

TRANSKRYPCJA SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO Z MIESZKAŃCAMI W SPRAWIE MOSTU KRASIŃSKIEGO, 07.03.2016, URZĄD DZIELNICY TARGÓWEK

Agata Gójska: Zachęcam, żeby już odejść od mapy, będzie druga część warsztatowa, także będzie można popatrzeć sobie na mapę, pozaznaczać, podopytywać o wszystkie kwestie, które państwa interesują. Pozwolę sobie w takim razie rozpocząć. Ja się nazywam Agata Gójska, będę moderować dzisiejsze spotkanie. Spotkanie, które jest poświęcone budowie Mostu Krasińskiego razem z dojazdami. Jeśli chodzi o przebieg dzisiejszego spotkania, to rozpoczniemy od prezentacji, które prezentują te inwestycje, pokazują różnego rodzaju uwarunkowania, które z tą inwestycją są związane, a w drugiej części będzie już dyskusja. Przejdziemy do mapy, też będziecie państwo mogli wszystkiego jakby dotknąć, zobaczyć, uzupełnić wszystkie wątpliwości. Jeśli chodzi o osoby, które będą prezentowały inwestycje, to witam pana Tadeusza Bartosińskiego, Biuro Drogownictwa i Komunikacji, pana dyrektora Krzysztofa Mikołajskiego – Centrum Komunikacji Społecznej i panią Agatę Choińską – Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. I oddaję głos od razu panu dyrektorowi.

Tadeusz Bartosiński: Dziękuję bardzo, dzień dobry państwu. Szanowni państwo, Most Krasińskiego jest już od dawien dawna wpisany w nasze dokumenty strategiczne miasta, czyli w Studium Uwarunkowań, jak również w Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego do roku 2015 i na lata kolejne. Te dokumenty oczywiście były konsultowane społecznie, z uwagi na to, że Studium Uwarunkowań w trakcie wyłożenia publicznego zgodnie z procedurą, natomiast Strategia Zrównoważonego Transportu przed uchwaleniem w 2009 roku również przeszła bardzo szerokie konsultacje. To jest nasze studium. Przepraszam, że niestety nie możemy tego... zbyt małe literki są, ale tu jest właśnie podkreślone „Budowa Trasy Mostu Krasińskiego wraz z Linią Tramwajową” – dokument uchwalony w 2006 roku z drobną poprawką w 2010. To jest strategia i obok konsultacje społeczne, które były przeprowadzone w ramach jej uchwalania. Również w tym dokumencie na trzech stronach mamy zapis o transporcie publicznym, tramwaju wzdłuż Krasińskiego łączącego ulicę Krasińskiego z Placem Wilsona nad torami kolejowymi do Matki Teresy z Kalkuty, w tamtym czasie jeszcze jako ulica Budowlana. Proszę państwa, układ drogowy, obwodowy Miasta Stołecznego Warszawy – trzy obwodnice: Obwodnica Śródmiejska, Miejska i Ekspresowa. Najbardziej państwa interesuje oczywiście Obwodnica Śródmiejska. Prace nad nią zaczęły się w tym roku, do 2021 powinniśmy już zakończyć budowę do ulicy Radzymińskiej i czynione są starania, żeby znaleźć w tym czasie dofinansowanie na kontynuację od ulicy Radzymińskiej do ronda Żaba. Jak widzimy na tym rysunku te obwodnice, przynajmniej miejska z ekspresową troszeczkę się przenikają, ale nie mamy jeszcze pełnych domknięć. Obwodnica Południowa powinna być zrobiona, praktycznie już się rozpoczynają prace projektowe, żeby ją domknąć od strony północno-wschodniej trwają również w tej chwili prace, są już na ukończeniu, żeby GDAK-a mogła ogłosić przetarg i dokończyć ją. Proszę państwa, przedmiot naszej konsultacji, naszego dzisiejszego spotkania – Most Krasińskiego. Istotny element zarówno w układzie drogowym jak i transportu publicznego. Przede wszystkim dlatego, że tam planowana jest budowa linii tramwajowej, a Tramwaje Warszawskie pozyskały już teren na budowę nowej zajezdni tramwajowej na Annopolu – będzie to wspaniałe domknięcie układu linii tramwajowych i będzie można obsłużyć bezproblemowo północno-wschodnie obszary Warszawy. Ponadto jest to oczywiście realizacja polityki transportowej, gdzie mamy jako miasto bardzo wysoki udział transportu publicznego, jesteśmy bardzo chwaleni, mamy prawie 60% udział transportu publicznego w podróżach nie pieszych. Ponadto poczyniono ostatnio wielkie nakłady inwestycyjne,

praktycznie mamy jeśli chodzi o transport drogowy, czyli autobusy, 100% niskiej podłogi, jeśli chodzi o tramwaje, dochodzimy do 60%, więc jest to coraz bardziej przyjazny transport dla społeczeństwa. Tak jak już mówiłem o obwodnicy Śródmiejskiej, tak jeszcze pragnę dodać, że również kontynuowana jest budowa II Linii Metra, mamy już pozwolenie na budowę na stację Trocka i do 2019 roku powinniśmy dojechać już z II Linią Metra na odcinku wschodnio-północnym, następnie czynione są już starania o pozyskanie dofinansowania na dokończenie, dokończenie do stacji Bródno przy skrzyżowaniu ulicy Kondratowicza i Rembielińskiej. Jeśli chodzi o proces konsultacyjny, to bym poprosił pana dyrektora Mikołajewskiego o kontynuowanie wypowiedzi.

Krzysztof Mikołajewski: Szanowni państwo, proces konsultacji społecznych, które rozpoczęły się 15 lutego był poprzedzony procesem okrągłego stołu, którego celem było spotkanie, wymiana wiedzy pomiędzy interesariuszami związanymi z tą inwestycją, mieszkańcami, organizacjami pozarządowymi, samorządowcami z trzech dzielnic, gdzie trasa przebiega. Podczas obrad okrągłego stołu została uspojona pomiędzy kluczowymi interesariuszami oraz przeprowadzono badanie na prośbę, związane z tak zwaną opcją zero, badanie opinii publicznej, oraz przedstawiono zakres, zakres konsultacji społecznych, które teraz się odbywają. Konsultacje społeczne trwają od 15 lutego do 20 marca, to jest drugie otwarte spotkanie z mieszkańcami, poprzednie odbyło się w dzielnicy Żoliborz w piątek. Przypominam, że wszystkie spotkania są otwarte dla wszystkich mieszkańców Warszawy, one się odbywają w tych dzielnicach ze względu na to, że tam oczywiście mieszkańcy są najbardziej zainteresowani z tych terenów, ale wszyscy mieszkańcy Warszawy mogą na te spotkania przychodzić i wspólnie pracować nad, nad koncepcją Mostu Krasińskiego. Spotkania mają formę warsztatów, gdzie państwo mogą wspólnie z ekspertami rozmawiać o zakresie, o zakresie tej inwestycji w takim stopniu, jakim to zostało przedstawione właśnie na obradach okrągłego stołu przez prezydenta Wojciechowicza i przez prezydenta Józwiaka, czyli nie konsultujemy faktu czy most ma być, czy nie, oraz nie konsultujemy elementów konstrukcyjnych, natomiast szerokość jezdni, organizacja ruchu dla poszczególnych fragmentów, ten zakres jest trochę, trochę inny. Kolejne spotkanie odbędzie się w czwartek na Żoliborzu, otwarte, i w środę na Śliwicach na Pradze Północ. Także serdecznie zapraszamy do aktywnego uczestnictwa. Oprócz spotkań z mieszkańcami jest jeszcze możliwość wypowiedzenia się online, jest jeszcze uruchomiona na naszej stronie konsultacyjnej ankieta, na której państwo też mogą, też mogą, w której państwo mogą też wziąć udział.

<9:37> Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Jeszcze pan dyrektor chciał uzupełnić.

Tadeusz Bartosiński: Szanowni państwo, ja tylko chciałem jeszcze dodać, że realizacja tej inwestycji jest podzielona dwuetapowo – pierwszy etap to jest od Placu Wilsona do ulicy Jagiellońskiej, i drugi etap nad torami kolejowymi od ulicy Jagiellońskiej do Matki Teresy z Kalkuty. Dziękuję uprzejmie.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. I proszę panią Agatę Choińską z Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych.

Agata Choińska-Ostrowska: Dzień dobry państwu. Chciałabym państwu opowiedzieć nieco o tej inwestycji, o tym jak do tej pory wyglądał proces przygotowania projektu, którym dysponujemy w Zarządzie Miejskich Inwestycji Drogowych od 2012 roku. A zatem ten materiał, o którym tutaj opowiem to jest materiał wyjściowy, materiał, który obecnie aktualizujemy. Mamy podpisaną umowę z firmą projektową, która pracuje nad aktualizacją tego materiału, ma na to czas do końca lipca i w związku z tym my również mamy nadzieję, że w tym czasie dzięki państwa zaangażowaniu, uczestnictwu w tych spotkaniach, będziemy mogli wypracować taki projekt mostu wraz z dojazdami,

który będzie zaakceptowany przez mieszkańców wszystkich dzielnic, przez które ta inwestycja przechodzi. I może już konkretnie tutaj jakie były założenia projektowe, czyli co przyświecało projektantom kiedy tworzyli te rozwiązania, jakie dzisiaj mamy w dokumentacji projektowej, czyli stworzenie nowego, lokalnego połączenia drogowego w północnej części Warszawy, czyli to podstawowe założenie, że jest to most lokalny łączący północne dzielnice Warszawy, czyli Żoliborz, Bielany z Pragę Północ, Targówkiem i dzielnicami przylegającymi. Jeśli chodzi o samą inwestycję – tak jak pan dyrektor wspominał jest ona podzielona na dwa etapy. Ta pierwsza od Placu Wilsona do ulicy Jagiellońskiej i to jest ten etap, który liczy około 2 kilometrów i obejmuje przeprawę mostową oraz etap drugi od ulicy Jagiellońskiej, do ulicy Matki Teresy z Kalkuty wraz z wiaduktem nad terenami kolejowymi, czyli to jest ten odcinek, który bezpośrednio dotyczy państwa dzielnicy. My w tej chwili prowadząc prace projektowe pracujemy nad całym projektem – nie dzielimy tego na etapy, mamy przygotowany projekt do ulicy Matki Teresy z Kalkuty i cały ten projekt jest obecnie aktualizowany. I teraz chciałabym tak przejść już do takich konkretnych rozwiązań projektowych, które mamy na poszczególnych, mamy na poszczególnych fragmentach tego projektu. Tutaj oczywiście na stołach znajdziecie państwo w dużym powiększeniu fragment trasy bezpośrednio znajdujący się na terenie Targówka, mamy także infografiki wyłożone, zapraszamy w drugiej części naszego spotkania do zapoznania się, bo tutaj rzeczywiście nie wszystkie szerokości, parametry są widoczne. Ja postaram się krótko opowiedzieć jak to wygląda. Ulica Krasińskiego od Placu Wilsona, bo tam zaczyna się ten projekt, nie ingerujemy w rozwiązania drogowe na samym Placu Wilsona, natomiast ulica Krasińskiego jest tutaj w całości już elementem projektu. Jest to rozwiązanie przygotowane dokładnie na tej szerokości ulicy Krasińskiego, czyli 44 metry. Tyle liczy sobie pas drogowy ulicy Krasińskiego. Pojawia się nowy element w postaci trasy tramwajowej, w związku z tym istniejąca południowa jezdnia ulicy Krasińskiego jest zwężona z 12,5 do 7 metrów. Pozostałe rozwiązania w dużym stopniu zostają takie jak obecnie, czyli jezdnia lokalna znajdująca się po północnej stronie tej ulicy, tam miejsca do parkowania, a także tutaj możliwość skomunikowania ulicy Karpińskiego, Dziennikarskiej i Czarnieckiego z ulicą Krasińskiego. Kolejny fragment to jest węzeł z Wisłostradą – on jeśli chodzi o zajęcie terenu, o powierzchnię potrzebną do wdrożenia tych nowych rozwiązań projektowych – ta powierzchnia jest bardzo zbliżona do tego co obecnie mamy jeśli mówimy o węźle z Wisłostradą. Jest ciut mniejsza, ale oczywiście same rozwiązania drogowe się tutaj zmieniają, chociażby dlatego, że pojawia się nam komunikacja tramwajowa – to jest ten nowy element w ciągu ulicy Krasińskiego i ten nowy element, który także mamy na węźle z Wisłostradą. Podstawowe założenie tej drogi to jest przyjęcie, że na głównej, na głównym kierunku mamy dwa pasy ruchu. Dwa pasy ruchu z poszerzeniami na skrzyżowaniach, czyli mamy poszerzone jezdnie, które doprowadzają ruch do skrzyżowania, natomiast już zjeżdżamy ponownie na jezdnie dwupasowe. I to jest taka zasada, czyli cały czas na głównym ciągu są dwa pasy ruchu i te dwa pasy ruchu także, tymi dwoma pasami wjeżdżamy na Most Krasińskiego – Most Krasińskiego, który ma konstrukcję podwieszaną, brak podpór w nurcie rzeki. Ta konstrukcja została dostosowana do warunków, które mamy na tym terenie, do terenów Natura 2000, czyli ograniczenie liczby podpór i w nurcie rzeki, i na terenach między wałami. Ten most ma liczyć sobie około 720 metrów. Najdłuższe to przeszło nurtowe tak jak widzimy, bardzo długie, około 270 metrów i przez środek mostu ma przebiegać linia tramwajowa, natomiast mamy dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, drogę rowerową i chodnik dla pieszych po obydwu stronach tej przeprawy. Jeśli chodzi o odcinek na prawym brzegu Wisły, to przejeżdżamy, przejeżdżamy na nasypie do ulicy Jagiellońskiej. Tutaj mamy przeprowadzoną w nasypie drogę wybrzeża Puckiego pod trasę pod drogą zjeżdżającą z mostu i przebudowujemy na tym pierwszym etapie także skrzyżowanie z ulicą Jagiellońską. Z uwagi na to, że jest to przeprawa lokalna, nie ma

tutaj dwupoziomowych rozwiązań na skrzyżowaniu z Jagiellońską, natomiast poszerzone są jezdnie w rejonie tego skrzyżowania – te jezdnie, którymi wjeżdżamy na skrzyżowanie do pięciu pasów ruchu na samej ulicy Jagiellońskiej i cztery pasy ruchu jezdni wjazdowa od strony mostu. Zjeżdżamy, tak jak wspomniałam, dwa pasy ruchu, bo to jest podstawowa szerokość. Kolejny odcinek to jest ulica, to jest odcinek ulicy Kotsisa, który tutaj znacznie się zmieni z uwagi na to, że będzie stanowił fragment trasy prowadzącej, drogi prowadzącej na wiadukt i zmieni się w związku z tym obsługa komunikacyjna Osiedla Śliwice. Podobnie jak po stronie Żoliborskiej mamy taki, taki obszar konsultacyjny w postaci ulicy Krasieńskiego i węzła z Wisłostradą, który jest obecnie przedmiotem naszych rozmów z mieszkańcami, tutaj także będziemy chcieli na Pradze Północ porozmawiać na temat obsługi komunikacyjnej Osiedla Śliwice i tego w jaki sposób jeszcze można by było zminimalizować wpływ tej trasy na tereny zielone, które obecnie mamy w rejonie ulicy Gersona i ulicy Witkiewicza. Dlaczego zmienia się tutaj ta sytuacja? Dlatego, że ulica Kotsisa będzie, będzie tym fragmentem, który bezpośrednio będzie doprowadzał ruch na wiadukt, a ulica Kotsisa w związku z tym będzie przechodziła pod wiaduktem i umożliwiała dojazd do ulicy Gersona i Witkiewicza. A zatem wjeżdżamy w jezdnię lokalną i pod wiaduktem przejeżdżamy w ten rejon. I te rozwiązania chcielibyśmy także omówić z mieszkańcami. Kolejny odcinek trasy to jest wiadukt nad terenami kolejowymi i na tym odcinku przewidziany jest, o, tutaj może już pokażę państwu, jest przystanek tramwajowy, który umożliwi komunikację z peronem stacji kolejowej Warszawa Praga, czyli ta nowa trasa tramwajowa będzie także umożliwiała skomunikowanie z linią tramwajową, z przystankiem kolejowym. Następnie wiadukt przechodzi nad ulicą Oliwską – tutaj jest przyczółek tego wiaduktu w rejonie ulicy Oliwskiej i dalej schodzi już do poziomu skrzyżowania ulicy Odrowąża, Wysockiego i Matki Teresy z Kalkuty. I podobnie – dwa pasy ruchu na jezdni Wysockiego i Odrowąża, na tych jezdniach, które umożliwiają zjazd ze skrzyżowania, i poszerzenie do czterech pasów ruchu z uwagi na pasy do skrętu na jezdniach, którymi wjeżdżamy na to skrzyżowanie. Jeśli chodzi o samą linię tramwajową to jest to wprowadzenie linii na wprost od strony zachodniej w ulicę Matki Teresy z Kalkuty, ale także prawoskrętem w ulicę Odrowąża i tutaj kontynuacja tej komunikacji. Oczywiście w rejonie tych wszystkich skrzyżowań i na całej tej inwestycji przewidziano drogi rowerowe, chodniki, czyli wszystkie, wszystkie te elementy ten projekt zawiera. Wprawdzie to skrzyżowanie bezpośrednio i ten fragment projektu nie został wskazany jako taki obszar konsultacyjny, ale zapraszamy państwa serdecznie do składania uwag, do przekazywania nam swoich pomysłów co do tych rozwiązań drogowych. My na każdym etapie przygotowania takiej inwestycji jesteśmy na takie uwagi otwarci, chcielibyśmy je wziąć pod uwagę, jest na to jeszcze czas – do końca lipca będziemy tą dokumentację projektową aktualizowali. Dziękuję państwu bardzo.

<19:21> Agata Gójska: Dziękuję bardzo i zapraszam państwa do zadawania pytań, do komentowania, do dzielenia się swoimi, swoimi refleksjami. Bardzo proszę. Tutaj mamy pierwszy głos i potem drugi.

Uczestnik spotkania: Dziękuję. Dziękuję bardzo. Ja mam pytanie dotyczące tematu, który już tutaj był poruszony, mianowicie tej drugiej części, która ma być od Jagiellońskiej prowadzona nad torami, bo w zasadzie od tego momentu ta inwestycja dla mieszkańców Targówka jest najbardziej opłacalna. I kiedy tu rozmawialiśmy poprzednio na ten temat, to było w fazie jakichś planów, to znaczy pieniądze były na tą pierwszą część, albo mają być na tą pierwszą część, a na tą drugą to nie za bardzo. I istniało takie ryzyko i istnieje takie ryzyko, że na tej pierwszej części się skończy. Więc czy coś w tej sprawie się może zmieniło? Czy państwo coś wiedzą na ten temat?

<20:19> Jerzy Kulik: Jeśli można, Jerzy Kulik, Biuro Rozwoju Miasta. Tak, zmieniło się. W tej chwili przygotowaliśmy zmiany budżetowe, które będą przedstawiane Radzie Warszawy w dniu 17 marca i jest przewidziane uwzględnienie finansowania w pełnej wysokości potrzebnej dla zrealizowania tego odcinka od Jagiellońskiej do Matki Teresy z Kalkuty do realizacji, mniej więcej zaczyna się w roku 2022 terminem końca 2024. Dziękuję.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo i proszę od razu o przekazanie mikrofonu.

Paweł Kuczyński: Uczestnik spotkania: Dzień dobry państwu. Ja się nie odniosę do mostu, ponieważ na ten temat może nawet nie mam wyrobionego zdania, ale powiem, że mieszkam na Bielanach, jestem socjologiem i od 20 lat się zajmuję konsultacjami społecznymi, i chciałem się z państwem podzielić pewną konsultacją, bo uczestniczymy właśnie w konsultacjach społecznych. Zebranie na Żoliborzu było bardzo gorące, ci którzy się interesują tym tematem to wiedzą, że tam działa, no, taki komitet protestu, i myślę, że nawet próbuje się w jakiś sposób rozgrywać te dwie dzielnice przeciwko sobie. To jest niepokojące. A ja chcę powiedzieć państwu, że pada proste pytanie – właściwie po co są te konsultacje społeczne? Ponieważ miasto wyraźnie deklaruje, na pierwszym spotkaniu był pan wiceprezydent Józwiak i powiedział, że most powstanie, więc tematem konsultacji nie jest kwestia ważna czy most powstanie, tylko no powiedzmy kolor barierek. Także tu głos pana senatora o tym czy ta trasa będzie rzeczywiście funkcjonalną dla tych, którzy mieszkają po tej stronie wydają się kluczowe, ale to jest na temat inwestycji. Tamta strona Wisły, czyli Żoliborz, nazywa to projekt Trasy i Mostu Krasińskiego. I myślę, że to jest dobre określenie dla tego projektu, ponieważ most jest piękny – ten most jest piękny. On jest naprawdę piękny i przekonujący i do tego wszyscy wiemy, że w Warszawie są potrzebne mosty. Powiem państwu, że prześledziłem, zresztą Polskie Towarzystwo Socjologiczne prześledziło sposób realizacji sondażu, o którym pan dyrektor Mikołajewski mówił, że on poprzedza konsultacje społeczne, bo taka jest formuła formalna, że one się zaczęły 15 lutego, natomiast to badanie było wcześniej i ten sondaż się zaczyna od takich pytań: pierwsze „Czy uważa pan/pani, że liczba mostów w Warszawie jest wystarczająca?” – no, dobre pytanie. Pani Gronkiewicz szybko ogłasza na Twitterze „80% Warszawiaków chce mostu”. No pewnie, że tak, ja też chcę mostu. Drugie pytanie: „Czy pana zdaniem w Warszawie powinien w najbliższej przyszłości nowy most, czy też nie jest to potrzebne?” – no oczywiście, musi powstać. A więc zabieram głos, żeby państwu powiedzieć, że te konsultacje społeczne są wysoce niedoskonałe, tak bym powiedział delikatnie. To jest bardzo poważna inwestycja. One formalnie przebiegają od 15 lutego do 20 marca i mieliśmy tutaj takie kiedyś konsultacje wokół Placu Narutowicza, one trwały 14 miesięcy, do dzisiaj plac nie jest jeszcze zmodernizowany, ale była zupełnie inna skala rozmów, bo problem był duży. Tak jak ta olbrzymia trasa, bo to jest łącznie, powiedzmy, półtora miliarda. Także chciałbym, żeby państwo wiedzieli jak z drugiej strony Wisły problem wygląda, zresztą możecie się tego dowiedzieć... już kończę. To jest nie na temat, tak?

Uczestniczka spotkania: Jakie jest pytanie?

Paweł Kuczyński: Jakie jest pytanie? To jest komentarz, nie pytanie. Za długie?

Agata Gójska: To króciutko, bo rozumiem, że tutaj państwo też czekają na głos, żeby się dowiedzieć.

Paweł Kuczyński: Rozumiem, przepraszam, za długo mówiłem. Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Kto z państwa następny? Kto z państwa chciałby zadać pytanie albo dowiedzieć się o tych kwestiach, które są przedmiotem konsultacji którejkolwiek dzielnicy, albo też zarekomendować jakieś rozwiązania, które na terenie państwa dzielnicy powinny być prowadzone.

<24:28> Maciek Mankiewicz: Dzień dobry, Maciek Mankiewicz, Partia Razem. Ja mam takie pytanie – dlaczego właściwie obszar skrzyżowania Matki Teresy z Kalkuty, Wysockiego i Odrowąża i trasy nowej nie jest objęty konsultacjami?

Agata Choińska: Jeśli chodzi o to jaki jest zakres konsultacji społecznych to to był wynik obrad okrągłego stołu, to miało na celu ten okrągły stół, żeby ustalić te właśnie zakresy konsultacyjne. I one zostały wskazane i tak zakończyliśmy tę część. Natomiast tak jak powiedziałam na wstępie – my absolutnie nie zamykamy się na dialog z państwem jeżeli macie państwo jakiegokolwiek uwagi co do tych rozwiązań, jakie mamy na skrzyżowaniu Odrowąża i Wysockiego, również się w nie wsłuchamy i jesteśmy na etapie aktualizacji projektu, i będziemy je analizowali tak jak wszystkie inne fragmenty. Natomiast istotnie – w poprzednich miesiącach, kiedy bardzo dużo mówiło się o tej części Żoliborskiej, kiedy docierały do nas liczne głosy osiedla Śliwice i tego jak wygląda obsługa komunikacyjna, akurat jeśli chodzi o tę część projektu dotyczącą Targówka, takich, takie głosy do nas nie docierały, że tutaj rzeczywiście są jakieś negatywne oceny bądź też inne postulaty, i dlatego to jest ten czas, kiedy jeśli rzeczywiście macie państwo jakieś uwagi do tych rozwiązań, to również się w nie chcemy wsłuchać.

Agata Gójska: Czyli rozumiem, że to jest też zaproszenie do państwa, dla pana, do zgłaszanych ewentualnych uwag do tego obszaru. Czy macie państwo jakieś głosy, jakieś pytania? Tylko proszę z mikrofonem, bo my już tutaj z przodu pana nie słyszymy.

Uczestnik spotkania: Nienawidzę mikrofonów. Chciałem się zapytać... dlaczego... nie lubię swojego głosu. Dlaczego ta inwestycja została podzielona na dwa etapy z tak kompletnie absurdalnymi terminami? Ponieważ o ile dobrze słyszałem w 2022 roku na skrzyżowaniu Rembielińska-Kondratowicza ma dotrzeć metro? Kiedy dotrze metro w 2022 roku ja jestem pełen obaw, że Rada Warszawy stwierdzi, że dla mieszkańców Bródna i Białołęki metro jest wystarczającym środkiem transportu i temat budowy estakady nad torami kolejowymi w ciągu ulicy Matki Teresy z Kalkuty po prostu upadnie.

Agata Gójska: Czyli innymi słowy ja rozumiem, że tutaj rekomendacja pana byłaby, to też wynikało z wypowiedzi pana dyrektora Kulika, ja zaraz oddam głos, że te dwa etapy powinny być realizowane równocześnie, żeby taka sytuacja nie miała miejsca.

<27:16> Jerzy Kulik: Ja może wyjaśnię, że ten podział na te dwa odcinki on wynikał z możliwości finansowych miasta, i to był główny powód takiego podziału tego zadania na dwa etapy. Natomiast oczywiście nie ma mowy, żeby odstąpić od realizacji tego drugiego odcinka, dlatego że inaczej zaprzeczaloby to sensowi komunikacyjnemu dla tego mostu i tymi rozwiązaniami, które tam są przyjęte. Także nie sądzę, żeby była taka obawa, żeby w pewnym momencie po zakończeniu budowy II Linii Metra ktoś rezygnował z realizacji czegoś co jest spójne i integralnie ze sobą powiązane. Dziękuję.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, zapraszam.

<27:58> Grzegorz Gadecki: Grzegorz Gadecki, dzielnica Targówek. Ja chciałem zapytać i poprosić o przybliżenie nam jakby tego rozwiązania komunikacyjnego skrzyżowania z ulicą Odrowąża, żeby może ktoś nam przybliżył jakie tam są szerokości jezdni, i czy jak tramwaj jedzie od strony Placu Wilsona, czy bardziej tutaj może od strony Pragi Północ to on ma prawoskręt, a te które jeżdżą ulicą Odrowąża to też mogą skręcać w lewo? I jakby to jest taka możliwość i w jedną, i w drugą stronę, i w szczególności ile tu jest pasów, czy tutaj co my widzimy to są prawoskręty i lewoskręty przy zjeździe z trasy? Tu jak się dojeżdża do ulicy Odrowąża.

Agata Gójska: To już wyjaśniamy, natomiast ja bym poprosiła pana z obsługi o troszeczkę ściemnienie światła, żeby było widać tutaj na rysunku.

Agata Choińska: Ja już tłumaczę. Jeśli chodzi o jezdnie umożliwiające zjazd ze skrzyżowania – one mają 7 metrów, czyli to umożliwia ta szerokość wyznaczenie dwóch pasów ruchu. Natomiast te jezdnie, które doprowadzają ruch do skrzyżowania, nie wzięłam ze sobą pilota, ale widzicie państwo na rysunku nawet, że one są szersze, one mają 14 metrów, czyli w sumie to umożliwia wyznaczenie czterech pasów ruchu z uwagi na to, że mamy dwa pasy podstawowe na wprost i dodatkowe pasy do skrętu. Natomiast jeśli chodzi o szerokość trasy tramwajowej – czy ja bym mogła pana projektanta prosić o sprawdzenie, bo tam mamy wydrukowane.

Tomasz Majowski: Dzień dobry, Tomasz Majowski, Mosty Katowice. Szerokość Torowiska to jest 3,90 razy 2 co daje nam prawie 8 metrów szerokości.

Agata Choińska: I to jest to torowisko tramwajowe i włączenie jest na wprost w Matki Teresy z Kalkuty oraz tutaj widzimy prawoskręt od strony mostu w ulicę Odrowąża. To jest ta szersza jezdnia, o której mówiłam, czyli to jest jezdnia doprowadzająca ruch do skrzyżowania, ona ma 14 metrów, czyli tutaj jest możliwość wyznaczenia tych dodatkowych pasów do skrętu. To jest jezdnia szersza, czyli również doprowadzająca od strony Odrowąża, i tutaj od strony Wysockiego. Jezdnie zjazdowe, jak państwo tutaj mogą zobaczyć, to jest szerokość dwóch pasów ruchu, czyli 7 metrów. I tutaj jest poszerzenie, dlatego że mamy przystanek i jest wyznaczenie zatoki.

Agata Gójska: Dziękuję. Bardzo proszę.

Grzegorz Gadecki: Ja mam jeszcze pytanie – czy nie ma, nie macie państwo obaw, że jakby droga w kierunku Matki Teresy z Kalkuty, gdzie następuje, jak rozumiem, zwężenie, tu gdzie dwa pasy ruchu zmieniają się w jeden, będzie w przyszłości wąskim gardłem dla tych, którzy będą się poruszać w kierunku ulicy Wincentego?

Agata Choińska: Pyta nas pan teraz o odcinek, który jest jakby poza zakresem opracowania. Mówimy o tym fragmencie, gdzie... już, czy coś się świecy czy nie świeci? Tutaj, tak? to połączenie? To już może pana inżyniera poprosimy o pomoc, dlatego że to już jest rozwiązanie, w które my nie ingerujemy, ono pozostaje w takim kształcie...

<31:21> Tadeusz Bartosiński: To skrzyżowanie to jest rozwiązanie etapowe. Można powiedzieć, że na Matki Teresy z Kalkuty zostaje stan istniejący. Mamy za skrzyżowaniem dwa pasy, przed skrzyżowaniem dwa pasy, natomiast tu przecięcie tramwajowe. Oczywiście jest to ograniczenie przepustowości, bo musimy wjechać w jeden pas, ale tutaj przecinamy tylko tramwaj, a nie mamy pieszych, skrętów tramwajowych, skrętów, także ta przepustowość powinna się zbilansować, ale jest to oczywiście pewne utrudnienie.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Czy jeszcze jakieś pytanie do tego? Do tematu, jak rozumiem?

Uczestnik spotkania: Jestem mieszkańcem Bródna i już nie w tej sprawie. W tej sprawie z powrotem wrócę do tej trasy dotyczącej na Targówek. Na Targówek dotyczącej tej trasy, no bo ja słyszałem, że pan powiedział, że to ma być w '22 roku rozpoczęcie tego. No to proszę państwa, to jest kpina! Po co żeśmy tu przyszli? 5, za 5 lat. A gdzie jest ta ocena środowiskowa i tak dalej? To w ogóle nie ma sensu, żebyśmy tu o czymkolwiek rozmawiali. Za 5 lat? o czym my w ogóle... proszę państwa, o czym wy w ogóle chcecie nas tu przekonać? Że za 5 lat coś tu budujecie? Proszę państwa...

Agata Gójska: To znaczy, że innymi słowy powinno być wcześniej?

Uczestnik spotkania: ...nie ma dyskusji – ta trasa ma znaczenie dla nas, mieszkańców Bródna, jeżeli ona przyjdzie na Bródno! A to, czy ten most będzie czy nie, to i tak jest właściwie najważniejsza dla miasta, gdyż on jest niezbędny dla rozwoju miasta, a nie tam żadnej dzielnicy Żoliborz czy Bródno, bo jak ktoś chce mieszkać na Żoliborzu jak na wsi, to musi się wyprowadzić na wieś! Takie są skutki, jak ktoś chce w mieście mieszkać, musi ponosić tego konsekwencje. Ja wiem, że każdy chciałby mieszkać, prawda, żeby mu ptaszki świergoliły, i tak dalej, pięknie, no ale tak nie ma. A że tak wypada – otóż ten most, proszę państwa, bo ja już tu mieszkam bardzo dawno, już w latach '60 miał powstać zamiast Mostu Toruńskiego, dzisiejszego Grota. Przesunięto, zrobiono tak. Później miały być Mistrzostwa Europy – miał być ten most, znalazł się następny. No ale w każdym bądź razie, proszę państwa, o czym my mówimy? Za 5 lat?

Uczestnik spotkania (strona miasta): Czyli chciałby pan, żeby szybciej ruszyła ta inwestycja?

Uczestnik spotkania: No oczywiście! Bo to dla mnie to jest absurd, no. A gdzie jest Środowiskowa, będzie... przecież to straci moc. Mało tego, wiadomo, że będzie budowana trasa w związku z przepisem o tym, który mówi o tej konieczności –bo jeżeli nie, to ja nie wiem czy w ogóle kiedykolwiek ten most zostanie wybudowany, co jest w ogóle... chodzi mi o to – właściwie o termin, bo raz się mówi, że jest termin, że są pieniądze, pan mówi o jakichś pieniądzach, ale pan mówi o wirtualnych pieniądzach.

Agata Gójska: Dobrze, to precyzujemy, dobrze, jak te terminy wyglądają i jak wygląda kwestia decyzji środowiskowej.

Uczestnik spotkania: Tak jest! I czy są wreszcie pieniądze w mieście, czy nie. Mówi się, że miliard zostało zaoszczędzone na metrze, więc gdzie są te pieniądze?!

Agata Gójska: Już wyjaśniamy.

<34:33> Jerzy Kulik: Ja może zacznę od takiej konstatacji, że proces inwestycyjny, szczególnie dużych inwestycji, kapitałochłonnych, to nie jest proces, który się odbywa w rok, dwa. Jak państwo widzicie, przygotowanie tej dokumentacji, która była, która jest dzisiaj przedmiotem aktualizacji i konsultacji była przygotowywana przez kilka lat. Dzisiaj aktualizujemy tą dokumentację. I założeniem w tej chwili miasta jest to, żeby w roku 2016 złożyć wniosek, na podstawie właśnie po konsultacjach zaktualizowanej dokumentacji, złożyć wniosek o wydanie decyzji ZRIT, w kolejnym etapie jak uzyskamy decyzję ZRIT, będziemy postępować w zakresie wykupu gruntów i odszkodowania za grunty, które zostaną przejęte w tym procesie na własność Miasta Stołecznego Warszawy, ten proces szacujemy, że to jest mniej więcej do około... powinniśmy zakończyć w 2018 roku. Dzisiaj środki

finansowe w budżecie pozwalały na zabezpieczenie tych kwot, o których mówimy na budowę tych dwóch odcinków, w latach tak jak mówiłem '20, na realizację prac budowlanych – bo prace związane z dokumentacją, z uzyskaniem pozwoleń ZRIT, pozyskaniem praw do nieruchomości gruntowych i wypłatę odszkodowania będą robione w tym wcześniejszym okresie. Także cały ten proces jest, no on oczywiście trwa. I ja rozumiem, że państwo by chcieli, żeby on był szybciej. Natomiast myślę, że jeżeli będą takie możliwości finansowe, a wszystkie te nasze założenia związane z terminami, o których dzisiaj mówiłem przed chwilą, to pewnie też będzie rozważany, rozważane możliwości przyspieszenia realizacji poszczególnych odcinków. Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Dziękuję uprzejmie. Tutaj mamy raz, dwa, trzy głosy.

<36:22> Witold Harasim: Dzień dobry państwu, Witold Harasim, ja jestem wiceprzewodniczącym Rady Dzielnicy. Się przedstawię. Zadam konkretne pytanie za chwilę, ale w nawiązaniu do tego co przed chwilą było mówione, chcę takie dwie kwestie wygłosić. Pierwsza kwestia dotycząca w ogóle zagospodarowania przestrzennego a propos tego co pan mówił, to proszę pana i proszę państwa – w zagospodarowaniu przestrzennym nie jest najważniejsze to kiedy się coś zrealizuje, owszem ważne jest z punktu widzenia bardzo ważnych potrzeb, ale jeśli chodzi w ogóle o zagospodarowanie przestrzenne, to najważniejsze jest to, żeby było zrealizowane to, co dobrze służy przez dziesięciolecia, żeby nie powiedzieć przez wieki. My mamy taki dowód z osiedlem Zacisze na terenie naszej dzielnicy, gdzie w niezbyt skoordynowany sposób prowadzona zabudowa przez dziesięciolecia, doprowadziłaby do tego, że z lokalizacją chociażby takiej usługi jak przedszkole są wielkie kłopoty, już nie mówiąc o innych usługach, na przykład usługach wyższego rzędu. Natomiast chcę w ogóle, proszę państwa, jeśli chodzi o taką zamkniętą, przepraszam, jak w pewnej puszcze dyskusje między Targówkiem, Żoliborzem czy jeszcze tam Bielanami, sąsiednimi dzielnicami Miasta Stołecznego Warszawy, to chcę, proszę państwa, taką kwestię wygłosić. Proszę państwa – my jesteśmy jednym z ważnych krajów Unii Europejskiej! Jeśli chodzi o trasy komunikacyjne, a nade wszystko przepustowość poszczególnych tras, to to musi się odbywać w kontekście rozważań całokształtu ruchu komunikacyjnego w Unii Europejskiej, i konkretnie w Rzeczypospolitej Polski. I nie można rozważać tylko, że most taki czy trasa taka czy taka wewnątrz Warszawy to ona taka, ot, tak sam sobie, prawda. To nie jest tak samo sobie. Natomiast moje pytanie konkretne jest takie, zwłaszcza po tej naszej części na drugiej etapie, czy będą kolizje i nastąpią wyburzenia istniejącej zabudowy? Domyślam się, że za dużo tej zabudowy nie ma, ale być może, że zarówno na pierwszym jak i na drugim etapie będzie.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo.

<38:49> Dariusz Mosak: Tak, proszę państwa... Dariusz Mosak, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, na pierwszym etapie inwestycji nie przewidujemy wyburzeń, natomiast na drugim etapie – tak, później przejdziemy do tych map, to będziemy państwu mogli pokazać szczegóły. Nie wszystko będzie widoczne, ale mamy projekty, kto będzie zainteresowany, będziemy w stanie pokazać te informacje.

Agata Choińska: Ja jeśli można jeszcze dodam, że my tutaj staraliśmy się robiąc grafikę pokazać dokładnie skalę, czyli te budynki, które państwo... jeżeli znacie państwo oczywiście ten rejon, widzicie na tej infografice, one zostają. Natomiast te, które znikają nam w stosunku do stanu istniejącego, będą wyburzone. To rzeczywiście dokładnie będzie widać na tamtych rysunkach, ale budynki, które nam zostają, zostały odwzorowane na tej infografice. Tam gdzie nawet linia czerwona dotyka do

budynku to nie oznacza, że budynek będzie wyburzony, po prostu tam jest granica opracowania projektowego.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Aneta Miśkiewicz: Dziękuję. Aneta Miśkiewicz, radna dzielnicy Targówek. Mieszkańcy mojej dzielnicy obawiają się, ten dzisiaj też był głos, o ten drugi etap, który bezpośrednio dotyczy nas, czyli od Mostu Krasińskiego do Matki Teresy z Kalkuty. Moje pytanie jest – czy byłoby zasadne i możliwe rozpoczęcie tej inwestycji od drugiego etapu, czyli od budowy tej estakady, tak, tego mostu nad torami od nas do ulicy Jagiellońskiej? Dziękuję.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze? Panie Dariuszu?

<40:22> Dariusz Mosak: Proszę państwa, to czy zaczniemy od pierwszego czy od drugiego etapu zależy od rozłożenia środków w wieloletniej perspektywie finansowej. Gdyby się tak zdarzyło, że nagle Rada Miasta przesunie środki dla etapu drugiego wcześniej niż to dotyczy etapu pierwszego, no to oczywiście zaczniemy od etapu drugiego. Natomiast w chwili obecnej te dwa etapy się zająbiają, to już jest dużo. Praktycznie prawdopodobnie sprowadzi się do tego, że roboty będą się kończyły, albo będą zaawansowane na etapie pierwszym, i będziemy wchodzić na etap drugi. Dziękuję.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

<40:55> Uczestnik spotkania: Dzień dobry, ja jestem mieszkańcem Targówka od ponad 50 lat i właśnie mam takie pytanie akurat, tutaj do radnych chciałem się przyłączyć, dlatego u nas, na Targówku, na Bródnie, wszystko odbywa się, że tak powiem, jako końcowy etap? Przecież jeżeli tu mieszka Targówek, Bródno i w tej chwili można powiedzieć w części Białołęki, ponad 150 albo i więcej tysięcy ludzi, powinno być rozprawianie i odprowadzanie wąskich gardeł i ruchu na zewnątrz! Mamy z Bródna tylko trzy wyjazdy. I tak – metro ktoś zaczął idiotycznie budowę od środka, tak jakby wieżowiec budować trzecie, czwarte, piąte piętro, a dopiero później parter, piwnicę i górę. Tutaj u nas tak samo. Trzeba ruch wyprowadzić z Bródna, z Targówka, Żoliborz ma to dotyczyć, bo są przeciwni. I wszystko u nas na końcu, czyli my, dopiero nam, że tak powiem, dobrobyt tego, że coś nam się zrobi spływa do nas na końcu, natomiast cały czas przybywa i budów, tak jak tutaj właśnie powiedział pan Harasim, i jesteśmy zabudowywani coraz, coraz trudniej się wyjeżdża, można powiedzieć stąd. Czyli nie wiem właśnie dlaczego decydenci traktują, że tak powiem, tą stronę Warszawy jako nie Warszawę, tylko dopiero jak pieniądze zostaną, jeżeli w ogóle zostaną, bo się władze zmieniają, to dopiero jesteśmy traktowani na końcu, jak piąte koło u wozu. Nie wiem, wydaje mi się...

Agata Gójska: Ja rozumiem, że to była rekomendacja, żeby jeżeli taka będzie możliwość, jeżeli środki na to pozwolą i procedury... to zacząć od drugiej strony...

Uczestnik spotkania: No ale jeżeli, jeżeli, jeżeli ja tu mieszkam ponad 50 lat i zawsze jest już za rok, już za dwa, już za trzy, i że tak powiem, nie mam cierpliwości, już coraz gorzej chodzę, niedługo będę na wózku jeździł, i się pewnych spraw, i wiele tu osób, nie doczeka. No jest tutaj, mówię, wielka aglomeracja, Praga też jest Warszawą tutaj były początki Warszawy, może jednak zaczynać z Bródna, z Targówka, nawet z Białołęki i rozprawiać ruch, a nie jak co skapnie i wystarczy, to dopiero się robi na Bródnie i Targówku. Dziękuję bardzo. Decydenci może by się tym zajęli, dlatego że ruch również jest cały czas do pracy powiedzmy na tamtą stronę, a nie w drugą stronę.

Agata Gójska: Jakkolwiek nie jest to kwestią bezpośrednio będącą przedmiotem konsultacji, no ale słycać ten głos wybrzmieć.

Uczestnik spotkania: Dziękuję bardzo. Pani chciała się dołączyć. Proszę bardzo.

Uczestniczka spotkania: Bo tak naprawdę nam, mieszkańcom, nie chodzi o to, żeby wjeżdżać do Żoliborza, bo ten Żoliborz jest zakorkowany. Umówmy się, tam już niewiele osób się wciśnie, tak. Dla nas najważniejsze jest albo się dostać do ulicy Jagiellońskiej, która jeszcze nie jest masakrycznie zakorkowana, ewentualnie do Wisłostrady, która jest w troszeczkę gorszym stanie jeśli chodzi o możliwość przemieszczania się szybszego. A więc to zaczęcie tej inwestycji od naszej strony być może nie byłoby najgorszym pomysłem – to pozostawiam do rozważenia państwu, państwu jako profesjonalistom. Dla nas, myślę, że też byłoby to jakieś rozwiązanie, chociażby na początku, tak, żebyśmy mogli wyjechać, bo nas te tory kolejowe bardzo zatrzymują, jeśli możemy jakkolwiek dalej gdzieś się poruszać.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo, wybrzmiało. Tutaj wracamy do pana.

<44:02> Witold Harasim (?): Tak, chciałem zadać pytanie jeszcze jedno dotyczące tej pierwszej części inwestycji, bo rozumiem, że jeżeli będzie tylko pierwsza robiona, to czy ten most faktycznie powstanie i będzie tam też wybudowana ta część tego mostu, która będzie prowadziła tramwaje, czy też ktoś wpadnie na pomysł „A jak może z drugą zaczniemy, to może i dobudujemy tamtą część”.

Agata Gójska: Nie, nie, nie, nie. Obie i z tramwajem. To ja oddaję jeszcze raz głos.

Witold Harasim (?): Wiecie państwo, ten tramwaj jeżeli nie będzie, no to...

Jerzy Kulik (?): Nie no, oczywiście, oczywiście proszę pana obie części są z tramwajem. Bez kompleksowego patrzenia na to przedsięwzięcie byłoby to nieracjonalne, w związku z tym obie części są z tramwajem, obie części zakładają, że będą jezdnie, że będą ścieżki rowerowe, pasy dla pieszych, także te wszystkie rozwiązania, które są, one są spójne i trudno sobie wyobrazić, żeby raptem na jednym odcinku coś zrobiono, a na drugim przestano, no bo wtedy cały sens tej inwestycji ległby w gruzach, a do czegoś takiego oczywiście dopuszczać nie zamierzamy. Natomiast tutaj jeszcze, bo tutaj się pojawiają takie głosy – obawy, że ta inwestycja będzie w różnym czasie realizowana. Proszę państwa, no my się oczywiście staramy tak prognozować i tak układać ten budżet wieloletni, a przypominam, że to są lata przyszłe jeszcze, żeby w pierwszym momencie zabezpieczyć w ogóle zabezpieczyć środki finansowe na realizację obu tych odcinków, ale naszym dążeniem jest to, żeby one były realizowane równolegle. I to jest cel, który sobie stawiamy wyraźnie jako, ja mogę mówić w swoim imieniu, w imieniu Biura, które te propozycje przedkłada pani prezydent i naszym celem jest takie, doprowadzenie do takiej sytuacji, w której oba te odcinki mogły być realizowane w sposób równoległy tak, żeby zakończenie inwestycji były mniej więcej w tym samym czasie. Dla obu odcinków.

<45:56> Witold Harasim (?): Ja może tylko chciałem jeszcze dodać, że tak naprawdę to tych wyburzeń to po naszej stronie jest minimalna, po prostu to są bardzo, bardzo mało budynków do wyburzenia i tylko w grę wchodzi wiadukt nad torami kolejowymi, który tam ma, no, może 500 metrów, może nawet mniej, bo w sumie od Jagiellońskiej od Budowlanej właściwie, a już sam wiem, że PRK7, która była kiedyś, jest w tej chwili wyburzana, więc zostało tam naprawdę niewiele budynków do wyburzenia, a właściwie to... i tak one można by powiedzieć, że w XXI wieku to one nie

miały prawa istnieć, bo ja tam mieszkam, i wiem o tym, i nie mogę się doprosić od gminy o, wiadomo, gaz – no nie, remont – no nie. Nic nie. Więc ja... dlatego moja wiedza jest wielka na ten temat, bo ja od wielu lat chodzę po urzędach i pytam się kiedy.

Agata Gójska: Jest pan bezpośrednio zainteresowany tą sytuacją. Jeśli chodzi o konkretne rozwiązania też dotyczące wyburzeń to przejdziemy do mapy i wyburzymy.

<47:01> Witold Harasim: Musimy albo się zdecydować, albo ja zrezygnuję z waszej...

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś pytania? Tutaj na forum, dlatego że oczywiście, że nawet jak przejdziemy do mapy, to cały czas wszyscy tutaj specjaliści ze strony miasta będą do państwa dyspozycji. Bardzo proszę.

Dorota Kosielska: Dzień dobry, Dorota Kosielska. Wiadomo, że mieszkańcom Targówka zależy na tym, żeby ta trasa cała powstała, świadczy o tym to, że zbieraliśmy podpisy i tych podpisów było całe mnóstwo. Zależy nam oczywiście na tych dwóch etapach. Nawet nie rozważaliśmy tego, że może być i tak się skończyć, tak jak tutaj pan mówił, że tego drugiego etapu nie będzie. Czy to będzie, jaka będzie kolejność tego jeszcze nie wiemy. Dobrze by było, dla nas też optymalnie, żeby to oba odcinki jakby były równolegle budowane, to już, to chyba by było najlepiej dla wszystkich. Natomiast chciałam zapytać czy... bo tutaj jakby organizacja ruchu nie jest, na razie nie jest jakby zaznaczona. Zastanawiałam się nad tym, ponieważ Żoliborzanie rzeczywiście mocno protestują, czy nie uspokoiłoby Żoliborzanie to, że na przykład jakby powstało na jednej z tych ulic, z jednego z pasów buspas, tak, wtedy mielibyśmy tramwaj, mielibyśmy buspas i mielibyśmy przejazd dla rowerów, mielibyśmy chodnik i mielibyśmy również ciąg dla samochodów.

Agata Gójska: Czyli to by była rozumie pani rekomendacja jako też metoda uspokojenia ruchu?

<48:34> Beata Kosielska: Ja się zastanawiam nad tym, czy państwo o tym myśleliście, tak.

Agata Gójska: To jest przedmiot konsultacji, także my tutaj słuchamy państwa głosów, państwa rekomendacji w tej kwestii. Rozumiem, że to jest pomysł konkretny. Bardzo proszę. Tutaj mamy pierwszy głos i potem drugi.

<48:46> Uczestnik spotkania: Jeszcze mam pytanie w związku tutaj akurat do organizacji ruchu tym razem. Powiedzmy wszędzie też nie można powsadzać buspasów jeżeli na przykład tam będą jeździły trzy autobusy na godzinę, natomiast chodzi o to, że rzeczywiście, żeby powiedzmy tak jakby mniejsze antagonizmy były między Żoliborzem i Bródnem, na przykład zrobić ograniczenie ruchu, nie wiem, do 3,5 tony samochody, powiedzmy do 5 ton, żeby nie jeździły tiry, które znowu gdzieś się zakorkują na moście północnym, czy nawet jakieś większe wozy ciężarowe, żeby po prostu to były samochody lokalne, ewentualnie osobowe właśnie, czy jakieś tam dostawcze lekkie.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Odnotowujemy też to jako głos w konsultacjach. Bardzo proszę tutaj i potem mamy kolejny głos.

<49:30> Uczestnik spotkania: Ja mam takie pytanie, nasunęło mi się do przestrzeni, której nawet nie ma tutaj na mapie. W prawo od tej mapy jest ulica Matki Teresy z Kalkuty, most będzie łączył Żoliborz z Bródnem, Bródno 100 tysięcy mieszkańców, dalej w ciągu ulicy Matki Teresy z Kalkuty jest na wprost Zacisze, 15 tysięcy mieszkańców, po prawej stronie rozbudowujący się Targówek mieszkalny –

40 parę tysięcy mieszkańców. Obawiam się, że jeżeli Matki Teresy z Kalkuty zostanie tak jak jest w tej chwili – jeden pas w jedną, jeden pas w drugą, a miejsca tam jest masę, to ten most i ten wiadukt sobie będzie stał, bo tam nikt do niego nie dojedzie. Mieszkańcy Targówka i Zacisza nie są głupi. Mając możliwość przeskoczenia na Żoliborz przez Bródno będą z tego korzystali. Takie rozwiązanie jak jest w tej chwili wygeneruje permanentny korek. Czy ktoś myśli o tym, żeby poszerzyć Matki Teresy z Kalkuty w stronę Zacisza i Targówka?

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Panie inżynierze, chce pan skomentować? Pan inżynier Janusz Galas.

Janusz Galas: Ja rozumiem, że to jest kolejny państwa postulat, żeby przewidzieć dalszą realizację ulicy Matki Teresy z Kalkuty chociażby do Wincentego i dalej. I to jest wynik konsultacji jak rozumiem.

Agata Gójska: Odnotowujemy to w takim razie. Dziękuję bardzo. tutaj mamy pierwszy głos, drugi i potem trzeci.

<51:00> Lech Średnicki: Dzień dobry, Leszek Średnicki. Mam kilka kwestii, akurat jestem inżynierem budownictwa i takie mam pytanie – mieszkam na Białołęce, więc muszę jeszcze przejechać tutaj przez państwa dzielnicę i powiem tak, im dłużej mieszkam na Białołęce, tym gorzej mi się jeździ tu przez dzielnicę Targówek i się zastanawiam dlaczego. Mam wrażenie, że nikt w Warszawie nie planuje, nie ma wizji w ogóle jak tą Warszawę skomunikować, w szczególności tutaj dzielnica Białołęka, Targówek. To jest tak, że jesteśmy pozostawieni tutaj Bródno, Białołęka, akurat ja mieszkam na Zielonej Białołęce, wschodniej, to jest pozostawione miejsce w Warszawie samo sobie. W ogóle nie funkcjonuje. I mam pytanie w związku z tym czy ktoś, ktokolwiek projektując trasę, czy powiedzmy ulicę Trasy Krasińskiego robił jakiegokolwiek badania skąd ludzie jeżdżą w Warszawie, dokąd jeżdżą, gdzie mają pracę i w którą stronę skręcają? Bo planowane są pasy do skrzyżowania po dwa, po trzy, tylko pytanie czy one w ogóle będą wykorzystane? Pan mówi, i ma rację moim zdaniem, że po cholere... przepraszam, jest budowa pierwszego etapu, kiedy tak naprawdę ja potrzebuję dojechać do ulicy Jagiellońskiej, dojechać do Wisłostrady i wyjechać stąd, a nie pchać się do Żoliborza, który w ogóle mnie nie interesuje – ani tam nie mam pracy, ani stamtąd dalej nie przejadę. No po prostu... czy ktokolwiek rozważał jaki jest sens budowy tego i skomunikowanie z dalszą częścią Warszawy.

Agata Gójska: To już, już oddajemy głos w takim razie.

Lech Średnicki: Kolejna rzecz to jest taka – mówicie państwo, że powstanie metro – fajnie, tylko czy będzie park&ride? Co z tego, że jest metro jak samochodem jadąc z Białołęki nie mogę nigdzie zaparkować i przesiąść się na komunikację miejską. Mówią państwo „będzie buspas” – ok, tylko gdzie ja mam zostawić ten samochód i do tego buspasa dojechać? Ja w tej chwili do Trasy Toruńskiej dojeżdżam 30minut jadąc 3 kilometry przez Białołękę.

Agata Gójska: Czyli innymi słowy jeżeli mamy korzystać z komunikacji miejskiej, to najpierw muszą być takie udogodnienia, które najpierw umożliwiają dojechanie. Biuro Drogownictwa i Komunikacji, pan Tadeusz Bartosiński jeszcze raz.

Tadeusz Bartosiński: Tak, oczywiście, takie badania są prowadzone, między innymi ubiegłoroczne warszawskie badania ruchu. Mamy już w tej chwili taką macierz podróży, roboczą co prawda, bo budowa modelu trwa, model będzie ukończony w połowie tego roku i będziemy mogli dokładnie symulować. Natomiast na dzień dzisiejszy potrafimy już określić liczbę podróży w dobie między

poszczególnymi dzielnicami. Jeśli chodzi teraz o parkingi „parkuj i jedź”, to w miejscowym planie... w Studium Uwarunkowań są rezerwy przeznaczone zarówno przy stacji końcowej jak i na tyłach ratusza. Także te sprawy są zabezpieczone. Dziękuję.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o kolejny głos.

<53:57> Sławomir Antonik: Dobry wieczór państwu, Sławomir Antonik. Mam niewątpliwą zaszczyt być burmistrzem tej dzielnicy i chciałem powiedzieć tak – namówić mieszkańców, szczególnie Targówka, do tego, żeby nie myśleli, że pozostałe mosty wyburzimy, a będziemy jeździć tylko i wyłącznie Mostem Krasieńskiego, bo to byłby absurd. Wszyscy tu z państwa podnoszą te uwagi „a czy było badane”, „a czy ktoś sprawdzał” i tak dalej, i tak dalej. Cała koncepcja rozwoju dróg w dzielnicy Targówek polega na jednej bardzo zasadniczej kwestii – mamy rondo Żaba, które więcej niż dwoma otworami nie wyprowadzimy. W związku z tym przy okazji okrągłego stołu zostały zainicjowane jak gdyby pewnego rodzaju deklaracje. Po pierwsze – to co państwo słyszeli od pana dyrektora Kulika, że staramy się budować od razu most i dojazdy, czyli wiadukty, bo wszyscy mówią 500 metrów, ale 500 metrów po wiaduktach to nie jest to samo co po płaskiej ziemi. To są dodatkowe koszty i potrzeba tych pieniędzy znacznie więcej. To jest jak gdyby pierwsza sprawa. Mówienie o tym, że całe Bródno nagle pojedzie Mostem Krasieńskiego to jest nieprawda, bo mamy S8 zaraz obok i część ludzi jeździ Mostem Grota. Poza tym nie wszyscy muszą się dostać na Żoliborz, część jedzie na Bielany i tamtędy na Ochotę, Wolę i tak dalej. A część pojedzie Wałem Międzyszyńskim czy, czy wręcz innymi rozwiązaniami aż do Mostu Siekierkowskiego. Trzeba w tej chwili też pamiętać o tym, że jest ten przejazd Strażackiej, patrzymy na perspektywy budowy Nowotrockiej, przejazdu na Rozwadowskiego i dalej, buduje się rondo na skrzyżowaniu Strażacka-Chełmżyńska, za moment rzut beretem do Ronda Marsa, do węzła Marsa, w związku z tym te wszystkie elementy, które są brane pod uwagę, służą właśnie tym rozwiązaniom kompleksowym. I oczywiście, że ktoś to sprawdza, przelicza, analizuje, nie na zasadzie tak, że dzisiaj to zamykamy Most Grota i wszyscy jadą Mostem Krasieńskiego, później zamykamy Gdański i wszyscy jadą Mostem Krasieńskiego. Właśnie ten most dodatkowy służy rozładowaniu tego całego ruchu i postawienia jak gdyby normalnej koncepcji funkcjonowania, żeby, tak jak tu państwo wspomnieli, około 150 tysięcy ludzi mogło wyjechać. Ba, jeszcze mamy nakładkę właśnie wschodniej Białołęki, która też jakoś się musi poruszać i też patrzymy na te rozwiązania kompleksowo. I teraz zasadnicza kwestia – to, co było podnoszone wielokrotnie przy okrągłym stole, tak. Po co budować Most Krasieńskiego – lepiej wybudować metro. No ale metro też się buduje, tak. No dobra, to po co budować Most Krasieńskiego, lepiej wybudować Trasę Świętokrzyską, tak. No ale też się buduje, tak. Czyli można powiedzieć, że jesteśmy dzisiaj na etapie konsultacji tego rozwiązania, ale przy okazji jest realizowanych kilka innych rozwiązań. W związku z tym to co zresztą podnoszą mieszkańcy Żoliborza – zajeździecie nam Żoliborz. No, przy założeniu, że byłby tylko Most Krasieńskiego, no to my tą retoryką wpisujemy się w to, że rzeczywiście zajeździemy Żoliborz. Bo jeśli ktoś pomyśli, że 150 tysięcy ludzi ma się wydostać tylko jednym mostem, no to nic bardziej trwożliwego dla mieszkańców Żoliborza. Nie, drodzy państwo. Most Krasieńskiego nie może istnieć, tym bardziej, że został zarzucony projekt, który był wcześniej w studium, to będzie zmieniane, że to nie będzie trasa – to się tak potocznie używa „Trasa Mostu Krasieńskiego”, tylko to jest most lokalny, który uzupełnia pewną taką hierarchię komunikacyjną w mieście i powoduje jako dodatkowy element ułatwiający przemieszczanie się mieszkańcom Warszawy. I trzeba na tą inwestycję spojrzeć z tej strony. Nie można patrzeć, że nie ma nic innego poza Mostem Krasieńskiego, trzeba patrzeć, że Most Krasieńskiego jest pewnego rodzaju ekstrasem rozładującym problemy wynikające z braku tego mostu akurat w tym miejscu. To jest jak gdyby podstawowa kwestia. Moim zdaniem, szanowni

państwo, bo nie wiem czy ja dobrze widzę, bo jeżeli ten odcinek tych czterech pasów ma 14, to tam ma 7, tak? Czyli dwa pasy. W związku z tym tam gdzie jest połowa, to przypomnę, że 3,5 to jest pas ruchu, czyli jak jest 7 to już są dwa pasy, także też patrzmy na to co obrazują rysunki i moim zdaniem to rozwiązanie komunikacyjne w tym rejonie powoduje, po pierwsze, odciążamy z pewnością Rondo Żaba, po drugie – znacznie lepiej komunikujemy tą część Białoleki, która przyjedzie do nas ulicą Marywilską i Piotra Wysockiego, to jak gdyby jest kolejny element, ci, którzy muszą pojechać głębiej, bardziej na południe, którzy nie przejadą Mostem Grota czy Mostem Północnym. I te wszystkie elementy są jak gdyby zawarte w tym rozwiązaniu. Czy ono jest dobre i jedynie słuszne? Temu służą właśnie konsultacje, w związku z tym namawiałbym państwa do tego, żeby tak bardziej pragmatycznie podejść do tego, że dzisiaj tego nie ma, a to może być oprócz tego wszystkiego, co jest realizowane, i myślę, że wtedy będzie nam się znacznie racjonalniej dyskutowało. Dziękuję serdecznie.

Agata Gójska: Dziękuję serdecznie. Bardzo proszę.

<59:55> Uczestnik spotkania: Jeszcze raz pozwolę sobie zabrać głos, chociaż może trochę będzie nie na temat znowu, ale kwestia na temat. Znaczący ruch wyprowadzają na zewnątrz, prawda. W tym projekcie myślimy o tym jaki ruch wpuścić do tej środkowej części miasta, więc urbarńscy na ten temat mają umiarkowany, że tak powiem, optymizm. Ja jeździłem przez 10 lat przez Łomianki do Warszawy, także wiem co dzisiaj, i to przeżywałem nie raz, się dzieje na Wisłostradzie. Żoliborz nie, Wisłostrada nie, więc co przejmują ten duży ruch, prawda, gdzie, które miejsce. To jest uwaga na temat. Natomiast uwaga nie na temat jest taka, że te konsultacje dotyczą „Mostu z dojazdami”, także 90% tego co państwo tu bardzo ciekawie myślę z mojego punktu widzenia, mówicie, i to są ważne rzeczy, nie wchodzi w te konsultacje. Bo ten drugi etap, który może powinien być pierwszym etapem, to jest rzecz, która uważam, jest super ważna dla mieszkańców tych dzielnic, także ja to rozumiem, ale niestety logika tego procesu jest taka, że się nie wychodzi od potrzeb, tylko się wychodzi od tak zwanych planów, podobno konsultowanych kiedyś.

Agata Gójska: A czego brakuje w tych konsultacjach? To znaczy jakie kwestie w pana opinii powinny być poddane konsultacjom?

Uczestnik spotkania: To znaczy z tych konsultacji zostało wyłączone to, co państwa interesuje.

Agata Gójska: To znaczy konkretnie?

Uczestnik spotkania: Most z dojazdami, który nie ma trasy, o której tutaj słyszę, no to są pseudokonsultacje.

Agata Gójska: Ale jakiej trasy brakuje?

Uczestnik spotkania: No trasy, o której jest mowa, która prowadzi do dawnej Budowlanej.

Agata Gójska: Nie, nie, nie, chyba... to jeszcze raz, to ja bym bardzo poprosiła pani Agato, jeszcze raz doprecyzujemy o jakich dojazdach mówimy.

Uczestnik spotkania: Jeżeli państwo przeczytacie ten materiał, który jest na stronie CKS-u, no to jest mowa o tym, że pierwszy etap inwestycji, tak, czyli most...

Agata Gójska: Mówimy cały czas o dwóch etapach, jeszcze raz, pan dyrektor powtarzał...

Uczestnik spotkania: Nie, ale ten drugi etap inwestycji jest przewidziany w dużo późniejszym terminie, więc...

Dariusz Mosak: Jeszcze raz wyjaśniam. Mówimy cały czas i konsultacje dotyczą obu odcinków, które są zaprojektowane, dla których projekt jest wykonany i podlega w tej chwili aktualizacji. Aktualizacja dotyczy obu odcinków. Oba odcinki, to znaczy jeden w tej chwili ma zabezpieczenie finansowe w budżecie Miasta Stołecznego Warszawy, tak jak mówiłem, dla drugiego odcinka przedstawiamy Radzie Warszawy w materiałach do zatwierdzenia na sesji 17 marca, żeby było zabezpieczenie, pełne zabezpieczenie finansowe dla realizacji drugiego odcinka, czyli będzie, jeśli Rada Warszawy oczywiście to przyjmie, a zakładam, że tak, to będzie pełne zabezpieczenie finansowe na realizację obu odcinków, które są przedmiotem w tej chwili konsultacji. I to chyba tyle, tak?

Uczestnik spotkania: To ja jeszcze słowo. W takim razie już obiecuję, że nie będę zabierał państwu głosu, bo państwo macie tutaj ważniejsze sprawy, ale w takim razie jest to most, którego ta część praska jest bardzo potrzebna, natomiast po drugiej stronie Wisły prowadzi donikąd, ponieważ Żoliborz nie przyjmie...

Agata Gójska: To jeszcze raz.

Uczestnik spotkania: Ale chwileczkę. Ale może mi pani dać szansę? Pani jest moderatorem tylko, pani Agato. To może skończę zdanie i przestanę przeszkadzać. Po drugiej stronie Wisły jest Wisłostrada, która rano stoi aż do Łomianek, i Plac Wilsona, więc ten most prowadzi donikąd. Ale tu jest bardzo potrzebny, nie dlatego że przejeżdżacie Wisłę, ale dlatego, że trasa, o której pan mówi, mam nadzieję powstanie. Co dalej – nie wiem. Ulica, wszystko jedno.

Agata Gójska: To ja bym jeszcze raz doprecyzowała, bo rozumiem, że tutaj duża część z państwa wskazywała dokąd dla nich ten most prowadzi i w jakim celu będą go wykorzystywali. Tutaj mamy pierwszy głos, potem drugi.

<1:03:34> Andrzej Bitel: Andrzej Bitel, ja tak trochę w kontrze do pana, który się wypowiadał przede mną. Ja powiem, że istnieje życie poza szczytem, tak, czyli nie tylko poruszamy się po mieście w godzinach szczytu, ale również poza nim i w czasie weekendu. I to z całą pewnością tak jest. Ja się cieszę z tej informacji, ona przynajmniej dla mnie jest nowa, że będzie zmiana budżetu taka, która by zabezpieczała realizację obu odcinków, bo warto, żeby to wybrzmiało – Targówek oczekuje jednoczesnej realizacji obu etapów! I inne rozwiązanie nas po prostu, mówiąc krótko, nie interesuje, bo ono nie jest nam do niczego potrzebne, tak. Nie będziemy oczekiwali na dwa etapy, jakąś przyszłość zupełnie niepewną, tym bardziej, że doświadczenia realizacji innych inwestycji takich dużych, czy ich przygotowania na terenie Targówka są różne, tak. Na marginesie bym dodał, że fajnie byłoby, żeby w tej zmianie, czy jakoś równolegle, szedł kawałek obwodnicy Śródmiejskiej między Radzymińską a rondem Żaba, bo on jest też niezbędny z punktu widzenia Targówka. Natomiast co do tych rozwiązań, to ja bym chciał się zapytać czy... bo tutaj mamy generalnie 2 razy 2 i linia tramwajowa, tak. Jak ja diagnozuję ten sprzeciw dzielnicy Żoliborz przed tą budową tego połączenia, to jest że ono będzie duże, wielkie, ogromne, przyprowadzi wielki ruch. Czy w ogóle była rozważana, żeby poprowadzić, zwęzić ten most w ten sposób, żeby po torach tramwajowych poprowadzić też ruch, nie wiem, autobusowy, albo ten, czy jakieś tego typu rozwiązanie, które tą inwestycji ograniczy troszeczkę jeśli chodzi o jej szerokość?

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Chcecie to państwo skomentować jakoś?

Dariusz Mosak: Proszę państwa, to akurat rozwiązanie dotyczące wprowadzenia ruchu autobusowego po torowisku tramwajowym nie było rozważane, natomiast widzimy inne elementy, które mogą uspokoić Żoliborz, to jest wprowadzenie buspasa na moście, ograniczenie zajętości węzła z Wisłostradą, i przede wszystkim to co powinno ograniczyć ruch samochodowy, który wjeżdża w Żoliborz, w stronę Placu Wilsona to, to ograniczenie szerokości jezdni, która teraz przedmiotem konsultacji jest. Ten stary projekt z 2012 roku zakładał dwie jezdnie po dwa pasy ruchu, my proponujemy dla Żoliborza dwie jezdnie po jednym pasie ruchu. Zakładam, że jest to rozwiązanie, które ograniczy ruch samochodowy, który wjeżdża w Żoliborz.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

<1:06:28> Cieślak: Witam, <1:06:28> Cieślak. Mam takie pytanie – chodzi mi konkretnie o to skrzyżowanie, które widać, czy państwo analizowali, bo zwiększy się ruch, czyli emisja hałasu przede wszystkim, jakie są projektowane, przewidywane rozwiązania, żeby ten rejon tego skrzyżowania, mnie to bardzo interesuje, bo po prostu obok mieszkam. W jaki sposób państwo to planujecie zabezpieczyć? W projekcie, który miałem okazję przejrzeć na stronie internetowej, są wzmianki o tym, że gdzieś tam kiedyś ktoś będzie to projektował. No i to jest moje pytanie. Dziękuję.

Dariusz Mosak: Stary projekt przewidywał budowę ekranów, ale to w rejonie ulicy Gersona i Kotsisa. W tym rejonie ekrany akustyczne nie były przewidywane a to ze względu na bliskość normy hałasowej, co znaczy nieprzekroczenie, bądź niewielkie przekroczenia, albo brak skuteczności tego typu zabezpieczenia. Natomiast w chwili obecnej generalnie zakładamy w ramach oceny, ponownej oceny oddziaływania na środowisko, którą będziemy przeprowadzali w trakcie postępowania o wydanie decyzji ZRIT, że zrezygnujemy nawet na tamtym odcinku z ekranów, natomiast przewidujemy, jak to obecnie staramy się robić na wszystkich inwestycjach, które realizuje Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, zastosowanie nawierzchni nowoczesnej porowatej, ona się nazywa BBTM. Ona została zastosowana na ulicy Wołowskiej, dała bardzo korzystne wyniki akustyczne sięgające czterech decybeli. Zakładamy, że na tej inwestycji również zastosujemy tą nawierzchnię, no chyba że za te 6, 7 lat pojawią się nowe rozwiązania technologiczne, które pozwolą nam jeszcze dodatkową zmianę w dokumentacji.

<1:06:28> Uczestnik spotkania: Pozwoli pan, pociągnę to pytanie – ok, mówimy o nawierzchni dotyczącej samochodów, natomiast mamy tam tramwaje. To jest jedna sprawa. W projekcie doczytałem pewną nieścisłość, napisane tam było, że na południowej stronie, tej dolnej, nie występuje zabudowa mieszkaniowa, tylko usługowa. To ja się nie zgadzam. Bo nawet widać fragmenty tych budynków...

Dariusz Mosak: Tak, jeżeli chodzi o torowisko, to będzie wykonane w technologii bezwibracyjnej i bezpodsypkowej, z zabudową trawiastą, oczywiście z wyjątkiem rejonów skrzyżowań, bo musimy zabezpieczyć przejazd, za wyjątkiem obiektów inżynierskich. Tego typu rozwiązania bardzo znacznie tłumią hałas tramwajowy, powodując to, że on nie jest uciążliwy dla mieszkańców. Co dotyczy tego, tej informacji, że jakieś błędne dane są w dokumentacji projektowej. My na etapie pozyskiwania decyzji o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej będziemy przeprowadzali ponowną ocenę na środowisko, w ramach tej oceny sporządzimy raport o oddziaływaniu na środowisko. W tym raporcie będziemy musieli wszystkie te tereny, które są zlokalizowane na terenie inwestycji zakwalifikować

według stanu istniejącego na dzień przygotowania raportu, złożenia wniosku, wydania decyzji ZRIT. Także jeżeli pojawiła się jakaś nieścisłość, to ona będzie musiała być sprostowana na etapie pozyskiwania decyzji ZRIT.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. tutaj mamy kolejny głos.

<1:09:50> Witold Harasim: Zabieram głos, tylko musiałem telefon wyłączyć. Teraz taka chwila międzydzielnicowej rozmowy. Ja po pierwsze panu inżynierowi z Białołęki chciałem bardzo podziękować za obecność i za niezwykle, uważam, ważny głos, dlatego że, proszę państwa, Warszawa ma półtorej miliona, ale trzeba, nawiązując do tego co powiedziałem dużo wcześniej, myśleć o tym, że metropolia Warszawska może mieć 3-5 milionów ludzi. I rozumowanie takie jak mówiłem poprzednio, że tylko są dwie czy trzy dzielnice, które tu sobie będą się mostem komunikować, jest nijakim rozumowaniem, przepraszam. Natomiast do pana z Bielan, to szanowny panie, albo pan nieuważnie słuchał burmistrza Sławomira Antonika. Ja na tu spotkaniu trzech dzielnic – Żoliborza, Targówka i Pragi Północ, mówiłem wyraźnie, i chciałbym, żeby pan, jeśli pan uczciwie zechce przenieść, to przenieść na Bielany i Żoliborz, że chociażby do nekropolii jaką jest Cmentarz Północny, to ludzie mają prawo jechać z trasy Węgrów, Sokołów, Wesoła, Rembertów, proszę pana, Strażacka, Nowotrocka, którą też postulujemy, żeby jak najszybciej była budowana, Matki Teresy z Kalkuty, mostem, o którym mówimy – i niekoniecznie, tak jak Żoliborz nas straszy, że wszyscy wjedziemy na Plac Wilsona. Nie wjedziemy! Bo jak będę jechał na Cmentarz Północny to w ogóle mnie nie interesuje wjazd na ulicę Krasińskiego, którą bardzo dobrze znam, bo tam moja córka do szkoły muzycznej chodziła akurat. Także chciałbym, żebyśmy rozmawiali międzydzielnicowo uczciwie aż do bólu.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę tutaj głos i potem pani.

<1:11:51> Uczestnik spotkania: Chciałem odnieść się do tego rozwiązania, które mamy wyświetlone. Mianowicie jest taka rzecz...

Agata Gójska: Tylko bliżej mikrofon, dobrze, żeby było słycać.

<1:12:01> Uczestnik spotkania: Jedziemy ulicą Odrowąża, w tej chwili zawsze jest prawoskręt, robią się korki. W tej chwili dodatkowo dochodzi nam jeszcze przystanek autobusowy i mamy skrzyżowanie z torowiskiem, skręcając w Matki Teresy. Przed torowiskiem na pewno będą światła, więc... mam teraz takie pytanie, jeżeli... czy państwo nie rozważyliście, że ten odcinek Matki Teresy powinien być przedłużony co najmniej dwukrotnie w prawo, bo inaczej to jest tak – jadąc z mostu przejeżdżam skrzyżowanie, trafiam na światła, bo akurat tramwaj jedzie, kolejny nie przejeżdża z mostu, no bo już niestety tu się zmieści tylko 5 samochodów, może 10, w międzyczasie z zatoczki wyjeżdża mi autobus, który muszę wpuścić i tak naprawdę wszystko mi się korkuje w tym miejscu. I teraz jest pytanie – czy ten odcinek nie powinien być co najmniej dwukrotnie dłuższy? Bo inaczej to my tu po prostu tutaj jadąc z Odrowąża od Ronda Żaba ja się nie wbiję w prawo, ci jadąc z mostu też się nie wbijają, bo będzie cały czas jak gdyby blokada, kolizja z tramwajem.

Agata Gójska: To znaczy innymi słowy pan o rozszerzeniu zakresu tej inwestycji, czy mówimy o Matki Teresy z Kalkuty bardziej na wschód, tak, że jeszcze...

Uczestnik spotkania: Żeby samochody się zmieściły, no. Jak przejadą z mostu, to żeby za światłami się zmieściły, bo będą czekać na tramwaj i nikt nie przejedzie przez skrzyżowanie.

Dariusz Mosak: Proszę państwa, każda inwestycja musi się skończyć w jakimś miejscu. Tak jak pan inżynier ruchu powiedział... ja rozumiem. My się nad tym, możemy się zastanowić na ten temat, ale oczywiście zakres inwestycji jest ustalony w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. My tę decyzję mamy. Ja rozumiem. To znaczy przejdziemy do tych rysunków, porozmawiamy sobie ewentualnie co moglibyśmy więcej zrobić. Natomiast gdzieś tą inwestycję musimy skończyć. Ten etap kończymy w tym miejscu. Ja rozumiem, że postulat jest szerszy, dotyczący kontynuacji inwestycji dalej w kierunku Matki Teresy z Kalkuty. Porozmawiamy o tym przy stole.

Agata Gójska: Postulat jest odnotowany nawet jeżeli zakres tej inwestycji, czy na tym etapie jest węższy. Dziękuję bardzo.

<1:14:11> Iwona Gajewska: Iwona Gajewska. Bardzo cieszy mnie budowa ścieżki rowerowej. Mam pytanie, znaczy chciałam powiedzieć, że z dziećmi bardzo chętnie jeżdżę na drugą stronę Wisły, tylko trudno się wydostać stąd, więc super, że będzie krócej. I mam pytanie czy jest zaplanowane połączenie tej ścieżki od nas do Wału Wiślanego, po naszej stronie Wisły, czyli po stronie Targówka? Dziękuję.

Agata Choińska: Ja może spróbuję pani pokazać tutaj wskaźnikiem, najlepiej byłoby oczywiście to pokazać na projekcie, ale spróbuję pokazać która to jest droga rowerowa. Czyli mamy drogę rowerową tutaj, to jest ten kolor, przeprowadzona przez skrzyżowanie i tutaj idziemy w kierunku ulicy Oliwskiej i jest droga rowerowa wprowadzona na wiadukt rowerowy. Tak, widzimy? Ona jest tutaj widoczna. I podobnie jest po stronie południowej, czyli jest wzdłuż ulicy Odrowąża na tym fragmencie, który przebudowujemy, jest droga rowerowa i pełne przeprowadzenie przez skrzyżowanie, i wzdłuż południowej strony tej drogi zjazdowej z mostu tej jezdnii. I podobnie z drugiej strony wiaduktu jest. Jest jakieś konkretne miejsce, które możemy pani wskazać, które panią interesuje? Ewentualnie zapraszam do rysunków.

Agata Gójska: Zaraz też podejźmy, za chwileczkę podejźmy też do mapy, to też będzie jaśniejsze.

<1:15:34> Iwona Gajewska: Jeszcze kawałeczek dalej, czyli za wiaduktem kolejowym, za Jagiellońską.

Agata Choińska: Dobrze. to przejdźmy sobie po prostu, spróbujmy. Tu mamy wiadukt, tak, i mamy drogę rowerową przeprowadzoną tutaj, i schodzi nam wzdłuż trasy do ulicy Jagiellońskiej tutaj.

Iwona Gajewska: A przy samej Wiśle? Przy wale? Na wale? To znaczy połączenie do Wału Wiślanego.

Agata Choińska: Pan inżynier ruchu mówi, że będzie.

Iwona Gajewska: Tak? super.

Agata Gójska: Jak mówi, że będzie, to będzie. Bardzo proszę, kolejny, kolejny mamy głos. Przy czym ja bym też zachęcała, żebyśmy powoli już zbierali te, zbierali te głosy i przeszli do planów, dlatego że też to się może stanie jaśniejsze, te szczegółowe pytania, które państwo zadajecie.

<1:16:10> Uczestnik spotkania: Ja jeszcze mam tylko kilka uwag takich szybkich, chcę powiedzieć, tak. My cały czas tutaj właśnie wśród mieszkańców Żoliborza jest cały czas ograniczenia – róbmy mniejsze, róbmy mniejsze, róbmy mniejsze. Ale na przykład tak jak pan Harasim powiedział, i wszyscy sobie zdajemy sprawę, Warszawa się rozrasta. Nie możemy zrobić w XXI wieku, nie wiem, przeprawy

dla furmanek. To znaczy ja nie jestem za jakimś rozbudowaniem siedmiu, ośmiu pasów, ale powiedzmy te dwa pasy tak jak są, bez jakichś dodatkowych buspasów, bez utrudniania ruchu, muszą spowodować to, że właśnie te tysiące ludzi, które chcą się gdzieś przemieścić, właśnie przepłyną przez powiedzmy most i nie będą stały w korku. Możemy zrobić trzymetrowy przejazd, czy dwumetrowy przejazd i w tym momencie będzie korek samochodów, i to powoduje zużycie benzyny, i tak dalej, i tak dalej. I to jest jedna sprawa. Czyli jakieś optymalne warunki w XXI wieku autostrady muszą być. Było wiadomo po moście Grota, były trzy pasy, okazały się za małe, bo były w latach '70 konstruowane i wtedy już były na wyrost konstruowane, i okazały się za małe. I jeszcze jedno – ja też jestem zwolennikiem jazdy rowerem, lubię rower, chciałem tylko się zapytać wszystkich specjalistów od ścieżek rowerowych – jeździłem rowerem po Holandii, tam ścieżki rowerowe, można powiedzieć, prowadzą na skróty, czyli przez jakieś nieużytki, tam gdzie jest oddalony ruch samochodowy, a jest bliżej. W Polsce i w Warszawie się utarło, że ścieżka rowerowa musi być przy jezdni, czyli rowerzysta wdycha smród, spaliny i tak dalej. przecież z punktu A do B droga prowadzi, nie wiem, w jakimś kwadracie, natomiast ścieżka może pójść na skos. I to może być też i bardziej przyjemne, i bardziej rekreacyjne, i tańsze, i nie muszą być ścieżki, śluz, i inne wszystkie rzeczy z tym związane po drodze. Czy po Marszałkowskiej, czy po Grocie, czy po innych sprawach.

Tadeusz Bartosiński: Oczywiście ma pan rację, ale rowerzyści chcą jeździć najkrótszymi trasami. Oni nie traktują tego jako ruchu rekreacyjny, żeby jechać wśród zieleni, tylko jechać przy głównej trasie, żeby jak najszybciej najkrótszą drogą znaleźć się, dotrzeć do tego celu. I to jest ich odpowiedź na te nasze dyskusje.

<1:18:26> Uczestnik spotkania: Jeżeli można, ale uzupełnię, bo robione są też różne inne układy ścieżek rowerowych, które swojej trasy nie wiążą tej trasy z ulicami. Dla przykładu zrealizowane ścieżki rowerowe w międzywalu Wisły z północy na południe, czyli praktycznie gdzie jest prawie w całości oddana ścieżka rowerowa od granicy z Konstancinem Jeziorną aż do granicy z gminą Łomianki. I te trasy są prowadzone właśnie absolutnie nie w ulicach, nie przy ulicach, tylko w zupełnie innych lokalizacjach. Podobne ścieżki są w tej chwili projektowane i będą wykonywane w tej stronie Wisły. Między innymi będzie wykorzystana kładka nad kanałem Żerańskim, która jest przystosowana, właśnie będzie do ruchu rowerowego, zupełnie niezależnych układów ulicznych i to będzie prowadzone, realizowane, za chwilę będzie oddawane do eksploatacji.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę

<1:19:19> Katarzyna Górską-Łęczenko: Katarzyna Górską-Łęczenko, jestem radną dzielnicy Targówek. Rzeczywiście dużo ważnych kwestii tutaj wybrzmiało, między innymi poszerzenie ulicy Matki Teresy z Kalkuty. Natomiast ja chciałam zapytać o przystanek PKP Praga i o to, czy w momencie kiedy zostanie wybudowany wiadukt ten przystanek zostanie przesunięty pod wiadukt tak, żeby stał się bardziej uczęszczany jakby?

Uczestnik spotkania: On już jest tak zrobiony.

Katarzyna Górską-Łęczenko: On już bardziej nie może być przesunięty? Bo cały czas mam wrażenie, że ten przystanek nie jest uczęszczany przez mieszkańców aż tak bardzo, nie jest takim popularnym węzłem komunikacyjnym.

Agata Choińska: Ja mogę powiedzieć, że z całą pewnością ta lokalizacja tego przystanku tramwajowego, zgodnie z projektem, umożliwi bezpośrednią komunikację z peronem stacji Warszawa Praga. Czyli on jest tak usytuowany i w tej chwili jest już też tak zlokalizowany peron, że w momencie kiedy wiadukt powstanie, będzie możliwa, będą schody, będzie winda, i również rozwiązania właśnie dla osób niepełnosprawnych, które umożliwią rzeczywiście komunikację tramwaj, trasa tramwajowa-linia kolejowa.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo.

Uczestnik spotkani (socjolog): Tak, ja chcę zapytać w imię ekumenicznych, że tak powiem, wątków, czy był rozważany taki wariant, być może on jest zbyt eko, że jest to most bez ruchu samochodów osobowych, no z taką wersją, że muszą dojeżdżać karetki, prawda, czyli tylko tramwaje, rowery i piesi. Tutaj była mowa o furmankach... chwileczkę, o furmankach, no to uznałem, że to jest demagogia, natomiast tramwaje chyba przewożą sporo. To jest pytanie osoby, która nie jest fachowcem. Czy taki wariant był rozważany?

Agata Gójska: To jest chyba pytanie do mieszkańców również, a nie tylko do decydentów, bo rozumiem, że...

Uczestnik spotkani (socjolog): Ja wiem, ja tylko dodam, że ja uważam, że kierowca samochodu nie ma litości. Nie ma litości dla trawników, chodników i pieszych. Dlatego o to pytam.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

<1:21:15> Uczestniczka spotkania: Ja mam pytanie w zasadzie bardzo podobne do pana, który był przed chwilą przede mną. Znaczący mam w zasadzie dwa. Pierwsze jest takie czy w ogóle przekrój tej trasy jest jeszcze poddawany konsultacjom, czy jest ustalone, że on taki jest, bo być może to było na początku a ja to przegapiłam.

Agata Gójska: Przekrój, to znaczy?

Uczestniczka spotkania: Szerokość jezdni.

Agata Gójska: To tutaj zaraz skomentujemy to, dobrze.

Uczestniczka spotkania: A drugie jest właśnie czy, no właśnie to się powtarza z moim przedmówcą, czy była rozważana taka wersja, żeby oprzeć generalnie tą, ruch na tym moście na komunikacji publicznej i na przykład zrobić tylko jeden pas dla samochodów?

Agata Gójska: To już mówimy jak to jest z tym przekrojem, natomiast jeśli chodzi o to w jaki sposób te pasy miałyby być zagospodarowane, to tutaj już mamy trzeci głos, tak. Pierwszy głos był taki, żeby to był jeden buspas, jeden pas dla samochodów, pojawił się głos, żeby to były dwa pasy dla samochodów, i rozumiem, że tutaj jest jeszcze jakby jeszcze inny głos, czyli żeby w ogóle zawęzić do jednego pasa, który będzie wykorzystywany i przez komunikację miejską i przez komunikację indywidualną.

Dariusz Mosak: Tak jak na samym wstępie pani Agata Choińska powiedziała, szerokość jezdni w obrębie ulicy Krasińskiego, Węzła z Wisłostradą jest przedmiotem konsultacji społecznych, jak i też przeznaczenie jednego pasa ruchu na moście na komunikację autobusową.

Agata Gójska: Proszę państwa, ponieważ widzę, że część osób już się podnosi i zaczyna przechodzić do map, to może zakończmy taką ogólną część spotkania. Zapraszamy państwa wszystkich do map, są przedstawiciele biur Miasta Stołecznego Warszawy, które są związane z inwestycją, i chętnie na wszystkie państwa pytania przy mapach odpowiadzą. Zapraszamy.