędzy tymi opiniami, które tutaj drogą pocztową lub elektroniczną będą do nas spływały, więc nie jest tak, że w konsultacjach liczy się te głosy. Przygląda

się pewnym trendom, często w konsultacjach padają rozwiązania, na które ktoś by nie wpadł. Konsultacje, tak jak powiedziałam, są głosem doradczym. To nie chodzi o to, że 300 osób nam powie coś, a 10 nam powie coś innego i my przychylimy się do tego co powie 300 osób. Jeżeli nam powie większość na przykład, że jednak chciałaby, żeby tam jeździło 5 tramwajów i 16 autobusów oraz jeszcze poszerzyć ten most to rozumiem, że my tego nie uwzględnimy, ponieważ nie da się na tym moście tylu, takiej komunikacji umieścić i myśmy już powiedzieli, że konstrukcji mostu nie konsultujemy.

Jolanta Zjawińska: Czyli rozumiem, że ponieważ tutaj mam zapisane „zakres zmian projektowych podlegający konsultacjom społecznym wskazany przez miasto”, i tu jest wymieniona szerokość jezdni, liczba pasów ruchu, szerokość... nie będę tego wszystkiego czytała, to wszystko może być poddane konsultacjom, ale czy z jakimś prawdopodobieństwem możemy powiedzieć, że miasto uwzględni te uwagi, jeśli na przykład wszyscy będą chcieli zawężenia i tak dalej, i tak dalej, to czy miasto wtedy to uwzględni, czy nadal to jest znak zapytania? Ja wiem, że pan prezydent deklarował, że będzie zwężona Krasińskiego i że generalnie będzie sprawa zagospodarowania Trasa Mostu Krasińskiego wykreślona, ale dopóki tego nie zobaczymy, to ona tam jeszcze jest. I tylko mam pytanie – jaką mamy gwarancję, że jeśli skonsultujemy to na tych warsztatach i większość osób będzie na przykład za, to że miasto te nasze opinie uwzględni, skoro nie musi?

Jarosław Józwiak: Ja rozumiem, że dzisiaj rozmawiamy i konsultacje społeczne mają bardzo istotną rolę, budują zaufanie społeczne, tak. I stąd deklarowaliśmy, że jest pewien zakres, w którym te zmiany są możliwe i w którym tych zmian będziemy chcieli dokonać ze szczególnym uwzględnieniem obaw Żoliborza, jakie wynikają na temat tej inwestycji. Stąd deklarujemy, jak rozumiem, zakładaną dobrą wolę obu stron, więc też proszę domniemać dobrej woli ze strony urzędu, jednak tych procesów konsultacyjnych się trochę odbywa, największym procesem konsultacyjnym, który pokazuje pewną wiarygodność jest Budżet Partycypacyjny i projekty, które z tego budżetu są wybierane przez mieszkańców, i realizowane przez miasto. O ile dobrze pamiętam z pierwszej edycji 92% projektów jest już zrealizowane, do pozostałych 8% w tej chwili trwają i pewnie większość z nich zostanie zrealizowana do końca tak zwanych „środków niewygasających”. Kilka projektów przeszło na <1:42:48> a dwa projekty nie będą zrealizowane w ogóle, wnioskodawcy są poinformowani i z nimi zostało to uzgodnione. A więc to pokazuje pewną wiarygodność urzędu miasta w zakresie również konsultacji społecznych, bo Budżet Partycypacyjny jest formą konsultacji społecznych.

Jolanta Zjawińska: Czyli mamy gentlemen's agreement

Jarosław Józwiak: Na ogół jeżeli siadamy do stołu i rozmawiamy, no to na tym polega wzajemne zaufanie, że mamy gentlemen's agreement.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Kto z państwa? Bardzo proszę o podanie mikrofonu. Górny w prawo dolny w lewo.

Stowarzyszenie Żoliborzan: Chciałem zapytać najpierw o informację dla mieszkańców o, nie o samych konsultacjach, tylko o projekcie – czy przed rozpoczęciem konsultacji, w trakcie konsultacji, czy mieszkańcy będą jakoś informowani jak wygląda ten obecny projekt? Pytam dlatego, że 8 lat temu przy pierwszych konsultacjach na ten temat ZMID, czy ZDM przygotował rysunki i animacje, wizualizacje tej ulicy Krasińskiego, mostu, to było pokazywane mieszkańcom na konsultacjach i to cały czas istnieje, to cały czas krąży, na przykład jak telewizja robi materiał o moście, to pokazuje te

wizualizacje sprzed 8 lat, a one niestety nie mają nic wspólnego z aktualnym projektem. To znaczy ten, właśnie ten projekt, który został przygotowany jest dwa razy większy niż to, co było pokazywane mieszkańcom na konsultacjach wtedy.

Jacek Wojciechowski: Gdzie?

Michał Rapacki: No na skrzyżowaniu, panie prezydencie, tam były 2 pasy ruchu na Krasińskiego, a tu są 4. Na filmie, na filmie, który niedawno nawet pokazał, w Kurierze Warszawskim był pokazany do ilustracji materiału o moście.

Jacek Wojciechowski: Są różne firmy, no trudno, żeby już to...

Michał Rapacki: Jest to na stronie Siskomu! No jeśli...

Agata Gójska: To jeszcze raz, może wróćmy do pytania, które pan zadał, znaczy jakiego rodzaju materiału i informacje...

Michał Rapacki: Chodzi mi o to czy mieszkańcy zostaną jakoś poinformowani jak w tym momencie wygląda projekt ulicy Krasińskiego i jak ulica Krasińskiego będzie wyglądać jeśli nic się nie zmieni, jeśli mieszkańcy nie zabiorą głosu w konsultacjach, tak, jeśli nie zażądadzą zmiany, to co się stanie z ich ulicą Krasińskiego zgodnie z istniejącym projektem, który już mógł być zrealizowany parę lat temu gdyby nie ten kryzys, który to powstrzymał. Więc to jest jedna kwestia. Druga – tu jest napisane, że na Żoliborzu będą dwa warsztaty, czy to oznacza, że będą dwa zagadnienia tematyczne, czy po prostu fizycznie dwa spotkania będą?

Anna Petroff-Skiba: Dwa terminy. To są dwa różne terminy, na których tych warsztatach dzieje się to samo.

Michał Rapacki: I rozumiem, że są państwo przygotowani, że tam będzie mógł przyjść tłum ludzi, zwłaszcza na pierwszy z nich?

Anna Petroff-Skiba: Tak, zdajemy sobie z tego sprawę, że może przyjść powiedzmy do 200 osób, a jeśli mają państwo lepsze plany, to proszę nas poinformować.

Michał Rapacki: Nie no więcej to raczej nie, natomiast jest... patrząc z punktu widzenia tego procesu konsultacji to ja się obawiam, że zwłaszcza na pierwsze spotkanie może przyjść dużo osób niezbyt zainteresowanych warsztatami, za to zainteresowanych wypowiedzeniem swojego zdania na temat tej inwestycji. No i wydaje mi się, że też trzeba to wziąć uwagę i jakoś umożliwić ludziom wypowiedzenie się nawet jeśli ich postulaty są nie do przyjęcia.

uczestnik spotkania: Takie wysłuchanie publiczne.

Jarosław Józwiak: Dwie rzeczy, na pewno wypowiedzenie się będzie miał każdy, jeżeli nie w formie ustnej, to w formie pisemnej, takie uwagi też będzie mógł zgłaszać tą drogą. Liczymy jednak, że te konsultacje będą miejscem dialogu, a nie ewentualnych demonstracji, ale oczywiście tego wykluczyć nie możemy. Natomiast jeszcze odpowiadając na pana pytanie – pewną praktyką, którą już wypracowaliśmy przez wiele lat jest to, że jeżeli prowadzimy proces konsultacyjny, to wszystkie materiały z tego procesu konsultacyjnego są dostępne, przykład Pola Mokotowskiego proszę zobaczyć, gdzie też powstała specjalna strona, gdzie wszystkie i koncepcje, i wizualizacje, i

poszczególne elementy, protokoły, wszystko było dostępne, żeby każdy z mieszkańców z tego jednego miejsca mógł czerpać pełną wiedzę na temat samego procesu jak i tych materiałów, które w toku tego procesu jakby obrazują o czym to merytorycznie jest.

Michał Rapacki: Tak. Tylko chodziło mi konkretnie, żeby jakoś ułatwić mieszkańcom zapoznanie się z tym projektem, żeby ten, bo teraz jest, można go obejrzeć, natomiast jak ktoś nie ma wiedzy trochę bardziej specjalistycznej, to nie zrozumie niestety co tam jest napisane. I ostatnia rzecz – te uwagi mailowe lub pocztą tradycyjną przesyłane, to jest mowa o specjalnie skonstruowanym formularzu? Czy to będzie miało formę raczej ankiety z możliwościami do wyboru, co będzie dużo łatwiejsze dla mieszkańców, czy raczej trzeba będzie poświęcić sporo czasu i energii i napisać tam dłuższe wypracowanie, swoje uwagi w ten sposób przekazać? Jak państwo to widzą?

Anna Petrof - Skiba): W związku z tym, że to jest propozycja dotycząca tego procesu, to nie mamy gotowej ankiety, ani gotowego formularza. My tak w ogóle nie przepadamy za ankietami w konsultacjach społecznych, bo one niewiele wnoszą tak naprawdę, ale będziemy się zastanawiać co zrobić, żeby uzyskać jak najwięcej opinii od osób, które nie będą mogły przyjść na spotkanie i będą się chciały wypowiedzieć, w związku z tym nad formą tego formularza jeszcze będziemy pracować.

Jarosław Józwiak: Ja też rozumiem tego typu formalny stosunek ze względów tak zwanego „spamu”, że jednak taki formularz wymaga od tego, który go wypełnia trochę więcej zaangażowania i zainteresowania, a nie tylko edycja, kopiuj, wklej, która często może być wykonywana przez na przykład automat komputerowy, a nie przez żywego człowieka.

Agata Gójska: Dziękuję. Bardzo proszę o przekazanie mikrofonu.

Grzegorz Gadecki: Ja mam takie pytanie tutaj do spotkań warsztatowych, czyli do tej formuły, która została przewidziana. I to kółeczko, które jest czwarte, gdzie jest napisane, że po tym jak w każdej grupie towarzyszy specjalista, i są wypracowane pewne rozwiązania możliwe prawnie i technicznie, i później mamy tak – następnie grupa, praca grup omawiana jest na forum, to pytanie na jakim forum, i czy to uwzględnia jakby że w każdych warsztatach, to znaczy i na Śliwicach, i na Targówku, i na Żoliborzu, będą brali, i mogą oczywiście, tak się domyślam, brać udział przedstawiciele tych jakby pozostałych dwóch grup, tak, czyli na Targówku Śliwice i Żoliborz, i vice versa, i nie ma co do tego żadnych przeciwwskazań. Ale chciałem zapytać na jakim forum, czy to jest jakby że będziemy się dzielić tymi uwagami bezpośrednio, czy będzie organizowane jeszcze kolejne spotkanie, gdzie będą te uwagi wszystkie zebrane i omawiane łącznie?

Anna Petroff-Skiba: Znaczący to się wszystko dzieje na jednym warsztacie. Zakładamy, że rolę konsultacji nie jest tylko zbieranie opinii od pojedynczych mieszkańców, ale też wymiana poglądów, opinii pomiędzy mieszkańcami. W tego rodzaju konsultacjach, kiedy mieszkańcy ze sobą rozmawiają i już bardziej rozumieją swoje potrzeby co wynika z czego. Natomiast przy założeniu, że na Targówku rozmawiamy o Targówku, na Żoliborzu rozmawiamy o Żoliborzu, a na Śliwicach rozmawiamy o Śliwicach, przy takim założeniu te grupy konfrontują się – no konfrontują, dzielą się swoimi przemyśleniami wspólnie, żeby też zobaczyć jaka była opinia innych osób. No bo zakładając, że przyjdzie 200 osób, to takich grup będzie pewnie 20. Zakładając, że przyjdzie 30 osób to raczej 3 grupy. Dobrze też zobaczyć czy inne grupy wypracowały coś podobnego do mnie, czy my myślimy wspólnie z innymi mieszkańcami, czy są zupełnie inne te opinie. Więc rozumiem, że jakoś się dzielimy w sposób krótki tymi wypracowanymi rozwiązaniami i można, mogą inne grupy powiedzieć: „Oj,

wpracowaliście dokładnie to samo co my”, albo jeśli jest to zupełnie sprzeczne z tym co wypracowała druga grupa, można jakoś podzielić się swoją opinią na temat tego czemu na przykład ten pomysł budzi moją obawę, ale to już jest krótkie, jakieś takie prezentacja i krótkie podsumowanie prac grup.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania, propozycje, do konstrukcji konsultacji społecznych?

Katarzyna Przyłuska - Cieszewska: Zakresu. Ja przypominam o tych Bielanych, tak.

Agata Gójska: To znaczy jeśli chodzi o akcję informacyjną, to rozszerzenie jej do Bielanych.

Katarzyna Przyłuska - Cieszewska: I o konsultacje, dlatego, że tak jak mówię, to może mieć wpływ na wynik tych konsultacji.

Agata Gójska: To znaczy oczywiście nie ma przeciwwskazań, żeby mieszkańcy Bielanych brali udział w spotkaniach, które są czy na Żoliborzu, czy na jakichkolwiek innych dzielnicach, tutaj jakby nie ma... czy mówi pani o tym, żeby organizować spotkanie oddzielne na Bielanych?

Anna Petroff-Skiba: Możemy to rozważyć, tylko jakby zakładajmy, że liczba tych spotkań też w jakimś sensie może być ograniczona, bo trzeba będzie bardzo wiele osób tam zatrudnić i z naszego doświadczenia wynika, że niektóre tematy nie są interesujące dla niektórych dzielnic. Rozumiem, że z Bielanych jest dosyć dobry dojazd na Żoliborz, więc będziemy zapraszać mieszkańców Bielanych na Żoliborz. Jeżeli to będzie jakiś...

Katarzyna Przyłuska - Cieszewska: Młociny nie, ale Bielany komunikują się z centrum za pomocą ulicy Mickiewicza.

Anna Petroff-Skiba: Na Żoliborzu są dwa spotkania, więc zapraszamy mieszkańców Bielanych na te spotkania na Żoliborzu.

Agata Gójska: A akcja informacyjna jest też na terenie całej Warszawy, tak, na różne sposoby realizowana. W związku z tym tutaj absolutnie nie ma powodu, żeby...

Krzysztof Mikołajewski: Ja jeszcze tylko dodam, że te spotkania są tematyczne, czyli na Żoliborzu będą podyktowane ulicą Krasińskiego. No jest pytanie czy mieszkańcy Bielanych chcą się wypowiadać na temat ulicy Krasińskiego, czy o węzle, bo też te spotkania są podzielone tematycznie. A poza tym chcemy jeszcze...

Katarzyna Przyłuska - Cieszewska: Ale organizacja ruchu na Placu Wilsona jest związana z ulicą Krasińskiego.

Krzysztof Mikołajewski: Z ulicą Krasińskiego. Także...

Anna Petroff-Skiba: Organizacja ruchu na Placu Wilsona nie wchodzi w zakres tych konsultacji. My nie będziemy rozmawiać w trakcie tych konsultacji o organizacji ruchu na Placu Wilsona. Z tego co pamiętam, to w tym zakresie nie rozmawialiśmy o organizacji ruchu na Placu Wilsona.

Katarzyna Przyłuska - Cieszewska: Ulica nie kończy się... ulica kończy się na Placu Wilsona i te samochody muszą się rozjechać w jakimś kierunku.

Krzysztof Mikołajewski: Projekt przebudowy nie obejmuje Placu Wilsona i stąd, jakby w tym projekcie nie jest w ogóle Plac Wilsona, organizacja ruchu uwzględniona. Kończy się projekt przed Placem Wilsona. Tak jest, panie Darku, tak?

Dariusz Mosak: Tak jest. Obecny projekt kończy się przed Placem Wilsona. Rozwiązanie drogowe. Nie mówimy o rozwiązaniach tramwajowych.

Uczestnicy spotkania: Ale my mówimy o wszystkich.

Dariusz Mosak: Proszę państwa, mówię o obecnym projekcie – obecny projekt w zakresie drogowym kończy się na początku Placu Wilsona. Plac Wilsona nie jest objęty projektem.

Piotr Żuławski: A kto odpowiada za...

Dariusz Mosak: W ramach swojego opracowania projektowego oczywiście wprowadzimy tramwaj w Plac Wilsona, natomiast linii tramwajowej, tak jak rozmawialiśmy wcześniej o tym, że tutaj nie będzie przedmiotem konsultacji.

Uczestnicy spotkania: Ale to chyba powinno być!

Dariusz Mosak: Proszę państwa, o rozkładzie torów na Placu Wilsona chyba nie będziemy rozmawiali.

Jarosław Józwiak: Ja rozumiem, że została przez Biuro Drogownictwa wspólnie z dzielnicą wykonana jakaś szersza analiza dotycząca w ogóle na przykład rozwiązań rowerowych w tym obszarze, między innymi chyba Plac Wilsona też był tam brany pod uwagę i powiązania z istniejącymi ścieżkami rowerowymi w ramach ulicy Krasińskiego, które powstały z budżetu partycypacyjnego. Rozumiem, że to jest ewentualnie jakiś postulat do tego, żeby szerzej rozmawiać już, natomiast nie wychodzmy z jednej rzeczy – jeżeli stwierdzimy, że Plac Wilsona, to za chwilę czy w takim wypadku ulica Mickiewicza i tak dalej. Więc rozumiem, że dzisiaj opracowanie kończy się na samej ulicy Krasińskiego i jakby jej wprowadzeniu w Plac Wilsona. Natomiast Plac Wilsona, moim zdaniem, ze względu na swoje szczególne znaczenie, powinien chyba podlegać oddzielnemu procesowi w przyszłości, bo jakby on ma chyba trochę większe znaczenie niż tylko i wyłącznie połączenie jego z mostem, tak, i też jego funkcji w przyszłości, przebiegu innych, chociażby rozumiem postulowanej likwidacji tego skrzyżowania w ulicę Słowackiego i tak dalej. To jest chyba dużo większy proces, który będzie bardziej procesem interesującym trochę inną grupę niż trasę Mostu Krasińskiego i pewnie w przyszłości, uważam, że też ten temat powinien być konsultowany.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze, jakby pan mógł skomentować te kwestie dotyczące...

Mieczysław Reksnis: Jutro jest pierwsze spotkanie w ramach konsultacji, właśnie tego opracowania, które pan prezydent wspominał. Będą dwa spotkania, na których państwo <1:56:54> i rzeczywiście jest to pole też do pewnych wniosków na przyszłość, dokładnie. Zresztą Plac Wilsona jest w ogóle osobnym zagadnieniem, które dotyczy serca dzielnicy, tu robią konkurs i tak dalej, więc wydaje mi się, że to jest pewien wniosek, który może wypłynąć z obu tych procesów, etapów, które mamy. Natomiast jeśli chodzi, komentując jeszcze... trochę gdzie się kończy ten projekt – kończy się na obecnej geometrii drogowej plus oczywiście połączenie tramwajowe musi być realizowane, to nie ma

co do tego wątpliwości. Projekt będzie... nie wyobrażam sobie, żeby projekt z trasą tramwajową nie przewidywał połączenia, szczegółów połączenia z układem tramwajowym na samym placu.

Jarosław Józwiak: Tak, natomiast jeszcze jeden istotny element – konstatacje tego typu obiektów jak plac powinny być brane z szerszej perspektywy, z perspektywy usług, lokalnych usług, jakie tam są, centrum pewnego lokalnego, a nie tylko układu komunikacyjnego, o którym w tej chwili rozmawiamy. Układ komunikacyjny jest rzeczą wtórną do <1:58:09>, jakie chcemy... jeszcze raz, trochę te procesy – Plac Wilsona zasługuje raczej na oddzielny proces konsultacyjny ze względu na jego istotność, niż na włączanie go jako, no, na doczepkę do tego procesu, bo w tym procesie nie będziemy w stanie rozmawiać jeszcze o wielu elementach tego placu, poza układem komunikacyjnym.

Grzegorz Hlebowicz: Nikt nie chce nic włączać na doczepkę, natomiast istotne jest żebyśmy wiedzieli jak mamy odpowiedzieć mieszkańcom. Czyli jeżeli na przykład przyjdzie mieszkaniec, który zada proste pytanie – tramwaj jadąc od strony Targówka wjeżdżając na Plac Wilsona będzie miał możliwość tylko skrętu w ulicę Słowackiego w prawo, również skrętu w ulicę Mickiewicza w prawo, również skrętu w ulicę Mickiewicza w lewo, bo to jest z tych trzech, trzech dróg tramwajowych, czyli mówiąc krótko – czy tramwaj jadąc z Mostu Krasińskiego będzie miał wszystkie te trzy możliwości, czy tylko będzie dedykowane na przykład przyszłościowej jeździe na wprost z opcją skręt w prawo lub w lewo w Słowackiego, w Mickiewicza. Tutaj są trzy torowiska i trzeba mieć przygotowaną wersję odpowiedzi. Ja nic nie sugeruję, nie ma w tym żadnego podtekstu, podstępu, żadnej próby włączania na doczepkę – nie ma. Po prostu chciałbym wiedzieć czy my mamy jako miasto stołeczne, jako ta wspólnota, odpowiedź na to pytanie. Czy motorniczy będzie skręcał w Mickiewicza w lewo, czy będzie skręcał w prawo Mickiewicza, czy też w Słowackiego. To są proste pytania, trzeba je przygotować, tu nie ma nic do konsultowania, tylko trzeba udzielić odpowiedzi.

Agata Gójska: Ja rozumiem, że to jest jedna z tych kwestii, o których pan mówił wcześniej, to znaczy...

Jarosław Józwiak: I Tramwaje Warszawskie od razu odpowiedziały – pełna gwiazda, czyli pełne włączenie we wszystkich kierunkach.

Agata Gójska: Tak, tak, tylko zostało odnotowane, że te informacje powinny być kompleksowe, które mieszkańcy dostają przed konsultacjami, żeby mieli jasność jakby jaki jest ten zakres. Czy jeszcze jakieś kwestie, proszę państwa?

Jolanta Zjawińska: Czyli to nie jest tak, że nas interesuje tylko do placu, bo jednak Plac się... te tramwaje muszą się w plac włączyć.

Michał Rapacki: Tak jest. Ja chciałem szybko odpowiedzieć panu prezydentowi, to opracowanie rowerowe dla Żoliborza jest bardzo dobre, natomiast projektanci polegli na Placu Wilsona i napisali tylko, że wymaga większej przebudowy i jeśli się tego nie zrobi, to ta sieć rowerowa będzie niepełna, bo tam się łączą drogi...

Jarosław Józwiak: Zgadzam się, dlatego powiedziałem, że najpierw trzeba określić funkcję tego placu, a potem dopiero determinować układ komunikacyjny na nim i to jest jakby rzecz trzecia w kolejnce.

Michał Rapacki: Dlatego chciałem tutaj zasygnalizować, że jak widać jest taka potrzeba i może warto byłoby się zająć Placem Wilsona korzystając „z okazji”, że będzie obok duża inwestycja, bardzo kosztowna. Remont Placu Wilsona nie będzie tyle kosztował co most.

Inny uczestnik spotkania: Będzie tańszy.

Michał Rapacki: No, na pewno. I jeszcze dwie rzeczy do tych konsultacji – jedna to jeszcze raz chciałem <2:01:21> informację, bo jak widać jak się okazuje na naszym spotkaniu jest taka duża potrzeba, żeby mieszkańców poinformować po prostu jak wygląda projekt i jak ta cała inwestycja w tym momencie wygląda, a nie 8 lat temu. I druga rzecz – może państwo się zastanowią czy nie warto zorganizować jednego spotkania nie warsztatowego, tylko...

Michał Rapacki: Takiego wysłuchania?

Adam Buława: Informacyjnego?

Michał Rapacki: Żeby mieszkańcy mogli się wypowiedzieć.

Grzegorz Hlebowicz: Bo nie obędzie się bez manifestacji! <śmiech>

Jarosław Józwiak: Znaczący ja nie jestem przekonany do tego pomysłu, natomiast myślę, że warto się nad tym zastanowić i chwilę pomyśleć, podyskutować czy nie warto czegoś takiego zrobić.

Jolanta Zjawińska: Bo to też tak zawsze... awanturę w ogóle w jednym miejscu, a potem spokojne zbadanie...

Jarosław Józwiak: Zastanowimy się nad tym pomysłem i odpowiemy. Zastanowimy się czy takie spotkanie organizować, czy nie. Proszę.

Agata Gójska: Czy jeszcze jakieś komentarze, proszę państwa, albo jakieś rekomendacje?

Grzegorz Hlebowicz: Już późno. Kończymy.

Katryna Przyłuska - Ciszewska: Jedno pytanie natury ogólnej – chciałam zapytać czy miasto przewiduje w budżecie odszkodowania dla mieszkańców ulicy Krasińskiego za ewentualne szkody związane z budową mostu, jeśli tak to o jakiej kwocie mówimy? Dla wszystkich mieszkańców ulicy Krasińskiego, którzy będą mieli szkody spowodowane budową mostu. Już nie mówię o hałasie...

Jarosław Józwiak: Były wskazywane dwa, dwie rzeczy. Pierwsza rzecz – zawsze jest tak, że każda inwestycja jest ubezpieczona i jeżeli w związku z tą inwestycją powstają jakiegokolwiek szkody, one są pokrywane z tego ubezpieczenia i to jest odpowiedzialność wykonawcy, tak było chociażby w przypadku Drugiej Linii Metra i na przykład szkód, które pojawiły się przy ulicy Szkolnej, gdzie również wykonawca to pokrywał z tego ubezpieczenia, a mieszkańcy są ukontentowani sposobem załatwienia tej sprawy. Druga rzecz – tutaj też jasno ZMID wskazywał, raczej to tutaj nam nie grozi, ale stosowne przewidują coś takiego jak strefa ograniczonego użytkowania, która byłaby konieczna przy różnych inwestycjach, chociażby takich jak lotnisko. W tym przypadku wszelkiego rodzaju opracowania jak i raporty środowiskowe wskazują, że do takich sytuacji nie dojdzie, natomiast gdyby doszło, co szacuje na poziomie poniżej 0,001%, to oczywiście zgodnie ze stosownymi przepisami będzie to załatwione.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Czy jakieś jeszcze uwagi, proszę państwa?

Jacek Wojciechowicz: Znaczący ja tylko chciałem dodać jedno, że oczywiście w ogóle nie ma mowy o odszkodowaniach z powodu realizacji inwestycji o ile oczywiście nie narusza ona stosownych przepisów o ochronie środowiska i tak dalej, to co pan prezydent powiedział, natomiast pamiętajmy też, że... bo pani użyła takiego sformułowania „budowa mostu będzie powodem dla odszkodowań dla mieszkańców ulicy Krasińskiego”, no więc pamiętajmy, że ulica Krasińskiego dziś istnieje. To nie jest tak, że budowa mostu gdzieś na śladzie dalej ulicy Krasińskiego zmienia też coś istotnie w parametrach ulicy Krasińskiego, bo dziś jak dobrze wiemy parametry ulicy Krasińskiego tak naprawdę są większe, ona jest szersza, przynajmniej ma więcej pasów, niż my chcemy założyć, żeby ona miała. Zmienimy też miarę i...

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Proszę państwa, to zamykamy w takim razie to dzisiejsze spotkanie i do zobaczenia w trakcie konsultacji społecznych. Dziękujemy bardzo.