

TRANSKRYPCJA SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO Z MIESZKAŃCAMI W SPRAWIE MOSTU KRASIŃSKIEGO, 10.03.2016, I LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE IM. B. LIMANOWSKIEGO.

Agata Gójska: To jeszcze chwila dla reporterów i zaraz zaczniemy. Będę już wdzięczna za zajmowanie miejsc, będziemy zaczynać. Przepraszam państwa za opóźnienie. Witam serdecznie na kolejnym spotkaniu w ramach konsultacji społecznych Mostu Krasińskiego wraz z dojazdami. To dzisiejsze spotkanie jest czwartym spotkaniem w dzielnicach, drugim w państwa dzielnicy. Pierwsze spotkanie odbyło się w zeszły piątek w tym samym miejscu, poza tym spotkaliśmy się z mieszkańcami Targówka i mieszkańcami Śliwic. Z uwagi na to, że widzę też część osób, których nie było na poprzednim spotkaniu, to spotkanie dzisiejsze będzie miało analogiczny przebieg do poprzedniego. Także chcemy po wystąpieniach plenarnych zaprosić państwa do spotkania warsztatowego. Jeśli chodzi o kolejność prezentacji, to podobnie jak poprzednio najpierw oddamy głos panu prezydentowi Jarosławowi Józwiakowi, który opowie o uwarunkowaniach inwestycji, o tym w jakim ona jest kontekście, na jakie potrzeby odpowiada, a następnie głos zabierze pani Agata Choińska-Ostrowska z Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych. Mamy do państwa jeszcze jedną serdeczną prośbę, ponieważ sygnalizowali nam uczestnicy poprzedniego spotkania, że trudna było dla nich taka sytuacja, w której ta prezentacja, która pokazuje projekt, który jest punktem wyjścia do konsultacji nie było, nie było też dlatego jasne jaki jest zakres konsultacji społecznych, w szczególności w tej części, która dotyczy Żoliborza, dlatego będziemy bardzo wdzięczni za to, jeżeli państwo zrobicie przestrzeń, by ta prezentacja dzisiaj mogła wybrzmieć. Spotkanie przewidziane jest do godziny 20:30. Ja chciałabym jeszcze przedstawić reprezentantów pozostałych jednostek miejskich, którzy są z nami dzisiaj na sali i którzy w razie takich potrzeb są do państwa dyspozycji i mogą odpowiadać na państwa pytania. Pan dyrektor Biura Rozwoju Miasta – Jerzy Kulig, proszę się pokazać. Dziękuję bardzo. Pan dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji, pan Tadeusz Bartosiński. Inżynier Ruchu Miasta Stołecznego Warszawy – pan Janusz Galas. Pan Łukasz Oleszczuk, Tramwaje Warszawskie. Pan Jan Jakiel – Zarząd Dróg Miejskich. I oprócz pani Agaty Choińskiej – pan Dariusz Mosak, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Tyle z mojej strony. Oddaję głos panu prezydentowi, bardzo proszę.

Jarosław Józwiak: Dziękuję serdecznie. Chciałem przeprosić za chwilę spóźnienia, ale miałem spotkanie, które mi się przedłużyło, ale jestem do państwa dyspozycji podobnie jak poprzednio. Rzeczywiście przewidujemy spotkanie do 20:30, jeżeli będzie potrzeba to i chwilę dłużej nam się mam nadzieję uda. Poprzednio 5 godzin ponad, dyskutowaliśmy z panem radnym dodatkowo jeszcze 40 minut przed wejściem. Szanowni państwo, tu trzeba uczciwie powiedzieć, że decyzja o budowie Mostu Krasińskiego zapadła. Jest to inwestycja, która jest wpisana do budżetu Miasta Stołecznego Warszawy na lata '21-23. Też aby nakreślić państwu tło w jaki sposób decyzja o budowie tego mostu zapadała warto przypomnieć, że ten most został zdiagnozowany, zdefiniowany w dokumentach strategicznych miasta i pierwszym takim dokumentem strategicznym, który przewiduje ten most i tą inwestycję jest Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Miasta Przestrzennego Warszawy z 2006 roku, co warto podkreślić, wraz ze zmianami, które do tego studium zostały naniesione w '10. Natomiast sam most już w 2006 roku, czyli jeszcze za kadencji poprzedniego prezydenta Warszawy, został przesądzony. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Stołecz... Systemu Transportu Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne, również w 2009 roku przyjęty dokument, tam również przewidywano budowę mostu i trasy Mostu Krasińskiego, i też chciałbym

podkreślić, żeby było jasne, że oba te dokumenty, o których mówimy, przeszły proces uchwalenia, którego elementem był również, były również konsultacje społeczne i możliwość wnoszenia uwag do tych dwóch ważnych miejskich dokumentów. W obu tych dokumentach strategicznych most jakby jest definiowany na obecnej, czyli tej przewidywanej lokalizacji, na połączeniu ulicy Matki Teresy z Kalkuty obecnie, wówczas ta ulica nazywała się ulicą Budowlaną, i ulicą Krasińskiego. Kolejnym takim dokumentem, który definiował sposób przebiegu tego mostu jest uchwała Rady Miasta związana z przyjęciem Planu Zagospodarowania Przestrzennego Żoliborza Dziennikarskiego, która również uwzględnia realizację Mostu Krasińskiego. Ten plan również był uchwalany w pełnej procedurze planistycznej, która przewidywała zarówno element dyskusji publicznej poprzez wyłożenie, jak i możliwość zgłaszania uwag, jak i potem całą procedurę w Radzie Miasta, w komisjach, możliwość zabierania głosu w tej sprawie. W trakcie procesu projektowego tego mostu, a przypomnę – projekt sam był wykonywany dużo wcześniej we wrześniu 2007 roku, odbyło się również spotkanie wykonawców projektu budowlanego mostu z mieszkańcami, na którym również byli obecni przedstawiciele i mieszkańcy dzielnicy Żoliborz, gdzie były przedstawione różnego rodzaju założenia, warianty i dyskusje na temat realizacji tej miejskiej inwestycji. W marcu i październiku 2010 roku Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska prowadziła konsultacje społeczne związane z wydaniem decyzji środowiskowej dla tej inwestycji. Tutaj również wraz, czyli budowy mostu, Trasy Krasińskiego wraz z przeprawą mostową i budowy torowiskiem tramwajowym i tutaj w ramach tego postępowania środowiskowego też był element konsultacji społecznych i możliwości zabrania głosu przez mieszkańców. Most Krasińskiego stanowi istotny element w układzie transportowym miasta, zapewni połączenie o charakterze lokalnym, i to bardzo chcielibyśmy tutaj podkreślić, i to też w tych projektach i założeniach, o których rozmawiamy już dzisiaj u państwa po raz drugi, ale też w dwóch pozostałych dzielnicach, podkreślamy lokalność tego mostu. Zresztą tutaj koledzy z Biura Drogownictwa mogą też na analizach już konkretnych wykonanych związanych z badaniem ruchu, pokazać dlaczego ten most właśnie będzie miał charakter lokalny, jaki on obszar będzie obsługiwał. I ten most ma co do zasady obsługiwać teren Bielan, Żoliborza, Pragi-Północ, Targówka i Białołęki, i ma być elementem uzupełniającym system przepraw mostowych pozwalających na odciążenie ulic biegnących w kierunku północ-południe na Żoliborzu, od samochodów wjeżdżających na północy na teren z obszarów mostu Marii Skłodowskiej i Grota-Roweckiego. Według analiz ruchowych, i to warto podkreślić, dotyczących podróży użytkowników poszczególnych przepraw, to pan tutaj właśnie Biuro Drogownictwa jest w stanie nam wskazać, ruch samochodowy z mostu Marii Curie-Skłodowskiej i mostu Grota-Roweckiego bardziej obciążą, obciążą dzisiaj ulice Słowackiego, Popiełuszki i Mickiewicza niż prognozowany ruch, który powstanie związany z budową Mostu Krasińskiego. Warto też zaznaczyć, że ta lokalizacja mostu w tym miejscu była przewidywana już od dziesięcioleci. I tak jak państwo wiedzą, już w latach '20 w ramach projektowania całego układu urbanistycznego Żoliborza, przewidywano w tym miejscu wyznaczenie tego typu przeprawy. Zresztą tak jak planowano z drugiego kierunku, czyli na południu most Siekierski, tylko planowano go troszkę bliżej na wysokości Czerniakowa dzisiejszego, a nie tak jak powstał później już na linii Gocław, można powiedzieć Północne Siekiery. I tutaj bardzo ważną też elementem, że w ramach wykonywania tego mostu również w latach '70 przewidywano zarówno powstanie mostu Marii Curie-Skłodowskiej, jak i mostu Krasińskiego, budując Wisłostradę i zostawiając jakby przyszłe założenia do węzłów zarówno dzisiejsze skrzyżowanie Wisłostrady właśnie z ulicą Krasińskiego jest takim niepełnym węzłem, jak i podobnie niepełnym węzłem był przy Pułkowej pozostawione elementy inżynierskie związane z budową mostu Marii Curie-Skłodowskiej, wcześniej nazywanego Mostem Północnym. Bardzo ważną rolę chcemy aby ten most, i to będzie jakby jego podstawowa rola, spełniał w zakresie komunikacji

publicznej i przede wszystkim komunikacji tramwajowej – to jest priorytet, który dla tego mostu stawiamy. Chcemy, aby powstał bardzo ważny korytarz tramwajowy łączący wschodnie ulice Warszawy właśnie przez właśnie most do Placu Wilsona, czyli do ważnego węzła przesiadkowego I Linii Metra. W ramach tego, tych założeń również zakładamy powiązanie funkcjonalne tego układu tramwajowego z linią kolejową gdańską, która ma mieć specjalny przystanek tramwajowy na, właśnie na wiaduktach nad torami PKP. Już dzisiaj w ramach wykonywania przebudowy linii gdańskiej koleje przesunęły przystanek Warszawa Praga tak, aby umożliwić jego funkcjonalne powiązanie z tramwajem, jak również chcielibyśmy aby ten korytarz obsługiwał nową zajezdnię tramwajową, o której decyzja już zapadła, która będzie budowana na Anopolu, co też poprawiłoby obsługę i trasowanie poszczególnych tramwaji, i dzięki temu korytarzowi, któremu tramwaje mogłyby dużo sprawniej i dużo szybciej wyjeżdżać na swoje linie i obsługiwać docelowo pętlę również na Żoliborzu. Zakładamy, że ten most również będzie ważnym usprawnieniem w zakresie dostępu do służby zdrowia, dlatego że dwa największe szpitale znajdują się praktycznie, dwa największe warszawskie szpitale znajdują się praktycznie w linii. Z jednej strony jest to szpital Bielański, który jest blisko Żoliborza od północy, jak i właśnie z drugiej strony dzięki temu Żoliborz zyskałby sprawne połączenie ze szpitalem Bródnowskim, który jest chyba drugim co do wielkości szpitalem podstawowym referencyjnym, który mieści się po drugiej stronie, dzięki temu, tej przeprawie również, chociażby takie rzeczy jak dojazd karetka byłby rzeczywiście i bardzo mocno usprawniony. Most tutaj też w ramach, w ramach budowy mostu zostanie powiązany dużo lepiej również układ komunikacji rowerowej, który zakładamy. Wiemy, że dla państwa dzielnicy ostatnio została wykonana duża analiza tras rowerowych – ten most byłby ważnym elementem łączącym wschód-zachód właśnie też spinającym te korytarze rowerowe i na to bardzo mocno liczymy. Też chciałbym rozprawić się z kilkoma stereotypami, które tutaj się pojawiają, dotyczącym po pierwsze II Linii Metra i przeznaczenia tych pieniędzy na budowę metra. Na dzień dzisiejszy Warszawa ma przeznaczone pieniądze na dokończenie z jednej strony 5, z drugiej strony 6 stacji metra. Na dzień dzisiejszy, jutro prawdopodobnie, uda się już podpisać umowę na wykonanie odcinka wschodniego, w najbliższych dniach spodziewamy się już podpisać umowę z wykonawcą na wykonanie odcinka zachodniego, są to po trzy stacje. W tej chwili w zeszłym tygodniu wpłynęły oferty i rozstrzygaliśmy przetarg na wykonanie prac koncepcyjnych i projektowych związanych z tak zwanym odcinkiem 3+2, czyli dokończeniem metra po stronie Targówka, jak i dodatkowych dwóch stacji po stronie Bemowa. Do perspektywy finansowej Unii Europejskiej po '21 roku składamy już na listę indykatywną projekty na dokończenie całego odcinka II Linii Metra, czyli tego terenu, tych stacji na terenie Lazurowej, które na dzień dzisiejszy jeszcze budowane byłyby w terenie nieurbanizowanym, więc dopiero po 2021 będą one istotne. Jak również do tej perspektywy składamy tak zwaną „odnogę” II Linii, albo też już w tej chwili nazywaną Linią III cały ten odcinek do Gocława, jednocześnie też procedując budowę tramwaju na Gocław, o czym też jest mowa w tej chwili, też zapewne będą w tej sprawie konsultacje co do przebiegu takiego tramwaju. Drugim takim stereotypem, który tutaj się pojawia w kontekście mostu jest kwestia Obwodnicy Śródmiejskiej. Obwodnica Śródmiejska jest w tej chwili w przygotowaniu. Są konsultacje społeczne dotyczące przebiegu tej obwodnicy i jakby korytarza, w którym ma ona ma budować, jakby jej parametrów, będą się odbywały pewnie w ciągu, w końcówce pierwszego teraz półrocza tego roku, początku drugiego, bo chcielibyśmy aby odwrócić trochę pracę, żeby zanim prace projektowe się pojawiają, już były, byłibyśmy po konsultacjach społecznych i to jest założenie. Na dzień dzisiejszy zabezpieczone są środki na odcinek od Ronda Wiatraczna do ulicy Radzymińskiej. Pracujemy nad tym, żeby również zabezpieczyć środki na ten dodatkowy odcinek, z tymże on jest dużo trudniejszy ze względu na przejście również pod linią kolejową, co wymaga

uzgodnienia procedur budowlanych z remontem linii średnicowej, czyli przepustowości w ogóle całego węzła kolejowego, w związku z przebudową linii, linii średnicowej w Warszawie, stąd też pewnie te prace na tym odcinku będą utrudnione. Najwcześniej będą możliwe po zakończeniu remontu linii średnicowej, tak aby w ogóle węzeł, warszawski węzeł kolejowy był w jakikolwiek sposób funkcjonalny, a jest to w przypadku wykonania jakby objazdu linii średnicowej przez Dworzec Gdański istotna trasa, której zamknąć na czas budowy nie będziemy mogli. Wydaje mi się, że jeżeli chodzi o... jeszcze może dwa zdania o samych konsultacjach. Jak państwo wiedzą na przełomie grudnia i stycznia 2016 w Centrum Komunikacji Społecznej pracował Okrągły Stół, w skład którego przedstawiciele wchodził wszystkich trzech zainteresowanych dzielnic, czyli dzielnicy Pragi-Północ, Targówka, Żoliborza, tych dzielnic, którymi, których jakby bezpośrednio dotyczy, dotyka i dotyczy ta sprawa mostu. W ramach tych prac okrągłego stołu rozmawialiśmy na temat tych możliwych wariantów dotyczących poprawy tego projektu, żeby z jednej strony próbować pogodzić ten interes związany z potrzebami transportowymi dzielnicy Targówek, ale też starać się znaleźć takie rozwiązania – architektoniczne, drogowe, które również w maksymalnym stopniu zabezpieczą i jakby uspokoją te wszystkie obawy, które dzisiaj ma Żoliborz, tak, aby te państwa postulaty, które państwo zarówno publicznie jak i w toku teraz konsultacji mam nadzieję również tych prac warsztatowych, które są dzisiaj przewidziane, państwo nam zgłoszą. Bardzo wiele tych możliwych zmian, w które już dzisiaj wsłuchaliśmy się zarówno z Okrągłego Stołu, jak i tych, których mam nadzieję dzisiaj wysłuchamy od państwa, bo bardzo chciałbym aby państwo pomogli nam ten projekt poprawić, a o tym co w ramach tego projektu możemy, jakie są jego elementy, które są możliwe do poprawy, to będzie za chwilę mówiła pani Agata, więc bardzo zachęcam państwa wbrew temu co widzę na państwa maskach, że nie ma możliwości głosu, jak najbardziej ten głos państwa jest u nas słyszalny, możliwe są zmiany i mam nadzieję, że w toku tych wspólnych warsztatów te zmiany wspólnie wykonamy i bardzo chętnie chcemy państwa słuchać, tak jak słuchamy mieszkańców Targówka, jak słuchamy mieszkańców Pragi-Północ i wszystkich innych zainteresowanych mieszkańców. W poprzednim spotkaniu też był taki zarzut, że tutaj nie ma przedstawicieli innych dzielnic – słuchamy, również też słuchamy przedstawicieli Wawra, którzy w najbliższym czasie zyskają nowy, ekspresowy, bodajże o ile dobrze pamiętam po trzy pasy w każdą stronę, most na drodze S2 z maksymalną prędkością dopuszczalną podejrzewam do 120-130 kilometrów, stąd też południe Warszawy zyska nową, ekspresową przeprawę mostową. Więc też nie jest tak, że południe jest pokrzywdzone w stosunku do tego, że ten most budujemy na północy.

<15:39> Agata Gójska: Dziękuję bardzo. I pani Agata Choińska-Ostrowska Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych o projekcie mostu, który jest podstawą, punktem wyjścia do konsultacji społecznych. Bardzo proszę.

<15:48> Agata Choińska-Ostrowska: Dobry wieczór państwu. Proszę państwa, my w Zarządzie Miejskich Inwestycji Drogowych dysponujemy od 2012 roku dokumentacją Mostu Krasieńskiego wraz z dojazdami. Od tamtej pory ta dokumentacja nie była aktualizowana, ona powstawała przez kilka lat. I te rozwiązania, które zostały w tym projekcie uwzględnione to jest taki punkt wyjścia do rozmów z państwem, rozmów, które prowadzimy w ramach trwających od 15 lutego konsultacji społecznych. Chciałabym wszystkim państwu przybliżyć te rozwiązania projektowe, które są w tej dokumentacji po to, abyśmy mieli taki wspólny punkt wyjścia do tych naszych wspólnych rozmów. I przede wszystkim, tak już od początku, zaczęłabym od tych założeń projektowych, o których tutaj już pan prezydent wspominał, czyli takim założeniem od początku powstawania tej dokumentacji było stworzenie nowego lokalnego połączenia drogowego w północnej części Warszawy, które zapewniłoby

komunikację pomiędzy Żoliborzem i Bielanami, a Pragą-Północ, Targówkiem i dzielnicami przylegającymi. Jeśli chodzi o sam projekt Mostu Krasińskiego on został podzielony na dwie części. Pierwszy etap od Placu Wilsona do ulicy Jagiellońskiej, ten etap obejmuje przeprawę mostową, liczy około 2 kilometrów. Drugi odcinek od ulicy Jagiellońskiej do ulicy Matki Teresy z Kalkuty to jest kilometrowy odcinek, który obejmuje wiadukt nad terenami kolejowymi. My obecnie prowadzimy aktualizację dokumentacji projektowej dla obydwu odcinków. Równolegle pracujemy nad jednym i nad drugim etapem – firma, która aktualizuje dokumentację ma czas do końca lipca, by ten proces zakończyć, w związku z tym już w tej chwili z państwem rozmawiamy, dlatego że chcielibyśmy aby ten ostateczny projekt, tak jak wspomniał pan prezydent, uwzględniał w jak największym stopniu państwa postulaty czy oczekiwania co do konkretnych fragmentów tego, tej inwestycji, tej drogi. Zaczęłabym od ulicy Krasińskiego i tutaj chciałabym państwu pokazać jakie są różnice w stosunku do stanu istniejącego, czyli to co mamy obecnie na ulicy Krasińskiego, to co powstanie zapewne w połowie roku w wyniku realizacji budżetu partycypacyjnego i to co mamy w projekcie. Czyli ten obecny przekrój ulicy Krasińskiego widzą państwo tutaj na tej grafice. To jest bardzo poglądowe, ale mamy nadzieję, że czytelne. Czyli mamy dwie jezdnie, to jest przekrój na tym odcinku pomiędzy Placem Wilsona a ulicą Czarnieckiego. Mamy dwie jezdnie, mamy zaznaczoną liczbę pasów ruchu, tutaj widzimy na jezdni południowej dodatkowy pusty pas, czyli ten pas postojowy. Mamy jezdnię lokalną przebiegającą w rejonie budynków po stronie północnej chodnik. Tak to wygląda dzisiaj. Zgodnie z budżetem partycypacyjnym to co będzie realizowane to jest ta grafika, którą państwo tutaj widzą. Czyli mamy zawężenie już tych jezdni, po dwa pasy ruchu, tutaj mamy ten pas rowerowy na jezdni, dodatkowo ruch też wprowadzony na jezdnię lokalną biegnącą po stronie północnej. I teraz rozwiązanie, które mamy obecnie w projekcie. Jak państwo widzą szerokość tego pasa drogowego nie ulega zmianie, czyli te rozwiązania różnią się, natomiast nie wychodzimy poza pas drogowy istniejącej ulicy Krasińskiego, on liczy 44 metry. Natomiast różni się rozkład poszczególnych elementów. Widzimy zatem, że mamy, ponownie mamy dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, ten nowy element, czyli trasę tramwajową, element bardzo istotny dla tej przeprawy, element komunikacji publicznej. Pozostaje jezdnia lokalna, ona będzie nieco zwężona, ale ponownie będą miejsca parkingowe, będzie normalnie ruch tam się odbywał, dodatkowo możliwość też przeprowadzenia ruchu rowerowego. To co w tym projekcie na pewno różni się od projektu, który będzie realizowany w budżecie partycypacyjnym, to tutaj akurat mamy przewidziane, że po stronie południowej, czyli po stronie parku, mamy dość szeroki ciąg pieszo-rowerowy, czyli połączenie ruchu pieszego i rowerowego od strony parku. Takie rozwiązanie jest w projekcie i to rozwiązanie jest tym takim punktem wyjścia do naszych rozmów, dlatego że jeśli chodzi o liczbę pasów ruchu, o szerokość jezdni, o lokalizację i przebieg chodników czy też dróg rowerowych – o tym chcielibyśmy z państwem rozmawiać i takie rozmowy też już miały miejsce. w ubiegły piątek, tak, prawie tydzień temu, już pojawiły się konkretne propozycje do zawężenia do jednego pasa ruchu, do zmiany przebiegu ruchu rowerowego. Bardzo prosimy, żeby w tej naszej drugiej części spotkania, żebyście państwo nadal dzielili się z nami tymi pomysłami, my je wszystkie chcemy wziąć pod uwagę i przeanalizować. Jeśli chodzi o samą ulicę Krasińskiego już teraz na samym odcinku pomiędzy Placem Wilsona do węzła z Wisłostradą bo na drugim, jeszcze kolejnym slajdzie będziemy mieli sam węzeł, to tak jak wspomniałam w przypadku przekroju poprzecznego – dwie jezdnie, środkiem przebiega trasa tramwajowa, po stronie południowej ciąg pieszo-rowerowy, jezdnia lokalna, tak jak państwo widzą, została zachowana, jezdnia także z miejscami parkingowymi. Tutaj staraliśmy się dość wiernie odzwierciedlić odległość pomiędzy tą drogą a budynkami, czyli możecie państwo zauważyć, że nie przekraczamy tych rozmiarów, które są obecnie na ulicy Krasińskiego, po prostu jest to nieco inaczej

zorganizowane. I zakres naszych rozmów – to co prowadziliśmy już, o czym rozmawialiśmy z państwem w piątek, o czym chcielibyśmy także dzisiaj z państwem rozmawiać, to są te kwestie dotyczące ulicy Krasińskiego – szerokość jezdni, liczba pasów ruchu, szerokość tych pasów, możliwość wydzielenia pasa dla autobusów, czy państwo widzą taką potrzebę, jak państwo oceniacie lokalizację przystanków komunikacji publicznej, lokalizację przejść dla pieszych, czy widzą państwo możliwość jeszcze zlokalizowania tam dodatkowej zieleni. To wszystko chcielibyśmy z państwem omówić. My w salach mamy przygotowane duże wydruki, takie oczyszczone rysunki projektowe, na których dokładnie omówimy co gdzie się znajduje i będziemy się wsluchiwać w państwa propozycje co państwo uważają, że powinno być zmienione. Kolejny odcinek to jest węzeł z Wisłostradą i taka generalna informacja. Obszar tego węzła w stosunku do istniejącego węzła, czyli tej zajętości terenu, jest bardzo zbliżony. To rozwiązanie to jest nieco mniejsze zajęcie terenu, ale oczywiście same rozwiązania drogowe się różnią, chociażby dlatego, że pojawia nam się trasa tramwajowa, która powoduje konieczność zmiany tutaj wysokości pod wiaduktami. A zatem od nowa trzeba będzie ten węzeł wybudować razem z nowymi estakadami. Cała ta nowa droga wraz z mostem ma podstawowe założenie – tutaj w tym projekcie dwa pasy zawsze na wprost i dodatkowe pasy na jezdniach w rejonie dojazdów do skrzyżowania, one są poszerzone tak, aby można było wyznaczyć dodatkowe pasy do skrętu, już na samym skrzyżowaniu. Natomiast zjeżdżamy ze skrzyżowania, wjeżdżamy na most jezdniami dwupasowymi. Na samym węźle przebiegają, tak jak obecnie, dwie estakady. One w tym projekcie przewidują, ta szerokość, która jest przyjęta, przewiduje możliwość wyznaczenia trzech pasów ruchu. To jest węzeł z Wisłostradą i tutaj podobnie jak w przypadku ulicy Krasińskiego mamy, mamy takie obszary, o których chcielibyśmy z państwem rozmawiać – i to również są właśnie szerokości jezdni, liczba pasów ruchu, podobnie jak w przypadku ulicy Krasińskiego, czyli lokalizacja przejść dla pieszych, to wszystko pokażemy na tych wydrukach, które mamy w salach, do których zapraszamy i tam będziemy razem z państwem flamastrami na foliach nanosić konkretne propozycje zmian. Kolejny fragment to jest oczywiście przeprawa mostowa. Przeprawa mostowa, która liczy 700, około 720 metrów i tak jak państwo widzą na tej wizualizacji, nie mamy podpór w nurcie rzeki, również liczba podpór między wałami jest ograniczona, to wynika z warunków środowiskowych, z terenu Natura2000, który mamy w tym miejscu. Chodzi o to, aby ta przeprawa w jak najmniejszym stopniu ingerowała w istniejące tam środowisko naturalne. Tak jak wspominałam wcześniej – podstawowy przekrój to są dwie jezdnie po dwa pasy ruchu na moście, środkiem przebiega nam nadal ta linia tramwajowa. Po obydwu stronach mostu są wyznaczone drogi rowerowe oraz chodniki dla pieszych. W przypadku mostu chcielibyśmy poznać państwa zdanie na temat tego czy jeden z tych dwóch pasów ruchu powinien być przeznaczony wyłącznie pod komunikację publiczną jako bus-pas, co państwo na ten temat sądzą. Jesteśmy już teraz na prawym brzegu, to tutaj już tak może szybciej, bo zapewne to już jest mniej leży w kręgu państwa zainteresowań, niemniej jednak myślę, że warto o tym również wspomnieć. Czyli mamy skrzyżowanie z ulicą Jagiellońską – w przypadku jezdni, która doprowadza ruch do ulicy Jagiellońskiej – poszerzenie z możliwością wyznaczenia dodatkowych pasów ruchu, jezdnie, które odprowadzają ruch ze skrzyżowania są dwupasowe. Tutaj będziemy, w tym miejscu kończy się ta część projektu, którą nazywamy tym pierwszym etapem. I mamy kolejny fragment, to jest rejon osiedla, osiedla Śliwice, ulica Kotsisa, która zmieni się właśnie w część drogi prowadzącej na most i dalej w kierunku wiaduktu, jezdnia lokalna, która umożliwi pod wiaduktem dojazd do ulicy Gersona i Witkiewicza. I to też jest taki obszar, który zdefiniowaliśmy jako obszar, o którym chcielibyśmy z mieszkańcami rozmawiać i już te rozmowy przeprowadziliśmy wczoraj na Pradze Północ. Zebraliśmy też uwagi do tego w jakim, w jakim zakresie ewentualnie tutaj by trzeba było zmienić obsługę komunikacyjną tego osiedla Śliwice. Kolejny fragment... to już właśnie

powiedziałam, kolejny fragment to jest wiadukt, wiadukt nad linią kolejową. Tak jak pan prezydent wspomniał – mamy przystanek tramwajowy zaznaczony. To jest przystanek tramwajowy, z którego będzie możliwość zejścia na peron stacji Warszawa Praga. Schody, również winda, czyli także rozwiązania dla osób niepełnosprawnych, tak aby można było dzięki budowie tej drogi rzeczywiście umożliwić także komunikację z linią kolejową. Dwa pasy ruchu, droga rowerowa, jest pełna ciągłość na całym, w całym tym projekcie tych rozwiązań. I ostatni fragment, czyli fragment już na terenie Targówka – skrzyżowanie ulicy Wysockiego i Odrowąża. Trasa tramwajowa jest wprowadzona na wprost ulicą Matki Teresy z Kalkuty, a także prawoskrętem w ulicę Odrowąża i poszerzenie jezdni tak jak państwo widzą, doprowadzających do skrzyżowania. Pozostałe już dwa pasy ruchu, zatoki autobusowe i to jest ten już ostatni fragment, fragment przygotowanego projektu. Natomiast dzisiaj na tym spotkaniu, na części warsztatowej, chcielibyśmy z państwem rozmawiać na temat ulicy Krasieńskiego oraz węzła z Wisłostradą, serdecznie zapraszamy.

<27:21> Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Chcielibyśmy dzisiaj dużo wcześniej niż na poprzednim spotkaniu piątkowym przejść do sesji warsztatowej, bo wiemy że część osób musiała wyjść jeszcze przed rozpoczęciem warsztatów. Natomiast ponieważ część z państwa sygnalizowała nam potrzebę zabrania głosu możliwie szybko po tej części plenarnej, to zgodnie z zapisami, z umówieniem się, rozdajemy pierwsze numerki. Rozdamy, jeśli państwo pozwolicie, w tej chwili 5 numerków, potem zatrzymamy się, zrobimy chwilę przerwy, tak, żeby osoby, które są zainteresowane pracą warsztatową mogły przejść do warsztatów, a potem ewentualnie jeżeli ktoś z państwa jest zainteresowany dyskusją dotyczącą kwestii ogólnych, to wrócimy do tej dyskusji. Bardzo proszę tutaj mamy pierwszy głos. Pan Staszek Trzciniński się zgłaszał jako pierwszy i drugi. Dobrze, to tutaj pani Jolanta Zjawińska była jako trzecia. Tutaj bardzo proszę numerek czwarty. I numerek piąty tam z tyłu. Proszę państwa, to nie jest tak, że my nie dopuścimy państwa do głosu, dobrze? tylko chcielibyśmy po prostu szybko uruchomić sesje warsztatowe, także po tych pięciu jeżeli będzie potrzeba to zaraz będziemy rozdawać kolejne numerki, ale na razie przy pięciu zostaniemy. Tam pani, która sygnalizuje swoją obecność. Dziękuję bardzo. bardzo poproszę osobę z numerem pierwszym. Tutaj na dole są mikrofony, także zaraz podejdziemy, podejdziemy do państwa. Tutaj jest mikrofon panie Tomaszu.

<29:00> Tomasz Michałowski: To właśnie jest efekt konsultacji miejskich. Dzień dobry panie prezydencie, dzień dobry państwo dyrektorzy, dzień dobry państwo. Spotykamy się na drugich konsultacjach, które chciałbym bardzo, żeby były konsultacjami, ale w odczuciu większości Żoliborzan, niestety, one konsultacjami nie są. Większość z nas dzisiaj przyszła w białych maskach, maskach białych, dlatego pokazujących naszą mimo wszystko otwartość, ale jednocześnie w maskach białych, na których są zaklejone usta. Usta, które tak naprawdę powinny być otwarte, żeby były symbolem rozmowy, a one niestety nie są. Ta maska pokazuje jak naprawdę wygląda to wszystko, co tutaj się dzieje. To wszystko co tutaj się dzieje jest teatrem absurdu. Teatrem absurdu granym przez miasto, teatrem absurdu, w którym uczestniczą mieszkańcy Żoliborza jako, jako publiczność, która nie może tak naprawdę powiedzieć. Może jedynie bić brawo albo krzyczeć swoje niezadowolenie w tym teatrze. Tak naprawdę do tej pory na tych pierwszych konsultacjach i okrągłym stole próbowaliśmy cały czas sygnalizować miastu, że Żoliborzanie oczekują tak naprawdę dwóch innych rzeczy – przede wszystkim włączenia w konsultacje opcji zerowej. Miasto, niestety, tej opcji zerowej nie włączyło. Stwierdziło, że konsultacje będą dotyczyły tylko tych rzeczy, które chcą, żeby... które, które, które miasto chce, żeby dotyczyły. Druga rzecz – idąc, jakby już upadając trochę na kolana i oddając się temu spektaklowi, który fundują nam miasto, możliwość walki o to, żeby w dzielnicy,

która ma naprawdę wyjątkowy charakter, wyjątkowy architektoniczny charakter, przyrodniczy, społeczny, żeby uchronić tą dzielnicę przed możliwością wjazdu samochodów w nią. Niestety, konsultacje stworzone przez miasto nie objęły tego. I to jest myślę tak naprawdę, drodzy państwo, najgorsze co się stało, bo uczestniczymy w spektaklu, w którym możemy tak naprawdę rozmawiać o kosmetyce. O kosmetyce tego, czy przystanek będzie przesunięty na ulicy Krasińskiego troszkę w prawo, a może troszkę w lewo. Może będziemy mieli dwa przejścia dla pieszych, a może trzy. To naprawdę jest bez znaczenia dla całej dzielnicy. Znaczenie dla całej dzielnicy ma to czy nie zostanie pociągnięta Trasa Krasińskiego, czyli Trasa Krasińskiego z przeprawą mostową, o której mówi miasto. Trasa, która wpłynie w wyraźny sposób – w wyraźny sposób na całą tkankę społeczną, społeczną dzielnicy. Jak pan prezydent doskonale wie, i państwo też wiecie, Żoliborz jest otoczony dwiema dużymi arteriami. Jedna to jest arteria wychodząca z mostu Grota-Roweckiego, a druga to jest Obwodnica Śródmiejska wychodząca z Mostu Gdańskiego. Te dwa mosty są w odległości 2,3 kilometra. Miasto funduje nam kolejny most po środku tego, czyli w odległości kilometra. Dziwne jest to, że miasto myśli o rozwiązaniach problemów komunikacyjnych budując kolejny most na północy miasta. I to co pan prezydent powiedział o budowie przez Generalną Dyрекcję Dróg i Autostrad mostu na południu Warszawy – tak, taki most powstanie, ale stosunek mostów na południu Warszawy do stosunku mostów na północy Warszawy cały czas pozostaje, mimo wszystko, w deficycie. Ja nie będę przedłużał swojej wypowiedzi. Żoliborz mówi nie. Żoliborz mówi nie miejskiemu teatru absurdu i będzie protestował cały czas. będzie protestował bez względu na to czy będzie miało to znaczenie, czy nie będzie miało to znaczenia, ponieważ miasto to są ludzie, miasto to są także mieszkańcy Żoliborza i Centrum Komunikacji Społecznej jak i panowie prezydenci, i pan prezydent, powinni uszanować i wsłuchać się w głos mieszkańców Żoliborza. Ja oddam w tej chwili głos Oli i bardzo bym poprosił, żeby osoby, które mają pytania z białych masek te pytania zostały, wybrzmiały w sposób szczególny. Tych pytań jest kilka. Miasto pewnie na nie nie odpowie, tylko dokona, dokona kolejnej manipulacji lub kolejnej, odsuwam się od głośnika, kolejnej próby pokazania, że nie w tym tkwi problem, ale problem jest, ponieważ ci ludzie przyszli tutaj, znowu panie prezydencie, prosić o to – prosić – żeby pan wsłuchał się w głos mieszkańców Żoliborza. I tylko tyle. <oklaski>

<34:22> Aleksandra Pogasik-Kudliczka: Dobry wieczór, Aleksandra Pogasik-Kudliczka. W jaki sposób Urząd Miasta Stołecznego Warszawy weźmie pod uwagę głosy sprzeciwu wobec inwestycji Mostu i Trasy Krasińskiego wyrażone między innymi poprzez: Uchwałę Rady Dzielnicy Żoliborza z dnia 25 listopada 2015 roku w sprawie wniosku do Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy o odstąpienie od realizacji inwestycji, ponieważ Trasa Krasińskiego z przeprawą mostową, podpisy zebrane pod protestem „nie dla Mostu i Trasy Krasinskiego”, głosy sprzeciwu zgłaszane w czasie obrad okrągłego stołu oraz wyrażane w drodze manifestacji mieszkańców Żoliborza i innych dzielnic Warszawy, między innymi przed Urzędem Miasta Stołecznego Warszawy w dniu 4 grudnia 2015 roku, przed II turą Obrad Okrągłego Stołu... w Centrum Konsultacji Społecznych w dniu 27 stycznia 2016 roku oraz na Placu Wilsona w dniu 20 lutego 2016 roku. Pytanie drugie – kiedy Urząd Miasta Stołecznego Warszawy odpowie na petycję o zaprzestanie prac na inwestycję budowy Mostu i Trasy Krasińskiego przekazaną w dniu 10 grudnia 2015 roku Pani Prezydent Hannie Gronkiewicz-Waltz wraz z listą 4014 podpisów. Pytanie trzecie...

<35:48> Agata Gójska: Czy ja mogę zatrzymać...?

Strona Miasta: Nie możemy składać pytań.

Aleksandra Pogasik-Kudliczka: Ale składamy je pisemnie.

<rozmowa bez mikrofonu>

Aleksandra Pogasik-Kudliczka: Trzecie, tak? Pytanie trzecie. Dlaczego projekt inwestycji komunikowany przez miasto tak zwany „most lokalny” nazywa się Trasa Mostu Krasińskiego z przeprawą mostową. Pytanie czwarte – dlaczego nazywają państwo most lokalnym, podczas gdy most lokalny... z definicji w przypadku miast łączy mieszkańców dwóch dzielnic. Tymczasem zarówno mieszkańcy Targówka jak i Żoliborza deklarują wyraźnie, że nie chcą odwiedzać dzielnicy po drugiej stronie rzeki. Pytanie piąte – jakie jest uzasadnienie dla faktu, że konsultacje w tak zawężonym zakresie przedmiotowym oraz niezgodne z przepisami są prowadzone za publiczne pieniądze? W szczególności: dlaczego nie jest dyskutowana opcja zero oraz blokada wjazdu dla pojazdów kołowych z mostu w ulicę Krasińskiego. Pytanie szóste – dlaczego władze miasta nie respektują faktu iż Stary Żoliborz jest objęty nadzorem konserwatorskim i chroniony prawnie pięcioma wpisami do rejestru zabytków jako dobro narodowe. Pytanie siódme – dlaczego Miasto Stołeczne Warszawa nie zamierza chronić obszarów zielonych, za to zamierza zniszczyć procedowanie inwestycji rozległe tereny nadwiślańskie objęte ochroną programem Natura2000 w tym tereny łąkowe rozmaitych zwierząt, a także strefy spacerów dla licznych Warszawiaków. Pytanie ósme – jakie jest uzasadnienie dla faktu, że ankieta z licznymi błędami metodologicznymi, która otrzymała negatywną opinię Polskiego Towarzystwa Socjologicznego oraz niezależnych ekspertów z zakresu socjologii, stanowi podstawę podejmowania decyzji o kontynuacji inwestycji, budowy mostu i trasy Krasińskiego i procedowanie drastycznie zawężonych konsultacji. Pytanie dziewiąte – jakie jest uzasadnienie dla faktu, że nie zostały wykorzystane wyniki badań wcześniej przeprowadzonych: a) systematycznego badania opinii Barometr Warszawski realizowanego od 2003 roku, b) badań ruchu w Warszawie prowadzonych od 1969 roku, ze szczególnym uwzględnieniem warszawskiego badania ruchu w 2015 roku, c) badań jakości życia mieszkańców Warszawy w 2015 roku próba 7200 osób, realizacja Millword Brown i w 2015 roku próba 9000 osób, realizacja PBS. Pytanie dziesiąte – jakie jest uzasadnienie dla faktu, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie uwzględnia wpływu Trasy Krasińskiego na środowisko w ciągu ulic, które będą podejmowały ruch z Placu Wilsona, to jest ulic: Mickiewicza, Słowackiego, Krasińskiego, w kierunku zachodnim poza Placem Wilsona oraz ulicy Popiełuszki. Pytanie jedenaste – jakie są prognozy natężenia ruchu samochodowego w ciągu dziesięciu lat po uruchomieniu Trasy Krasińskiego na odcinku Wisłostrada-Plac Wilsona oraz na ulicach Mickiewicza, Słowackiego, Krasińskiego w kierunku zachodnim poza Placem Wilsona. Pytanie dwunaste – jakie są prognozy skażenia powietrza w obszarze oddziaływania Trasy Krasińskiego oraz ulic Mickiewicza, Słowackiego, Krasińskiego w kierunku zachodnim poza Placem Wilsona. Pytanie trzynaste – jakie są prognozy zwiększenia natężenia hałasu w zakresie oddziaływania Trasy Krasińskiego oraz ulic Mickiewicza, Słowackiego, Popiełuszki, Krasińskiego w kierunku zachodnim poza Placem Wilsona. Pytanie czternaste – jakie są przewidywania oddziaływania ruchu samochodowego i tramwajowego na budynki chronione wpisem do rejestru zabytków Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej oraz wieżowców na Kępie Potockiej. Piętnaste pytanie – kiedy społeczność mieszkańców Żoliborza może się spodziewać zgodnie z zapewnieniami władz miasta wykreślenia z planów przestrzennych Warszawy rozbudowy ulicy Krasińskiego w trasę przelotową łączącą planowaną inwestycję Trasy i Mostu Krasińskiego z Aleją Prymasa Tysiąclecia. Pytanie szesnaste – czy Urząd Miasta Stołecznego Warszawy spodziewał się takiej krytyki i protestów na konsultacjach na Śliwicach i na Targówku? Dziękuję.

<41:05> Uczestniczka spotkania: Pytanie dziewiąte?

Aleksandra Pogasik-Kudliczka: Powinnam mieć.

Uczestniczka spotkania: Zadaj te pytanie dziewiąte.

<41:12>Agata Gójska: To może przejdźmy w takim razie do kolejnych, do kolejnych głosów i za chwilę pan się, pan prezydent będzie się odnosił. Nie, nie, nie, można. Tylko tutaj akurat jakby była dłuższa seria pytań, także za jakiś czas też dojdzie do pana możliwość zadania pytania. Bardzo proszę jakby wysłuchajmy tych pierwszych zgłoszonych głosów a potem hurtem pan prezydent Warszawy będzie odpowiadał.

<41:34> Jolanta Zjawińska: Dobry wieczór państwu, ponieważ zmienił się skład państwa, który jest tutaj obecny, ja chciałam króciutko przypomnieć jakie zostało zajęte w trakcie piątkowych w ubiegłym tygodniu konsultacji. Jolanta Zjawińska, Stowarzyszenie Żoliborzan. Od razu zacznę od tego co wtedy, czyli powiem, że ja tego mostu nienawidzę, nie zmieniłam zdania, ale wiem, tak jak to zostało już powiedziane przez pana prezydenta – decyzja została podjęta i nie bardzo wiem jak mogłabym ją zablokować sama jedna. W takim razie ja pozwolę sobie odczytać, to będzie chyba szybciej. Planowana przez Urząd Miasta Stołecznego Warszawa budowa Trasy i Mostu Krasieńskiego w przedstawionej przez miasto koncepcji wzbudziła wiele kontrowersji wśród mieszkańców stolicy. Projekt budowy Trasy Mostu wywołał protesty mieszkańców Żoliborza, którzy obawiają się zwiększenia natężenia ruchu samochodowego, a tym samym znacznego pogorszenia jakości życia oraz zaburzenia unikatowego charakteru naszej dzielnicy. Ja chciałabym tylko podkreślić, że Żoliborz nam po prostu pozostał po II Wojnie Światowej. Wiem, że cała Warszawa się odbudowała a my nie musieliśmy się odbudowywać. I powinniśmy bardzo cenić to co nam zostało. Zostały nam perełki – został nam Stary Żoliborz, Zostało nam troszeczkę Saskiej Kępy, kilka kwartałów na Starej Ochocie i na Mokotowie. I naprawdę powinniśmy dziękować, nie wiem, opatrności, że nam te kawałki zostawiła i nie niszczy jej dalej. nasze zaniepokojenie wywołuje zła atmosfera wokół inwestycji, zbędny pośpiech w aktualizacji projektu, tendencyjna, przeprowadzona na zbyt małej próbie mieszkańców Warszawy ankieta, dotycząca konieczności inwestycji oraz zdecydowanie zbyt krótki okres konsultacji społecznych, co spowodowało narastanie niepotrzebnego konfliktu wokół tej inwestycji. Tutaj chciałam wtrącić, że nie jesteśmy jedyną dzielnicą, nie jesteśmy pariasami, którzy protestują przeciwko budowie mostu, bo takie głosy pojawiły się również w dzielnicy Targówek i tak samo w dzielnicy Praga Południe. Mieszkańcy Targówka są zaniepokojeni tym, że inwestycja jest podzielona na dwa etapy, obawiają się, że mimo obietnic wiadukt nad torami, który ma łączyć przeprawę mostową przez Wisłę z Bródnem nie zostanie wykonany z powodu na przykład braków finansowych, natomiast mieszkańcy Śliwic, to jest taki kwartał mieszkalny bliźniaczy do Starego Żoliborza, oni się bardzo obawiają, że właściwie zostaną zniszczeni i zmarginalizowani. Zostanie im zabrany ostatni kawałek zieleni, jaki mają, jedyny plac zabaw, nie będą mieli dobrych dojazdów i generalnie będzie im się tam dużo gorzej mieszkalo. Także mieszkańcy zadawali mnóstwo pytań i to nie jest tak, że to tylko my pytamy, pytają też mieszkańcy innych dzielnic. Wiem, że mieszkańcy Wawra na przykład mają narrację – „fajnie, mosty są potrzebne w Warszawie”, bo taka też jest narracja od kilku lat w Warszawie. I prasa, i telewizja, i wszystkie publikatory mówią o tym, że mosty są poprzednie. I jak się to powtarza, nie wiem, milion razy, to ktoś pytany czy mosty są potrzebne, tak jak było w ankiecie, oczywiście odpowie „Tak, są potrzebne”, bo tak został zaprogramowany i tak zostało skonstruowane pierwsze pytanie ankiety. Mając na uwadze obawy mieszkańców naszej dzielnicy uważamy, że

obecna aktualizacja projektu budowy Trasy Mostu Krasińskiego powinna obligatoryjnie uwzględniać rozwiązania dla Żoliborza proponowane przez uczestników Mostowego Okrągłego Stołu, bo takie stanowisko było wypracowane, i postulaty wypracowane przez mieszkańców w trakcie warsztatów konsultacyjnych, czyli to co wypracowaliśmy w ubiegły piątek i mam nadzieję to, co uda się wypracować dzisiaj. Zgodnie z ustaleniami poprzednimi planowana inwestycja powinna jak najmniej zagrażać unikatowości Żoliborza i jego historycznemu charakterowi, a także brać pod uwagę konieczność ochrony jakości życia mieszkańców dzielnicy. Priorytetem jest rezygnacja miasta z realizacji planów przedłużenia ulicy Krasińskiego dalej do Prymasa Tysiąclecia. Zapis o przedłużeniu Trasy Mostu Krasińskiego aż do Alei Prymasa Tysiąclecia powinien zostać w trybie pilnym wykreślony z dokumentów planistycznych miasta ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, oraz miejscowych planów zagospodarowania. I to pytanie, to jest już zawarte, mój przedmówca podał takie pytanie – kiedy to nastąpi? Wiem, że wczoraj, była sesja Rady Dzielnicy Żoliborz, na której miała zapaść decyzja o podjęciu uchwały wykreślającej, wnioskującej o wykreślenie Krasińskiego z planów miasta, nie wiem dlaczego nie zapadła. No to trzeba się będzie zastanowić, żeby to było szybciej. Proponowanym rozwiązaniem jest zaplanowanie systemu komunikacyjnego preferującego komunikację zbiorową na moście, a w ramach budowy węzła przy Wisłostradzie wprowadzenie takich rozwiązań infrastrukturalnych oraz organizacji ruchu, które skierowałyby większość ruchu samochodowego z mostu bezpośrednio na Wisłostradę, co oznacza ograniczenie liczby zjazdów z węzła w kierunku Żoliborza do jednego. Zdecydowanie powinno się przywrócić ulicy Krasińskiego jej miejski, lokalny charakter, zwężając ją do jednego pasa zachowując istniejące przejścia dla pieszych oraz przystanki komunikacyjne i pozostawiając szerokie chodniki. Powinny również zostać zachowane powstałe w wyniku realizacji projektów z budżetu partycypacyjnego drogi dla rowerów, a także istniejące i planowane pasy zieleni. Dodatkowo torowisko linii tramwajowej w kierunku Placu Wilsona winno być ciche i trawiaste. Ulicy Krasińskiego nie wolno zmieniać w kolejną arterię samochodową przecinającą zwarte kwartały zabudowy mieszkalnej. Myślę, że deklaracja o tym, że jest to most lokalny tylko wtedy będzie prawdziwa jeśli będzie jeden zjazd z mostu i jeśli ulica Krasińskiego będzie zwężona. Ponadto w celu przywrócenia Placu Wilsona miejskiego charakteru oraz uniknięcie chaosu parkingowego i zapobieżenia parkowaniu samochodów na wąskich uliczkach okalających plac, wskazane jest włączenie w zakres prac projektowych jego kompleksowej przebudowy i tu prosba do władz miasta – jeśli już chcecie nas tak skrzywdzić, zbudujcie nam prawdziwy plac miejski, Plac Wilsona. Ja wiem, że to nie, projekt nie obejmuje swoim zakresem Placu Wilsona, ale jak już będzie tutaj taki bałagan może warto się zastanowić, bo i tak te tramwaje gdzieś muszą pojechać, żeby Plac Wilsona przebudować tak, żeby był przyjazny. Wskazane jest włączenie w prace właśnie przebudowę Placu Wilsona, wprowadzenie strefy płatnego parkowania w pobliżu inwestycji oraz budowa parkingu podziemnego przy ulicy Słowackiego w istniejącej pustce technologicznej metra. Wiem, że pan prezydent na zeszłym, podczas ubiegłego spotkania obiecał wypełnienie wszystkich tych punktów i my będziemy trzymać za słowo, bo to wszystko jest zaprotokołowane i my pamiętamy... i w takim razie to mniej więcej wszystko. Jeszcze tylko chciałam państwu powiedzieć, że w imieniu mieszkańców Targówka i Śliwic bardzo też proszę o to, żeby padła deklaracja, że równocześnie z budową mostu zostanie zbudowany wiadukt nad torami kolejowymi łączący Bródno z nową przeprawą przez Wisłę, a także postulaty mieszkańców Śliwic, którzy też są mieszkańcami Warszawy naszej wspólnej, będą wysłuchane. Dziękuję bardzo.

<49:27> Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Dobrze, to domknijmy wszystkie pytania i za chwilę będziemy odpowiadać na nie wszystkie.

Uczestnik spotkania: Niech pani nie staje przy głośnikach, bo jest sprzężenie.

<49:38> Elżbieta Piotrowska: Tu? Mogę? Dobrze. Moje nazwisko Elżbieta Piotrowska... ja właściwie będę kontynuowała takie spotkanie, przepraszam, może stanę, które miałam w ubiegłym tygodniu także z panem prezydentem i z obecnymi osobami w związku z tym, że też nie wszystkie osoby były i zmienił się trochę skład, pomyślałam sobie, że może warto jednak przypomnieć przynajmniej fragmenty stanowiska naszego skierowanego do pana prezydenta i w związku z tym, że atmosfera w ubiegłym tygodniu była niezwykle burzliwa, emocje także, myślę, że w tej chwili to będzie troszkę spokojniej przeze mnie relacjonowane, ale ja się staram skupić na najważniejszych elementach. Po pierwsze sprawa tempa procedowania tych konsultacji – chcę powiedzieć, że inwestycja za półtora miliarda złotych – konsultacje trwają tydzień de facto. Oczywiście można powiedzieć, że funkcjonuje ankieta, ale ankieta nie jest bezpośrednim narzędziem czy metodą kontaktu. Ankieta wzbudza dużo pytań, natomiast zostawiono nam tak naprawdę dwa dni, tutaj wieczory na Żoliborzu, jeden dzień na Targówku, jeden dzień na Śliwicach, tak, jeśli się nie mylę i naszym zdaniem jest to przede wszystkim podyktowane terminem kiedy ma być uzyskany ZRIT, czyli Zgoda na Realizację Inwestycji Drogowych, a ta zgoda ma być uzyskana przez firmę, która wygrała przetarg w lipcu – przed tym musi być uruchomiona procedura akceptacyjna i dlatego tak naprawdę ten czas, ten krótki czas do dyskusji mamy tak zawężony. Chciałam też zwrócić uwagę, zwróciliśmy w naszym stanowisku na to, że sprawy konsultacji reguluje kilka przepisów, między innymi przepis ARCHUS, to jest konwencja międzynarodowa przez Polskę, ratyfikowana w 2001 roku, uchwała Rady Miasta, przepraszam, muszę spojrzeć tutaj dokładnie, żeby się nie pomylić, także ustawa z dnia 3 października z 2008 roku o udostępnianiu informacji, o środowisku i jego ochronie, o udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko i wszystkie te dokumenty podkreślają wagę rozpoczęcia konsultacji na jak najwcześniejszym etapie podejmowania decyzji tak, aby głos społeczeństwa mógł być wzięty pod uwagę przy decyzjach rozstrzygających. No tutaj niestety nie mamy takiego faktu. Jesteśmy postawieni właściwie, to co moi przedmówcy mówili, w bardzo ograniczonym zakresie wpływania na decyzję, i przychyłamy się w związku z tym do tej prośby, żebyście po prostu jak najmniej zniszczyli Żoliborz i żeby jak najmniej ludzie ucierpieli, a my deklarujemy, że w dalszym ciągu będziemy po prostu walczyć, i mówić nie. Chcemy też zwrócić uwagę, że w tak konfliktowej sytuacji, której w dużym stopniu doprowadziła polityka informacyjna miasta, tak, nieuwzględnianie głosów sprzeciwu, bagatelizowanie, propagandowe akcje, już znowu po raz drugi przypomnę panu prezydentowi Jarosławowi Józwiakowi, że w momencie kiedy była prezentowana ankieta na drugim... przepraszam, w czasie trzeciego okrągłego stołu, pan Józwiak triumfalnie wypuścił w Tweeter, słuchajcie, Tweeter to jest narzędzie posługiwania się przez dziennikarzy, czyli media szaleją wtedy – i tak się stało, media zaszalały – „80% chce mostu”, tak prezydent Józwiak, taki komunikat przesłał do społeczności Warszawy poprzez media. Czy to są warunki do konsultacji? To nie są warunki do konsultacji. W związku z tym po prostu uważamy, że miasto pełni podwójną rolę – inwestora, i tu musi bronić swoich interesów inwestorskich, i niestety rolę prowadzącego konsultacje. I tych ról się nie da niestety pogodzić. I to musi być inaczej zaplanowane, żeby było dobrze. W ubiegłym tygodniu dopiero pod koniec była jakaś rozmowa i dyskusja o perspektywach rozwoju. I taka, taka dyskusja się powinna odbyć przed zafundowaniem Żoliborzowi tej paskudnej i druzgocącej tak naprawdę inwestycji. Chcę jeszcze powiedzieć, że Żoliborz jest jedną z najmniejszych dzielnic, jest ze wszystkich stron otoczony szerokimi arteriami, i jeszcze w

tej chwili wpuszczenie w sam środek – my mówimy dosyć dramatycznie, ale to wynika naszych emocji – że chcą tą trasą nas ugodzić w serce. Po prostu przepuszczają, miasto puszcza tę arterię przez to, co jest dla nas najważniejsze. Plac Wilsona plany zagospodarowania już są i są, nie uwzględniają, tutaj zwracam się do pani Zjawirskiej, i nie uwzględniają tych postulatów, jakie były związane z organizacją Placu Wilsona jako centrum życia społeczności Żoliborskiej, tak, tylko przepuszczają tramwaje. Jest jeszcze kolejna kwestia, bo w planach są, jest puszczenie tramwajów Krasińskiego do Popiełuszki i do Broniewskiego – te domy puszcza, przepraszam, pękają, proszę państwa. Tak, my mamy nagrane filmy i pokazują – to jest tragiczne. Dlatego ten nasz protest w tej chwili coraz bardziej przechodzi w taką formułę tragiczną, dramatyczną i... i ja nie wiem czy może wpłyniemy na państwa, może zmiękczymy. Także ja ten, to nasze stanowisko przekazałam w ubiegłym tygodniu. Ale mam jeszcze jedno takie pytanie, bo ja sobie tutaj przygotowałam taką trochę inną wypowiedź o paradoksach, ale w związku z tym, że nie chcę zabierać czasu, bo te paradoksy to państwo widzicie. Mam tylko jedno pytanie – czy, czy jest prawdopodobne, że władze miasta kontynuują tą taką absurdalną budowę, tą inwestycję ze względu na to, że do tej pory zostały poniesione koszty w wysokości około, no myślę ponad 40 milionów, dokładnie nie wiem, ale to trzeba by było podliczyć, te koszty coraz bardziej narastają i czy jednak nie można się z tego wycofać, biorąc pod uwagę, że kolejne koszty no to będzie 700 milionów przeprawa mostowa, i nawet jak dla uzasadnienia jest wyjście Targówka wiaduktem, który będzie kosztował kolejne około 700 milionów, no to jakby tutaj w to nie ingerujemy, ale czy... właściwie to jest bardzo konkretne pytanie – dlaczego tak mocno utrzymujemy się cały czas przy realizacji tej budowy i czy te koszty mają, które już ponieśliśmy, mają wpływ na to? Dziękuję bardzo.

<oklaski>

<57:24> Agata Gójska: Dziękuję bardzo. I bardzo poprosimy osobę z numerem pięć, to jest ostatni, ostatni że tak powiem wydany numer. Możesz podejść też tutaj.

<57:45>Anna Kaliszewska: Dobry wieczór państwu, panie prezydencie, panie burmistrzu, szanowni państwo. Wszyscy chyba musimy się zgodzić z tym, że jeżeli są konsultacje społeczne i mieszkańcy, obywatele stolicy mają podjąć decyzje, ważne decyzje, które mają doradzić państwu, pokazać to czego chcemy, czego nie chcemy, doradzić państwu jak lepiej zaplanować inwestycję, która kosztuje ponad półtora miliarda. Zgodzimy się chyba z tym, że musimy mieć jakieś dane, żeby państwu coś sensownego doradzić i coś, co będzie dobre dla nas, dla miasta, dla Warszawy. I teraz poprosiłam po głos, ponieważ tydzień temu na konsultacjach jako przedstawiciel grupy samorządowej Plac Lelewela, która działa na Żoliborzu od 15 lat, zebrałam wszystkie uwagi grupy, wszystkie uwagi mieszkańców, które do mnie dotarły, i złożyłam na ręce pana prezydenta, zadałam też, szesnaście bardzo szczegółowych pytań związanych z tym projektem. I przeglądałam jeszcze dzisiaj rano, już wieczorem nie, bo nie miałam czasu, jeszcze sprawdzałam różne rzeczy, dotyczące właśnie miasta, architektury Żoliborza. Nie dostałam pisemnej na maila odpowiedzi na pytania, które wtedy zadałam od grupy, natomiast w tym piśmie, które złożyłam na ręce pana prezydenta i przeczytałam, to było publiczne i zostało też udokumentowane, była prośba właśnie mieszkańców Żoliborza o odpowiedź na te pytania, ponieważ bez tej odpowiedzi konsultacje trwają, powiedziałabym, szokująco krótko. I podejrzanie krótko, to bym powiedziała. Na te pytania nie otrzymaliśmy odpowiedzi i tu to co pan prezydent mówił nawiązując do różnych pytań, nie wyczerpuje jakby odpowiedzi na pytania, które zadaliśmy. I teraz, proszę państwa, pierwsza sprawa – pan prezydent mówił o metrze, mówiliśmy o rozbudowie metra – bardzo się z niej cieszymy jako Warszawiacy, natomiast nie padło słowo Białołęka. To jest dzielnica, która w tej chwili rozwija się też bardzo dynamicznie, bardzo tej nitki

metra potrzebuje i jeżeli mamy do zagospodarowania półtora miliarda, półtora miliarda to są w ogóle pieniądze, które trudno sobie wyobrazić, prawda. To może warto? Jest bardzo silny protest społeczny. Co więcej – ten protest społeczny jest uzasadniony bardzo ważnymi prowarszawskimi sprawami, nie tylko lokalnymi naszymi żoliborskimi, sprawami ważnymi dla całej Warszawy. To może warto się zastanowić czy nie przerzucić finansów tak ogromnych na inwestycje, które są bardziej wyczekiwane? Na pewno gdybyśmy powiedzieli Białołęce o metrze do nich to byłoby bardzo duże zainteresowanie. dlatego też mówiliśmy o wykluczeniu pewnych grup społecznych z procesu decyzyjnego, z procesu konsultacyjnego. proszę zwrócić uwagę, że mieszkańcy Białołęki nie byli zaproszeni na ten wąski bardzo, okrągły stół. A może ich przedstawiciele, tak samo jak przedstawiciele Wawra czy Wilanowa, powinni tam się znaleźć. Następna sprawa – proszę państwa, stoimy teraz, to znaczy chcę powiedzieć jedną rzecz, która, która ma jakby zasadnicze znaczenie. Bo to dlaczego jesteśmy tutaj z maskami i dlaczego te maski wkładają przedstawiciele różnych ugrupowań z Żoliborza, również pan prezes Stowarzyszenia Żoliborzanie trzyma taką maskę, za co bardzo jesteśmy wdzięczni, bo jesteśmy tutaj Żoliborzanie od prawa do lewa wszystkie grupki razem, prawda. Nie chcemy mostu. Nie chcemy mostu, ponieważ on godzi w Żoliborz i godzi w Warszawę. I jedna sprawa bardzo istotna to jest – dlatego mamy te maski, bo wprawdzie możemy mówić, tak jak tutaj zabieram sama głos i poprzednicy, ale mówimy o szczegółach! Rzeczywiście, trzeba przyznać, wydają państwo ogromne pieniądze i starania są wielkie, żeby przeprowadzić proces konsultacyjny, ale ten proces konsultacyjny jest tak naprawdę pozorny. To jest farsa, nie konsultacje.

<1:02:43> <oklaski>

<1:02:50> Anna Kaliszewska: Dlaczego tak uważamy? Ponieważ nie rozmawiamy o tym, co jest istotne. I teraz panie prezydencie, szanowni państwo. Jeżeli na przestrzeni lat odkąd powstał projekt mostu, pojawiły się nowe fakty w sprawie, to te nowe fakty w sprawie są wystarczającym powodem, żeby nie aktualizować projektu bez przedyskutowania z mieszkańcami...

<oklaski>

Anna Kaliszewska: Z mieszkańcami, ale też z ekspertami, z władzami miasta, przedyskutować spokojnie. W odpowiednim czasie. Takim, żebyśmy mieli czas na wypracowanie właściwych rozwiązań, żebyśmy mieli czas na zobaczenie innych i żeby inni mieli czas na zobaczenie naszych potrzeb, żebyśmy zobaczyli to, co najważniejsze. I teraz tego czasu miasto nam nie dało. Jeszcze pod koniec bodajże sierpnia była konferencja prasowa pani prezydent miasta i pani premier. Na tej konferencji była mowa o 6 ważnych inwestycjach. Dlaczegoż wtedy, publicznie, przy dziennikarzach, nie było powiedziane, że jedną, siódmą, bo o sześciu... most nie był wymieniony. Były wymienione inwestycje bardzo skromne finansowo. I bardzo się z nich cieszymy, ale dlaczego wtedy nic nie padło o moście, chociaż już był, był ogłoszony przetarg na aktualizację projektu mostu. I praktycznie w momencie, kiedy Żoliborzanie dowiedzieli się o tym, że to rzeczywiście jest realne, że coś tak masakrycznego miasto chce nam zafundować, to natychmiast rozpoczęliśmy protest. I teraz ten protest musiał się przede wszystkim jakoś sformalizować, zorganizować, ale ten protest dopiero 4 marca, czyli tydzień temu na konsultacjach, uzyskał swój głos! Bo powiedzmy jasno, że na okrągłym stole tego głosu nie było. Nasi przedstawiciele, no generalnie mogli mało powiedzieć i generalnie, bo sami przeglądaliśmy nawet potem zapis filmowy z okrągłego stołu, który był upubliczniony, to to nie były na razie rozmowy. To było wyrażanie bardzo silnych emocji i ankieta, którą miasto zaproponowało, zdaniem wielu ekspertów, specjalistów, w ogóle zupełnie niewłaściwa,

zmanipulowana, ta ankieta, nawet nie było na temat tej ankiety żadnej dyskusji naszych przedstawicieli. Także do prawdziwych konsultacji dochodzi dopiero teraz. Czekamy na nie kilka miesięcy i mamy na nie naprawdę kilka dni! Bo od 4 do dzisiaj i jeszcze ciągle nie mamy odpowiedzi na pytania, które zadaliśmy. No to co to są za konsultacje? I teraz popatrzymy dalej. Czyli pierwsza sprawa – jaki jest powód i jaka jest podstawa prawna, że w sytuacji nowych faktów w sprawie miasto zamiast zatrzymać procedowanie sprawy, myśmy o tym pisali w prasie, zamiast zatrzymać procedowanie sprawy, sprawę proceduje, a negocjacje prowadzi w oszałamiającym i niewłaściwym dla tak dużej kwoty i dla tak ważnego procesu, tempie. I teraz następna sprawa, proszę państwa, wyobraźmy sobie... i jeszcze jedna sprawa, my tutaj nie rozmawiamy o trasie mostu Krasińskiego, negocjacje, sama nazwa konsultacji to jest co chcemy zmienić w projekcie mostu! A my chcemy zmienić i to dużo, w projekcie trasy! Dlaczego o tym się nie mówi? Dlaczego partner społeczny...

<oklaski>

<1:07:10> Anna Kaliszewska: Dlaczego partner społeczny nie zostaje dopuszczony do głosu? Teraz następna sprawa. Proszę państwa, powiedziałam już o nitce metra na Białołękę i my chcielibyśmy, żeby to co tu jest powiedziało wybrzmiało, tak jak wybrzmiewają różne informacje podawane przez miasto w metrze, w telewizji – proszę bardzo upublicznić na stronach miasta, że my chcemy za te pieniądze nitki metra na Białołękę! Niech Białołęka się o tym dowie! Jako jednego z wariantów. Następna sprawa, proszę państwa, panie prezydencie, między tymi dniami od poprzednich konsultacji był, było kilka dni, gdzie nie było silnego wiatru – już na Placu Wilsona jest smog tak masakryczny, że dzieci kaszlą, że ludzie starsi i dzieci, i ludzie z problemami sercowymi czują się źle. Miasto dusi się w smogu. Już teraz, przypomnę, że Żoliborz, to co mówiłam na ostatnich konsultacjach, nie ma stacji pomiaru skażenia powietrza i cały ten wielki rejon nie ma stacji skażenia powietrza, ponieważ stacja na Bielanach, na Podleśnej, mierzy ze skażeń jedynie ozon. Nam już tu się pogorszyło, to mówiłam poprzednim razem, mogą państwo też, mam nadzieję, że będą jakieś protokoły i że pisma, które składaliśmy będą upublicznione i szeroko państwo będą mogli się z tym zapoznać. Generalnie chodzi o to, że miasto... zresztą są programy ochrony powietrza dla Warszawy, powinno wdrażać szybkie działania przeciwko takiej sytuacji, dla ratowania powietrza i dla ratowania zdrowia i życia Warszawiaków. I teraz, proszę państwa, pakowanie nam na Plac Wilsona dodatkowych samochodów, nawet jeżeli to będzie tylko te 3 tysiące dodatkowych w jedną stronę, prawie 3 w drugą, 5 tysięcy, prawda, no, to jest po prostu zbrodnia! To jest działanie przeciwko zdrowiu i życiu Warszawiaków!

<oklaski>

<1:09:35> Anna Kaliszewska: Te samochody gdzieś pojadą! Pojadą do centrum, pojadą na Ochotę, tam wszędzie pogorszy się sytu... na Wolę, pogorszy się sytuacja. Czyli to, że Żoliborz, jedna z najbardziej obywatelskich stolicy staje murem przeciwko tej inwestycji to ratuje całą Warszawę! Nie tylko nasze płuca i nasze zdrowie.

<oklaski>

<1:10:06> Anna Kaliszewska: I teraz, proszę państwa, oderwijmy się na chwilę od tych ogromnych emocji, które budzi most, i wyobraźmy sobie sytuację, że mamy w Warszawie fantastycznie działającą szybką kolej miejską SKM-kę, no i wyobraźmy sobie jeszcze, że ceny biletów są tańsze niż cena benzyny, to znaczy niż cena przejazdu na małej trasie samochodem. Bo ciągle tak nie jest. Ciągle na

przykład na małych odległościach bardziej się opłaca używać samochodu niż, niż transportu miejskiego, co jest bardzo nieekologiczne i antyzdrowotne, bo to generuje smog. I teraz wyobraźmy sobie – to nie są takie odległe marzenia. Myśmy się tutaj zgodzili, panowie inżynierowie, to są bardzo ważne sprawy! Ja powiem tak, czekaliśmy kilka miesięcy, proszę mi dać dokończyć, będę się skracać.

<oklaski>

<1:11:09> Anna Kaliszewska: I teraz tak, zgodziliśmy się tu, panowie inżynierowie przyznali nam rację, że, naszym ekspertom, że SKM-ka w Warszawie mogłaby teoretycznie jeździć, nie ma żadnych przeciwwskazań technicznych, mogłaby jeździć, i to też bardzo bym prosiła, żeby to było protokołowane, bo to są bardzo ważne rzeczy, ale ludzie o nich nie wiedzą! Nie wiedzą. I ze strony miasta o tym się niestety nie dowiadują. Czyli tak, mogłaby jeździć z częstotliwością metra i bardzo dziękujemy jakby za wyjaśnienie tych wątpliwości – co stoi na przeszkodzie, otóż na przeszkodzie stoją oczywiście po pierwsze dogadanie się z koleją, ale rozumiemy, że miasto o które walczymy i dzielnica, o którą walczymy, to jest stolica. Stolica, mam nadzieję, ma jakiś wpływ na to, żeby się dogadać z kolejami. To nie może być tak, żeby stolica, wizytówka całego kraju, miała SKM-kę, która na lotnisko jeździ co 20 minut i ludzie z niej nie korzystają, no bo po prostu wolą pojechać samochodem. I to jest też obciach pokazać ludziom z zagranicy, że 20 minut czekamy na luksusową skądinąd, pięknie wyremontowaną SKM-kę. I teraz, proszę państwa, wyobraźmy sobie – z Targówka, z miejsca, gdzie powiedzmy teraz ma się zaczynać trasa, jest 15 minut do centrum przez Dworzec Wschodni, już są bardzo duże w tej chwili remonty na trasie SKM i tam naprawdę jest luksusowe warunki, tylko że ona rzadko jeździ. I druga sprawa – jest 8 minut do Dworca Gdańskiego. Czyli Targówek ma dwa luksusowe rozwiązania. Mogą być... po co mają być u nas, jak chcą dojechać do centrum? Mogą do centrum dojechać fizycznie w 15 minut. Mogą dojechać w 8 minut do nas, do Dworca Gdańskiego pojechać gdzie im się metrem, gdzie im się żywnie podoba. I teraz, proszę państwa, co stoi na przeszkodzie? Na przeszkodzie stoi maleńki odcinek na stacji Warszawa Praga-Warszawa Płudy. I tam nasz ekspert powiedział, że przy Płudach po prostu trzeba by było zrobić niewielki wiadukt. Na pewno taki wiadukt nie kosztuje półtora miliona złotych... miliarda, przepraszam bardzo. W każdym razie niewielki wiadukt, ponieważ tory zastępcze, które kiedyś były używane przy remoncie linii dziewiątej, już są! One są, drugie tory, którymi jeżeli miasto się dogada z koleją, można puścić pociągi, właśnie SKM-kę i innymi dalekobieżnymi, wymagałoby kwestii rozjazdów, no, to rzeczywiście jest kwestia negocjacji i na te negocjacje liczymy. I teraz, proszę państwa, zostają ogromne pieniądze, tak? Proszę państwa, jeżeli powiemy w Warszawie i ja bym bardzo prosiła, żeby państwo, bo taki jest przepis prawny, że po różnych konsultacjach mieszkańcy mają prawo zobaczyć zapis tych konsultacji, protokół, no właśnie na przykład na stronach internetowych miasta, które już są i funkcjonują. I teraz niechże mieszkańcy Warszawy dowiedzą się, że zamiast awantury o most, zamiast duszenia się w korkach, mogą sobie dojechać w 15 minut SKM-ką czy w 8 minut tą inną trasą. To by była rewelacja dla całej Warszawy! I Żoliborz o taką rewelację prosi! I przyszliśmy tutaj...

<oklaski>

<1:14:53> Anna Kaliszewska: Ja, tak jak państwo widzą, zdjęłam maskę. Przyszliśmy tutaj, chcemy rozmawiać, chcemy rozmawiać o dobru naszego miasta. O Warszawie bez smogu, o realnych rozwiązaniach, które leżą w zasięgu ręki, a państwo gwałtownie procedują sprawę mostu jakby uniemożliwiają w ogóle tę dyskusję. Teraz następna sprawa – bardzo lekko prześlizgnęli się państwo

po Naturze2000, nie było mowy o Warszawskim Obszarze Chronionego Krajobrazu, w który inwestycja bardzo silnie ingeruje przez wycinkę 5 hektarów zieleni, w tym Łągów, które są naszą wizytówką. To jest w ogóle Dolina Środkowej Wisły, międzynarodowa ochrona tego typu obszarów, cenne gatunki. Zadaliśmy tydzień temu panu prezydentowi pytanie, ponieważ naszym zdaniem doszło do obserwowanych przez naukowców też nowych faktów w sprawie. Przemieściły się tam duże ssaki, obserwowane są tam ptaki, takie jak orły, i oczekujemy, że miasto zajmie się sprawą. To przerywa procedurę – taki nowy fakt w sprawie, i prosimy o przyjrzenie się czy nie lepiej właśnie zamiast ingerować w przyrodę, sięgnąć po ten wariant z SKM-ką, albo po ten wariant na Białotęgę. Teraz następna sprawa...

<oklaski>

<1:16:39> Anna Kaliszewska: Następną sprawą bardzo istotną, to jest kwestia Żoliborza jako dzielnicy, tu już mówiła pani Zjawińska, dzielnicy, która naprawdę jest perełką. I teraz w ostatnich dniach miasto potwierdziło wolę budowania kładki pomiędzy Starym Miastem a Pragą. Dla nas wszystkich jest oczywiste, że na Stare Miasto nie wprowadzimy takich przekrojów autostrad, to znaczy przepraszam bardzo, „dróg lokalnych” w cudzysłowie naszym zdaniem, jakich chce się wprowadzić na Żoliborz. I teraz, proszę państwa, ja rzeczywiście przeczytałam, bo chcąc obronić naszą dzielnicę bardzo dużo czytamy na temat historii, architektury i tak dalej. I teraz tak – nasza dzielnica nie jest jak Stare Miasto odbudowana. Nasza dzielnica jest oryginalnym zabytkiem! Oryginalnym.

<oklaski>

Anna Kaliszewska: Co więcej... ja jeszcze pamiętam i na przykład i wielu mieszkańców pamięta, myśmy się bawili w dołach po bombach, w lejach po bombach i pamiętamy postrzelone wszystkie domy na Żoliborzu. Wszystkie. Natomiast w tej chwili, też architekci zwracają uwagę, że w naszej dzielnicy widać jak narastały kolejne style! Jak nawiązywały do siebie, bo to się zachowało! I teraz – czy chcą państwo, tak jakby na Stare Miasto, wcisnąć w naszą dzielnicę dodatkowy ruch samochodowy po to, żeby te budynki, zdaniem konserwatora zaczęły sypać, prawda, żeby się zaczęły sypać, żeby to wszystko zniszczyć, żeby zniszczyć koncepcję miasta-ogrodu, gdzie ulica jest po to duża, żeby była na niej zieleń i żeby tu był spokój? No więc...

<oklaski>

<1:18:47> Anna Kaliszewska: No więc apelujemy do państwa o to, żeby poważnie usiąść i z nami rozmawiać. Nie rozmawiać o kosmetyce, tylko rozmawiać o tym co jest istotne i apelujemy o to, żeby te nasze wnioski, te nasze pytania, w wersji oryginalnej! Nie tak zamienionej w nowomowę, gdzie wychodzi, że w zasadzie nie wiadomo dlaczego my tego mostu nie chcemy i w ogóle, i prasa, państwo czasami sugerują, że jesteśmy jakimiś awanturnikami, tylko tak jak my je tutaj podajemy, żeby to się znalazło na stronie miasta, żeby pokazać Warszawiakom...

<oklaski>

<1:19:41> Anna Kaliszewska: ...że walczymy o całą stolicę. I teraz proszę państwa, jeżeli my ocalimy z tego półtora miliarda sporo pieniędzy, to znajdzie się, znajdą się pieniądze nie tylko na kładkę łączącą Karową z Pragą, ale też na kładkę rowerowo-pieszą pomiędzy Żoliborzem a Pragą, zamiast mostu! Ja jeszcze chciałam powiedzieć, że na przykład na politechnice w Trójmieście wymyślono nowy, z nowej

technologii kładki, które mogą być nad ciekami wodnymi, one są niedrogie i bardzo bezpieczne, po takiej kładce może przejechać samochód karetki pogotowia. My też chcemy taką kładkę! My chcemy patrzeć na nasz piękny brzeg z takiej kładki rowerowo-pieszej i oddychać świeżym powietrzem!

<oklaski>

Uczestniczka spotkania: I zapraszamy wszystkich do tego oddychania. Dziękuję bardzo.

<gromkie brawa>

<1:21:27> Agata Gójska: Bardzo dziękuję. Dużo pytań, dużo kwestii, panie prezydencie, prosimy o komentarz. O odpowiedź, o wyjaśnienie, o komentarz, różny status był tych...

Jarosław Józwiak: Dziękuję serdecznie. Przede wszystkim chciałem państwu podziękować za atmosferę, że tym razem konstruktywnie rozmawiamy i że część z państwa jakby zdjęła te maski, jednak ten proces nie jest takim niemy jak państwo go prezentowali na początku. Państwo dają konkretne pytania i państwu będziemy chcieli konkretnie na te pytania wszystkie przez państwa zadane odpowiedzieć. I dla nas bardzo, dla nas bardzo ważny jest ten głos państwa jako mieszkańców, i chociażby o tym świadczy to, że jestem tutaj z państwem osobiście, już drugi raz, bo przypomnę poprzednim razem też zostałem z państwem kilka godzin, żebyśmy rozmawiali, pozostałe spotkania odbywały się tylko i wyłącznie na poziomie merytorycznych dyrektorów. Do państwa przyjeżdżam osobiście, żebyśmy rozmawiali, bo państwa głos jest dla nas ważny, jeszcze raz to podkreślam. Jeszcze raz pozwolę sobie powiedzieć, że patrzymy na państwa postulaty, ale też musimy patrzeć na to, czego oczekują ogół mieszkańców miasta stołecznego Warszawy. Dlatego, że... dlatego że miasto to jest suma 18 dzielnic z bardzo różnymi potrzebami, na różnym poziomie rozwoju, i w jednych dzielnicach potrzebne są na przykład szkoły, jak na Zielonej Białołęce, bo brakuje tam kilku szkół i w tej chwili prowadzimy proces budowy 4 szkół na raz, a w innej dzielnicy potrzebny jest na przykład dom kultury, potrzebne jest wzmocnienie transportowe takiej dzielnicy i wiele, wiele innych potrzeb poszczególnych obszarów miasta. I aby miasto rozwijało się sprawnie, musi się rozwijać w sposób zrównoważony, czyli trzeba patrzeć na to co poszczególne jego obszary potrzebują i na te potrzeby odpowiadać. Po kolei, zanim przejdziemy do tych szczegółowych 25 pytań, pozwolę sobie odpowiedzieć na te pytania, które wynotowałem z państwa wypowiedzi ustnych tak, aby na nie odpowiedzieć, a potem po kolei do tych 25. Dlaczego nie jest brana pod uwagę opcja zero? Dlatego, że tak jak wskazałem, że ten most jest przesądzony w kilku dokumentach strategicznych miasta, w których tak naprawdę decyzje w jego, w jego, w sprawie jego budowy zapadały od 2006 roku, czyli od momentu kiedy powstało studium, a tak naprawdę przed studium już na etapie wpisywania go do tego studium, ten, ta lokalizacja była rozpatrywana, poprzez potem strategię transportową, plany miejscowe, pierwsze konsultacje społeczne i spotkania, które odbywały się w sprawie tego mostu na etapie pierwszego projektu, podkreślę, więc tak naprawdę nie jest tak, że dzisiaj mówimy, że o moście dyskutujemy w ostatniej chwili, tylko o moście dyskutujemy co najmniej od 10 lat z różną intensywnością, przy różnych procesach, które się w tej sprawie dzieją. I teraz w ramach przygotowań do okrągłego stołu, bo przypomnę, na tym okrągłym stole też rozmawialiśmy, sprawdziliśmy jakie jest postrzeżenie i percepcja tego mostu przez mieszkańców miasta stołecznego Warszawy, i skorzystaliśmy z takiego narzędzia jakim jest badanie opinii publicznej. I takie badanie zostało wykonane, i wyszło z tego badania, że mieszkańcy oczekują budowy tego mostu i dlatego, dlatego jakby zapadła decyzja.

<krzyki z sali>

<1:24:50> Jarosław Józwiak: Kolejną rzeczą, którą tutaj poruszał przede wszystkim pan radny Michałowski w swojej wypowiedzi była kwestia wjazdu samochodów. My też jesteśmy zwolennikami tego, aby utrudnić wjazd samochodów indywidualnych z kierunku Wisłostrady, czy z kierunku tego mostu właśnie na Plac Wilsona, stąd... Wilsona, na którym rozmawiamy, i stąd bardzo chcemy, abyśmy zastanowili się wspólnie na warsztatach w jaki sposób do tego ograniczenia wjazdu może dojść – czy poprzez zwężenie przekroju ulicy Krasińskiego, bo... i tutaj też wielu ekspertów zgadza się z tą moją wypowiedzią, którą już kilkukrotnie czy to i do państwa, czy w wypowiedziach prasowych wskazywałem, że dzisiejszy przekrój ulicy Krasińskiego z punktu widzenia możliwości wjazdu i samochodów, które już dzisiaj wjeżdżają na Plac Wilsona, jest dużo gorszy i dużo bardziej szkodliwy dla Żoliborza niż będzie po przebudowie i po budowie nowego, nowego elementu drogi.

Uczestnik spotkania: Nieprawda.

Uczestniczka spotkania: Dlaczego?

<1:25:46> Jarosław Józwiak: Dlatego, że dzisiaj korzystając chociażby z mostu Grota i Wisłostrady można bardzo łatwo i szeroką arterią, z dużą prędkością, niestety, co też nie jest wskazane, dostać się, przemknąć przez ulicę Krasińskiego w stronę Placu Wilsona.

Uczestnik spotkania: Nic takiego się nie dzieje!

Jarosław Józwiak: Po tej budowie... no, ja akurat miałem okazję kilka lat jeździć tą drogą po tej trasie, bo mieszkałem po drugiej stronie Wisły i korzystałem dokładnie z tego, z tego odcinka i wiem, że tak się działo dosyć powszechnie. No więc tak jak wskazywałem, naszym priorytetem, który jest w tej kwestii, jest wytyczenie przede wszystkim korytarza dla komunikacji, dla transportu zbiorowego, czyli dla tramwaju i to jest priorytet, który nam jest potrzebny. Kolejnym elementem, który, o który tutaj było pytanie jest kwestia trasy Mostu Krasińskiego i wykreślenia tej Trasy z dokumentów planistycznych – to od razu odpowiem, pierwszy element zostanie wykonany na najbliższej sesji, czyli już w następny czwartek, czyli 17 marca, kiedy nazwa tytułu inwestycyjnego zostanie zmieniona właśnie z tytułu „Trasa Mostu Krasińskiego”, na dokładnie, żeby powtórzyć, to pozwolę sobie odczytać „Most Krasiński wraz z dojazdami”. Czyli w związku z tym zostanie ten tytuł, ten tytuł samej trasy zostanie wykreślony. Jak powiedziałem, to jest pierwszy etap związany z tą zmianą. Drugim etapem jest to, co już publicznie zadeklarowaliśmy, czyli jakby wykreślenie w ogóle tej trasy, a przede wszystkim przebiega tej trasy do trasy drogi S8, czyli do trasy Armii Krajowej. To wymaga zmian w studium, studium ma określone procedury przystąpienia do jego zmiany, a następnie wykonania tej zmiany. Również na etapie tych zmian w studium są elementy związane z możliwością zabierania głosu, wskazywania uwag do studium, do tych zmian, które proponujemy, a więc państwo również będą mogli w tym procesie związanym z wykreśleniem uczestniczyć. Takie zmiany są przygotowane przez Biuro Architektury, dlatego że jesteśmy w tej chwili w procesie innych zmian w studium. Dopiero jak zamkniemy ten proces będziemy mogli uruchomić kolejny. Do najbliższego procesu zmian w studium wykreślenie tego łącznika z Trasą Armii Krajowej będzie przez nas postulowane jako zarząd miasta, słyszałem, że państwo tutaj też na etapie dzielnicy takie postulaty chcą kierować, więc na pewno takie wzmocnienie, postulat z państwa strony też będzie jednym z dodatkowych elementów. Ale bez względu na wniosek ze strony dzielnicy, my taki wniosek do studium składać będziemy. Kolejnym elementem była kwestia jakby próby antagonizowania czy północ czy południe

w kontekście mostu. Jeszcze raz podkreślę, na południu będzie powstawał most ekspresowy, który będzie powiązany zarówno funkcjonalnie z dzisiaj z ulicą Puławską, następnie z ulicą Płaskowicką, następnie będzie powiązany z Wilanowem, i po stronie Wawerskiej zarówno z Wałem Miedzyszyńskim jak i potem na odcinku Patriotów aż w kierunku Trasy Lubelskiej. Stąd w tym obszarze powstanie nowy funkcjonujący most ekspresowy, ale też dlaczego po tej stronie na dzień dzisiejszy potrzebne jest więcej mostów? Dlatego, że po tej stronie mamy bardziej zurbanizowany teren. No z całym szacunkiem możemy próbować porównywać liczbę mieszkańców Wawra do liczby mieszkańców Targówka, ale też wskazujemy na jakim obszarze, jaki tam jest intensywność zabudowy. No dzisiaj jednak cały ten pas nadwiślański po stronie Wawra nie jest terenem wysoko zurbanizowanym, tam się dopiero pojawiają plany miejscowe, tam się dopiero pojawia zabudowa, i ta zabudowa, która się tam pojawia, pojawia się jako zabudowa jednorodzinna, a nie wielorodzinna, która funkcjonuje na Targówku. Stąd most na zaporze nadal pozostaje w planach miasta, natomiast na dzień dzisiejszy nie ma on jeszcze tak priorytetowego charakteru jak most tutaj właśnie w tej części miasta, gdzie mamy dużo intensywniejszą zabudowę i urbanizację. Kolejnym elementem, o który tutaj było pytanie, dotyczyło Placu Wilsona. Tak, potwierdzam, jesteśmy gotowi do tego abyśmy rozmawiali też na temat kształtu Placu Wilsona, ale dzisiaj proces, o którym mówimy dotyczy tak jakby naprawdę kwestii drogowo-transportowych, natomiast Plac Wilsona jest placem dużo ważniejszym chyba dla dzielnicy i powinniśmy rozmawiać o jego wielu aspektach również w kontekście jego funkcji kulturalnych, funkcji społecznych, funkcji usługowych, szczególnie, że taki proces niedawno w dzielnicy był prowadzony w kontekście Placu Grunwaldzkiego i tam zostały wypracowane założenia do przebudowy tego placu uwzględniające bardzo wiele postulatów zarówno zgłaszanych przez mieszkańców jak i przez Radę Dzielnicy. Stąd powinniśmy podobnym procesem konsultacyjnym, bo będzie to szczególny obszar, jakim jest Plac Wilsona i pomyśleć o nim jak o czymś więcej w mojej ocenie niż tylko i wyłącznie węzłem drogowym, bo to jest, to jest jego jedna z funkcji, moim zdaniem nie najważniejsza. To jest bardzo ważne centrum lokalne w dzielnicy i powinniśmy myśleć o nim kompleksowo z tych wszystkich pozostałych funkcji, które on powinien pełnić. Tak samo była tutaj mowa i pytanie o...

<1:30:38> Uczestniczka spotkania: Tutaj na chwilę przerwę, ale jak możliwe jest... <niesłyszalna kwestia bez mikrofonu>

Jarosław Józwiak: Ale no chociażby to jest pytanie, i to już też rozważaliśmy jako miasto, publicznie eliminowanie tego przepłotki w ulicę Słowackiego, która dzisiaj przebiega przez środek tego placu, pytanie czy ona nadal jest potrzebna, pytanie czy ta szerokość pasów na Placu Wilsona z prawoskrętami, z lewoskrętami, to są wszystko elementy, o których powinniśmy rozmawiać w toku konsultacji, w toku też zastanowienia się jakie funkcje dla tego placu są potrzebne. A więc dzisiaj ten projekt zakłada tylko i wyłącznie włączenie torów tramwajowych w istniejący układ tramwajowy. Natomiast rozmawiamy o całej funkcji placu i poszukajmy rozwiązań dla, w konsultacjach, tak jak wspólnie zastanawialiśmy się również nad Placem Grunwaldzkim, gdzie również przecież mamy przebiegające tory tramwajowe.

Uczestniczka spotkania: Tylko, że to jest obietnica, że to... <niesłyszalna kwestia bez mikrofonu>

Jarosław Józwiak: To jest obietnica tego, że powinniśmy w najbliższym czasie usiąść do rozmowy o Placu Wilsona. Kolejnym, kolejnym elementem jest kwestia konsultacji i to już raz, to też padało w wypowiedziach, że tak naprawdę pierwsze elementy, w których mieszkańcy zabierali głos dotyczące

przebiegu tej trasy to już 2006 rok, kiedy po raz pierwszy, i teraz 2015, kiedy tak naprawdę tylko przy kilku głównych dokumentach rozmawiamy na temat tego mostu po raz czwarty. Teraz padał też taki zarzut co do tego w jaki sposób są przeprowadzane konsultacje, jak one przebiegają. No przypomnę, że konsultacje były poprzedzone dwoma, ponad dwoma miesiącami okrągłego stołu, kilku spotkań, na których rozmawialiśmy na temat tego, między innymi najpierw co jest zakresem tych konsultacji, a potem na temat przebiegu i w jaki sposób te konsultacje powinny przebiegać, jakie terminy sobie nakładamy na te konsultacje i tak dalej, i tak dalej. I zgodnie z metodologią, tak można powiedzieć, w konsultacjach są trzy etapy, takie podstawowe. Pierwszy etap to jest informacja o tym, że takie konsultacje się odbędą i to jest szeroka informacja dotycząca tego, żeby mieszkańcy w ogóle się dowiedzieli, że na ten temat chcemy i w ogóle będziemy rozmawiali. I ten etap informacyjny na ogół trwa dwa, trzy tygodnie. W tym przypadku on był bardzo szeroki, bo tak jak wskazałem na poprzednim spotkaniu ja korzystam dosyć regularnie z komunikacji miejskiej i nawet w tramwaju u siebie w dzielnicy Bemowo-Wola, bo jechałem akurat tą linią z Woli na Bemowo, widziałem ogłoszenia o konsultacjach społecznych dotyczących tego mostu, więc naprawdę wszyscy Warszawiacy byli powszechnie informowani o tym, że ten proces... i to jest jeden z elementów konsultacji, że mieszkańcy mieli możliwość dowiedzenia się, że w ogóle taki proces trwa. Drugim elementem takich konsultacji jest na ogół właśnie tego typu wysłuchiwanie głosów mieszkańców – w różnej formie, bo te głosy wpływają pisemnie, te głosy są artykułowane na spotkaniach, pracujemy na warsztatach, które też dzisiaj mamy przewidziane, w których można różne rzeczy zobaczyć, są ankiety online, na których można swoje uwagi, pomysły zgłaszać. I to jest właśnie ten etap. I na koniec jest etap zebrania wszystkich uwag w toku konsultacji. Tych uwag, które wpłyną w konsultacjach do każdej, i takie jest zawsze założenie, że do każdej uwagi, która jest zgłoszona, jest opracowywana odpowiedź szczegółowa na piśmie, zarówno w raporcie, jak i jeżeli wnioskodawca na przykład składa ją mailem, to otrzymuje również tą odpowiedź mailem. A więc tak przebiega metodyka konsultacji, które w Warszawie wykonujemy od wielu lat, w przypadku wielu inwestycji. Czasami mają one bardziej dramatyczny przebieg, bo przypomnę jak zaczynaliśmy spór wokół przebudowy Pól Mokotowskich, to one też zaczynały się w tak dramatycznej formie jak dzisiaj rozmawiamy z państwem, a dzisiaj jesteśmy już w trzecim etapie wspólnej pracy projektowej nad Polem Mokotowskim i można powiedzieć, że pracujemy ze sobą jakbyśmy już byli starymi dobrymi znajomymi ze stroną społeczną, która bierze udział w tym procesie, a też na początku była bardzo gorąca atmosfera, protesty, które były wtedy skierowane przeciwko pomysłom zagospodarowania Pola Mokotowskiego. Tam akurat był spór na temat psów i możliwości stworzenia części dla psów, więc – tak też zakładano, że to jest według niektórych ingerencja w Pole Mokotowskie.

<nierozróżnialne głosy z sali>

Jarosław Józwiak: Jeżeli chodzi o te pytania, które pani złożyła i które tutaj występowała na piśmie, to podzieliliśmy te pytania, bo jest kilka pytań, które możemy złożyć i odpowiedzieć dosyć szybko, i jutro do końca dnia pani dostanie odpowiedź na te pytania, natomiast niektóre były pytaniami bardzo szczegółowymi i wymagają szerszego opracowania, będziemy pani na bieżąco dosyłać te odpowiedzi. Najpóźniej w przyszłym tygodniu powinna pani już mieć komplet odpowiedzi ze swojego pisma. Kolejnym elementem, który się tutaj pojawił, była kwestia metra na Białołękę. No więc aby budować metro, to muszą być odpowiedniej szerokości korytarze transportowe. I o ile takie korytarze transportowe, w których możemy, za przeproszeniem, ten tunel kopać, zmieścić stację i inne elementy, bo przypomnę, że metro to nie jest tylko sam tunel, to jest stacja, która ma całą obsługę, wentylatornię i inne rzeczy. I takie szerokie tunele transportowe mamy w tych dzielnicach, w których

można powiedzieć to planowanie przestrzenne odbywało się w sposób dużo bardziej przewidziany, zaplanowany, głównie... tak jak u państwa jeszcze w latach '20, czy cała urbanistyka lat '60 i '70 – tam jest możliwa łatwa i sprawna budowa metra. My robiliśmy próbę analizy odgięcia tej linii metra II z Targówka w stronę Białołęki. Niestety, z punktu widzenia własnościowego, z punktu widzenia szerokości korytarzy transportowych, które występują, czyli wąskich, dawnych ulic, nie ma możliwości na dzień dzisiejszy próby zamieszczenia stacji dopóki w stacji nie będzie prawa, które między innymi stanowi o własności warstwowej, dlatego, że dzisiaj tak naprawdę, proszę też zobaczyć, że metro udaje się budować tylko albo pod ulicami miejskimi, albo pod użytkowaniem wieczystym. Pod prawem własności praktycznie nie jest możliwe zbudowanie metra bez ustawie o własności warstwowej, o którą jako miasto zabiegamy od wielu lat. I też państwu opowiem ciekawostkę – do zeszłego roku, kiedy udało się znowelizować ustawę o transporcie kolejowym, metro nie było inwestycją celu publicznego. Inwestycją celu publicznego była ścieżka rowerowa, a nie było nią metro. Dopiero udało się to zmienić, żeby ułatwić procedurę, procedury związane z budową metra. Dalej, jeżeli chodzi o kolejną rzecz dla Białołęki – planujemy obsługę tramwajową, taka analiza jest wykonywana. Między innymi też ta zajezdnia na Anopolu, o której wspominałem, która jest właśnie na granicy Targówka i Zielonej Białołęki, ma być, dlatego jest lokowana w tym miejscu i dlatego tramwaje już przystąpiły, wykupiły grunty i przystąpiły do prac związanych z projektowaniem tej zajezdni, żeby właśnie ten obszar obsługiwać w sposób sprawny komunikacją tramwajową. Poza tym aby budować metro, to tak naprawdę proszę sobie przypomnieć jak Warszawa jeszcze była podzielona na samodzielne gminy i gminę Centrum, że praktycznie nie była w stanie finansować sama budowy metra. Stacje były budowane pojedynczo raz na dwa, trzy lata, dlatego, że jest to gigantyczny wysiłek finansowy. I gdyby nie dofinansowanie unijne, które dzisiaj mamy zapewnione na odcinku 3+3, i na odcinek 3+2, a w następnej perspektywie zabiegamy o ten element III Linii na Goław oraz dokończenie po stronie Lazurkowej, Warszawy nie byłoby stać na realną budowę metra, bo jest to zbyt duży wysiłek finansowy. Zresztą z tego powodu proszę zobaczyć, że też Kraków, który próbował przymierzać się do metra bardzo szybko się wycofał, bo nie jest w stanie finansowo podołać, rozmawiałem osobiście z prezydentem Majchrowskim w tej sprawie. Stąd w momencie dopóki Warszawa może korzystać szeroką, można powiedzieć, szerokim gestem z Unii Europejskiej, dlatego w tej chwili te projekty zakładają i są przemyślane, zakładane i sprawdzone od wielu lat. Bo też, proszę pamiętać, że przebieg II Linii Metra pokrywa się tak naprawdę z przebiegiem II Linii Metra, który jeszcze był planowany przed II Wojną Światową, a potem aktualizowany od lat '70. Stąd tam dosyć sprawnie ta inwestycja się posuwa, bo są to bardzo dobrze i długo przemyślane projekty. Jeżeli chodzi o stan powietrza, to tak jak podkreślałem tydzień temu jest to jeden z ważnych priorytetów władz miasta. W grudniu został przyjęty plan gospodarki niskoemisyjnej, który zakłada stałą poprawę jakości powietrza poprzez ileś działań zarówno modernizacyjnych, takich związanych z termomodernizacją budynków, z dofinansowaniem wymiany indywidualnych źródeł finansowania, bo to wbrew pozorom one są głównym szkodnikiem, jeżeli chodzi... czyli wszelkiego rodzaju zarówno starego typu instalacje grzewcze, piece, jak i również wykorzystywanie w nich bardzo słabej jakości paliwa. I stąd na przykład, teraz miałem okazję być w zeszłym tygodniu przed spotkaniem z państwem w Londynie, tam wyeliminowano w głównej mierze smog zastępując indywidualne źródła ogrzewania, które były w domach bardzo powszechne w Londynie, bo tam nie ma takiego systemu ciepłowniczego w Warszawie, mam na myśli dawny system specowski, poprzez modernizacje gazowe. I u nas też tego typu zamierzenia i plany mamy, żeby dofinansować. Z drugiej strony również cały system kontroli, który jest już wdrażany w straży miejskiej, szkolenia, które przechodzą strażnicy

tak, aby mieli oni uprawnienia. Już pierwsze takie kontrole się odbywają, aby eliminować te najgorsze źródła ogrzewania. No i trzeci najważniejszy element tego...

<gwar z sali>

<1:40:16> Jarosław Józwiak: I trzeci najważniejszy element walki ze smogiem... no ja odpowiadam na pytanie, które się, o stan jakości powietrza. Jest kwestia rozwoju komunikacji miejskiej, dlatego na tym moście priorytet ma mieć tramwaj, bo tramwaj jest właśnie tym środkiem transportu zeroemisyjnym, który nie ma, nie ma do czynienia ze smogiem, bo jest zasilany elektrycznie. Dalej wskazywała, jedna z pań wskazywała na kwestię SKM-ki. Tak, SKM-ka jest naszym priorytetem. Z tej perspektywy unijnej, czyli tej, która teraz trwa, będzie zakupionych kolejnych kilkadziesiąt pociągów i chcemy zwiększać częstotliwość kursowania wraz z remontem Warszawskiego Węzła Kolejowego, ale na dzień dzisiejszy liczymy, że głównym tym korytarzem transportowym nie może już być Linia Średnicowa, bo ona nawet po modernizacji nie będzie w stanie pogodzić większej liczby pociągów, bo tam w tej chwili po nieco ponad minutę już w tej chwili jeździ pociąg, więc nawet jest to częściej niż na stacjach metra zważywszy na pociągi z poszczególnych kierunków, które na linii średnicową wjeżdżają. Natomiast liczymy na to, że w ramach modernizacji węzła kolejowego zostanie otwarty potencjał dzisiaj głównie towarowy tak zwanej linii obwodowej, i przede wszystkim przepięcie połączenia między tą linią obwodową przez Dworzec Zachodni z linią do Piaseczna, Kolei Piaseczyńskiej, który dzisiaj nie jest możliwy i który w związku z niemożliwością zawracania pociągów ogranicza potencjał skorzystania z SKM-ki. I tutaj modernizacja warszawskiego węzła kolejowego, zresztą będzie dosyć dużym zamieszczeniem w mieście, bo kolej planuje na co najmniej 2 do 3 lat, w zależności od wariantu, 4 już pan inżynier mi pokazuje, wyłączenie możliwości poruszania się między Dworcem Wschodnim a Zachodnim jakiegokolwiek pociągu i przekierowaniem wszystkich dalekobieżnych pociągów, które nie kończą trasy w Warszawie, przez Dworzec Gdański, który jak właśnie państwo wiedzą trwają prace modernizacyjne, aby ten ruch dalekobieżny mógł przyjąć. I bardzo, bardzo liczymy na to, że ta, ta zmiana poprawi i też nie zgodzę się z kwestią korzystania, bo ja akurat jestem użytkownikiem warszawskiej komunikacji, posiadam bilet kwartalny, jeżeli państwo sobie wezmą cenę biletu kwartalnego i podzielą go przez liczbę dni, to wychodzi się, że dziennie jeździ się za 2,77, czyli, za przeproszeniem, to jest ledwo 70% litra benzyny. Więc komunikacja w Warszawie jest bardzo przystępna jeżeli chodzi o ceny. Za 2,77 przez 24 godziny na dobę mogą korzystać ze wszystkich środków transportu łącznie z transportem nocnym, bez żadnych ograniczeń, mając bilet kwartalny. Więc wydaje mi się, że przystępność tej komunikacji i dostępność dla przeciętnego mieszkańca jest akurat w tym przypadku dosyć wysoka. Była też poruszana kwestia ochrony środowiska, to przypomnę, że Warszawa w ramach funduszy unijnych, czyli w ramach programu Life+ realizuje program Doliny Środkowej Wisły, w ramach którego na Golędzinowie na Pradze Północ, czyli można powiedzieć praktycznie przez Wisłę od, od Żoliborza tutaj zaraz na tym odcinku właśnie między przyszłą trasą, czy przyszłym Mostem Krasińskiego, a dzisiejszym Mostem Gdańskim, jest realizowany projekt stworzenia siedlisk dzikich ptaków, w tym wysp lęgowych, tak aby poprawić warunki w tym obszarze. Przypomnę, że tam jeszcze kilka lat temu, do powodzi w 2010 roku, funkcjonowały nielegalne ogródki działkowe, które też były między innymi źródłem emisji tego smogu, o którym państwo mówią. Te ogródki po powodzi zostały zlikwidowane i dzisiaj będzie tam tworzona ostoja dzikich ptaków wraz ze ścieżkami edukacyjnymi dla dzieci i pawilonem edukacyjno-rekreacyjnym od strony Mostu Gdańskiego, gdzie już podobny rezerwat dla dzikich ptaków zostały stworzone między innymi na Wyspach Zawadowskich, gdzie również w ramach projektu Life+ te wyspy zostały oddzielone, zresztą podobnie będzie na Golędzinowie, od możliwości wejścia tam ludzi

tak, aby zapewnić tam optymalne warunki lęgowe i odtworzyć te łąki lęgowe po tamtej stronie między wałem właśnie a tymi wyspami lęgowymi wraz ze ścieżkami edukacyjnymi. Teraz... teraz, aha, i nawet ostatnio mogę powiedzieć, bo w grudniu w Warszawie był z wizytą, nie pamiętam nazwiska, Komisarz Unii Europejskiej, który odpowiada za ochronę środowiska, on jest z Malty, który wspólnie z panią prezydent zresztą oglądał i był pod wrażeniem tego w jaki sposób planujemy na Golędzinowie i co już zostało wykonane w kontekście ostoi tych dzikich ptaków, i był pod wrażeniem właśnie w jaki sposób dbamy, dbamy o dolinę środka Wisły. Spacerkiem z Żoliborza po moście będzie praktycznie można w 3 minuty dojść. Dobra. Przechodzimy do pytań, które państwo złożyli w ramach tych 25 pytań. Pierwsze pytanie...

Agata Gójska: Proszę państwa, bo jest...

<1:45:04> Jarosław Józwiak: Słuchałem państwa przez ponad godzinę, teraz chcę państwu na wszystkie państwa pytania odpowiedzieć, bo tak obiecałem.

Agata Gójska: ...a potem będziemy rozmawiać dalej, dobrze?

Uczestnik spotkania: Czy ten most ma coś wspólnego z rozwojem Warszawy przez wpuszczanie samochodów do centrum?

Jarosław Józwiak: Ale jak sam... to jest jedno z pytań, za chwilę też odpowiem, już raz wydaje mi się odpowiadałem, że w ramach tego zrównoważonego rozwoju na tym moście chcemy, aby jego główną funkcją było przerzucenie linii tramwajowej, przerzucenie możliwości stworzenia na nim buspasa, czyli jakby dojazdu dla komunikacji autobusowej, i zostawienie na tym moście jednego pasa dla samochodów oraz stworzenia, powiązanie go z systemem ścieżek rowerowych zarówno na wysokości Wisłostrady, jak i doprowadzenie do istniejących ciągów rowerowych na wysokości Placu Wilsona. Więc wydaje mi się, że ten most z punktu widzenia spójnego i zrównoważonego rozwoju również, i zniechęcenia mieszkańców Targówka, którzy dzisiaj mogą korzystać z transportu publicznego, głównie autobusowego albo tramwajowego, który musi przejechać przez węzeł Żaba, który jest dzisiaj nieefektywnym skrzyżowaniem, i dojazd do Targówka na, niestety po tej odległości zajmuje od kilkunastu, do kilkudziesięciu minut dłużej w zależności od godziny szczytu. Będzie bardzo dobrą alternatywą tramwaj, którym mieszkańcy Bródna będą mogli się w kilkanaście minut, podobnie jak i mieszkańcy Białołęki dzisiaj przez Most Skłodowskiej, tramwajem dostają się do metra, do I Linii Metra, w zależności od tego gdzie pracują, lub będą mieli możliwość skorzystania z kolei, o której wspominała pani, która będzie jeździła zapewne po tej linii Legionowskiej, docelowo po linii obwodowej, a nie linii Śródmiejskiej, czyli będzie dowoziła po całym obszarze od styku, prawda, Żoliborza ze Śródmieściem, przez Wolę, aż w kierunku Służewca, w tym Służewca Przemysłowego, który jest jednym z ważniejszych obszarów biurowych, czy dzisiaj obszarów biurowych na Woli, które powstają i powstawać będą w kierunku linii obwodowej, kolejowej, jak i również będą mieli możliwość skorzystania z II Linii Metra, która również jedzie po trasie w kierunku zachodnim. Stąd będą mieli po budowie tego mostu, mogę zaryzykować stwierdzenie, podobną opcję transportową, czyli możliwość wyboru, jak dzisiaj mieszkańcy Żoliborza, którzy dzisiaj mogą skorzystać z wielu, praktycznie po większości ulic na Żoliborzu mają dużo wygodniejszych środków komunikacji publicznej w postaci tramwajów i metra, a nie tylko autobusów, które dzisiaj są głównym środkiem dojazdu dla mieszkańców Targówka. A więc tak, pierwsze pytanie – w jaki sposób urząd miasta zamierza wziąć pod uwagę państwa, państwa protesty, państwa petycje, państwa uchwały, mianowicie w taki, że chce z państwem rozmawiać na temat poprawy tego projektu tak, aby w jak najpełniejszym stopniu

rozwiązać wszystkie państwa wątpliwości i obawy, które są artykułowane, i które się pojawiają. Stąd też przypominam, że na okrągłym stole na początku określiliśmy pewien zakres, a potem jak wspólnie usiedliśmy, to udaje się ten zakres jeszcze dodatkowo, nazwijmy to, po trochu rozpychać, który jest chociażby takim przykładem jest wcześniej dyskutowana szerokość estakad, znaczy ilość pasów na estakadach nad Wisłostradą, tych, które będą przerzucone nad węzłem. Okazało się, że jest na przykład możliwość w toku dwuetapowego postępowania ograniczenie szerokości estakady Wisłostrady tak, aby jeszcze móc ten węzeł ograniczyć. A więc im więcej państwo postulatów i konkretnych rozwiązań zgłoszą, tym mam nadzieję ten projekt będzie lepszy i będzie bardziej dla państwa przyjazny i akceptowalny. Kolejnym państwa pytaniem zgłoszonym jest pytanie dotyczące petycji o zaprzestanie. No wydaje mi się, że zarówno na okrągłym stole jak i publicznie na spotkaniach wielokrotnie odpowiadaliśmy państwu na tą petycję, że takie zaprzestanie w ogóle prac nad tym projektem nie jest fizycznie możliwe, bo ze względu na z jednej strony wolę mieszkańców miasta, a z drugiej strony na potrzeby związane z prawidłowym i zrównoważonym rozwojem, ten most jest ważnym elementem wynikającym ze strategii transportowej, studium kierunków, planów miejscowych i innych ważnych miejskich dokumentów planistyczno-strategicznym. Tak?

Uczestniczka spotkania: Czy można w takim razie przesunąć?

<1:49:32> Jarosław Józwiak: Ta inwestycja była już przesuwana, przypomnę, że jej budowa miała się zacząć bodajże w 2008 czy 2009 roku, natomiast ze względu na spowolnienie finansowe, pogorszenie wyników finansowych miasta została ona rzeczywiście przesunięta dopiero na obecną perspektywę inwestycyjną i pojawiła się w budżecie. Pytanie trzecie – dlaczego projekt inwestycji komunikowanych przez miasto tak zwany „lokalny” nazywa się trasą? To już państwu wskazałem, że przestanie się nazywać „trasą”, będzie „Mostem Krasińskiego z drogami dojazdowymi”, jak również z wykreśleniem pozostałych elementów „trasy” ze studium tak, aby państwo nie bali się, że to będzie jakakolwiek trasa tranzytowa. Zresztą za chwilę, pan inżynier już na poprzednim spotkaniu pokazywał jakie są potrzeby transportowe, odpowiadając de facto na kolejne państwa pytanie, czyli czwarte, dotyczące tego definicji „mostu” jak i „potrzeb odwiedzania się nawzajem”. No z tego najnowszego badania transportowego, które państwo również tutaj w swoich wypowiedziach przytaczali, mamy analizę, że ten most, że praktycznie po obu stronach rzeki istnieją bardzo zbliżone potrzeby transportowe zarówno z tej strony rzeki na tamtą, jak i z tamtej na tą. Możemy pokazać, już pan inżynier raz pokazywał to opracowanie, zarówno na podstawie deklaracji tych z badania ruchu dotyczących deklaracji wyboru. Dzisiaj, jak i po budowie tego mostu, jak i przewidywanego obszaru, który będzie obsługiwał, i tam na tym, można powiedzieć obrazku, bardzo wyraźnie widać, że na przykład sąsiedni most Grota obsługuje całą Warszawę, a ten most, na podstawie deklaracji, będzie obsługiwał tylko i wyłącznie swoje najbliższe sąsiedztwo. Kolejne pytanie dotyczy konsultacji i jakby jego, ich zawężenia. No wydaje mi się, że konsultacje są bardzo szerokie, bo od czasu rozpoczęcia okrągłego stołu dokładaliśmy do nich kolejne cegiełki, kolejne możliwości zmian, i możliwości, o których chcemy rozmawiać. Natomiast tak jak wspominałem w poprzedniej części, bo tutaj jest pytanie o opcję zero, no tą opcję zero wykluczaliśmy robiąc badanie i pytając opinię mieszkańców miasta stołecznego Warszawy na temat budowy tego mostu.

<1:51:49> Uczestniczka spotkania: <niesłyszalne pytanie>

Jarosław Józwiak: Ale ankieta jest chyba pod okolicą pytania 9 albo 10 i o tym pytanie odpowiem.

Uczestnik spotkania: Jakim prawem ma się wypowiadać ktoś dopiero z Warszawy na temat mostu lokalnego?

Jarosław Józwiak: Za chwilę dojdę do pytań z państwa listy o badaniach, będę się również do nich odnosił. Dlaczego władze miasta nie respektują faktu, iż Stary Żoliborz jest objęty nadzorem konserwatorskim i chroniony prawnie 5 wpisami? To też odpowiadałem na poprzednim spotkaniu – respektujemy ten fakt, stąd wszystkie elementy, które ingerowałyby w obszar zabytkowy będą uzgadniane ze stołecznym konserwatorem zabytków, jak również...

Uczestniczka spotkania: ...zaprotestować! Dlatego, że one będą uzgadniane tylko na poziomie opiniowania, a od opinii nie ma odwołania i opinia nie zobowiązuje w żadnym stopniu. I pytanie – dlaczego jest sytuacja, kiedy 5 obszarowych wpisów do rejestru zabytków nakładających się na siebie, świadczących o randze kulturowej tej przestrzeni, prawda, i sytuacji, kiedy... wtedy konserwator ma kompetencje decyzyjne, co się odzwierciedla w zdecydowaniu o wybiciu na przykład jakiegoś otworu okiennego, w tej sytuacji jest ograniczone tylko do wydania opinii na ten temat.

<oklaski>

<1:53:31> Jarosław Józwiak: Znaczy tutaj, jak sama pani wskazała, czym innym jest indywidualny wpis do rejestru zabytków konkretnego budynku, w którym wtedy rzeczywiście konserwator ma kompetencje w pełnym zakresie, a czym innym... ale za chwilę pani odpowiem, bo to jest pewien. Natomiast czym innym jest wpis tak zwanego „układu urbanistycznego”, bądź pewnego obszaru, w ramach którego konserwator ma znacznie węższe kompetencje, nad czym ja również ubolewam, bo w wielu przypadkach niestety te wpisy układu urbanistycznego nie chronią nas przed stosowaniem konkretnych rozwiązań i te decyzje konserwatora wydawane w przypadku wpisów układów urbanistycznych są uchylane zarówno przez Generalnego Konserwatora Zabytków, jak i były regularnie uchylane przez Sądy Administracyjne. Też bym chciał, aby wpis obszarowy, czyli wpis z układu urbanistycznego, był wpisem bardziej chroniącym ten układ. Na dzień dzisiejszy prawo na to nie pozwala. Też nad tym ubolewam.

<1:54:33> Uczestniczka spotkania: 5 indywidualnych wpisów do rejestru kompozycji przestrzennej...

Jarosław Józwiak: Ale to jest układ urbanistyczny niestety i to ma dużo słabszą ochronę, też nad tym ubolewam, jeszcze raz powtórzę, bo sam...

Uczestniczka spotkania: Niezależnie od tego jaką ma ochronę w rzeczywistości, dlaczego procedowanie... prowadzenie inwestycji drogowej ogranicza konserwatora tylko do wydawania opinii?

Jarosław Józwiak: Ale to jeszcze raz pani odpowiem. No przykład taki, który może do państwa przemówi. Przykład z Placu Konstytucji – Plac Konstytucji jest wpisany jako układ urbanistyczny. W związku z czym nie mogliśmy zdjąć reklamy z elewacji MDM. Dopiero po indywidualnym wpisie MDM możemy tą reklamę zabronić. Wcześniej sąd uchylał nam decyzję, bo układ urbanistyczny nie chroni takiej rzeczy jak wywieszenie i zasłonięcie tego układu, co w mojej ocenie jest absurdem, ale niestety, tak dzisiaj wygląda prawo. W związku z powyższym też proszę nie domniemywać, dla nas z naszego punktu widzenia miasta my też chcemy chronić ten obszar, stąd proponujemy różnego rodzaju zmiany, chociażby w samej ulicy Krasińskiego w jej osi, na przykład odsunięciu poprzez zawężenie

odsunięciu ruchu kołowego od budynków, co na pewno w mojej ocenie będzie ją chroniło dużo lepiej, jeżeli tą ulicę zawężymy, kosztem poszerzenia chodników, ścieżek rowerowych.

Uczestniczka spotkania: <niestłyszalne wyrazy rozczarowania>

Agata Gójska: Proszę państwa, przejdźmy do tych pytań i naprawdę dajmy szansę tym, którzy chcą iść na warsztaty.

Jarosław Józwiak: **Kolejnym pytaniem jest pytanie siódme**, które dotyczy ochrony terenów nadwiślańskich i terenów łęgowych, wydaje mi się, że w poprzedniej serii opowiadałem o tej ochronie terenów nadwiślańskich i łęgowych, które Warszawa już została wykonana. Kolejne pytanie dotyczy właśnie zastrzeżeń co do badania. Jeszcze raz zwrócę uwagę – nie była to opinia Polskiego Towarzystwa Socjologicznego, była to opinia jednej z grup, która w ramach Towarzystwa działa i akurat było od grupy, która zajmuje się konsultacjami społecznymi, a nie grupy odpowiedzialnej za badania. A my nie konsultowaliśmy... my nie konsultowaliśmy... jeszcze raz, my nie prosiliśmy o opinię dotyczącą konsultacji społecznych w sprawie konsultacji społecznych. To była opinia dotycząca grupy od konsultacji o badaniach, zresztą w naszej ocenie myśląc czym jest badanie z konsultacją. Zresztą w tej kwestii padły jakieś postulaty, żebyśmy zorganizowali spotkanie między firmą, która wykonywała badanie opinii publicznej a ekspertami z Polskiego Towarzystwa Socjologicznego – czekamy na takie spotkanie, na razie Polskie Towarzystwo Socjologiczne nie potwierdziło nam chęci udziału w takim spotkaniu, jeżeli potwierdzi będziemy bardzo, bardzo chętnie porozmawiamy na temat tych badań i ich metodologii, ich jakości, z przedstawicielami Polskiego Towarzystwa Socjologicznego, ale oczywiście odpowiednio umocowanymi w imieniu towarzystwa.

Uczestniczka spotkania: Panie prezydencie, opinię wydał <1:57:38> socjologiczny, a nie komisja...

Jarosław Józwiak: Komisja dotycząca konsultacji społecznych, proszę przeczytać. Kolejnym elementem jest pytanie dlaczego nie zostały wykorzystane wcześniej badania, a mianowicie wszystkie wcześniejsze badania, zarówno barometr warszawski, który zakłada, wskazuje bardzo ważne priorytetowe inwestycje miejskie, jak i badania ruchu, które za chwilę pan dyrektor pokaże dokładnie jak te badania ruchu, jak będą wpływały na, jak most będzie zmieniał ruch w mieście, jesteśmy w stanie to za chwilę pokazać, one zostały tutaj wykorzystane. No i badania związane z jakością życia – bardzo się cieszę, że państwo je dostrzegają, bo jest to jeden z projektów, który realizowałem jako dyrektor jeszcze CKS-u. W tej chwili trwa opracowywanie najnowszej próby z 2015 roku i mam nadzieję, że one też będą przedmiotem naszych wspólnych prac na poziomie zarówno CKS-u jak i poszczególnych zarządów dzielnic, bo jest to bardzo ważna wiedza dla zarządów dzielnic na temat tego czego oczekują mieszkańcy. Kolejna decyzja dotyczy uwarunkowań środowiskowych i decyzji...

Uczestniczka spotkania: Ale pan nie odpowiada na pytanie.

Jarosław Józwiak: No, ale bo w badaniach jakości życia nie były, znaczy funkcje transportowe nie są najważniejsze, tam badamy trochę inne rzeczy, funkcje transportowe badamy w badaniu ruchu.

Uczestniczka spotkania: Ale w barometrze też badacie.

Jarosław Józwiak: W barometrze też jest, ale głównie pytania z barometru dotyczą komunikacji publicznej i ocen komunikacji publicznej, szczegółowym badaniem dotyczącym preferencji ruchowych jest to badanie ruchu, o którym za chwilę będzie możliwość jego zaprezentowania.

Kolejnym pytaniem dotyczyło decyzji środowiskowych – no zgodnie z definicją decyzja środowiskowa jest wykonywana dla inwestycji i to Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska określa, że tak powiem, zakres oddziaływania danej inwestycji, więc to nie jest pytanie bezpośrednio do miasta, to jest pytanie raczej do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w jaki sposób on wyznaczał obszar oddziaływania inwestycji. Jakie są prognozy natężenia ruchu samochodowego w ciągu 10-ciu lat po uruchomieniu trasy? No to tutaj pan inżynier, pan dyrektor pokaże za chwilę na podstawie badania ruchu jakie są te oddziaływania, jakie są prognozy natężenia, jakie są potrzeby komunikacyjne i dlaczego z tych badań wyszło, że to jest ten most lokalny. O jakości powietrza wydaje mi się, że już wskazywałem, i o działaniach, które podejmujemy, to jest pytanie dwunaste, więc mam nadzieję, że jakby nie będę musiał się powtarzać. Co do hałasu, to też wskazujemy, że w toku tego projektu możliwe są rozwiązania, które po pierwsze ograniczą prędkość, która spowoduje mniejszy hałas, po drugie stosowanie nowszych technologii, takich jak wyciszony asfalt, które również będą powodowały mniejsze natężenie tego hałasu niż jest to dzisiaj. No i chociażby to, że osie jezdni będą odsunięte, a w przypadku ulicy Krasińskiego zawężone, od budynków, to też będzie powodowało, że do budynków będzie docierał mniejszy hałas. Natomiast co do dalszej części Słowackiego, Popiełuszki, Krasińskiego, no to tak jak wskazujemy naszą również wolą w toku tego projektu jest ograniczenie możliwości wjazdu ulicą Krasińskiego w stronę tych obszarów, więc raczej zakładamy, że w przypadku mostu i zrobienia na nim priorytetu zjazdu w kierunku Wisłostrady, to raczej zarówno normy hałasowe jak i jakości powietrza, jeżeli te samochody pojadą Wisłostradą i ominą Żoliborz, powinny się poprawić.

<2:01:03> Uczestniczka spotkania: Czyli rozumiem, rozumiemy, że do Żoliborza samochody nie będą wjeżdżać?

Jarosław Józwiak: Założenie jest takie, że jeżeli zawężymy odpowiednio ulicę Krasińskiego i ustawimy priorytety zjazdowe z mostu w stronę Wisłostrady, że z tego mostu i de facto osoby, które z innych mostów przerzucą się na ten most jak i tym mostem będą chciały się przedostać do centrum, nie będą jeździły przez Żoliborz, bo im się po prostu fizycznie po zawężeniu ulicy Krasińskiego nie będzie opłacało ze względów czasowych i organizacyjnych. No wie pani, no na ogół zanim się coś zbuduje możemy mówić o analizach i założeniach, dopiero po wykonaniu czegoś możemy mówić o faktach, które zaistniały. Na razie musimy coś symulować, bo chcemy coś dopiero stworzyć. Jakie są przewidywane oddziaływania ruchu samochodowego na budynki chronione wpisem do WSM-u oraz na wieżowce na Kępie Potockiej? No to zgodnie z wykonywanymi technologiami założenie jest takie, żeby tych oddziaływań nie było, aby te budynki w żaden sposób, i takie technologie będą stosowane w toku budowy, żeby w żaden sposób nie ucierpiały w związku zarówno z przewidywanymi, i z samą budową, jak i potem z eksploatacją tej trasy. No jeszcze raz przypomnę, że jeżeli na przykład odsuniemy się od budynków z jezdnią, tym bardziej będzie to korzystne zarówno dla ich mieszkańców, jak i dla samych budynków. Kiedy społeczność mieszkańców Żoliborza może się spodziewać zgodnie z zapewnieniem władz miasta wykreślenia z planów przestrzennych rozbudowy ulicy Krasińskiego. Tak jak mówiłem, jeżeli zakończymy w tej chwili procedowanie obecnych zmian studium kierunków uwarunkowań, do następnego pakietu zmian będziemy wrzucali tą zmianę związaną z wykreśleniem dalszego etapu tej trasy oraz na etapie 17 marca w sesji budżetowej w przyszły czwartek zmienimy też już nazwę tytułu z „trasy” na tylko i wyłącznie „Most wraz z drogami dojazdowymi”. Ostatnie pytanie i zaraz będziemy mogli kontynuować...

Uczestniczka spotkania: Widocznie jest takie ryzyko, że...

<2:02:58> Agata Gójska: Proszę państwa, mam wielką prośbę – ponieważ wiele osób z państwa się zgłaszało, ja rozumiem, że to są ważne kwestie, tylko dajmy też szansę dokończyć tę turę i tym osobom, które będą chciały wyjść na warsztaty dać taką możliwość.

Jarosław Józwiak: Czy urząd miasta spodziewał się takiej krytyki, protestów na spotkaniach konsultacyjnych w Śliwicach i Targówku – według mojej wiedzy nie było tam jakichś istotnych protestów. Przypomnę, że Targówek jak i również Białoleka zebrały kilkadziesiąt tysięcy podpisów w sprawie mostu, więc raczej z tamtej strony Wisły jest istotne wsparcie dla budowy tego mostu. Jednocześnie tamta strona Wisły, można powiedzieć Targówek, w wielu kwestiach wykazuje pełne zrozumienie postulatów z Żoliborza i też na okrągłym stole mieszkańcy i przedstawiciele Targówka, którzy brali w nich udział, w wielu przypadkach zgadzali się na te ograniczenia, które potencjalnie mogą pogorszyć z ich perspektywy możliwość korzystania z tego mostu, ale jednocześnie poprawić w jakiś sposób odczucie czy percepcję tej trasy przez mieszkańców Żoliborza.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Proszę państwa, dwie minuty dosłownie, dobrze? Ponieważ część osób, która wychodziła już w trakcie tych prezentacji... nie, nie, ja absolutnie nie chcę tego czasu państwu zabierać. Część osób, która wychodziła już w trakcie prezentacji, które były, miała okazję usiąść do stołu i warsztaty trochę jakby tak samowolnie i spontanicznie się zaczęły, w związku z czym ci państwa, którzy chcą wyjść i tam dalej pracować z ekspertami na mapach i zaproponować konkretne rozwiązania w ramach tego zakresu, który był zasygnalizowany, to bardzo proszę o przemieszczenie się i za minutę już będziemy dalej rozmawiać. Za chwilę już wszystkie numerki będą rozdawane i będziecie państwo mogli dalej kontynuować dyskusję. To minutę. Chwilęczkę nam na przeorganizowanie się, żebyśmy przeprowadzili osoby, które są zainteresowane warsztatami.

<2:04:54> <przerwa> <2:08:28>

<2:08:28> Agata Gójska: Dobrze. Proszę państwa, przechodzimy w takim razie, przechodzimy w takim razie do kolejnej tury. Czy możemy jeszcze zanim oddamy panu głos to wrócić do zaanonsowanych wcześniej kwestii badań, panie dyrektorze, i zaprosić pana do głosu? Panie dyrektorze, to już bardzo proszę o słowo dla pana i potem przechodzimy do głosów z sali.

Tadeusz Bartosiński : Szanowni państwo, witam serdecznie, dobry wieczór.

Agata Gójska: Sekundkę, panie dyrektorze, momencik, dobrze? Proszę państwa, czy bardzo... mogłabym poprosić albo o zajęcie miejsc, albo o wyjście na warsztaty tak, żebyśmy mogli słuchać siebie nawzajem?

Uczestniczka spotkania: <niesłyszalna uwaga>

Agata Gójska: To jest państwa decyzja, znaczy to spotkanie było przewidziane jako spotkanie warsztatowe, także jakby możemy przejść wszyscy do stołów warsztatowych i wtedy będziecie państwo w jednym miejscu. Rozumiem, że dla części z państwa sesja plenarna nie jest tym po co przyszli, także stwarzamy taką możliwość, żeby były też warsztaty. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Tadeusz Bartosiński : Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, ja bym tu jeszcze chciał drobne sprostowanie. Oczywiście ja potwierdzam nadal, że SKM-ka może jeździć co półtorej minuty, tylko

oprócz pociągu potrzebna jest również infrastruktura torowa i urządzenia torowe, które to umożliwiają. W związku z powyższym pociąg też musi gdzieś zawrócić. My dzisiaj mamy problem, żeby co pół godziny jeździć do Legionowa. Szanuję państwa eksperta, że znalazł kawałek toru, po którym można jeździć, ale jeszcze musi być urządzenia tak zwanego SRK – Sterowania Ruchem Kolejowym, żeby ten ruch był bezpieczny. Tak, proszę pani, tylko że my jesteśmy korzystającym z infrastruktury. Jeśli chodzi o jeszcze uzupełnienie Białotęki. To, co pan prezydent mówił jeszcze jeden argument – analiza, którą przeprowadziliśmy w 2013 roku wykazała, że tam nie ma odpowiedniej liczby pasażerów dla tego środka transportu, który jest najdroższy. To jest również element istotny, że musi wystąpić potok pasażerski, żeby go obsłużyć tym transportem.

Uczestniczka spotkania: Na most jest ten potok. Na most jest.

Tadeusz Bartosiński : Mówimy o moście, proszę pani. I jeszcze jedno sprostowanie – ja już prosiłem tydzień temu. Nie mówiliśmy o tysiącach samochodów wjeżdżających na Plac Wilsona, tylko mówiliśmy o macierzy podróży. I proszę państwa, podróż może być wykonywana zarówno samochodem, ale również środkiem komunikacji publicznej, jak również rowerem. W związku z tym mówimy o macierzy podróży i bardzo proszę, że to są tysiące samochodów. Ponadto Żoliborz to nie jest tylko Plac Wilsona, można również wjechać na Żoliborz z innej strony. A teraz przejdźmy do macierzy podróży. Proszę państwa, ponieważ tydzień temu... tak, macierz podróży to jest po prostu wynik warszawskiego badania ruchu 2015. W tej chwili trwa budowa modelu ruchu i otrzymaliśmy wersję roboczą i według nas ona jest prawidłowa, ponieważ podaje w Warszawie ponad 3 miliony podróży dziennie, to są podróże dobowe. A ponieważ mamy dosyć małą rozdzielczość, mały ekran... zaraz będzie widać. Proszę państwa, proszę bardzo. Te elementy, które są podkreślone, ja dlatego przygotowałem dla państwa już liczby takie, które można z daleka zobaczyć. To jest element, proszę państwa, liczba podróży z Żoliborza na Białotękę – 2613 w dobie. W drugą stronę mamy 3011. Ale to jest liczba podróży. To nie wszystko musi wjechać w Plac Wilsona. Poza tym pamiętajmy, że mamy w tej chwili silne linie autobusowe – taką jak 114, która kursuje co 10 minut i są to, obsługiwane są autobusami przegubowymi.

Uczestniczka spotkania: Ale czy coś z tego wynika?

Tadeusz Bartosiński : Tak.

Uczestniczka spotkania: Czyli co?

<2:13:20> Tadeusz Bartosiński: To jest liczba podróży z jednej dzielnicy do drugiej. Nie no, to...

Agata Gójska: To państwa pytanie o uzasadnienie inwestycji.

Tadeusz Bartosiński: Ile osób będzie z tego korzystało i czy nie zaleje to Placu Wilsona.

Jarosław Józwiak: I czy obie strony chcą do siebie podróżować.

Tadeusz Bartosiński: Dokładnie. Analogicznie proszę państwa mamy Targówek. Z Żoliborza 2406, czyli to nie tylko Targówek jedzie do Żoliborza, również Żoliborz jedzie do Targówka. A z powrotem 2481. I proszę państwa, wizualizacja. Zasięg oddziaływania Mostu Krasińskiego. Proszę zobaczyć, że nie ma grubych kresek na terenie Żoliborza. Natomiast w innym przypadku... To jest natężenie ruchu samochodów.

Jarosław Józwiak: Znaczą tu państwo widzą, o, proszę bardzo, im cieńsza kreska, tym znaczą, że mniejszy potok pasażerów będzie z tego kierunku jechał. Im ta kreska grubsza, tym więcej tych osób będzie jechało. Przewidywanych, których dzisiaj na podstawie badania...

Tadeusz Bartosiński: No mostu nie ma, więc konieczność, jest to symulacja miasta.

Uczestniczka spotkania: Pan jest, przepraszam za moje pytanie, ekspertem miasta, czy niezależnym ekspertem?

Tadeusz Bartosiński: Proszę pani, jestem pracownikiem urzędu miasta. Czy to jest niewiarygodne w tym momencie?

Uczestniczka spotkania: Według mnie mało.

Jarosław Józwiak: Ale badanie robiła zewnętrzna firma, my pokazujemy tylko wyniki.

Tadeusz Bartosiński: Firma wybrana w przetargu, proszę państwa.

Agata Gójska: Panie dyrektorze, proszę kontynuować, dobrze?

Jarosław Józwiak: A teraz proszę zobaczyć jakie jest szerokie oddziaływanie mostu Grota i jakby jaka jest szerokość tych linii, co oznacza potoki pasażerów, i dlaczego on nie ma znaczenia lokalnego, a dużo większe.

<2:15:18> Uczestniczka spotkania: Na jakiej podstawie mydlicie nam oczy takimi...

Agata Gójska: Proszę państwa, zapytaliście państwo o podstawy dla tej inwestycji. To są badania, którymi miasto dysponuje, które państwu przekazuje. Ja rozumiem, że państwo możecie poddawać te wyniki pod wątpliwość, natomiast jeżeli państwo oczekujecie odpowiedzi na pytania, to to są odpowiedzi na te pytania. Bardzo bym poprosiła... to bardzo proszę, to jest pytanie do dyrektora.

Tadeusz Bartosiński: Proszę państwa, badania ruchu... ja zaraz na to odpowiem.

Agata Gójska: Bardzo proszę o niedodawanie kolejnych pytań. Można się zgłosić i jak najbardziej będziemy chodzić.

Tadeusz Bartosiński: Zaraz odpowiem. Szanowni państwo, badania ruchu wykonywane są w Warszawie od '93 roku. Pierwsze były w '93, drugie w '98, później były Warszawskie Badanie Ruchu w 2005 i teraz mamy badanie ruchu w 2015 roku. Te badania odbywały się, bo umowa została zawarta w ubiegłym roku w okresie kwiecień, od kwietnia trwa umowa i jest umowa ważna do połowy tego roku, bo w tej chwili trwa budowa modelu, który ma dokładnie odzwierciedlać to co się w mieście dzieje. Teraz jeśli chodzi o pytanie pani czy uwzględniono osiedle. To jest macierz, którą państwu przedstawiałem, obrazuje rok 2015 – macierz podróży. Ale, proszę nie rozkładać rąk, teraz kontynuacja wypowiedzi, z chwilą kiedy otrzymamy model, przedstawimy prognozę na każdy rok. A dlaczego? Dlatego, że są różne nie tylko osiedla, ale powstaną również inne inwestycje drogowe, które całkowicie zmienią rozkład ruchu w mieście, więc my musimy, takie prognozy robi się co 5 lat.

Uczestniczka spotkania: Ale to jest tylko prognoza.

Agata Gójska: To nie jest prognoza. To jest stan rzeczy.

<2:17:08> Jarosław Józwiak: Ale na podstawie stanu dzisiejszego oraz jakby tych zmian, które wiemy, że zajdą w najbliższym czasie, modelujemy w jaki sposób wpłynie to na cały transport. Znaczący proszę państwa, te badania, które pan dyrektor wskazał, wykonywane są od wielu lat. Na ich podstawie budowano II Linię Metra, na ich podstawie budowano Most Skłodowskiej, na jej podstawie budowano Most Siekierkowski, a więc ileś decyzji wcześniej na podstawie tych badań zostało podjętych, i jak potem możemy sprawdzić, że to co symulowaliśmy w tym badaniu sprawdziło się po wybudowaniu w bardzo dużym prawdopodobieństwie w przypadku tych inwestycji chociażby, które wymieniałem, bo przewidzieliśmy, i na tym polega zawsze symulowanie, tak jak państwo przewidują ile muszą zaoszczędzić, żeby, nie wiem, wyjechać na wakacje, tak my przewidujemy ile i co trzeba zrobić, żeby w Warszawie sprawnie się podróżowało.

Tadeusz Bartosiński: I również jest uwzględniona w prognozach demografia.

Uczestniczka spotkania: Ale proszę mi odpowiedzieć jeszcze raz, czy pan jednak uwzględnił to osiedle, czy nie?

Tadeusz Bartosiński: Proszę pani, powtarzam, macierz podróży dotyczy roku 2015. Prognoza uwzględni nowe osiedla, proszę państwa, no nie można uwzględnić czegoś, czego nie ma. W prognozie będzie.

Agata Gójska: Proszę państwa, to jest diagnoza. Jeszcze raz. Pan dyrektor mówi o tym, że na podstawie tej diagnozy powstanie prognoza.

Tadeusz Bartosiński: Oczywiście. I prognozy będą co 5 lat, gdzie będziemy uwzględniać cały, wszystkie inwestycje sieciowe, które są uwzględnione w mieście, rozwój komunikacji publicznej, demografię, jak również zabudowę. Proszę państwa, nasz model jest bardzo dokładny, będzie liczył 800 rejonów komunikacyjnych. Czyli Warszawa zostanie podzielona na 800 plasterków.

Tadeusz Bartosiński: Nie jestem w stanie słuchać pytań z czterech stron.

Jarosław Józwiak: Ale te prognozy mieliśmy wcześniej, bo te badania są odnawialne, aby ta macierz była aktualna. Co kilka lat odnawiamy dane, żeby sprawdzić czy model który mieliśmy sprawdzi się z bieżącymi danymi, które pozyskaliśmy.

Agata Gójska: Proszę państwa, pada 5 pytań. Bardzo bym prosiła, żeby respektować kolejność numerków, które zostały wydane, osób, które się zgłaszały – jeżeli państwo będziecie chcieli uzupełnić jakieś kwestie i zadać pytanie panu dyrektorowi, jest możliwość, żebyśmy do tego wrócili. Naprawdę, to nie ucieknie. Tylko czekają osoby teraz na głos.

Tadeusz Bartosiński: Szanowni państwo, ja tylko jeszcze dodam, że z chwilą, kiedy występowano o decyzję środowiskową przedstawiano prognozy ruchu. I te prognozy ruchu będą zmodyfikowane w maju, ponieważ zmienił się układ komunikacyjny w międzyczasie w mieście. I taki jest obowiązek, inwestor takiej analizy ponownie dokona na przełomie maja/czerwca.

Agata Gójska: Dziękuję serdecznie. Panie dyrektorze, myślę, że na chwilę może pan usiąść, jeśli nie będzie pytań do pana.

<2:20:11> Józef Menes: Dobry wieczór państwu, dobry wieczór panie prezydencie. Pan wspominał o radnych i mieszkańcach Targówka, że wykazują dużo zrozumienia dla Żoliborza. Ja myślę, że powinni

być nam bezwzględnie wdzięczni... Józef Menes, członek spółdzielni, członek zarządu spółdzielni Żoliborz. Myślę, że mieszkańcy Targówka powinni nam dogłębnie i dożywotnio być wdzięczni za to, że dzięki nam i dzięki naszemu protestowi w ogóle państwo wróciliście do tematu budowy estakady nad torami kolejowymi, bo hasło o połączeniu Targówka z Żoliborzem nie miało pokrycia w rzeczywistości do 2040 roku. Dzięki naszemu protestowi, jak zadeklarowaliście państwo będziecie szukali pieniędzy, żeby zbudować estakadę nad torami kolejowymi, bo tak naprawdę jedynie Targówek popierał budowę mostu z zastrzeżeniem, że będą jednocześnie realizowane oba etapy. I z tego co panowie deklarowaliście, szukacie tych pieniędzy, żeby rzeczywiście na estakadę nad torami znalazły się środki.

Jarosław Józwiak: Sesja 17 marca.

Józef Menes: Tak jest, ale przyzna pan, panie prezydencie, że ta zmiana pojawia się w związku z naszym protestem, bo nie myśleliście o tym, nie było tego w planach, na sesji Targówka powiedzieliśmy „Budujcie od strony Targówka jeżeli rzeczywiście to ma być jakaś korzyść dla Targówka”. Ale to tak na marginesie. Natomiast rzeczą bardzo ważną jest, druga pańska deklaracja, wielokrotnie powtarzana, i dzisiaj również, o tym, że będzie, że dojdzie do wykreślenia z dokumentów planistycznych zapisów przewidujących połączenie ulicy Krasińskiego, czy nazwiemy ją trasą, czy ulicą, wszystko jedno, z Aleją Prymasa Tysiąclecia. Ale mówimy o tym już od kilku miesięcy, pan dzisiaj również panie prezydencie podkreślał, że to jest pewna procedura. Na obradach okrągłego stołu stwierdził pan, że to musi być wniosek zarządu do rady miasta. No bardzo byśmy chcieli, żeby powstał bodaj intencyjny dokument, jeżeli to jest rzeczywiście tak długa procedura jak w tej chwili pan to twierdzi. Wcześniej mówił pan, że to wniosek zarządu do rady miasta. Czy taki dokument, kiedy on powstanie? Czy może już powstał? Co oznacza to, że to jest długa procedura dotycząca zmian? Studium zagospodarowania? Ja rozumiem, że... w pewnym momencie muszą być kontynuowane prace planistyczne i przedstawiony dokument dla rady miasta, ale czy zarząd miasta już mógłby to sformułować na piśmie, żebyśmy mieli tego rodzaju dokument? I rzecz no bardzo ważna – mianowicie te badania opinii publicznej. Dlaczego? Bo to była podstawa do decyzji o przejściu do drugiej fazy konsultacji społecznych, czy właściwie do fazy konsultacji społecznych, bo badanie opinii publicznej państwo traktowaliście jako moment, w którym się rozstrzygnie czy jest rozważana opcja zerowa. I my krytykowaliśmy, ale nie jako nieprofesjonaliści, tylko z pomocą ekspertów socjologów, którzy prowadzą od wielu lat badania opinii publicznych, i zajmują się sprawami konsultacji społecznych. Została przeprowadzona krytyka metodologiczna tej, tych badań, tego badania opinii publicznej. Między innymi wskazywano na to, że grupa 1100 osób dla tego rodzaju badania jest zbyt mała. Dla Żoliborza to znaczyło 33 osoby. I my nie krytykowaliśmy, bo nawet wczoraj dyskutowałem na ten temat z panem dyrektorem Mikołajewskim, prosząc o to, żeby pan był przygotowany na odpowiedź w sprawie debaty na temat badania opinii publicznej. My nie krytykowaliśmy konsultacji społecznej, czyli tej fazy, która się odbyła, zaczęła się 15 lutego.

<2:24:30> Jarosław Józwiak: Ja mówiłem, że tylko Polskie Towarzystwo, znaczy zespół do spraw konsultacji Polskiego Towarzystwa chyba nie do końca zrozumiał...

Józef Menes: Panie prezydencie... że sala przerywa, że sala przerywa, jako grupa ludzi, że znajdzie się ktoś, kto przerywa prelegentowi, to to się zdarza. Ale żeby prelegent w drugą stronę przerywał to to się nie zdarza. Bardzo proszę. I teraz wyraźnie trzeba rozgraniczyć te konsultacje, które my nie krytykowaliśmy, od badania opinii publicznej, które zostały poddane totalnej krytyce na drugich

obradach okrągłego stołu. Czemu państwo zaprzeczaliście mówiąc, że dziwicie się, że my to krytykujemy, a przecież nikt złego słowa na ten temat nie powiedział. A to jest bardzo ważny moment, bo ten moment, ten wynik posłużył państwu do decyzji o przejściu do fazy konsultacji społecznych. I dlatego zaproponowałem 22 lutego debatę między pracownikami CKS-u i innymi osobami z ratusza, które zajmują się badaniem opinii publicznej i konsultacjami, tak żeby odbyła się debata publiczna na temat jakości i profesjonalizmu badania, które przeprowadziła firma ARC. Ja nie pisałem listu po uzgodnieniu tego z zarządem PTS-u. Ja napisałem tylko i załączyłem panu do pisma ekspertyzę Polskiego Towarzystwa Socjologicznego zespołu do spraw konsultacji krytyczną na temat metody badania, krytyczną. To było załączone w piśmie. Mam je dzisiaj tutaj również, więc mogę panu przekazać oraz dwie opinie niezależnych ekspertów, pana doktora Kuczyńskiego oraz pana doktora Rakusa, który występował jako osoby fizyczne, ale jednocześnie jako osoby od wielu lat prowadzące badania opinii publicznej i zajmujące się konsultacjami, znającymi tą problematykę, bo my jesteśmy przecież amatorami w tym zakresie. I bardzo proszę o deklarację, że dojdzie do takiej debaty, ponieważ na tym oparli się państwo decyzję do przejścia do tej fazy, w której w tej chwili jesteśmy.

<oklaski>

<2:27:03> Józef Menes: A w naszej opinii ta podstawa do tej decyzji była wadliwa. I proszę udowodnić w trakcie takiej debaty publicznej z udziałem dziennikarzy i publiczności, że my się mylimy, że badanie opinii publicznej, które wykluczyło wariant zerowy, było przeprowadzane profesjonalnie, obiektywnie, rzetelnie i nietendycyjnie.

<oklaski>

<2:27:37> Józef Menes: Także bardzo proszę o odpowiedź czy dojdzie do takiej debaty, czy państwo się będziecie uchylali.

Jarosław Józwiak: No, czekamy na potwierdzenie ze strony Polskiego Towarzystwa Socjologicznego w tej sprawie.

Józef Menes: Ja już wyjaśniałem, że ja nie pisałem w uzgodnieniu z PTS-em, tylko pisałem jako członek ruchu społecznego „Nie dla mostu” i w uzgodnieniu z dwoma ekspertami panem Kuczyńskim i panem Rakusem, z czego pan Kuczyński jest dzisiaj obecny tutaj na sali. Ja nie prosiłem o to, żeby PTS, żeby zarząd główny PTS-u wchodził między nas w tą sprawę, bo ja nie uzgodniłem tego z PTS-em.

Jarosław Józwiak: Państwo powołują się na Polskie Towarzystwo Socjologiczne, w związku z tym poprosiliśmy ich aby oni wzięli udział w takiej rozmowie, skoro wystawili taką opinię i czekamy na takie stanowisko w tej sprawie.

Uczestniczka spotkania: A czy zaprosił pan również pana Kuczyńskiego, który też wystawił swoją opinię...?

Jarosław Józwiak: Ale rozmawiamy o opinii Polskiego Towarzystwa Socjologicznego.

Agata Gójska: Ale to sekundeczkę, panie dyrektorze, czy mógłby pan skomentować, skomentować tę kwestię?

Józef Menes: Oczywiście, że my dysponowaliśmy robiąc konferencję prasową w urzędzie dzielnicy Żoliborz, dysponowaliśmy również opinią zespołu do spraw konsultacji społecznych i taka została załączona do materiałów prasowych, ale w sensie fizycznej obecności było dwóch panów – był pan doktor Rakus i pan doktor Kuczyński. I tylko z nimi ja uzgadniałem ich gotowość do udziału w debacie. A PTS zarząd główny może się na mnie obrazić, bo uzna, że to jest jakaś manipulacja z mojej strony, że ja ich zmuszam do konsultacji.

Jarosław Józwiak: Ale państwo się powołują bardzo szeroko na tą opinię i uważamy, że PTS powinien być stroną tej dyskusji, i czekamy na ich stanowisko w tej sprawie.

Józef Menes: Czy znaczy, że jeżeli zarząd PTS-u odmówi udziału, bo powie, że to nie jest ich sprawa i nie chce się plątać w tego rodzaju konflikt, czy znaczy że uchylacie się od debaty z udziałem naszych ekspertów – pana Kuczyńskiego i pana Rakusa.

Jarosław Józwiak: Na początek czekamy na stanowisko PTS-u, a potem podejmiemy decyzję.

Józef Menes: Dziękuję.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. proszę o przekazanie mikrofonu. Dziękuję. Bardzo proszę. Tylko proszę odsunąć się od tego głośnika, bo on się zaraz sprzęgnie i będzie nam wył. Tak, tutaj, jakby pan troszeczkę dalej stanął po prostu.

<2:30:04> Andrzej Kamieński: Dobry wieczór państwu. Szanowni panowie z panelu i szanowni uczestnicy, moje nazwisko Andrzej Kamieński, jestem Żoliborzaninem i mogę opowiedzieć jak wyglądało życie w czasie okupacji na Placu Wilsona i Słowackiego oczami małego dziecka wtedy. W każdym razie zanim przejdę do uwag, które sobie sformułowałem podczas czytania materiałów z poprzednich spotkań chciałem zadać pytanie czy może być podjęta decyzja o budowie mostu, trasy mostowej, mostu, bez prognozy, o której była mowa, bo zostało...

<oklaski>

Andrzej Kamieński: ...wykonane opracowanie na rok 2015 ale most to jest sprawa przyszłościowa i bez prognozy nie można sobie tego w ogóle wyobrazić, a ta decyzja w sprawie mostu ma zapaść już! Teraz! Ale bez prognozy. Teraz. W czasie właśnie czytania tamtych materiałów, o których mówiłem, to sobie sformułowałem kilka uwag. I między innymi takie, że nasunął mi się przykład, kiedy sąsiednia dzielnica ogłosiła rozpoczęcie procesu przetargowego na sprzedaż działek <2:31:31> Bielańskiego. Zawsze uważałem, że jest to świetne miejsce dla centralny plac Bielania, który nie ma żadnego placu. A plac posiada bezcenne zalety, co wiemy od tysięcy lat. I teraz żeby powstał plac, to musi powstać najpierw koncepcja urbanistyczna, układ urbanistyczny, a w koncepcji urbanistycznej cel i wszystkie funkcje, jakie można sobie wyobrazić, tak jak był planowany kiedyś gród. I napisałem taki tekst do urzędu dzielnicowego, że po kolei – koncepcja urbanistyczna konsultowana ze społeczeństwem, potem plan urbanistyczny, a któryś z kolejnych kroków wreszcie rozpisanie przetargu dla deweloperów...

Jarosław Józwiak: Wie pan, ja mam taką propozycję, bo mówi pan o Serku Bielańskim, który zupełnie nie ma związku. Ja bardzo chętnie pana zaproszę na spotkanie i porozmawiamy o Serku Bielańskim.

<2:32:33> Andrzej Kamieński: Dobrze. Teraz nawiązuję do sprawy mostu. No więc prawdę mówiąc pierwsza moja uwaga była taka – nie widzę tutaj koncepcji urbanistycznej. To jest układ urbanistyczny, trasa mostowa. W tej chwili co prawda zredukowana do mostu i dojazdów do niego, ale jednak układ urbanistyczny. I teraz co powinno być – to co w koncepcji urbanistycznej, cel i wszystkie funkcje. Tego nie ma. Więc problemem nie jest to, że spotkania i wszystkie te konsultacje są jeszcze niewystarczające, jeszcze niesatysfakcjonujące, jeszcze by uczestnicy, mieszkańcy chcieli czegoś innego, nie są zadowoleni, tylko nie ma nad czym dyskutować! Nie ma koncepcji urbanistycznej tego, to znaczy celu i wszystkich funkcji. Znaczą przede wszystkim po co mieszkańcy tamtych osiedli z Pragi mieliby przyjeżdżać na Plac Wilsona i w ogóle do Wisłostrady? Do Wisłostrady, mówię, samochodami na przykład – no po to, żeby wziąć udział w korkach. Dostać się do korków rano, trzy godziny i popołudniu, a w ciągu dnia też nie zawsze. To jest jedyne w jakim celu mogliby tutaj. Teraz do Placu Wilsona to samo. Co oni by mieli ze swoimi samochodami robić przy Placu Wilsona, przecież nie skorzystają z parkingu, bo ten parking który tam ma powstać jest dla Żoliborza, miejsca dla samochodu nie ma chyba w powietrzu. Udadzą się ulicą Mickiewicza? Do miasta mają lepszy dojazd Jagiellońską i przez Most Gdański po swojej stronie. Mają się udać ulicą Słowackiego dokąd? Po co? Przecież przez Grota mogą dojechać wszędzie. Teraz dojazd do Księdza Popiełuszki, to w jakim celu, no? No mogliby tam pojechać w lewo do Ronda Radość, ale mogą wcześniej. Inaczej. I tak dalej. Jeśli chodzi o łącznik między ulicą <2:34:34> a Prymasa Tysiąclecia, to został skreślony, więc tu nie ma o czym rozmawiać. Jeżeli został skreślony. Ale niepotrzebnie, bo tam mogą dojechać na Ronda Ofiar Katynia i już są na Trasie Tysiąclecia. Po co tutaj wyrzucać kilkadziesiąt milionów na ten łącznik, a no nie ma łącznika. Dobrze. Teraz jest takie powiedzenie – aby powstało dzieło sztuki, trzeba zaangażować artystę. Aby powstał układ urbanistyczny trzeba zaangażować urbanistę. Ale ja dobrze wiem, że to powiedzenie, ta funkcja, została skreślona wiele lat temu. Na własne uszy słyszałem jak były naczelnym architektem Warszawy powiedział, że myślenie o planie generalnym, o generalnym urbanizmie to jest myślenie z innych czasów, z innego ustroju i nazwał ten ustrój bardzo brzydko, to jest ustrój jakiś totalitarny i to jest w ogóle... nie no, w ogóle myślę, że wróci urbanista i wróci plan generalny jeszcze. I teraz... więc krótko mówiąc, tutaj przyływ setek tysięcy aut jeszcze z Pragi w ten rejon, czyli w rejon Wisłostrady i Placu Wilsona to jest zatkanie Żoliborza bez żadnych korzyści dla tych, którzy stamtąd przybywają. Bez żadnych korzyści.

<oklaski>

<2:36:02> Andrzej Kamieński: Bo teraz na przykład ulicą Czarnieckiego miałyby jeździć dodatkowe tramwaje. No, to zostało skreślone, ale to pomyśl po prostu do księgi Guinnessa! Ulicą, uliczką! Czarnieckiego – tam gdzie Piłsudski miał swoją willę zbudować, na 8 metrów szeroką, miałyby dodatkowe samochody jeździć. I teraz pomyślałem sobie, że coś tu się... a, że bez prognozy to już powiedziałem. I pomyślałem czy to wobec tego... aha, po praskiej stronie na przykład uważam, że tam jest potrzebna o wiele bardziej ekspresówka wzdłuż wybrzeża Puckiego, to znaczy dublująca ulicę Jagiellońską, ułatwiająca im znakomicie im dojazd do Grota i do następnego Mostu Północnego. Most Północny nawiasem mówiąc był też bez generalnego urbanisty, bez koncepcji urbanistycznej, najszpetniejszy most w Warszawie i prawdopodobnie w Polsce! A być może jeszcze w szerszym zakresie! Projekt tego mostu został oddany specjalistom od wylewania betonu i od dostarczania ekranów akustycznych nietransparentnych – tak, żeby nie można było nic zobaczyć na most i żeby nie można było nic zobaczyć z mostu. Nieprawdopodobne rzeczy! Nieprawdopodobne. Brak urbanisty widać gołym okiem po tak zwanym Żoliborzu Przemysłowym. Nie będę rozwijał tego wątku. To nie jest nic. Z urbanistycznego punktu widzenia to są koszary. I wobec tego pomyślałem sobie – no to nic

ma nie być między Pragą a Żoliborzem w tym miejscu, czy może jednak coś? Można zacząć od kładki dla pieszych. Ale wymyśliłem, ale tu uprzedzam, że puściłem wodzę fantazji. Wąziutki most dla jednego toru tramwajowego, a mijanki byłyby na jednym brzegu i na drugim, który by ten tramwaj dowoził mieszkańców Pragi do Placu Wilsona, gdzie wysiedliby oni z tego tramwaju, przesiedliby się na metro. Czyściutki tramwaj, jeden tor, mijanka po tej stronie i po tej, a oprócz toru tramwajowego ścieżka rowerowa i chodnik. I nic więcej! Ale broń Boże nie żadne auta! Nie ma żadnego uzasadnienia. I wracam do początku – chciałoby się widzieć koncepcję urbanistyczną! Cel i sens, i wszystkie funkcje. A dopiero potem przedstawianie gigantycznego tutaj rozjazdu, mówię węzła na dole przy Wisłostradzie, i podobnie gigantycznego... no oni tam protestują – po kolei, po kolei, od koncepcji. I dyskusja z urbanistą, prawda? My cenimy sobie i z szacunkiem dla wysoko postawionych urzędników, ale partnerem też jest generalny projektant, urbanista, specjalista! Dziękuję państwu za cierpliwość i za uwagę.

<oklaski>

<2:39:48> Agata Gójska: Czy państwo coś chcecie skomentować, czy oddajemy od razu?

<2:39:53> Jerzy Wojtarowicz: Jerzy Wojtarowicz, Oficerski Żoliborz. Zanim zacznę swoje 3-4 pytania, czy mogę prosić pana...

Agata Gójska: Tylko proszę się przedstawić i mówić do mikrofonu, dobrze?

Jerzy Wojtarowicz: Jerzy Wojtarowicz, Oficerski Żoliborz. I zanim zacznę swoje pytania to czy mogę pana prosić o krótką prognozę transportu na tym nowym moście?

Tadeusz Bartosiński: Nie, nie powiedziałem tak. Nie mówiłem, że mam.

Jerzy Wojtarowicz: Aha. A jest prognoza jaki będzie ruch przez ten nowy most?

Tadeusz Bartosiński: To jest symulacja.

Jerzy Wojtarowicz: Dobrze, symulacja, przepraszam. Złe słowo, symulacja.

Tadeusz Bartosiński: I co mam teraz panu odpowiedzieć?

Jerzy Wojtarowicz: Co mówi symulacja, jaki będzie ruch przez nowy most? Moje pytanie jest – co mówi symulacja, jaki będzie ruch w następnych 2, 3, 4 latach przez ten nowy most? Po zbudowaniu?

Tadeusz Bartosiński: Ale ja już mówiłem, że to są wyniki z roku 2015. Z chwilą kiedy będziemy mieli model ruchu zrobimy prognozę na każdy zaprogramowany ruch. A zasadą jest budowa modelu prognostycznego co 5 lat.

Uczestniczka spotkania: Czyli nie ma...

<2:41:08> Tadeusz Bartosiński: Ale szanowni państwo, prognozy są, o których mówiłem, które były złożone do projektu w ramach decyzji środowiskowej. Nie otrzyma się decyzji środowiskowej bez prognozy ruchu. Proszę?

Uczestniczka spotkania: To już jest teraz nieaktualne.

Tadeusz Bartosiński: No przecież mówiłem, że będzie zaktualizowana w maju, w czerwcu, ponieważ zmieniły się...

Jerzy Wojtarowicz: Przepraszam, panie dyrektorze, ktoś tutaj jakaś niezgodność, ponieważ wy robicie tego typu projekt na podstawie jakichś prognoz komunikacyjnych, tak? Tak zrozumiałem wypowiedzi zarówno pana prezydenta jak i pana.

Tadeusz Bartosiński: I te prognozy były zrobione w ramach przygotowania decyzji środowiskowej, która była wydana 4 lata temu.

Jerzy Wojtarowicz: Czy mógłby pan w kilku słowach tą prognozę nam przedstawić? Króciutko. Akurat ja nie jestem z tej jednostki, która to robi, ale kolegę mogę poprosić. Jest z nami.

Agata Gójska: To już poprosimy. W takim razie, Maćku, gdybyś poszedł i poprosił ZMID, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, który siedzi przy stole warsztatowym.

Jerzy Wojtarowicz: To może ja w tym czasie swoje pytania zacznę, żeby nie tracić czasu. Może najpierw o sobie. Ja się tym tematem dopiero tak naprawdę przed kilkoma dniami zainteresowałem i z dużym zainteresowaniem obejrzałem co to znaczy współczesne społeczeństwo obywatelskie, jak władza jest atakowana trudnymi pytaniami, żeby się coś dowiedzieć. Ja nie wiem czy jest tutaj ktoś, kto się zajmuje tą stroną internetową, gdzie te konsultacje są przedstawiane. Mam dwie jeszcze tylko ogólne uwagi. Chciałem się dowiedzieć na temat tego projektu z tej strony, prawda, konsultacje społeczne Most Krasińskiego. Ja jestem bardzo rozczarowany – nie znalazłem tam założeń projektu, nie znalazłem tam celów projektu. Z czterech spotkań są dziesięciostronnicowe protokoły, nie ma żadnego ekstraktu z tych dotychczasowych rozmów. Siedziałem dwie i pół godziny przed internetem, coś się dowiedziałem, ja w tym czasie mógłbym mieć pełnię wiedzy. Zdecydowanie proponuję, żeby ktoś odpowiedzialny zajął się tą stroną, żeby ona po prostu dużo więcej mówiła, żeby była, żeby miało się przeglądówkę dotychczasowych poglądów, protokołów, zdarzeń, a przede wszystkim cele projektów, prawda? Dobrze. I teraz się podłączam do... to było chwilę na temat strony. Proszę państwa, ja się znam na internecie, a w ciągu dwóch i pół godziny się bardzo mało dowiedziałem. Dobrze. Chciałem nawiązać do wypowiedzi mojego poprzednika. Panie prezydencie... to co trochę emocjonalnie powiedziałem do pana, że manipulacja, wycofuję się ze słowa manipulacja, ale pan przeczy sam sobie. Skoro pan zaczyna swoją wypowiedź, że to jest most lokalny, to nie może pan argumentować w uzasadnieniu ogólnowarszawską ankietą. To jest sprzeczność.

<oklaski>

<2:44:05> Jerzy Wojtarowicz: To jest sprzeczność. To jest sprzeczność wypowiedzi. I wie pan co jest niedobre w tym, i to również w Sali wywołuje takie podteksty, że to wywołuje podejrzenie, że ratusz próbuje zrobić taką trasę jako lokalny most, żeby ją potem podłączyć do zewnętrznych dróg szybkiego ruchu z obydwu stron, i mamy trasę przelotową przez Żoliborz. Dlatego się nazywa trasa. I rozumie pan, to wywołuje podejrzenia. Zwracam na to uwagę. Ja nie zakładam złej woli ratuszowi, ale trzeba uważać w argumentacji. Teraz co mnie zdecydowanie w dzisiejszym zebraniu brakuje, mówię, że nie jestem obciążony wcześniejszymi wiadomościami – brakuje mi generalnego, cel projektu. On ani razu nie został nazwany konkretnie. Z czym się całkowicie zgadzam z panem prezydentem, że tam chcecie wpuścić tramwaje jako zeroemisyjny środek komunikacji dla dwóch stron Warszawy. Gdyby pan tylko tym argumentował, to bym powiedział: „Zęby w ścianę i akceptować nową trasę!”. Ale to

pan nadmienił mimochodem. Wypowiedzenia z okazji jakiejś szybkiej kolei miejskiej – gdyby na przykład w ramach rozwoju transportu miasta Warszawy było przewidziane – budujemy w tej chwili most dla tramwajów na dwa tory z możliwością rozbudowy na cztery, za 10 lat puszczamy tam SKM-kę, która obwodniczo idzie aż na Pragę i dalej, czy coś tego typu, to bym też powiedział – „Zęby w ścianę i akceptować!”. Odbieram wyraźnie i ze stron internetowej i z państwa wypowiedzi, głównie pańskiej, to robi wrażenie na mnie, niezaangażowanemu człowieku, że ktoś przed laty zrobił jakiś projekt nie powiązując go do perspektyw miasta i urząd ten projekt kontynuuje. Inna uwaga. Jak ja porównam to co słyszę o komunikacji w Warszawie z jednym, drugim, trzecim znajomym w dużym mieście na zachodzie, w Warszawie nie zauważam w publicznych wypowiedziach tendencji, aby utrudniać życie kierowcom samochodów. To się robi w innych stolicach. Utrudnia się życie kierowcom samochodów, ale rozbudowuje się komunikację publiczną. Wtedy nie mamy problemów ile będzie samochodów na Placu Wilsona. Niech tam co minutę tramwaj jedzie, ale będzie tylko 300 samochodów. Tych koncepcji, długofalowych oczywiście, w pańskiej wypowiedzi nie zauważyłem. I tego mnie bardzo brakuje. Plac Wilsona. To co słyszałem ze strony zaangażowanych Żoliborzan, czy też z wypowiedzi przedstawicieli Ratusza, jak można planować tego typu trasę nie podwiązując od razu do koncepcji Placu Wilsona? Przecież to jest chore.

<oklaski>

<2:47:19> Jerzy Wojtarowicz: Ten cały ruch... zajmując teraz pesymistyczną pozycję, pan mówił o jednym buspasie i jednym pasie dla samochodów. Jeden pas dla samochodów przy płynnym ruchu, przy płynnym ruchu puszcza się dobrze wiem, proszę mnie poprawić, ponad 2000 samochodów.

Jarosław Józwiak: Nie.

Jerzy Wojtarowicz: Ile? Przy płynnym ruchu.

Jarosław Józwiak: Przypominam, że po drodze ma pan co najmniej kilka skrzyżowań i przejść dla pieszych, więc tam płynnego ruchu nie będzie.

Jerzy Wojtarowicz: Jak to jest przelotówka. To jest przelotówka. No to będą stali, tak? Dobrze, konkretnie – z iloma samochodami po zbudowaniu mostu dodatkowo musi się liczyć Plac Wilsona?

Tadeusz Bartosiński: Tak, to będzie mniej więcej tyle co jest.

Jerzy Wojtarowicz: Dodatkowo?

<śmiech>

Jerzy Wojtarowicz: Proszę pana, niech się pan nie gniewa, nie jestem specjalistą. Jeśli pan mówi, że będzie tyle ile jest, to ktoś tutaj czegoś nie zrobił.

Agata Gójska: To może oddamy głos specjalście, pan inżynier ruchu – panie inżynierze?

Uczestniczka spotkania: To pytanie po co ten most jest?

Jerzy Wojtarowicz: No dokładnie.

Janusz Galas: Oczywiście, że możemy zrobić autostradę, ale to nie jest nasz cel. Ograniczamy wjazd w ogóle w ulicę, tylko nie wiem czy państwo to zauważają. Proponujemy jeden pas ruchu od Wisłostrady. W tej chwili mamy dwa. Nie! My proponujemy w tej chwili jeden pasa.

Jarosław Józwiak: Pokazywaliśmy stan istniejący, mówimy, że naszym założeniem jest zwężenie ulicy Krasińskiego na odcinku od Węzła Wisłostrada do Placu Wilsona do jednego pasa.

Uczestniczka spotkania: Panowie sobie wyobrażają, że co to spowoduje, jeżeli ilość samochodów zakładając, że się nie zwiększy i zmniejszycie pas do jednego ruchu, czy wy wiecie co...

Janusz Galas: A iloma pasami pani wjeżdża w tej chwili w ulicę Krasińskiego?

Uczestniczka spotkania: Dwoma wjeżdżam, mieszkam tam!

<2:49:12> Janusz Galas: Jednym pasem pani wjeżdża. A że są dwa pasy dalej, bo albo w lewo pani skręca, albo w prawo pani skręca, ale jest jeden pas. A prosto skąd pani jedzie? Dopiero relację prosto wprowadzimy z mostu i też wprowadzimy jednym pasem. Natomiast państwo nie zwracają na to uwagi, tylko protestują. Nie podejmują dyskusji z nami i dlatego jeden pas ruchu nie zwiększy natężenia ruchu na istniejącej ulicy Krasińskiego.

Jerzy Wojtarowicz: Przepraszam, to może ja się włączę dla uspokojenia. To jest możliwe, że to jest jakaś niedopowiedzenie z waszej strony, mówię panowie z Ratusza. Jak ja powiedziałem plan, również ten dzisiaj wyłożony, widzę tam na całej długości dwa pasy, widzę wygodne zjazdy, wygodne wjazdy na nową trasę, czyli zakładam ruch dwupasmowy, skorygowany buspas i normalny.

Jarosław Józwiak: Od razu panu odpowiem – dlatego dzisiaj na początku pani Agata robiła prezentację, gdzie był pokazany dotychczasowy projekt i było pokazane co z tym projektem, który dzisiaj leży na stole, co możemy zrobić i co możemy zmienić. I na tych warsztatach, gdzie właśnie było propozycja, żeby część z państwa przeszła i część poprzednim razem uczestniczyła, możemy na tym planie kreślić, poprawiać, zmieniać, i takie było dzisiejsze założenie. Więc jakby pan poszedł na warsztaty – tam jest specjalista – i pan był powiedział, że: „Dobrze, tu przejście możemy zrobić, ale tu nie, bo są dwa za blisko siebie”...

<2:50:49> Uczestniczka spotkania: Nie, no, to jest...

Jarosław Józwiak: ...”Tu na przykład możemy zrobić wjazd, ale tego wjazdu już się nie da. Ten pas możemy wykreślić, ale tego, bo tu jest...”, i tak dalej, i tak dalej.

Jerzy Wojtarowicz: Panie prezydencie, nie wydaje mi się, żeby to było dobre nazwanie celów warsztatów. To jest robota dla specjalistów i fachowców. Założenia jakie są, jeżeli założenie jest jakie, jak pan teraz sformułował, że tam będzie tor tramwajowy, który jest w stanie podjąć duży ruch publiczny i będzie niewygodna jednopasmowa jezdnia nowej trasy dla samochodów, to ja, niech się panie nie gniewają, to ja to akceptuję. To ja wtedy też nie widzę specjalnego problemu przebudowy Placu Wilsona. Tylko, panie prezydencie, proszę to wyartykułować.

Agata Gójska: Ale proszę państwa, to jeszcze ja tylko słowo komentarza, dobrze? bo na tych warsztatach ostatnio właśnie dokładnie taka koncepcja, o jakiej pan mówi, była rekomendacją osób, które pracowały przy stole. Jest to jedna z opcji, która się pojawia.

Jerzy Wojtarowicz: Chciałbym teraz skończyć. Chciałbym takie małe podsumowanie pod koniec. Apeluję do pana, bo pan tu jest odpowiedzialną osobą – zróbcie szybko porządek z tą stroną, żeby obywatel był w stanie szybko znaleźć kwintesencję informacji! Tego tam kompletnie nie ma. To uniknie, to również pozwoli uniknąć wielu nieporozumień.

Jarosław Józwiak: Poprawimy stronę, a za chwilę, mamy nadzieję, na stronie pokażemy w jaki sposób po państwa wszystkich uwagach ten projekt zostanie poprawiony i zaktualizowany.

Jerzy Wojtarowicz: Tylko podkreślam jeszcze raz – cel projektu, podsumowanie dotychczasowych, podsumowanie dotychczasowych zmian, a kto się czepia, niech idzie do tych stustronicowych protokołów spotkań. Tam jest każdy detal. Czyli to jest jedna prośba. Druga prośba o jasne sformułowanie ze strony ratusza, że celem projektu jest głównie komunikacja tramwajowa na drugą stronę odpowiednio powiązana po obydwu stronach Warszawy...

Jarosław Józwiak: Deklaruję, że to jest cel, komunikacja tramwajowa i publiczna.

Jerzy Wojtarowicz: ...a ruch samochodowy jest pobocznym efektem, natomiast tramwajowy pieszy, pieszy, rowerowy, i tak dalej. To automatycznie likwiduje połowę zastrzeżeń, które dzisiaj słyszałem.

<2:52:57> Uczestniczka spotkania: A możemy zobaczyć...

Jerzy Wojtarowicz: Dobrze? I to jest wszystko z mojej strony.

Agata Gójska: Dziękuję. Tak, tak, oczywiście. Do którego, do którego slajdu?

<2:53:16> Uczestniczka spotkania: Do tego, w którym proponują państwo...

Jerzy Wojtarowicz: Jeszcze tylko ostatnia uwaga. To ostatnia uwaga. W moim, nie chcę tego rozrabiać, ale w mojej pamięci bardzo negatywne wrażenie zrobiło, że na moje pytanie jaka jest prognoza tego mostu, rozwoju, prawda, jeszcze w jakichś tam wariantach, że nie padło automatycznie odpowiedzi. To jest złe przygotowanie spotkania.

Jarosław Józwiak: Jest pan inżynier, zaraz odpowie.

Dariusz Mosak: Dariusz Mosak, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Rozumiem, że pytanie dotyczyło prognozowanych natężeń ruchu na moście.

Agata Gójska: Które zostały zawarte w decyzji środowiskowej.

Dariusz Mosak: Tak. Takie badania były wykonywane oczywiście w ramach tej ponownej oceny, którą będziemy wykonywali, teraz wykonamy je jeszcze raz. Te badania, które były przeprowadzone kilka lat temu one pokazały jasno... oczywiście państwu liczb nie podam, natomiast prognozowane natężenia były, na Moście Krasińskiego były od kilku do kilkunastu procent niższe niż na innym moście lokalnym, na Moście Świętokrzyskim. Były niższe niż na tamtym moście. One oczywiście się różnią w strukturze swej rodzajowej to jedno, drugie różnią się co do szczytu porannego i popołudniowego, natomiast w każdym z przypadków były niższe. Te prognozy były wykonywane na lata 2026-2031, czyli tym okresie prognostycznym, kiedy ta trasa miała z mostem szansę już funkcjonować.

Uczestniczka spotkania: Przepraszam, pana nie było chyba, ale czy uwzględniliście państwo nowopowstające osiedla z 30000 po jednej stronie osób?

Dariusz Mosak: Ja już mówię. Ja mówię o badania, prognozach, które zostały wykonane kilka lat temu na potrzeby uzyskania decyzji środowiskowej, opracowania tej dokumentacji, którą mamy od 2012 roku. Teraz będziemy te dane wszystkie aktualizowali. Zobaczmy, czy coś się zmieni. Proszę państwa, no my je będziemy wykonywali. My jesteśmy w trakcie aktualizacji dokumentacji i myślę, że za jakieś 2 miesiące te badania będziemy mieli.

Agata Gójska: Proszę państwa, mam prośbę. Czy możemy się trzymać tej kolejności? Mam tylko pytanie do osób, które mają numerki, ponieważ rozumiem, że powstała wątpliwość dotycząca tego jaki jest de facto zakres możliwych zmian na ulicy Krasińskiego? To nie było jasne. Czy możemy na sekundę zatrzymać i to pokazać?

Uczestniczka spotkania: Pan mówił o moście, czy o ulicy?

Agata Gójska: To wróćmy do tej jednej kwestii, pozostałe jakby wrócimy...

Jarosław Józwiak: Tak, ale odpowiadając – w pierwotnym projekcie ta ulica miała być dużo szersza, w związku z tym jeżeli ją zwężymy, a na moście już zgodnie z tymi założeniami te prognozy będą niższe, to również samochodów, których dotrze na Plac Wilsona powinno być mniej.

Agata Gójska: Znaczący najpierw wróćmy do stanu istniejącego, dobrze?

Jarosław Józwiak: Ale odpowiadamy, że w toku konsultacji – po to się z państwem spotykamy, jesteśmy gotowi jeden pas zlikwidować i... za chwilę proszę wyświetlić propozycję co jest możliwa zmiana, było to wyświetlone w slajdach jak przeskoczmy dalej. O, proszę, szerokość jezdni, liczba pasów ruchu, szerokość pasów ruchu.

Uczestniczka spotkania: Tak, ale tu są jeszcze dwa pasy.

Jarosław Józwiak: Ale bo pokazujemy pierwotnie wykonany projekt, który chcemy z państwem poprawić. Jeszcze raz powtórzę, to jest projekt, który został wykonany i dzisiaj rozmawiamy w toku konsultacji społecznych, żeby ten projekt zmienić i poprawić w możliwym zakresie, i jednym z możliwych zakresów jest właśnie zwężenie ulicy Krasińskiego do jednego pasa ruchu, i to jeszcze na przykład węższego. I te uwagi od państwa zbieramy. Jeżeli państwo nam te uwagi zgłoszą...

Agata Gójska: To jeszcze raz. Proszę państwa, żebyśmy dobrze rozumieli. Pani Agato, rozumiem, że jedyną jakby stałym tutaj, stałym elementem jest trasa tramwajowa i zakres szerokości. Natomiast w jaki sposób państwo wybrany element... przesuniecie to tutaj, czy zlikwidujecie ten element i przesuniecie to tutaj, to jest ten zakres nad którym, w którym państwo możecie składać konkretne propozycje, czy konkretne rekomendacje. Dobrze, to przechodzimy w takim razie do kolejnego głosu. Jeżeli można prosić, pani Agato, o przekazanie głosu tutaj.

<2:57:45> Marta Ostrowska: Dziękuję. Marta Ostrowska. Ja mam krótki komentarz i 2 pytania. Komentarz odnośnie tego co pan powiedział na temat cen biletów no i podkreślał kilkakrotnie preferowanie transportu publicznego jako ważny element strategii miasta. Faktycznie też korzystam z biletu kwartalnego i to wychodzi bardzo tanio, ale jest kwestia osób, które posiadają samochód i korzystają z samochodu, i bardzo często nie decydują się na bilet kwartalny czy miesięczny, natomiast

tak przygodnie nie korzystają już z transportu publicznego właśnie dlatego, że te jednorazowe bilety, czy takie krótkookresowe nie kalkulują im się w stosunku do ceny benzyny i poruszania się samochodem. Więc myślę, że to jest taki ważny element, bo w związku z tym jest dużo ruchu takiego samochodowego, który można by wyeliminować, gdyby te ceny biletów jednorazowych były niższe. To tytułem komentarza. Pytanie mam takie – to tutaj już pan z zarządu spółdzielni Żoliborz o tym mówił, to znaczy czy istnieje ryzyko, że w trakcie procedury uchwalania czy modyfikowania studium przestrzennego, że to połączenie z Prymasem Tysiąclecia ulicy Krasieńskiego nie zostanie wykreślone? Bo rozumiem, że to jest taka duża obawa tutaj zgromadzonych, moja również, że taka perspektywa, że zarząd dzielnicy, spodziewamy się rada dzielnicy będą wnioskowały o wykreślenie, to w jakiś sposób ma nas uspokoić i sprawić, żebyśmy z większą przychylnością rozmawiali o moście, no ale pytanie jakie jest ryzyko, że to nie zostanie wykreślone? To jedno pytanie, a drugie pytanie korzystając z tego, że pan inżynier ruchu wrócił tu do nas na salę...

Jarosław Józwiak: Pan inżynier był cały czas. Pan pracownik ZMID-u.

Marta Ostrowska: A to przepraszam. Dobrze. Bo wydawało mi się, że to jest kwestia bardziej na tą rozmowę warsztatową, ale pozwolę sobie je zadać. Czy można rozważyć takie ograniczanie ruchu na przykład w godzinach szczytu jak jest na Moście Śląsko-Dąbrowskim, gdzie jeżeli byłoby tak, jak było faktycznie postulowane przez grupę warsztatową tydzień temu, żeby tutaj na Krasieńskiego został jeden pas, no to istnieje ryzyko, że w godzinach szczytu nie będzie płynności przejeżdżania autobusów dlatego, że tam jednak sporo osób będzie z różnych względów się kierowało samochodami i tylko tramwaj będzie przejeżdżał płynnie. No bo jednak na moście jest ten ruch samochodowy, na pewno ten jeden pas tam zostanie. Czy takie rozwiązanie, że w godzinach szczytu na moście jest ograniczenie ruchu tak, że nie mogą tam wjeżdżać pojazdy indywidualne, a tylko komunikacja publiczna, służby miejskie, karetki, taksówki?

Janusz Galas: Oczywiście takie ograniczenie jest możliwe i to w ramach warsztatów państwo mogą zgłaszać. Natomiast te ograniczenia nasze z tym ograniczeniem – no to powoduje, nie podobają się mieszkańcom. Jednak bardzo protestują, wywołuje to problemy w innych miejscach. Natomiast przy założeniu, że jednym pasem będziemy ten ruch tutaj dopuszczać, to istnieje możliwość takiego ustawienia sygnalizacji, że większość ruchu wypuszczamy z Wisłostrady i tym są zainteresowani mieszkańcy Targówka, a oni nie mają po co jechać tutaj prosto...

Marta Ostrowska: Ja tylko powiem, że z tego co się orientuję pamiętam analizy Siskomu na temat Mostu Śląsko-Dąbrowskiego, gdzie może to się nie podoba mieszkańcom, natomiast ta zmiana organizacji ruchu wprowadziła no kolosalne zmiany ilości osób przemieszczających się w godzinach szczytu przez most.

<3:02:09> Janusz Galas: Tak, ale czy mieszkańcy Żoliborza chcą zrezygnować z jazdy samochodem przez Krasieńskiego? Ograniczyliśmy już państwu zgodnie z budżetem partycypacyjnym wykonując pas rowerowy na tym odcinku od Popiełuszki w kierunku Placu. Tutaj proponujemy podobne rozwiązanie. W opracowaniu, które było opiniowane, wykonane dla Biura Drogownictwa, opiniowane w urzędzie dzielnicy, rozwiązanie ruchu rowerowego, rozwiązanie problemów parkowania, o ile to możliwe, było opiniowane już przez dzielnicę i wydaje się, że naprawdę ten jeden pas ruchu przy tym torowisko tramwajowe, pas rowerowy, to jest rozwiązanie, które zabezpiecza te państwa potrzeby. Natomiast wyprowadzamy ruch z mostu tylko jednym pasem, a proszę zauważyć, że to nie jest ruch ciągły, tylko tam jest sygnalizacja. Musimy dać możliwość skrętu z Wisłostrady w stronę tutaj placu, także moim

zdaniem aż takich problemów nie ma. Ponadto bardzo dużym ogranicznikiem będzie też skrzyżowanie z Jagiellońską, gdzie mamy ograniczenia tego typu, że torowisko tramwajowe ze wszystkimi relacjami tramwajowymi jest położone z boku i będzie ten napływ ruchu na most również ograniczać.

Jarosław Józwiak: To ja z kolei odpowiadając na pani dwa pytania, to wydaje mi się, że ceny biletów jednorazowych też są dosyć przystępne, bo przypomnę, że w ramach usługi i zmiany, którą ostatnio wprowadzaliśmy, między innymi dawny bilet jednorazowy, który był tylko biletem uprawniającym do jednej podróży, dzisiaj jest biletem przesiadkowym, gdzie przez 75 minut możemy korzystać na podstawie tego biletu ze wszystkich środków transportu, do których się przesiądziemy. A więc robimy, że tak powiem, takie tego typu usługi zwiększające podaż i podaż tego biletu po tej zmianie w sposób znaczący wzrosła, jego dostępność. Nawet mogę pani powiedzieć taki przykład też z zeszłego tygodnia z Londynu, gdzie bilet jednorazowy został praktycznie wycofany. Jeżeli kupuje pani bilet kartonikowy płaci pani 2 razy tyle co kosztuje bilet elektroniczny. W Londynie to jest najnowsza zmiana z zeszłego tygodnia. Zdziwiłem się, że kiedyś bilet kosztował 1,70 funta, teraz jak nie ma się karty Oyster to płaci się 2,40 za bilet jednorazowy na kartoniku. Natomiast wracając do wykreślenia ze studium, to jak pani pamiętam moją wypowiedź, to bez względu na to czy dzielnica taki wniosek złoży czy nie, to zarząd miasta taki wniosek złoży do rady miasta. I do tej pory z praktyki, i nawet podkreśliłem to właśnie mówiąc, że nie ma istotnej różnicy czy to będzie procedowane z naszej inicjatywy czy dzielnica dodatkowo to wesprze swoją inicjatywą, bo i tak to studium na etapie potem tej zmiany będzie trafiało do opiniowania przez dzielnicę, więc rada dzielnicy i tak będzie się drugi raz musiała w tej sprawie wypowiedzieć. Natomiast taki wniosek złożymy i raczej nie widzę istotnego zagrożenia, aby ten wniosek nie spotkał się z akceptacją radnych, oczywiście to jest ich decyzja, ale raczej nie przewiduję, żeby mieli coś przeciwko tego typu zmianie. Nie, nasza rada, mówię rada miasta stołecznego Warszawy.

Agata Gójska: Dziękuję. Bardzo proszę.

<3:05:39> Paweł Kuczyński: Tak, dzień dobry państwu. Paweł Kuczyński, który był tutaj przywoływany, choć część z państwa wie, że jestem socjologiem, to przypomnę o tym. A więc jakie ja mam stanowisko wobec całego tego problemu. Otóż mógłbym powiedzieć tak – gdybym był wielkim zwolennikiem tego mostu, to bym powiedział, że mnie interesuje tylko to, czy konsultacje są prowadzone dobrze. To to jest mój punkt obserwacyjny. To co powiedział pan, który miał chyba numer 4, przepraszam, bo pana nazwiska nie znam, potwierdza moją pogłębiającą się wątpliwość, że jak wiele innych projektów ten może nie był doskonały konsultacji, ale coś się wyłania. Coś się wyłania, co moim zdaniem przy wszelkich niedolnościach, które popełniamy, pewnie każdy z nas, być może prowadzi nas w dobrą stronę. Ale nie chcę tutaj w tym ekumenicznym tonie, że tak powiem, prowadzić tej wypowiedzi, chcę tylko powiedzieć, że byłem na Targówce i nawiązując do tego co mówił pan Józef Menes i tam rzeczywiście pojawił się taki pomysł, pytanie co z tego dalej będzie, że ten tak zwany drugi etap powinien być nie późniejszy niż ten tak zwany pierwszy etap, czyli zanim powstanie most Targówek powinien dostać coś, czego bardzo potrzebuje. Ale to jest marginesowa w tej chwili sprawa, bo ci którzy tutaj są raczej są przeciwnikami tego mostu i dlatego tak wytrwale tutaj, pomimo późnej pory siedzą, i o tym wiemy. Ale do tego jeszcze wrócę. Mam jedno konkretne pytanie, ponieważ ja uważam, że przy wszystkich niedoskonałościach tego projektu najslabszym ogniwem jest to badanie, pan dyrektor Mikołajewski wie, że ja tak myślę, pan Józef Menes do tego nawiązał, więc moje pytanie będzie bardzo proste – kto jest autorem

kwestionariusza? Imiennie. Bo słyszałem, że to dział marketingu zamówił badanie w firmie, która no jest jedną z lepszych firm, bo dział marketingu chyba nie powinien tego kwestionariusza pisać. Ale to poczekamy...

Jarosław Józwiak: Kwestionariusz pisała firma ARC, która była zleceniodawcą, żeby w naszym imieniu przebadać, która zaproponowała i przeprowadziła kwestionariusz, który następnie był pokazany i broniący przez przedstawiciela firmy w toku dyskusji na okrągłym stole.

Paweł Kuczyński: Dobrze, to mnie bardzo cieszy, bo wtedy to będzie dyskusja między socjologami.

Jarosław Józwiak: Zakładam, że z naszej strony, jeżeli do tej dyskusji dojdzie po tym stanowisku PTS-u, to również firma ARC jest gotowa stanąć, tak jak pisała, stanowiska i bronić przyjętej przez siebie metodologii.

Paweł Kuczyński: Dobrze, to może mało interesować, ale to jest naprawdę ważne, ponieważ to badanie odgrywa dużą rolę w całym tym projekcie. Więc powiem tak, ja zainicjowałem po stronie PTS-u zainteresowanie tym projektem, nie gwarantuję, że PTS będzie chciał kontynuować, ale ja dalej będę samozwańczym audytorem procesu konsultacji, co obiecuję. Teraz ekumeniczny ton znowu. Wydaje mi się, że gdyby była mowa o moście tramwajowym z cichym tramwajem, który nie zakłóca tego piękna Żoliborza, to prawdopodobnie wiele z tych naszych tutaj nerwowych reakcji miałyby troszkę inny może przebieg. I skończę bardzo pozytywnie znowu, i powiem tak, tutaj pan dyrektor, z którym na Targówku rozmawialiśmy, wytłumaczył mi, że budowa wąskiego mostu, tak, umownie tylko dla tramwajów, no w sumie nie ma sensu, tak. Bo już jak się buduje most, to niech on ma tam odpowiednią wyporność. Rzecz jest w braku zaufania do władzy. Zbudują szeroki, zamalują, żeby samochodów przejechało mało, a potem odmalują. I to jest moim zdaniem problem ogólny, to znaczy że ci, którzy tutaj są, może inni też, nie mają do końca zaufania do tego co w dobrej wierze prezydent, specjalista do spraw konsultacji społecznych, mówią. Bo oni nie mogą nam tego zagwarantować pomimo, że chcą.

Jarosław Józwiak: Ale od razu powiem, dlatego chcemy zbudować wąską Krasińskiego do tego jednego pasa, bo tam się już nie da odmalować tego.

Paweł Kuczyński: Ja wiem, ale ja to rozumiem, nie czekam na reakcję. Temat braku zaufania do władzy jaka by ona nie była, jest w Polsce dobrze rozpoznany. A więc ja mam taką propozycję – społeczny komitet protestu powinien się zamienić w watchdoga, który dopilnuje tego wszystkiego, co zostało wstępnie ustalone. Bo rzeczywiście ten most jeśli ma być, to ma być most, który rzeczywiście uwzględnia wszystkie te sprzeczne interesy. Ja byłem na Targówku i niestety nikt z protestujących się tam nie pojawił...

Uczestniczka spotkania: Myśmy byli na posiedzeniu rady.

Paweł Kuczyński: Ja wiem, wiem. Ale uważam, że w tej sytuacji trzeba zrobić wszystko, aby ta kontrola społeczna została rozciągnięta na ten proces, na każdy etap tego procesu. Jest oczywiście szansa, że ten most nie powstanie, ale gdyby miał powstać, to trzeba zrobić wszystko, żeby ci, którzy się dzisiaj tak mocno angażują mają wpływ na to co się naprawdę wydarzy później, nie w trakcie konsultacji. To tyle, dziękuję.

<3:10:50> Jarosław Józwiak: A ja od razu powiem, że ja sam zachęcam do tego, żeby państwo nas kontrolowali i sprawdzali jak będziemy te nasze ustalenia realizowali.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo.

Anna Stopińska: Włączony? Przepraszam, Anna Stopińska, ja mam tylko jedną prośbę – prosimy o odpowiedź na te 16 pytań, które zostały złożone oraz na pytania złożone przez panią Annę Kaliszewską na piśmie na adres Tomasz Michałowski Radny Dzielnicy Żoliborz, Urząd Miasta Dzielnicy Żoliborz, ul. Słowackiego i tak dalej – prosimy o odpowiedź na piśmie, na te 16 pytań, które pan otrzymał i pytania zadane przez panią Annę Kaliszewską.

Jarosław Józwiak: Ale ja już mówiłem szczegółowo o tym jak będziemy pani Ani odpowiadać, i że jutro pierwsza partia odpowiedzi wyjdzie, w przyszłym tygodniu te bardziej skomplikowane. Natomiast na państwa pytania... no już za chwilę odpowiem, proszę chwileczkę poczekać. Natomiast te pytania, które państwo dzisiaj złożyli na część już odpowiedziałem, ale rozumiem, że państwo też oczekują odpowiedzi pisemnej, powtórzenia ich, to oczywiście będziemy takie powtórzenie wypuszczać.

Anna Stopińska: I bardzo proszę o odpowiedzi na te pytania zarówno pytania Ani Kaliszewskiej, jak i nasze 16 pytań, żeby to dotarło wszystkich tutaj zgromadzonych na nazwisko Tomasz Michałowski Radny Dzielnicy Żoliborz, Urząd Dzielnicy Żoliborz, ul. Słowackiego.

Jarosław Józwiak: A może pani na wszelki wypadek napisać to nad tym pierwszym pytaniem? Będzie nam na pewno łatwiej.

Anna Stopińska: Słucham?

Jarosław Józwiak: Czy może nam pani napisać ten adres nad pierwszym z pytań, będzie nam dużo łatwiej.

Agata Gójska: Ja myślę, że chyba panowie jesteście w kontakcie na tyle, że to jest do znalezienia, także myślę, że to nie będzie takiego kłopotu, żeby to jakoś przepadły te informacje. Będę wdzięczna za podanie mikrofonu.

Józef Menes: Jedno tylko zdanie, pan prezydent mnie zdeprymował. Prosiłem pana doktora Kuczyńskiego, żeby nawiązał, ale też zapomniał widocznie tak jak ja miałem zanik. Panie prezydencie, mówiliśmy o sprawach konserwatora zabytków i że to jest obszar objęty ochroną konserwatora zabytków. Była merytoryczna dyskusja pomiędzy panem a panią Marią Rukalską.

Jarosław Józwiak: Tak, nawet kontynuowana w przerwie.

Józef Menes: Czy nie byłoby dobrze, żeby stołeczny konserwator zabytków został wyłączony z procesu opiniowania tej inwestycji? Przecież to co on robi odbywa się na podstawie porozumienia między wojewodą mazowieckim a prezydentem miasta Warszawy, i z racji tego że stołeczny konserwator zabytków jednocześnie służbowo podlega inwestorowi, czyli prezydentowi miasta. Więc dla, dla dalszego budowania tego kapitału publicznego i społecznego, może byście rozważyli, żeby to opiniował nie stołeczny konserwator, tylko na przykład wojewódzki.

<3:13:43> Jarosław Józwiak: Umowa, którą zawarliśmy niestety na takie wyłączenie nie pozwala, natomiast jak panu zapewne wiadomo konserwator jest dosyć niezależny w swoich ocenach, chociażby w kontekście Pomnika Smoleńskiego, gdzie to opinia konserwatora przesądza o możliwościach lokalizacyjnych tego typu, więc konserwator jest w swojej funkcji mimo porozumienia administracyjnego niezależnym urzędnikiem.

Agata Gójska: Bardzo proszę, pani Joanna.

Joanna Zjawińska: To ja jeszcze chciałam tak, po pierwsze poprosić w kontekście tutaj wypowiedzi, które padły przedtem, żeby na stronie internetowej miasta pojawiły się te pytania, które padły na sali i pojawiły się też te odpowiedzi pana prezydenta, bo generalnie naprawdę tempo procedowania jest szokujące, prasa pisze różne rzeczy i nie do końca wszystkie zgadzają się z realną atmosferą, z pytaniami, jest bardzo duża dezinformacja, tak jak pan tutaj mówi, my musimy się zamieniać.

Jarosław Józwiak: Ale ja od razu odpowiem. Zawsze z tego są spisywane protokoły.

Joanna Zjawińska: Tak, ale jest na to pół roku.

Jarosław Józwiak: Jak również na koniec konsultacji będzie wykonany raport i w raporcie będą również umiejscowione wszystkie pytania, które wynotowaliśmy z nagrań jak i wszystkie odpowiedzi, które były na nie udzielane.

Jerzy Wojtarowicz: Przepraszam, że się włączam. To nie jest, to nie będzie pańska zła wola, ale tego wykonawcy tej strony internetowej czy programisty, bo znam życie. Problem polega na tym, że jak nie będzie odgórnie decyzji, że na tej stronie ma być hierarchia informacji, prawda...

Jarosław Józwiak: Ale to już panu też wskazał, pan dyrektor już się uderzył w pierś <3:15:28> danych dodatkowych.

Jerzy Wojtarowicz: ...że są skróty protokołów, że nie trzeba chodzić przez 400 stron, żeby sobie wyrobić zdanie, to z tego nic nie będzie.

Jarosław Józwiak: Dobrze. Będzie decyzja dotycząca ułatwienia strony.

Agata Gójska: To jest wszystko też elementem raportu, podsumowanie zarówno szczegółowe jak i synteza tych głosów.

<3:15:47> Joanna Zjawińska: Tylko że generalnie bardzo ważny tutaj jest czas, prawda, bo jakby sprawa proceduje i mamy świadomość jakie są przepisy prawne, natomiast przy tak błyskawicznych konsultacjach to byśmy mieli prośbę i też o oryginalną treść naszych pytań w raporcie. Oryginalną. Bo to jednak niuanse mają tutaj bardzo duże znaczenie.

Jarosław Józwiak: Odpowiem tak, na pewno te pytania złożone na piśmie zarówno przez panią jak i przez tutaj będziemy mogli umieścić oryginalnie, natomiast pozostałe w miarę odtworzenia ich z nagrania.

Joanna Zjawińska: To jest oczywiste. Natomiast jeszcze mam pytanie jedno. Mam pytanie o tę wyspę, o której pan, pan prezydent tutaj wspomniał o Gołędzinów. Ta wyspa, która jest na wysokości mostu, mostu po stronie praskiej. I tak jak przeglądaliśmy dokumenty, no powiem to jest sporo stron do przejścia, no nie znaleźliśmy jakby w opisie projektu informacji o Moście Krasieńskiego. Znaleźliśmy

informacje o innym moście, który będzie w obrębie tej inwestycji realizowanej też ze środków Unii Europejskiej i właśnie tu mam pytanie – czy ten most, no bo ten most po prostu był odłożony na akta, on nagle wypłynął, nagle, teraz, i mamy pytanie czy ta inwestycja realizowana ze środków Unii Europejskiej nie ma kolizji? I to bym pytanie prosiła o zanotowanie i też odpowiedzenie na nie pisemnie. Bardzo proszę, no bo to jest bardzo istotne. Wydaje nam się trochę bez sensu jakby urządzenie ptakom wyspy po to, żeby nad tą wyspą przejechał huczący most. I teraz jeszcze następna sprawa – czy państwo robili badania skażenia powietrza po remoncie trasy AK? Chodzi o to, że na Żoliborzu bardzo poważnie odczuwamy zwiększenie skażenia powietrza, tam jest bardzo duży ruch. Tu już widzę, że panowie od właśnie uciekli nam od, od... w każdym razie czy były robione takie badania skażenia powietrza i czy były robione nie prognozowanie, tylko chodzi o to, że są maszyny, które mogą podjechać i rzeczywiście, bo pomiędzy pomiarem a prognozowaniem jest bardzo duża różnica. No i właśnie też tak samo czy były badania już teraz robione w rejonie na przykład zrewitalizowanym Parku Żeromskiego – tam jest placyk dla dzieci zrobiony niestety od ulicy. Myśmy też nie zostali zapytani wtedy o, o lokalizację placyku, byliśmy ciężko zbulwersowani no właśnie bliskością ulicy, w każdym razie na tym placyku bawią się dzieci z całej Warszawy i teraz też ten ruch się ewidentnie zwiększył. I ja powiem tak, my chcemy, ta wersja jest dla nas do przyjęcia i chętnie byśmy się flamastrami pobawili, jeżeli moglibyśmy skreślić samochody. Prawda? Wszystkie samochody. Wszystkie samochody. Czyli żadnej jezdni. I myśmy o tym już rozmawiali z posłami na sejm rzeczpospolitej...

Agata Gójska: Na Krasińskiego?

Joanna Zjawińska: Na pewno na Krasińskiego, ale też na moście. A na pewno na Krasińskiego. I powiem tak, że generalnie jesteśmy w tej dobrej sytuacji, tu pan też podkreślał, że w tej chwili mamy państwo obywatelskie i są różne procedury i my naprawdę z tych procedur skorzystamy. To dlatego też chcielibyśmy no jakiegoś takiego konkretnego procedowania, żeby też mieć do czego się w razie dalszych procedur odnieść. Bo powiem tak, to co pan tutaj mówił bardzo słusznie – kierowcom w mieście, żebyśmy wszyscy się nie zadusili od smogu, trzeba utrudniać życie. I my oczekujemy, że będzie most, możemy porozmawiać o komunikacji miejskiej, natomiast na pewno nie chcemy rozmawiać o samochodach. Dziękuję bardzo.

<3:20:04> Jarosław Józwiak: To tylko odpowiem jeżeli chodzi o te uwarunkowania tego projektu unijnego, to w tej chwili z głowy nie odpowiem, rozumiem to trafiło, będzie odpowiedź na piśmie. Natomiast jeżeli chodzi o system oceny jakości powietrza jest to zadanie rządowe realizowane przez wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska. On co do zasady ma stacje stacjonarne, które z reguły są zlokalizowane w kilku punktach i również ma stację mobilną, natomiast ta stacja mobilna z tego co wiem jest w tej chwili wykorzystana w związku z tą sytuacją na Obozowej i tej, tymi chemikaliami, które znajdują się tam w glebie i jeszcze przez najbliższych kilka tygodni będzie w użyciu w tej przestrzeni. Nie wykluczam, że potem będzie możliwość zwrócenia się do inspektora, żeby spróbował tą stację przestawić na Żoliborz i wykonać jakieś pomiary z tej, z tej, z tej strony. No zobaczymy jak długo będzie ona niezbędna na tej Obozowej.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Wygląda na to, że to jest ostatnie pytanie, natomiast ja bym bardzo serdecznie zachęcała wszystkich państwa do tego... bo abstrahując od tego, że my te wszystkie głosy spisujemy, spotkanie jest nagrywane i będzie transkrypcja z tego spotkania, natomiast jeżeli państwo macie jakieś konkretne rekomendacje, które chcielibyście państwo złożyć, bo tutaj też się

pojawiały różne głosy – pani wskazywała ewentualność usunięcia samochodów w ogóle z Krasińskiego, wcześniej się pojawiała z kolei dyskusja na temat drożności ruchu na Krasińskiego. No ja rozumiem, że tutaj są różne dylematy. To jeżeli państwo macie takie konkretne głosy, to zachęcamy do tego, żeby je zgłosić za pośrednictwem formularza, formularza konsultacyjnego. Tak, oczywiście, tylko proszę się odsunąć od tego, dobra.

<3:21:32> Dariusz Kawka: Darek Kawka moje imię i nazwisko, jestem mieszkańcem Żoliborza. Mam pytanie takie... po pierwsze potrójna niekonsekwencja pana prezydenta, tak, bo jeżeli ma być to lokalny most, to po co robić badania na całą Warszawę. Kolejna sprawa jest – jak się ma zrobienie teraz pasa rowerowego na Krasińskiego jeżeli chodzi o drożność, skoro będziemy mieli dwa pasy do Placu Wilsona a jeden pas od Placu Wilsona – gdzie tu logika?

Jarosław Józwiak: Ale przecież zadeklarowaliśmy, że jesteśmy gotowi, żeby po obu stronach było po jednym pasie.

Dariusz Kawka: Gdzie?

Jarosław Józwiak: Zarówno do Placu Wilsona jak i od Placu Wilsona.

Dariusz Kawka: To znaczy, że pas teraz co jest obecny na między Popiełuszki a Placem Wilsona będzie zlikwidowany?

Jarosław Józwiak: Popiełuszki a Placem Wilsona jest pas rowerowy i ma być pas rowerowy i pas jezdni, po jednym. I teraz deklarujemy, żeby teraz dokładnie to samo było na tym odcinku od Placu Wilsona do Wisłostrady.

Dariusz Kawka: Czyli to co teraz będzie wydatkowane zostanie wywalone w błoto?

Jarosław Józwiak: Nie, to zostanie.

Dariusz Kawka: W jaki sposób, będzie kosztem trawnika?

Agata Gójska: Jeszcze raz, a o którym odcinku teraz mówimy? O Krasińskiego?

Dariusz Kawka: Mówimy Krasińskiego od Placu Wilsona do Popiełuszki.

Jarosław Józwiak: I tam nic się nie będzie zmieniała.

Dariusz Kawka: To pytanie, to jaka jest konsekwencja w tym momencie?

Jarosław Józwiak: Ale jaka konsekwencja?

Dariusz Kawka: To samochody dwoma pasami będą, jeżeli przyjmujemy, że podstawowy ruch jaki będzie to będzie na osi Krasińskiego, tak?

Jarosław Józwiak: Nie, na osi most-Wisłostrada podstawowy ruch.

Dariusz Kawka: Ale moment, moment. Jakby było tylko most-Wisłostrada, to my byśmy się nie czepiali.

Jarosław Józwiak: No i teraz panu odpowiadam, że właśnie proponujemy, żebyśmy zwężyli...

Agata Gójska: Tylko proszę posłuchać.

Dariusz Kawka: Ale pan prezydent, żeby mu dać skończyć, więc ja też proszę, żeby mi dać skończyć. Chodzi o to, że samochody jakieś będą przejeżdżać dalej w kierunku Placu Wilsona. Pytanie jaka jest konsekwencja w działaniu skoro dwa pasy będą dochodziły do Placu Wilsona, ale tylko jeden będzie odchodził, wychodził od Placu Wilsona.

Agata Gójska: Nie muszą. Nie muszą.

Jarosław Józwiak: Ale ja mówię na obu odcinkach chcemy mieć po jednym pasie samochodów!

Dariusz Kawka: Ale przecież będą, mają być dwa!

Jarosław Józwiak: Nie.

Agata Gójska: Jeszcze raz, żebyśmy rozróżnili te dwa odcinki. Pan mówi Wisłostrada-Plac Wilsona, Plac Wilsona-Popiełuszki. I teraz ja rozumiem, że od Wisłostrady do Placu Wilsona...

Dariusz Kawka: Są dwa pasy.

Jarosław Józwiak: W dzisiejszym projekcie są dwa, a jesteśmy gotowi zrobić jeden.

Agata Gójska: A może być jeden, czyli analogicznie jak jest na kolejnym odcinku w tej chwili.

Dariusz Kawka: Nie wiem czy do pana doszło już, że dwukrotnie na tym krótkim okresie czasu jakim jest pas rowerowy, dwukrotnie były awarie, co powodowało zator jezdny całkowity. Na Krasińskiego. Były dwa wypadki po prostu na zasadzie autobus stanął i było koniec. I jest korek po prostu. Chodzi to, że wymuszacie mechanicznie zamiast, jeżeli nawet zwęzić, bo ja bym proponował jeżeli w ogóle chcecie... chciałbym dokończyć. Chciałbym dokończyć. Jeżeli chcecie zwężyć gdziekolwiek w Warszawie ulicę zróbcie wyłączenie z pasa, żeby można było to ominąć. Nie róbcie mechanicznych przeszkód, ponieważ to grozi takimi sytuacjami.

Agata Gójska: To ja już tylko odniosę się do tego, bo na poprzednim spotkaniu w piątek na warsztatach mieszkańcy dokładnie to samo sygnalizowali, czyli zwracali uwagę na to, że jeżeli zostanie jeden pas ruchu, ale on będzie standardowym pasem ruchu, to w przypadku jakiegokolwiek kolizji nie ma możliwości ominięcia samochodu stojącego. W związku z tym propozycja, która tam padła to była taka, żeby zostawić jeden pas ruchu, ale uczynić go na tyle szerokim, żeby była możliwość ominięcia. Czyli cały czas to jest...

Dariusz Kawka: Szerszy jeden będzie?

Agata Gójska: Tak.

Dariusz Kawka: Ale czy to nas ratuje od ewentualnej jakby awarii autobusu? Bo autobus zazwyczaj jest troszeczkę szerszy.

<3:25:16> Jarosław Józwiak: Założenie jest takie, że ruch autobusowy dzisiaj jeździ tym odcinkiem Krasińskiego dlatego, że nie ma alternatywy. I dlatego chcemy puścić tramwaj, żeby na wprost to głównie jechał tramwaj, a autobusy tak samo zjeżdżały na Wisłostradę.

Dariusz Kawka: Ale tramwaj będzie jechał też Krasińskiego?

Agata Gójska: Właśnie nie musi. Może jechać Wistostradą.

Jarosław Józwiak: Bo dzisiaj autobusy jeżdżą ulicą Krasińskiego.

Dariusz Kawka: Rozumiem. Ale szanowny prezydencie, według mnie jest to o tyle anormalne, ponieważ... znaczy nielogiczne dla mnie jest, bo żeby jakby zasadność była puszczenia tramwajów, to one by musiały zasuwać co chwilę po prostu, żeby jakaś grupa osób była przewożona.

Jarosław Józwiak: W godzinach szczytu częściej, poza godzinami szczytu rzadziej.

Dariusz Kawka: Nie wiem czy pan się orientuje, u nas tramwaje jeżdżą, tak 4 w ciągu godziny?

Jarosław Józwiak: U pana na Żoliborzu, tak? Dlaczego?

Dariusz Kawka: U nas przejeżdża 6 i 15.

Jarosław Józwiak: Ale dlaczego? dlatego, że ma pan pod spodem metro i tramwaj uzupełnia system, a nie jest jego kręgosłupem. A dla Targówka tramwaj będzie kręgosłupem i będzie jeździł częściej tak jak 2 z Białołęki.

Dariusz Kawka: Na tym ostatnim, na tym etapie kiedy już będzie zrobiony do Targówka, tak?

Jarosław Józwiak: Tak.

Dariusz Kawka: Na obecną chwilę, szanowni państwo z urzędu, zantagonizowaliście dzielnice, niepotrzebnie, ponieważ ogólnie, tak jak panu powiedziałem, jest to niekonsekwencja ewidentna w tym, że mówi się, że to jest lokalny, ale robicie badanie ogólnowarszawskie. Czyli pic na wodę. Druga sprawa jest – tak samo jak to powtarzałem na poprzednim spotkaniu. Tym mostem będzie każdy kto będzie po tamtej stronie mógł przejeżdżać. Jakby to był inter, znaczy most tylko łączący te dwie dzielnice, to by była inna bajka. A tu jak powiedziałem, i mieszkaniec Łomży może tędy przejechać i mieszkaniec Tłuszcz, i każdy mieszkaniec może przejechać. Więc robienie jakiejś afery Żoliborz-Targówek jest niepotrzebnym dolewaniem oliwy do ognia.

Jarosław Józwiak: Wie pan co, ja panu odpowiem. Ja dzisiaj na przykład do siostry, która mieszka po drugiej stronie rzeki też mogę pojechać każdym mostem, ale wybieram jednak ten, którym jest mi najłatwiej, dlatego że Świętokrzyskim też pojedę, ale jest tam dużo wolniej, więcej świateł, węższy most i muszę przejechać przez centrum miasta.

Dariusz Kawka: No to po co przez Plac Wilsona? Proszę mi wytłumaczyć jaki...

Jarosław Józwiak: Dlatego panu tłumaczę, że ten most dlatego będzie miał charakter lokalny, bo on nie będzie połączony z drogą ekspresową tak jak wszyscy.

Dariusz Kawka: To po co robiliście ankietę na całe miasto?

Jarosław Józwiak: Bo chcieliśmy zapytać ogólnie...

Dariusz Kawka: Ale po co jak to dotyczy lokalnie, to niekonsekwencja jest.

Jarosław Józwiak: Dobrze, ale w międzyczasie, mogę powiedzieć, 3 tysiące podpisów zebrał Żoliborz, 30 tysięcy zebrał Targówek. To jest...

Dariusz Kawka: Ale to jest nielogiczne. Ale druga sprawa jest taka, jeszcze druga sprawa jest taka, że przecież wiemy o tym, że to dotyczy tylko jeżeli już to kłopoty na mostach są przez 3 godziny w ciągu doby. Poza tymi 3 godzinami szybciej dojedzie się wszelkimi innymi, które mamy w sąsiedztwie.

Jarosław Józwiak: Ale w metrze też mamy godziny szczytu 3 godziny rano, 3 godziny popołudnie a potem mamy dużo luźniejsze. No to jest taka specyfika, że tak mamy ułożony system życia, że rano wszyscy dojeżdżają do pracy i do szkoły, a popołudniu z niej wracają. No i niestety, wtedy musimy mieć...

Agata Gójska: Ale domykajmy już, dobrze.

Dariusz Kawka: Ale panie prezydencie, powiedziałem na ostatnim spotkaniu, że jakby była bezkolizyjna przeprawa przez Plac Wilsona, tak samo jakby była bezkolizyjna sprawa przejazd pod Arkadią, to byłaby zupełnie inna bajka. W związku z tym co państwo nam proponujecie, niestety będziemy mieli kopię tego wszystkich tych samochodów stojących i dymiących nam przed wjazdem do Placu Wilsona z tego względu, że będą musiały, ewidentnie będą musiały stanąć przed światłami zanim się włączy niestety światło zielone. I to będzie z konsekwencją dla nas, niestety. I tego się najbardziej boimy. I to tyle.

Agata Gójska: Dziękujemy bardzo.