

Odpowiedzi na pytania skierowane do Urzędu m.st. Warszawy podczas drugiego spotkania konsultacyjnego na Żoliborzu, w dniu 10.03.2016 r.

Pyt. 1. W jaki sposób Urząd m.st. Warszawy weźmie pod uwagę głosy sprzeciwu wobec inwestycji mostu i trasy Krasieńskiego wyrażone m.in. poprzez: uchwałę Rady Dzielnicy Żoliborz z dn.25 listopada 2015 r. w sprawie wniosku do Prezydenta m.st. Warszawy o odstąpienie od realizacji inwestycji pn. „trasa Krasieńskiego z przeprawa mostową”, podpisy zebrane pod protestem NIE DLA MOSTU KRASIEŃSKIEGO, głosy sprzeciwu zgłaszane w czasie obrad „okrągłego stołu” oraz wyrażane w drodze manifestacji mieszkańców Żoliborza i innych dzielnic Warszawy m.in.: przed Urzędem miasta st. Warszawy w dniu 4 grudnia 2015 r., przed drugą turą obrad „Okrągłego stołu” w Centrum Komunikacji Społecznej w dniu 27 stycznia 2016 r. oraz na pl. Wilsona w dniu 20 lutego 2016 r.?

Urząd m.st. Warszawy szanuje stanowiska wszystkich grup (zarówno przeciwników jak i zwolenników mostu Krasieńskiego). Wyrazem tego było zorganizowanie na przełomie grudnia 2015 i stycznia 2016 obrad *Okrągłego Stołu*, do udziału w którym zaproszeni zostali przedstawiciele władz samorządowych oraz mieszkańców z trzech dzielnic, na terenie których będzie przebiegać inwestycja. *Okrągły Stół* był formą dialogu różnych stron, w ramach którego mogły one wyrazić swoje opinie, wymienić poglądy i zadać pytania dotyczące tego tematu. Obrady *Okrągłego Stołu* nie były traktowane, jako element procesu konsultacyjnego, ale jako próba takiego uzgodnienia stanowisk stron, aby rozpoczęcie konsultacji było możliwe.

Urząd m.st. Warszawy ostatecznie podjęło decyzję o realizacji tej inwestycji. Jednocześnie zdecydowało o przeprowadzeniu konsultacji społecznych, stwarzając możliwość wypowiedzenia się wszystkim zainteresowanym stronom na temat tego, co można poprawić w wybranych elementach mostu Krasieńskiego, w jaki sposób go zmienić, żeby inwestycja była bardziej przyjazna i akceptowalna przez mieszkańców. W tym celu spotkania konsultacyjne przygotowano tak, by w oparciu o istniejący projekt można rozmawiać nad konkretnymi rozwiązaniami, propozycjami, zastanawiając się jednocześnie, jakie każda ze zgłaszanych propozycji niesie za sobą konsekwencje.

Pyt. 2. Kiedy Urząd m.st. Warszawy odpowie na petycję o zaprzestanie prac nad inwestycją budowy mostu i trasy Krasieńskiego przekazaną w dniu 10 grudnia 2015 r. Pani Prezydent Hannie Gronkiewicz-Waltz wraz z listą 4414 podpisów?

- Petycja w sprawie rezygnacji z realizacji budowy Trasy Mostu Krasieńskiego złożona do Urzędu m.st. Warszawy w dniu 11.12.2015 r. została zarejestrowana na platformie internetowej – Publikator informacji o petycjach złożonych do urzędu m. st. Warszawy www.petycje.um.warszawa.pl pod numerem 46/2015, gdzie podano imię i nazwisko osoby wnoszącej petycję, datę wpływu do urzędu,

dane dotyczące przebiegu postępowania, ogłoszenie o sposobie załatwienia petycji oraz cyfrowe odwzorowanie zawiadomienia o sposobie załatwienia petycji.

- W dniu 23.12.2015 r. w myśl art. 4 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, został skierowany email do Pana Tomasz Michałowskiego z prośbą o uzupełnienie petycji, o podanie oznaczenia podmiotu wnoszącego petycję, a w przypadku, jeżeli podmiotem wnoszącym petycję ma być grupa podmiotów, to wskazanie oznaczenia każdego z tych podmiotów oraz osobę reprezentującą podmioty wnoszące petycję. Ponadto poproszono w/w emailom o wskazanie miejsca zamieszkania albo siedziby podmiotu wnoszącego petycję oraz podanie adresu do korespondencji.
- W dniu 15.01.2016 r. Pan Tomasz Michałowski udzielił odpowiedzi e-mailem i dołączył dokument określający osobę reprezentującą oraz uzupełnił dane adresowe. Dodatkowo w dniu 25.01.2015 r. Pan Tomasz Michałowski przekazał do Urzędu m.st. Warszawy dokument i został on zarejestrowany w Gabinetzie Prezydenta – Wydział Skarg i Wniosków Urzędu m. st. Warszawy.
- W dniu 18.01.2016 r. pismem RM-DI-IT.152.1.2015.ROS (15.ROS.RM-DI-IT), zgodnie z art. 8 ust. 2 ustawy o petycjach, przekazano informację o stanie rozpatrywania petycji. Dokument ten został umieszczony w w/w publikatorze.
- W dniu 18.02.2016 r. pismem RM-DI-IT.152.1.2015.ROS (26.ROS.RM-DI-IT) do Pana Tomasza Michałowskiego (ustanowiony reprezentant petycji) na wskazany adres zostało przekazane zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji. Ponadto odwzorowanie cyfrowe tej odpowiedzi zostało umieszczone w w/w publikatorze o petycjach.

Pyt. 3. Dlaczego projekt inwestycji komunikowany przez miasto tak zwany most lokalny nazywa się Trasa Mostu Krasińskiego z przeprawą mostową?

Trasa Mostu Krasińskiego została zdefiniowana w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta (Uchwała Rady m.st. Warszawy nr LXXXII/2746/2006 z 10.10.2006 r., wraz z późniejszymi zmianami) jako droga główna łącząca ul. Prymasa Tysiąclecia (a za jej pośrednictwem trasę Armii Krajowej - droga S8) z ul. Matki Teresy z Kalkuty.

W związku z tym, że w Studium, droga łącząca ul. Prymasa Tysiąclecia z ul. Matki Teresy z Kalkuty wraz z przeprawą mostową pokazywana była, jako droga główna, to przyjęto w zapisach Wieloletniego Programu Finansowego w latach ubiegłych określenie „trasa”.

Obecnie, zgodnie z postulatami społecznymi oraz deklaracjami zastępcy prezydenta pana Jacka Wojciechowicza i zastępcy prezydenta pana Jarosława Józwiaka, realizację tego układu komunikacyjnego ogranicza się do przeprawy mostowej wraz z dojazdami. Dlatego też, zostaną rozpoczęte prace związane ze zmianą zapisów wskazanego dokumentu planistycznego zmierzające do obniżenia klasy drogi i nierealizowania skorygowanego układu drogowego od Placu Wilsona do trasy Armii Krajowej. Pierwszym

elementem opisanych powyżej zmian jest Uchwała Nr XXV/625/2016 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 17.03.2016 r., zmieniająca nazwę zadania inwestycyjnego na: „Budowa Mostu Krasińskiego wraz z dojazdami w tym: etap I - odc. Plac Wilsona do ul. Jagiellońskiej wraz z przeprawą mostową i torowiskiem tramwajowym, etap II - odc. ul. Jagiellońska do ul. Matki Teresy z Kalkuty.

Pyt. 4. 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 dzielnic po drugiej stronie rzeki.

Most Krasińskiego wskazany został, jako element układu o charakterze lokalnym i międzydzielnicowym już w Strategii m.st. Warszawy do 2020 roku, opracowanej w 2005 r. (Program 1.6.1. str. 27, 28).

Zgodnie z powyższym wskazaniem most łączyć będzie Dzielnicę Żoliborz z Dzielnicami Praga-Północ i Targówek, czyli będzie to połączenie międzydzielnicowe.

O lokalnym charakterze decyduje również położenie przeprawy poza ciągami obwodnicowymi. Ciągi takie tworzą dwa sąsiednie mosty tj.: gen. S. Grota-Roweckiego (ciąg obwodnicy ekspresowej) oraz Gdański (ciąg obwodnicy śródmiejskiej).

Lokalizacja i prowadzenie komunikacji publicznej (w szczególności tramwaj) nadaje mostowi znaczenie w układzie komunikacyjnym podobne do mostów Śląsko-Dąbrowskiego czy Poniatowskiego.

Pyt. 5. 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 na ulice Krasińskiego?

Konsultacje społeczne są prowadzone zgodnie z przepisami, tj. *Uchwałą Rady Miasta w sprawie zasad i trybu przeprowadzenia konsultacji społecznych* z dnia 11 lipca 2013 r. oraz *Zarządzeniem w sprawie określenia zasad postępowania w Urzędzie m.st. Warszawy w związku z przeprowadzanymi konsultacjami z mieszkańcami m.st. Warszawy*. Zakres i sposób przeprowadzania konsultacji został przedstawiony uczestnikom trzeciego spotkania *Okrągłego Stołu*. W toku kolejnych rozmów ze stroną społeczną rozszerzono jego pierwotny zakres o rozmowę o liczbie i szerokości pasów ruchu na estakadach nad Wisłostradą.

Konsultacje społeczne nie są referendum ani głosowaniem (rozumianym, jako opowiedzenie się *za* lub *przeciw*). Konsultacje mają na celu znalezienie odpowiedzi na pytanie *jak?* Wyniki konsultacji są głosem doradczym, pomagającym tak zmienić dany projekt, aby odpowiadał na potrzeby mieszkańców. Celem konsultacji jest wypracowanie rozwiązań, które będą uwzględniały głosy mieszkańców, niekiedy sprzeczne między sobą – a więc zmiana początkowych projektów i pomysłów, które mogą zawierać większość

zgłoszonych potrzeb, a czasem tylko niewielką ich część. Ostateczną decyzję podejmują rządzący i to oni biorą za nią pełną odpowiedzialność. W przypadku mostu Krasieńskiego decyzja o realizacji tej inwestycji została podjęta przez władze Warszawy już wcześniej, co ma odzwierciedlenie w kilku dokumentach strategicznych, które konsultowane były na poprzednich etapach. W związku z tym wykluczono z konsultacji opcję zero.

Urząd m.st. Warszawy sprawdził także, jakie jest postrzeganie i percepcja tego mostu przez mieszkańców miasta przeprowadzając badanie opinii publicznej. Wyniki badania wskazały, że mieszkańcy oczekują budowy mostu Krasieńskiego. Celem konsultacji było więc zebranie opinii, w jaki sposób zmodyfikować wybrane elementy inwestycji, tak by odpowiadały w większym stopniu potrzebom mieszkańców.

Miasto jest zwolennikiem tego, aby ograniczyć wjazd samochodów indywidualnych z kierunku Wisłostrady i mostu Krasieńskiego na Plac Wilsona. W ramach warsztatów projektowych przewidziano rozmowę z mieszkańcami o tym, w jaki sposób do tego ograniczenia wjazdu można doprowadzić np. poprzez zwężenie przekroju ulicy Krasieńskiego. Ograniczeniu wjazdu samochodów ma służyć również uprzywilejowanie transportu publicznego (tramwaj oraz bus pas na moście).

Pyt. 6. Dlaczego władze miasta nie respektują faktu, iż Stary Żoliborz jest objęty nadzorem konserwatorskim i chroniony prawnie pięcioma wpisami do rejestru zabytków, jako dobro narodowe?

Inwestycja realizowana jest na podstawie Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Zgodnie z zapisami art. 11d. wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zawiera w szczególności opinię właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków - w odniesieniu do dóbr kultury chronionych na podstawie odrębnych przepisów. Konserwator, zatem będzie wydawał opinię na temat projektu całej inwestycji, w tym mostu.

Troska, z jaką podchodzimy do zabytkowych układów urbanistycznych Starego Żoliborza powoduje, że rozwiązania dla ul. Krasieńskiego w istniejącym projekcie zostały dostosowane do dotychczasowej szerokości pasa drogowego. Ponadto analizowane są zmiany projektu, w tym ograniczenie szerokości jezdni ul. Krasieńskiego i organizacja ruchu kołowego w większej odległości od istniejącej zabudowy.

Pyt. 7. Dlaczego miasto stołeczne Warszawa nie zamierza chronić obszarów zielonych, za to zamierza zniszczyć rozległe tereny nadwiślańskie objęte ochroną Programem Natura 2000, w tym tereny lęgowe rozmaitych zwierząt, a także strefy spacerów dla licznych warszawiaków?

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w decyzji z dnia 08.03.2011 R. o środowiskowych uwarunkowaniach stwierdził konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia

na środowisko w ramach postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Prowadzona aktualizacja dokumentacji obejmuje także przygotowanie nowego projektu gospodarki zielenią. Wycinka istniejącej zieleni ma być ograniczona do niezbędnego minimum. Przewidziane też będą nowe nasadzenia.

Pyt. 8. 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 procedowania drastycznie zawężonych konsultacji?

W okresie od stycznia do marca 2016 r. nastąpiła wymiana korespondencji pomiędzy zespołem ds. konsultacji przy Polskim Towarzystwie Socjologicznym oraz Centrum Komunikacji Społecznej i firmą ARC Rynek i Opinia realizatorem badania opinii publicznej dot. mostu Krasińskiego. Po przedstawieniu wyjaśnień przez firmę ARC Rynek i Opinia zawierających założenia i cele badania, Prezydium Zarządu Głównego Polskiego Towarzystwa Socjologicznego wyraziło pozytywną opinię na temat badania. Treść obu pism (ARC Rynek i Opinia oraz Polskiego Towarzystwa Socjologicznego) dołączone są do powyższego dokumentu. Znajdują się również na platformie: konsultacje.um.warszawa.pl.

Pyt. 9. Jakie jest uzasadnienie dla faktu, że nie zostały wykorzystane wyniki badań wcześniej przeprowadzonych:

- a. **systematycznego badania opinii „Barometr Warszawski” realizowanego od 2003 roku**
- b. **badania ruchu w Warszawie, prowadzonych od 1969, ze szczególnym uwzględnieniem Warszawskiego Badania Ruchu w 2015 r,**
- c. **C. Badań jakości życia mieszkańców Warszawy (w 2013 roku - próba 7200, realizacja Millward Brown i w 2015 roku - próba 9000, realizacja PBS)?**

Pytania dotyczące priorytetów inwestycyjnych są regularnie zadawane w badaniu pt.: Barometr Warszawski. W badaniu realizowanym w czerwcu 2015 r. 12 % respondentów wskazywało na potrzebę budowy mostów na Wiśle. Była to trzecia w kolejności potrzeba wskazywana przez mieszkańców (na pierwszym miejscu znalazły się: remontu ulic - 22%, na drugim budowa obwodnic - 21%). To samo pytanie zostało zadane w listopadzie 2015 roku. Potrzebę budowy nowych mostów wskazało wtedy 7% respondentów. Ten priorytet znalazł się na 6 miejscu, za: budową obwodnicy 19%, remontem ulic 16%, budową nowych linii metra 16%, modernizacją istniejących linii tramwajowych 9%, oraz modernizacją linii podmiejskich.

Podczas przygotowywania projektu mostu Krasińskiego wykorzystano wyniki Warszawskich Badań Ruchu. Podstawą do wykonywania analiz oraz prognoz ruchu dla takich projektów jest przygotowanie numerycznego modelu ruchu (podstawą są: numeryczny model sieci transportowej (drogowej) oraz macierz źródeł/celów podróży) z uwzględnieniem danych demograficznych, PKB, poziomu motoryzacji i innych. Klasyczny proces modelowania składa się z 4 etapów i jest przeprowadzany przy pomocy specjalistycznego oprogramowania.

W projekcie Mostu Krasińskiego (prognozy z 2007 roku) wykorzystano model ruchu z badania WBR 2005 (najbardziej aktualny model ruchu w tamtym okresie).

Badania dotyczące jakości życia mieszkańców Warszawy nie były brane pod uwagę przy projektowaniu mostu Krasińskiego, gdyż dotyczą innego zakresu merytorycznego.

Pyt. 10. Jakie jest uzasadnienie dla faktu, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie uwzględnia wpływu Trasy Krasińskiego na środowisko w ciągu ulic, które będą przyjmowały ruch z Placu Wilsona, tj. ulic Mickiewicza, Słowackiego, Krasińskiego w kierunku zachodnim poza Placem Wilsona oraz ulicy Popiełuszki?

Zakres analiz środowiskowych dla inwestycji określił Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 8.03. 2011 r. Inwestor, czyli miasto st. Warszawa - Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, działając zgodnie z przepisami musi dostosować rozwiązania projektowe do treści decyzji.

Pyt. 11. Jakie są prognozy natężenia ruchu samochodowego w ciągu 10 lat po uruchomieniu Trasy Krasińskiego, na odcinku Wisłostrada – Plac Wilsona oraz na ulicach Mickiewicza, Słowackiego, Krasińskiego w kierunku zachodnim poza Placem Wilsona?

W ramach aktualizacji dokumentacji projektowej wykonane zostaną nowe prognozy ruchu bazujące na modelu ruchu miasta .st. Warszawy. Określą one wpływ budowy mostu Krasińskiego na ruch drogowy w obrębie inwestycji. Należy podkreślić, że most Krasińskiego będzie mostem lokalnym, przeznaczonym głównie do przeprowadzenia komunikacji zbiorowej.

Prognozy na lata 2026-2031, które zostały przygotowane kilka lat temu i które z uwagi na zmiany, jakie zaszły w układzie komunikacyjnym miasta wymagają ponownej analizy pokazały, że natężenia ruchu na moście Krasińskiego, w zależności od pory dnia, byłyby od kilku do kilkunastu procent niższe niż na innym moście lokalnym - Świętokrzyskim.

Pyt. 12. Jakie są prognozy skażenia powietrza w obszarze oddziaływania Trasy Krasińskiego oraz ulic Mickiewicza, Słowackiego, Krasińskiego w kierunku zachodnim poza Placem Wilsona?

W ramach postępowania dot. uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej zostanie przeprowadzona ponowna ocena oddziaływania inwestycji na środowisko. Na potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny zostanie opracowany raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko. Ww. raport będzie zawierał m.in. zaktualizowane informacje o wpływie planowanej inwestycji na zanieczyszczenie powietrza atmosferycznego w fazie realizacji i eksploatacji drogi a także opis działań jakie są planowane w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń gazowo-pyłowych.

Pyt. 13. Jakie są prognozy zwiększenia natężenia hałasu w zakresie oddziaływania Trasy Krasińskiego oraz ulic Mickiewicza, Słowackiego, Popiełuszki, Krasińskiego w kierunku zachodnim poza Placem Wilsona?

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nałożyła na inwestora, m. st. Warszawa - Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w trakcie pozyskiwania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W ramach ww. oceny zostanie wykonana analiza akustyczna uwzględniająca podwyższenie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 01.10.2012 r.) oraz planowane zastosowanie nowoczesnych rozwiązań technologicznych (np. nawierzchni jezdni z mieszanki mineralno-asfaltowej BBTM 8B z lepiszczem gumowo - asfaltowym).

Ponadto natężenia hałasu zależą będą od liczby pojazdów poruszających się mostem i drogami dojazdowymi do niego. Możliwość przeprowadzenia obliczeń w tym zakresie nastąpi po zakończeniu prac nad nowymi prognozami ruchu.

Analizowane obecnie zmiany projektowe dotyczące rozwiązań kierujących ruch ze strony Pragi Północ i Targówka na Wisłostradę, w tym ograniczenie liczby pasów ruchu i prędkości przejazdu na ul. Krasińskiego, będą również miały wpływ na warunki akustyczne i jakość powietrza w rejonie inwestycji.

Pyt. 14. Jakie są przewidywania oddziaływania ruchu samochodowego i tramwajowego na budynki chronionej wpisem do rejestru zabytków Warszawskiej Spółdzielni Mieszkaniowej i oraz wieżowców na Kępie Potockiej?

Inwestycja nie koliduje z budynkami wpisanymi do rejestru zabytków. Technologie stosowane na etapie realizacji robót budowlanych zostaną dostosowane do lokalnych uwarunkowań, tak, aby zapewniały najwyższą ochronę sąsiadującym elementom otoczenia. Ponadto, projekt budowlany mostu Krasieńskiego wraz z dojazdami zostanie zgodnie z obowiązującymi przepisami złożony do zaopiniowania do właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków (w przypadku m.st. Warszawy opinię zgodnie z przyjętym podziałem kompetencji będzie wydawał Stołeczny Konserwator Zabytków).

Pyt.15. Kiedy społeczność mieszkańców Żoliborza może się spodziewać, zgodnie z zapewnieniami Władz Miasta, wykreślenia z planów przestrzennych Warszawy rozbudowy ul. Krasieńskiego w trasę przelotową łączącą planowaną inwestycję Trasy i Mostu Krasieńskiego z Al. Prymasa Tysiąclecia?

Władze miasta w toku obrad *Okrągłego Stołu* i konsultacji społecznych dotyczących mostu Krasieńskiego informowały, że nie ma planu inwestycyjnego dotyczącego przedłużenia ulicy Krasieńskiego od ul. Powązkowskiej do trasy Prymasa Tysiąclecia i deklarowały wolę korekty zapisów w ustaleniach dotyczących kierunków rozwoju systemu drogowego w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy. Procedura zmiany Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy musi być zgodna z Ustawą o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 (tekst jednolity Dz.U. 2015.199) oraz Rozporządzeniem Min. Infrastruktury z 28 kwietnia 2004r. w sprawie zakresu projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy (Dz. U. 2004.118.1233). Proces ten będzie przeprowadzony z udziałem społeczeństwa w sposób transparentny.

Pyt. 16. Czy Urząd Miasta st. Warszawy spodziewał się takiej krytyki i protestów na spotkaniach i konsultacjach na Śliwicach i Targówku?

Spotkania konsultacyjne zorganizowane w każdej z dzielnic stwarzały możliwość zabrania głosu przez wszystkie osoby w nich uczestniczące. Mogły się w nich wypowiadać wszystkie strony, zarówno zwolennicy jak i przeciwnicy budowy mostu. Podczas spotkań na Targówku i Pradze-Północ nie były przeprowadzane protesty, a dyskusja prowadzona była konstruktywnie. W ramach procesu mieszkańcy Targówka zebrali kilkadziesiąt tysięcy podpisów opowiadających się za budową mostu. Jednocześnie reprezentanci tej dzielnicy wykazywali zrozumienie i poparcie dla wielu postulatów wyrażanych przez Żoliborz, służących ograniczeniu inwestycji.