

TRANSKRYPCJA Z I POSIEDZENIA W RAMACH OKRĄGŁEGO STOŁU DOT. MOSTU KRASIŃSKIEGO W DNIU 11.12.2015 R.

Krzysztof Mikołajewski :Dobry wieczór państwu. Szanowni państwo, nazywam się Krzysztof Mikołajewski, jestem dyrektorem Centrum Komunikacji Społecznej. Witam państwa serdecznie na pierwszym posiedzeniu okrągłego stołu. Witam serdecznie panią prezydent – Hannę Gronkiewicz Waltz, witam pana prezydenta Jacka Wojciechowicza. Witam mieszkańców, interesariuszy procesu związanego z planem budowy Mostu, Mostu Krasińskiego. Witam wszystkich, wszystkich gości, dyrektorów biur, radnych i burmistrzów. Szanowni państwo, nasze pierwsze spotkanie okrągłego stołu służy wypracowaniu pewnego konsensusu, kompromisu miejmy nadzieję, który doprowadzi do rzeczywistych konsultacji społecznych, pozwoli wyrazić wszystkie obawy i oczekiwania związane z tą inwestycją. Chciałbym już na samym początku oddać głos pani prezydent.

Hanna Gronkiewicz – Waltz: Dobry wieczór. proszę państwa, ja chciałam taki... trochę wstępu do tego okrągłego stołu, chciałam powiedzieć... To jest ważna sprawa z punktu widzenia Warszawy, w związku z czym zaczynamy, sama powiedziałabym, określić, żeby państwo później zakres, zakres powiedziałabym działań, które byśmy kontynuowali wspólnie z mieszkańcami. I żebyśmy mogli uzgodnić w jaki sposób te konsultacje dalej przeprowadzać. Natomiast chcę powiedzieć, że... czego nie powinniśmy wydaty mi się, czego nie powinniśmy robić to tego, żeby w sposób taki zderzać interesy na zasadzie wygrany z przegranym, prawda. Na ogół, na ogół takie działania jak okrągły stół czy konsultacje służą w, w wypracowaniu pewnego konsensusu. Myślę, że wokół Mostu Krasińskiego narosło dużo nieprawdziwych informacji. Ja wczoraj siedziałam cały dzień, prawda, na sesji budżetowej i widać było, że te informacje nie są w pełni, że tak powiem, dostarczone. I one są jakby częścią informacji. Ja może powiem troszeczkę o części historycznej zanim przejdziemy do teraźniejszości, bo historia akurat budowy mostu Krasińskiego jest dosyć długa, bo stuletnia. Pierwsze, pierwsze... pierwsze założenia strategii budowy Mostu Krasińskiego były w roku 1915, czyli tak jak powiedziałam 100 lat. Czy coś się na tyle zmieniło... bym powiedziała w Warszawie zmieniło się bardzo dużo – pewne rzeczy w ogóle powstały, zupełnie nowe dzielnice, inne rozbudowały się, kiedyś się jeździło na Młociny statkiem, prawda, a teraz są częścią Bielan, że kiedyś nie było tak rozbudowanego Targówka, przede wszystkim Praga Północ, i moglibyśmy oczywiście tak porównywać tę, tę mapę Warszawy, ale za każdym razem, jakkolwiek w jakim kierunku by się nie rozwijała ta Warszawa nigdy nie zdecydowano żadnych strategii z budową mostu Krasińskiego. W związku z tym ja zetknęłam się z koncepcją Mostu Krasińskiego w czasie mojej kampanii w roku 2006, kiedy to wszyscy moi kontrkandydaci mówili o budowie Mostu Krasińskiego, to ja się nad tym pochylałam i chciałam zobaczyć, i rzeczywiście wpisałam to do swojego planu w 2006 roku. Czyli jak państwo zobaczą na tej mapie, na której, na której są, która jest pokazana w 2006 roku on był wyrysowany. I, i w związku z tym żeśmy zgodnie z... bez żadnych protestów, zgodnie z założeniami tego programu żeśmy opracowali projekt budowy mostu Skłodowskiej-Curie, zwanego mostem Północnym, Mostu Krasińskiego no i oczywiście za każdym razem naciskaliśmy nasz rząd, żeby wybudował most Południowy. Ale to już nie jest nasza kompetencja, tylko rządowa, bo Generalna Dyrekcja Dróg i Autostrad zajmuje się budową mostu Południowego. Oczywiście – można, można porównywać ilość, tak jak już wczoraj była taka próba na sesji rady, ile osób ma jechać, to ja mogę zapewnić, że każda stolica, przez którą środek płynie rzeka – czy jest to Sekwana, czy jest to... ma wielokrotnie więcej mostów niż Warszawa, przy mniej więcej bardzo podobnym obszarze, bo chcę powiedzieć, że obszar miasta Paryża jako miasta jest mniejszy niż Warszawy, a mieszka w gminie Paryż 2,2 miliona osób. No i... a w przypadku Londynu no to trudno ich tam policzyć, bo oni mają tam borough, jest Great London

miasto na pewno jest większe i ma bardzo dużo mostów. I mamy teraz taką sytuację, że w międzyczasie, w czasie moich dwóch kadencji, w pierwszej został wybudowany most Skłodowskiej-Curie, po drugie został gruntownie wyremontowany, ale to już jakby zasługa rządu, i poszerzony most Grota-Roweckiego, i został w cudzysłowie, w cudzysłowie pobudowany most, czyli przeprawa przez Wisłę pod, pod Wisłą, czyli metro. W międzyczasie mieliśmy spalenie Mostu Łazienkowskiego – no, jak żeśmy żyli to wiemy. No jeszcze... no ja nie chcę tu dzielić, ale może nie wszyscy wiedzą, ja wiem bo mieszkam na Wawrze, więc w związku z tym codziennie przeprawiałam się na drugą stronę z Mostu Łazienkowskiego, a potem to nawet... w każdym bądź razie, w każdym bądź razie mamy maksymalną liczbę przepraw od strony centrum i... i jeszcze jedna przeprawa, ona gdzieś będzie daleko na, na, na poziomie mniej więcej Wawra i Wilanowa. Jak rząd wybuduje, dotrzymania tej obietnicy, teraz już inny rząd, powstanie w jakimś tam pewnym okresie most Południowy, który no jak się ma do części północnej, czyli tam gdzie odbywa się dyskusja, nie ma mostu Krasińskiego. W związku z tym wydaje się, że analiza tego, że mimo, że w tej chwili mamy maksymalną ilość, tak jak mówiłam, budując most Południowy, przepraw bo już drugiego metra pod Wisłą nie będzie, po drugie on nie będzie... na Wiśle nie będzie kolejnego mostu, ale jednak bardzo ciężko się jeździ, jako mieszkanka tyle wiem. Ciągłe ciężko się przeprawiać, zwłaszcza mieszkańcom Targówka czy ulic z jednego brzegu na drugi i z powrotem. I w związku z tym uczciwie mówiąc nie, nie... nie mamy za dużo przepraw, bo mimo, że powstały dwie zupełnie nowe przeprawy, a pozostałe zostały, a jedna została... a pozostałe zostały poszerzone. W związku z tym chcielibyśmy przeprowadzić konsultacje tak naprawdę w skrócie takie wstępne konsultacje, ale te konsultacje będą dotyczyły mieszkańców w sumie trzech dzielnic – to znaczy Żoliborza, Targówka i Pragi Północ, ponieważ jak żeśmy swojego czasu z powodu spowolnienia gospodarczego wyjęli Most Krasińskiego i przenieśli na inny termin, no to nie powiem, że nam było łatwo jeśli chodzi o stronę Targówka i Praską. Jeśli chodzi o zdecydowanie, że ta inwestycja będzie przeniesiona w czasie późniejszym, a nie inna, i mieszkańcy Targówka bardzo się na nas wtedy oburzali. No ale nie było wyjścia – musieliśmy wziąć wtedy inwestycje na trzy miliardy złotych w sumie i most Krasińskiego był jedną z inwestycji, którą taką osławioną zdjętą po raz kolejny, bo już i tak Południowy i tak dalej. Więc i kilka innych rzeczy nam nie starczyło środków. W związku z tym w momencie, kiedy środki się pojawiły, te inwestycje, które były zdjęte, czyli jak most Południowy, zostały przywrócone do planu jako, jako rzeczy obiecane praktycznie w 2006 roku. Ja twierdzę, że z innej branży inwestycje zarówno szpital Południowy jak i most Krasińskiego był w programie wszystkich startujących tych, którzy się liczyli, bo tam nas było kilkunastu, ale był w programie mojego kontrkandydata Kazimierza Marcinkiewicza, mojego kontrkandydata Marka Borowskiego i jeszcze sporo innych. W każdym razie te dwie inwestycje, które były zamknięte, biorę od nowa. W związku z czym wydaje mi się, że prowadzenie konsultacji teraz z uwzględnieniem zmian sytuacji, tak jak powiedziałam, która nastąpiła, będzie takim, powiedziałabym, właściwym podejściem, pod warunkiem, że każdy z nas będzie otwarty na, jeśli każdy z nas będzie otwarty na argumenty innych, bo jeżeli będziemy mówić „chcemy budowy...” i tutaj „nie chcemy budowy”, to na pewno te konsultacje się nie skończą powodzeniem. W związku z tym, w związku z tym zachęcałam państwa do pewnej otwartości i elastyczności. My jesteśmy jednym miastem, które składa się z 18 dzielnic. Każda dzielnica ma z jednej strony swoje problemy, ale jest jedną Warszawą. I ta Warszawa rad ma... tych dzielnic jest 18, ale stanowi jeden organizm. A akurat te organizmy, które, tak jak powiedziałam, mają konkurencyjne oczekiwania, to są stare części Warszawy – bo i Praga jest stara, i Żoliborz jest stary, i Targówek też – to są wszystkie problemy, które były od dawna w granicach Warszawy. Czego na przykład nie można powiedzieć oczywiście o dzielnicach, w której ja mieszkam, mianowicie o Wawrze, czy też Rembertowie. Ale to są zupełnie nas nie, nie, nie dotycząca

sprawy. W związku z tym należy w ramach, tak jak powiedziałam, Starej Warszawy, w ramach niemalże tak starej części jak dekret Bieruta, więc rozwiązujemy problem takiego powiedziałabym trzonu i... trzonu, tego, tego... tego, Warszawy samej. I z tego względu prawdopodobnie od 100 lat ten most Krasińskiego w programie tych, którzy zajmowali się w różnych okresach czasu strategią, strategią rozwoju Warszawy. Także to jest mój apel do państwa o otwartość wzajemnie na swoje argumenty, bo przecież myśmy sobie tego mostu tak sobie nie wymyślili z Prezydentem Wojciechowiczem, bo żeśmy... nawet 50 czy nawet kilka to żeśmy przyjęli pewne koncepcje. Zresztą koncepcje bardzo ciekawe. Przy, przy tej koncepcji mostu Krasińskiego to w zasadzie, w zasadzie to już co wymyślił Starzyński jest super nowoczesne i tak też się stało. On wymyślił trasę Łazienkowską, on wymyślił pierwszą linię metra – jest dokładnie taki sam przebieg, tylko Warszawa troszkę jest dalej z jednej i drugiej strony. Tak samo wymyślił drugą linię metra, tylko miała być na kolejnym moście i, i wiele innych rzeczy. No, tutaj w przypadku mieszkańców to jeszcze oprócz tego wymyślił budownictwo spółdzielcze, bo to on... wraz z tymi osobami, które... no więc myśmy sobie tego nie wymyślili, to nie jest jakaś nasza ambicja, nasza chęć, jakaś wola do spełnienia, tylko poczucie, bym powiedziała, odpowiedzialności za miasto, które jest jedną częścią i które od wielu lat jest jedną częścią. I mam to, że tak powiem, w głowie i w sercu, i w rozumie, i czymkolwiek czym odczuwamy, w emocjach, zachęcam państwa do tego, żebyście tak określili zakres konsultacji społecznych, żeby one były w sposób taki rzetelny, wiarygodny, i jednocześnie przyjazny przeprowadzony.

Krzysztof Mikołajewski: Dziękuję pani, dziękujemy bardzo. prosimy o zabranie głosu pana prezydenta.

Jacek Wojciechowicz: Dobry wieczór, witam państwa serdecznie. Właściwie po tym co powiedziała pani prezydent to ja już wiele nie mam do gadania, tym bardziej, że myślę, że moja rola dzisiaj w procesie jest taka, żeby raczej przysłuchiwać się argumentom, które będą padały na tej czy na innej sali, żeby je rozważyć. A jedynie mogę wyrazić nadzieję, że to dzisiejsze spotkanie, następne, w drodze jakiegoś dialogu, rozmowy, dojdzie do konsensusu i do tego, byśmy ten problem jakoś w zgodzie rozwiązali. Życzę oczywiście udanych i owocnych, owocnych... chciałoby się powiedzieć obrad, aczkolwiek to już nie obrady, jak niektórzy na komitecie takim czy innym. W każdym razie na pewno życzę wszystkim państwu satysfakcji z tego, co będziecie chcieli państwo przekazywać. Dziękuję bardzo.

Krzysztof Mikołajewski: Dziękujemy panie prezydencie. Proszę państwa, zanim przekażę głos naszej moderatorce, Agacie Gójskiej, która poprowadzi już naszą właściwą dyskusję, zaistniała taka okoliczność i mi się wydaje, że spotkaliśmy się w takim gronie określonym na podstawie decyzji zarządów dzielnic, które wytypowały interesariuszy, i chciałem powiedzieć, że byliśmy jako CKS otwarci na ten proces, czyli tam gdzie była ta nadwyżka, bo wszyscy państwo ruszyli z tym awansem więcej osób niż my sugerowaliśmy. Nie zakładaliśmy jednak, że to będzie spotkanie otwarte. Znaczący zakładaliśmy, że to spotkanie będzie w takiej atmosferze spokojnego dialogu, natomiast jest z nami pan, który reprezentuje media, Gazetę Wyborczą, którego nie przewidywaliśmy, ale jest pytanie do państwa – czy państwo wyrażacie zgodę, aby nasze spotkanie odbywało się w towarzystwie, w towarzystwie pana redaktora, czy jednak wolelibyśmy porozmawiać w gronie...

Uczestnik spotkania: Jesteśmy otwarci.

Uczestnik spotkania: To znaczy ja bardzo się cieszę, że są wszyscy otwarci i też nie insynuuję zamknięcia na Gazetę Wyborczą, ale uważam, że jeżeli spotkanie jest zamknięte i inne media nie są

zaproszone, to nie powinno być żadnych wyjątków w tym – albo zapraszamy wszystkie media, albo nie zapraszamy nikogo. Dziękuję.

Uczestnik spotkania: Jeśli można – ja bym jednak się upierał przy tym, że skoro jednak jest przedstawiciel prasy, to niech będzie. Jest publiczne spotkanie urzędników, radnych, zainteresowanych.

Uczestnik spotkania: To znaczy może nie tyle co do obecności pana redaktora, nawet nie jestem od tego, żeby tutaj jakieś konfabulacje padały, natomiast właśnie było bardzo ważne to co pan powiedział przed chwilą pan przewodniczący rady – by spotkanie zgodnie z życzeniem CKS-u przedstawicieli mieszkańców dzielnic, natomiast no nie do końca radnych i zarządów dzielnic.

Agata Gójska - moderatorka: Dziękuję bardzo. Czy ja mogę... czy ja mogę...

Krzysztof Mikołajewski: Pani Agata może rozstrzygnie tę kwestię.

Agata Gójska: Ja rozumiem, że tutaj mamy dwie kwestie. Z jednej strony rozumiem, że jest tak, że słyszę, że część z państwa nie ma z tym kłopotu, pan sygnalizuje, że tu jest też pytanie o to czy są tu też inne media, jeżeli jakby dopuszczamy... no właśnie, panie redaktorze – czy my byśmy jednak szanując taką sprawiedliwość, sprawiedliwe podejście proponując, czy my byśmy jednak mogli przyjąć, że te spotkanie odbywa się bez obecności mediów, natomiast ja bym też zaproponowała pani, żebyśmy zastanowili się nad tym jaki komunikat na końcu przekazać mediom.

Uczestnik spotkania: Żeby nie było, że ja prostuję przeciwko panu... zaprosimy pozostałe media po prostu, które są i wtedy będziemy...

Agata Gójska: Jeżeli to jest dla państwa do przyjęcia, to oczywiście to jest druga możliwość.

Uczestnik spotkania: Chyba nie ma osoby, która by zgłosiła sprzeciw.

Agata Gójska: Czy to jest dla państwa do przyjęcia? Że jeżeli są jakieś media za ścianą, to otwieramy to spotkanie również dla nich, dla mediów? Panie Krzysztofie, to ja bym poprosiła w takim razie o zweryfikowanie.

Krzysztof Mikołajewski: Dobrze. Czyli, rozumiem, weryfikujemy czy są pozostałe media. czyli rozumiem, że taka formuła otwarta. To w takim układzie byśmy tylko prosili pana redaktora w charakterze obserwatora bez zabierania, bez zabierania głosu.

Agata Gójska: I ten sam apel do wszystkich mediów pozostałych.

Krzysztof Mikołajewski: A ja już oddaję głos pani Agacie.

Agata Gójska: Natomiast jeszcze odnosząc się do pytania to może też jest pytanie bardziej do pana dyrektora, ja nie do końca czuję się w pozycji, żeby wyjaśniać, natomiast jeżeli dobrze rozumiem, to dzielnice tutaj mogły zgłaszać takich swoich reprezentantów jakich uznały za stosowne, tak. Natomiast rozumiem, że wszyscy państwo jesteście mieszkańcami swojej dzielnicy, więc możecie się państwo wypowiadać w imieniu swoich mieszkańców. Czy to jest dla wszystkich państwa do przyjęcia? Że przynajmniej jakby na tym etapie okrągłego stołu, który jest jakby przymiarką do konstruowania dalej tego procesu dialogu, że w takim właśnie gronie obradujemy. Bardzo proszę. Może ja nie będę podawała mikrofonu, bo tu jest bardzo dobra akustyka.

Józef Menses: Moje pytanie łączy się troszeczkę z zakresem upublicznienia przebiegu tych obrad i w związku z tym mam pytanie... nazwisko Menes z Żoliborza. Mam pytanie – czy z tego spotkania powstanie stenogram?

Agata Gójska: Właśnie uprzedza pan to, co chciałam powiedzieć.

Józef Menes: Będzie z nami konsultowana i nawet rozumiem, że można włączyć dyktafon?

Agata Gójska: Jeżeli nie ma przeciwwskazań. Ja od razu też chcę powiedzieć, że my proponujemy nagrywanie tego spotkania i proponujemy, że jeżeli państwo się na to zgodzicie, żeby ze spotkania powstał nie tylko protokół, który jest już jakby podsumowaniem i zebraniem głównych wątków, ale też transkrypcja, która pokazuje cały przebieg, cały przebieg rozmów. Czy to jest dla państwa do przyjęcia?

Uczestnicy spotkania: Tak.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. To ja w takim razie wrócę jeszcze właśnie do tych kwestii technicznych, przede wszystkim kwestii związanych z agendą naszego dzisiejszego spotkania. To, od czego proponowałabym rozpocząć, to od przekazania podstawowych informacji dotyczących inwestycji, uwarunkowań formalnych, tak, żebyśmy zaczęli od, no, takiego nakreślenia wspólnych informacji, które są potrzebne, żeby w ogóle tą kwestię, tą kwestię rozważyć. I za chwilę oddam głos panu dyrektorowi Mieczysławowi Reksnisowi z Biura Drogownictwa i Komunikacji, pani Agacie Choińskiej z Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych. Natomiast w trakcie prezentacji mam wielką prośbę do państwa – żeby powstrzymać się z zadawaniem pytań. Ta prezentacja jest dość długa, więc za chwilę może się okazać, że w kolejnych slajdach te odpowiedzi na państwa pytania się będą pojawiały. Natomiast zasadnicza część tego naszego dzisiejszego spotkania będzie poświęcona na, na dyskusję. To znaczy z jednej strony właśnie na wyjaśnienie pewnych niejasności, wątpliwości, takich nieporozumień, które być może wokół tej inwestycji narosły, no a przede wszystkim to co, to na czym zależy nam w trakcie tego okrągłego stołu na tym, żeby poznać to, z czym państwo przychodzie – z jakimi oczekiwaniami, z jakimi wątpliwościami, z jakimi obiekcjami, tak, żebyśmy przyjrzeni się temu – w ogóle jak wygląda taki ogląd tej inwestycji, społeczny ogląd tej inwestycji. Jeśli chodzi o ramy czasowe – przewidujemy, że spotkanie zakończymy około godziny 20, może uda nam się wcześniej. Jeżeli będzie taka potrzeba, żebyśmy przedłużali oczywiście też wszyscy jesteśmy do państwa dyspozycji. Może być taka potrzeba, żebyśmy w trakcie zrobili w którymś momencie przerwę, ale to już na bieżąco będziemy czynić. Natomiast zanim, zanim przejdziemy do prezentacji, to mam taką prośbę – ponieważ część państwa na pewno się już zna, ale pewnie nie wszyscy, więc być może poproszę państwa wszystkich o przedstawienie się, przedstawienie jaką instytucję, organizację państwo reprezentujecie.

Mieczysław Reksnis: Dobry wieczór, Mieczysław Reksnis, Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu Miasta.

Agata Choińska: Agata Choińska, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych.

Łukasz Oleszczuk: Łukasz Oleszczuk, Tramwaje Warszawskie, dział Strategii Rozwoju Systemu Tramwajowego.

Jan Jakiel: Zarząd Dróg Miejskich dział Informacji i Promocji.

Michał Krasucki: Michał Krasucki, Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków.

Jacek Wojciechowicz: Jacek Wojciechowicz, zastępca prezydenta miasta stołecznego Warszawa.

Anna Piotrowska: Anna Piotrowska, dyrektor zarządu miejskich inwestycji drogowych.

Dariusz Mosak: Dariusz Mosak, Zarząd Miejskich Instytucji Drogowych.

Jerzy Kulik: Jerzy Kulik, dyrektor Biura Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawa.

Tadeusz Bartosiński: Tadeusz Bartosiński, Biuro Drogownictwa i Komunikacji.

Janusz Galas: Janusz Galas, Inżynier Ruchu Miasta Stołecznego Warszawa.

Krzysztof Michalski: Krzysztof Michalski, Praskie Stowarzyszenie Mieszkańców „Michałów”.

Karolina Krajewska: Rada Kolonii Śliwice

Sebastian Kędzierski: Sebastian Kędzierski, Radny dzielnica Praga Północ.

Ireneusz Tondera: Ireneusz Tondera, radny dzielnicy Praga Północ.

Piotr Pietruszyński: Piotr Pietruszyński, również radny dzielnicy Praga Północ.

Jakub Rybitwa: Jakub Rybitwa, przewodniczący młodzieżowej rady dzielnicy Targówek.

Joanna Miśkiewicz: Joanna Miśkiewicz, rada dzielnicy Targówek.

Sławomir Antonik: Sławomir Antonik, reprezentant członków spółdzielni mieszkaniowej Bródno.

Mariusz Bielecki: Mariusz Bielecki, Rada Osiedla Targówek Fabryczny.

Paweł Bruszewski: Paweł Bruszewski, dzielnicowa komisja dialogu społecznego w dzielnicy Targówek.

Antoni Ożyński: Antoni Ożyński, Stowarzyszenie Żoliborzan.

Jolanta Zjawińska: Jolanta Zjawińska, Stowarzyszenie Żoliborzan.

Józef Menes: Spółdzielnia Budowlano – Mieszkaniowa „Żoliborz”

Adam Buława: Adam Buława, Przewodniczący Rady Dzielnica Żoliborz.

Piotr Wertenstein -Żuławski: Piotr Wertenstein - Żuławski, reprezentują mieszkańców okolicy ulicy Krasińskiego i Słowackiego.

Grzegorz Hlebowicz: Żeby naśladować pana burmistrza Targówka, powiem Grzegorz Hlebowicz, członek Rady Nadzorczej Spółdzielni Budowlano-Mieszkaniowej Ognisko 5. Też członek zarządu dzielnicy Żoliborz, pracuję w samorządzie od 18 lat.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Członek Wspólnoty Mieszkaniowej Krasińskiego 8, oprócz tego jestem też mediatorem.

Tomasz Michałowski: Tomasz Michałowski, radny dzielnicy Żoliborz, Moje Miasto Żoliborz, nie dla mostu Krasińskiego

Jan Mencwel: Jan Mencwel, Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze, oddział Praski.

Krzysztof Mikołajewski: Krzysztof Mikołajewski, dyrektor Centrum Komunikacji Społecznej.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Proszę państwa, to przejdźmy w takim razie do prezentacji, żeby już nie przedłużać, oddaję głos dyrektorowi Mieczysławowi Reksnisowi, a państwu będę wdzięczna za cierpliwość.

Mieczysław Reksnis: Dziękuję bardzo. Kierując się zasadą planistyczną zaczniemy od spraw ogólnych, żeby potem przejść do szczegółów. Pani Agata Choińska przedstawi szczegółowe rozwiązania mostu, ja bym chciał właściwie dosyć krótko przedstawić państwu uwarunkowania formalne i planistyczne związane z układem drogowym i komunikacji publicznej, której elementem jest przedmiot naszych rozważań i dyskusji. Przede wszystkim chciałbym, żebyśmy patrzyli na ten most i ulicę Krasińskiego, i jej przedłużenie na stronę praską w kontekście Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy, w szczególności kierunków rozwoju układu drogowego. Most jest jednym z elementów ustaleń dotyczących układu drogowego w Studium i w kompatybilną z nim Strategią Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego do roku 2015 i na lata kolejne, która została uchwalona w 2009 roku. To są podstawowe dokumenty, które definiują rozwój przestrzenny miasta, przyrodniczy, budownictwo i układ transportowy. Ważnym elementem tych dokumentów strategicznych jest ustalenie dotyczące tego, jak kształtowany ma być układ dróg: generalnie, a szczególnie dróg najwyższych klas. Przyjęty model układu obwodnicowego realizowany jest konsekwentnie przez ostatnie lata. W modelu obwodnicowym obszar śródmiejski otoczony jest planowaną i częściowo istniejącą obwodnicą Śródmiejską, obszar zurbanizowany - obwodnicą miejską zaś najważniejszym elementem, który istotny jest także z uwagi na układ dróg krajowych, jest układ obwodnicy ekspresowej. Mamy różny poziom realizacji tych elementów. Obwodnica Śródmiejska: jak państwo wiecie w tej chwili powstaje projekt domknięcia tej obwodnicy, rysujemy te połączenia – Rondo Wiatraczna do ulicy Radzymińskiej, nie zapominamy oczywiście o zamknięciu całego obwodu i będziemy konsekwentnie przedłużać obwodnicę Śródmiejską do Ronda Żaba, tak, żeby zamknąć ten obwód. Obwodnicę miejską, która trochę nietypowo wykracza poza granicę obwodnicy ekspresowej, co wynika z przyczyn historycznego rozwoju układu, mamy most Marii Skłodowskiej-Curie i na południu most Siekierkowski, z układem, który prowadzi do Marynarskiej. Pracuje ten obwód w tej chwili na zasadzie prowadzenia ruchu za pośrednictwem ulicy Łopuszańskiej, Alej Jerozolimskich, Prymasa Tysiąclecia po zachodniej stronie, po wschodniej stronie w tej chwili mamy ulicę Żołnierską, która domyka obwód od strony wschodniej. Elementy obwodnicowe, takie jak trasa Olszynki Grochowskiej czy trasa NS są w tej chwili w planie przestrzennym miasta, nie mamy finansowania dla realizacji tych tras. No i układ ekspresowy – w tej chwili pracujący na południu do ulicy Puławskiej, na północy do Marek po zmodernizowaniu mostu Grota-Roweckiego. Na tle opisanego układu obwodowego most Krasińskiego jest elementem pośrednim między obwodnicą Śródmiejską i trasą Armii Krajowej - ulica i most Krasińskiego mieści się w tym obszarze i jest to jeden z dwóch mostów, które są planowane do realizacji przez miasto. Ten układ obwodnicowy i układ mostowy odzwierciedla także pewną gęstość zabudowy i intensywność ruchu, z którymi mamy do czynienia na obszarze Warszawy. Projektowany most Krasińskiego zlokalizowany będzie na przedłużeniu Krasińskiego, która doprowadza w tej chwili ruch do Wisłostrady; po stronie wschodniej

Wisły do wybudowania jest cały układ od przedłużenia mostu aż do ulicy Matki Teresy z Kalkuty. Co bardzo chciałbym podkreślić – most jest niezwykle ważnym elementem także z punktu widzenia komunikacji publicznej, która stanowi dla nas element szczególny. Na komunikacji publicznej w tej chwili opiera się sprawność transportu w Warszawie. Najnowsze badanie ruchu wykazało, że prawie 60% podróży miejskich odbywa się komunikacją publiczną, około 30% samochodami indywidualnymi i wzmocnienie komunikacji publicznej było i jest dla nas, priorytetem szczególnym. I stąd koncepcja przeprowadzenia trasy tramwajowej, która połączy Plac Wilsona z tramwajem w ulicy Jagiellońskiej i Matki Teresy z Kalkuty.. Jest to element, który z całą pewnością pozwoli na lokalne połączenia, które są związane z ruchem międz dzielnicowym, między Targówkiem, Pragą Północ, Żoliborzem, Bielanami, a także powinniśmy myśleć o połączeniu z Białołęką. Ograniczy się w ten sposób, według naszej oceny natężenie ruchu, zużycie energii, emisję zanieczyszczeń. Oczywiście jest to też problem do dyskusji w jakim kształcie będziemy realizować te elementy. Tu chciałbym właśnie przedstawić jak most w układzie tras tramwajowych w tym obszarze uzupełni funkcjonalnie i ruchowo połączenie między Rembielińską, a układem tramwajowym na Żoliborzu. Jeszcze jedna informacja uzupełniająca pole naszej dyskusji. Na zlecenia Biura Drogownictwa i Komunikacji, trwa w tej chwili opracowanie, które jest pochodną wniosków zgłaszanych do budżetu partycypacyjnego na obszarze Żoliborza związanych ze ścieżkami rowerowymi i przejściami dla pieszych. Wiele wniosków, które zostały zgłoszone w ramach wnioskowania do budżetu było wzajemnie niespójnych, w związku z tym na etapie opiniowania tych wniosków zgodziliśmy się, że wykonamy analizę dla całego obszaru Żoliborza, która posłuży do tego, żeby zweryfikować projekty zgłoszone do budżetu partycypacyjnego pod kątem możliwości ich spójnej realizacji jako jeden układ rowerowy i ze szczególnym uwzględnieniem ruchu pieszego na tym obszarze. Opracowanie jest w trakcie wykonywania, mamy pierwszy etap prac za sobą, w tej chwili będziemy rozpatrywać propozycje projektowe i chcielibyśmy przejść do zaopiniowania tego opracowania na początku przyszłego roku. Jest to na pewno jeden z elementów, który łączy się z naszą tutaj dyskusją i decyzją na temat przeprawy mostowej w ulicy Krasieńskiego. Przy tej okazji chcę powiedzieć, że nie ma zagrożenia, możemy to zadeklarować ze strony miasta dla tych elementów, które zostały już uruchomione i zaakceptowane jeśli chodzi o projekty budżetu partycypacyjnego, czyli zaczęta realizacja pasów rowerowych przy ulicy Krasieńskiego na odcinku od Placu Wilsona do Popiełuszki i skrótu przy kinie Wisła, który będzie za chwilę realizowany. A także pasy rowerowe na odcinku Krasieńskiego do Wistostrady, do ciągu Nadwiślańskiego Szlaku Rowerowego wzdłuż Wisły. Też nie ma zagrożenia dla tego projektu. On będzie realizowany. Oceniamy po prostu, że realizacja mostu i tego odcinka ulicy Krasieńskiego będzie tyle lat po realizacji tego elementu z budżetu partycypacyjnego, że nie będzie problemu z akceptacją pewnych przebudów. I w tym momencie przekażę mikrofon pani Agacie Choińskiej, żeby przedstawiła szczegóły projektu.

Agata Choińska: Dobry wieczór państwu. Proszę państwa, to rozwiązanie projektowe, które chciałabym państwu poopowiadać, które chciałabym pokazać, to są rozwiązania, które są w dyspozycji miasta od 2012 roku i od tamtej pory nie były aktualizowane. A zatem traktujemy to jako taki materiał wyjściowy, materiał do tych wspólnych rozmów, które z państwem dzisiaj rozpoczynamy. Tutaj jeśli chodzi o samą inwestycję – to jest budowa mostu wraz z dojazdami, w sumie trzykilometrowa inwestycja drogowa. Ona została podzielona na dwa etapy – czyli mamy pierwszy etap od Placu Wilsona do ulicy Jagiellońskiej, on liczy sobie około dwóch kilometrów i kolejny, który się rozpoczyna w rejonie ulicy Jagiellońskiej i jest do o ulicy Matki Teresy z Kalkuty i jest to około kilometra. I teraz może już przejdziemy do tych założeń, które kierowały projektantem w

momencie, kiedy ta dokumentacja, którą dysponujemy, powstawała. Czyli przede wszystkim to było stworzenie nowego, lokalnego połączenia drogowego w północnej części Warszawy, które zapewni komunikację pomiędzy dzielnicami Żoliborzem i Targówkiem, ale również Pragą Północ, przez którą ta ulica przebiega. Następnie takie główne założenia dotyczące pierwszego tego odcinka, czyli ulicy Krasińskiego od Placu Wilsona. W tej chwili mamy taką sytuację, że mamy w rejonie Placu Wilsona na południowej jezdni ulicy Krasińskiego cztery pasy – tutaj założenie było takie, że obydwie jezdnie po zrealizowaniu inwestycji w takim kształcie jakim mamy w tym rozwiązaniu projektowym, mają mieć po dwa pasy ruchu. Nie przewidziane są także ekrany akustyczne wzdłuż ulicy Krasińskiego. Wynika to też z tego, że przede wszystkim chcemy zastosować zgodnie tutaj z tym projektem oczywiście, to przewidywał projektant, zastosowanie cichej nawierzchni jezdni, ale także dodatkowych elementów dotyczących już samej trasy tramwajowej, bo to jest kolejny ważny element – czyli wprowadzenie tej komunikacji publicznej, tej dwutorowej trasy tramwajowej, która ma być wykonana w technologii bezpodsypkowej, czyli zapewniającej znacznie lepsze warunki akustyczne w trakcie eksploatacji niż typowa trasa. I tutaj zastosowanie cichego, zielonego torowiska, czyli to jest kolejna metoda na wprowadzenie zieleni w rejonie ulicy Krasińskiego. Jeśli chodzi o zieleni, która jest właśnie istotnym elementem ulicy – ten projekt, który został przygotowany, przede wszystkim przewiduje minimalną ingerencję w ten istniejący drzewostan. Nawet jeżeli na projekcie mamy zaznaczone, że w ramach tutaj zabiegów pielęgnacyjnych jakieś drzewa mają być usunięte, to chodzi o drzewa chore, w to samo miejsce pojawiają się nasadzenia, więc duża troska o zieleni istniejącą. Dodatkowe nasadzenia też są przewidziane w projekcie zieleni, który został przygotowany te kilka lat temu. I tak jak wspominałam – nowa zieleni plus to zielone torowisko tramwaju. Jeśli chodzi także o przejścia dla pieszych w rejonie ulicy Krasińskiego, to utrzymane ma być przejście w rejonie Placu Wilsona, w rejonie ulicy Czarnieckiego i w rejonie tutaj skrzyżowania pod wybrzeżem Gdyńskim. I teraz może przejdźmy do takich już bardziej szczegółowych rozwiązań, które są w poszczególnych odcinkach. Widzimy z lewej strony Plac Wilsona. Ten projekt, który został przygotowany przewiduje, że rozpoczynamy tak naprawdę, przy Placu Wilsona nie ingerujemy w te rozwiązania, które mamy na samym placu, i tak jak mówiłam – dwie jezdnie w rejonie Placu Wilsona tej samej szerokości, czyli dwa pasy ruchu. A zatem południowa jezdnia jest zwężona w stosunku do obecnego kształtu. I, już ja sobie może pomogę wskaźnikiem, proszę państwa tutaj jest ciąg pieszo-rowerowy. Z uwagi na to, że tutaj mieścimy się całkowicie w istniejącym pasie drogowym, nie wychodzimy poza pas drogowy, a musimy zgodnie z tym projektem także przewidzieć miejsce dla trasy tramwajowej, w związku z tym na południu mamy ciąg pieszo-rowerowy. Na północy jest utrzymana droga lokalna, która w tej chwili funkcjonuje. Miejsca parkingowe, wyjazdy z ulicy Karpińskiego na drogę lokalną, i z ulicy Dziennikarskiej, tutaj widzimy relację też z tą główną, jezdnią północną ulicy Krasińskiego. I ta droga lokalna, którą sobie pięknie tak wjeżdżamy od strony Wisłostrady i jedziemy wzdłuż zabudowań po północnej stronie. To rozwiązanie, które mamy, tak jak wspominałam od 2012 roku projekt nie był aktualizowany, w związku z tym tak na tym projekcie, który też tak jak zaznaczyłam jest tutaj punktem wyjścia do naszych rozmów, wygląda skrzyżowanie z ulicą Czarnieckiego, ale jeszcze będziemy o tym rozmawiać. I miejsca parkingowe, tak jak wspominałam, to też tutaj widzimy. I już, zbliżamy się teraz do samej, samych rozwiązań tutaj w rejonie Wybrzeża Gdańskiego. Skala tego, skala tego węzła, czyli ten teren, który jest potrzebny na prowadzenie, jest taki jak obecnie, z tymże inaczej jest zorganizowana ta przestrzeń, inna jest geometria ulic, więc przestrzeń jest bardziej wykorzystana na cele komunikacyjne. To co na pewno zmienia się w stosunku do stanu istniejącego to skomunikowanie ulicy Gwiaździstej oraz wjazdu do Centrum Olimpijskiego. One zgodnie z tym projektem mają być włączone tutaj właśnie w te jezdnie łącznicowe do skrzyżowania na poziomie

terenu. Tutaj widzimy jezdnie wybrzeża Gdyńskiego, które przechodzą wiaduktami, dwoma wiaduktami nad skrzyżowaniem z Wisłostradą. I tak jak na poprzednim odcinku, już momencik, mamy jezdnię od strony Placu Wilsona, ale jedynie tutaj w rejonie skrzyżowania się poszerzają. Dlaczego – dlatego, że te dwa pasy na wprost to jest główne założenie trasy w kierunku mostu. Czyli żeby utrzymać dwa pasy wjazdu na most na tym skrzyżowaniu, dochodzą w rejonie samego skrzyżowania dodatkowe pasy umożliwiające skręt – czyli w lewo i w prawo, czyli jest to poszerzenie tutaj na geometrii drogi przewidziane. Natomiast już wyjeżdżamy w kierunku mostu z tego skrzyżowania dwoma pasami ruchu i dalej zarówno droga rowerowa, chodniki, wszystkie relacje są także przeprowadzone w stronę mostu. Poza tym, że oczywiście chodnik i droga rowerowa wchodzi nam na sam most, mamy także rozwiązanie umożliwiające komunikację pomiędzy tymi terenami rekreacyjnymi, czyli tutaj przejście tunelowe pod trasą – to możliwość także zorganizowania ciągu pieszo-rowerowego. Ten projekt przewiduje, że w ramach realizacji inwestycji przebudowany będzie, przebudowane będzie około 900 metrów Wybrzeża Gdyńskiego, bo tak jak wspomniałam – jest inna geometria tego skrzyżowania, natomiast teren potrzebny na zrealizowanie jest praktycznie zbliżony do tego, co mamy obecnie. Tutaj także przewidziane są duże nasycenia zieleni i to chyba już jest uwzględnione w projekcie. I przejdźmy teraz do kolejnego elementu. Tutaj już nam się rozpoczynają, rozpoczyna nam się most i takie kilka słów na temat tego dlaczego taka konstrukcja, bo konstrukcja łukowa – czyli bez podpór w korycie rzeki, mała liczba podpór także między wałami, a wszystko dlatego, że inwestycja przebiega przez tereny chronione, tereny NATURA 2000, więc te względy miały tutaj duży wpływ na to jaka ta konstrukcja mostu została przyjęta. I taki przekrój, żebyście państwo mogli zobaczyć – to jest jeszcze z etapu koncepcji, ale prawie wszystko się tutaj zgadza jeśli chodzi o przekroje, czyli mamy jezdnię, dwa pasy ruchu, dwutorowa linia tramwajowa, trakcja tramwajowa, drogi rowerowe i chodniki po obydwu stronach przeprawy. Jak jesteśmy na moście, to zapraszam na przejażdżkę, bo będzie to tak najlepiej zobaczyć już. Proszę o chwilę cierpliwości, on jest tutaj wolny, ale można sobie obejrzeć jak to będzie wyglądało. Czyli dwa pasy tak jak wspomniałam. Po prawej, czyli po południowej i po północnej stronie drogi rowerowe i ścieżki, tutaj nam się właśnie pojawia tramwaj i już konstrukcja mostu. W tym miejscu to przęsło, przęsło łukowe, które ma około 280 metrów i jest nieco poszerzone, żeby można było te wsporniki umieścić. To jest właśnie konstrukcja podwieszana. I już przejeżdżamy w tej chwili w kierunku ulicy Jagiellońskiej, czyli na drugą stronę rzeki. Przed ulicą Jagiellońską głównie tereny magazynowo-przemysłowe, które też dzięki tej trasie będzie można lepiej skomunikować i oczywiście będą miały szansę na jakiś rozwój i uporządkowanie. Tak wygląda ten most z góry, tak, czyli mamy – mamy podświetlaną całą konstrukcję, mamy podświetlane liny. No jest to bardzo takie, bardzo estetyczne, przyjemne dla oka rozwiązanie. Tutaj przepraszam na chwilę przerwę, bo chyba nacisnęłam i teraz będzie startowało... niestety, przepraszam państwa najmocniej, ale się zatrzymał nie tam gdzie trzeba. Czy wytrzymamy to jeszcze raz?

Uczestnicy spotkania: Wytrzymamy.

Agata Choińska: Dobrze, to jeszcze raz. Przepraszam. Film jest taki, że jak zatrzymałam, to niestety, ale... no i już niestety się chyba zbuntował. Ale wierzymy, że jest bardzo ładnie. Tam jeszcze oczywiście były pokazane podpory... o, ale może, może ruszy. Ruszył. To proszę jeszcze o chwilę cierpliwości, bo jeszcze pokażemy jak ten most wygląda z poziomu rzeki – czyli to o czym mówiłam, czyli mała liczba podpór na terenach między wałami. W sumie to może jeszcze parę słów o samym moście. 730 metrów długości, most sześcioprzęsłowy, to trzecie przęsło najdłuższe – to przęsło nurtowe znajdujące się nad rzeką, czyli to jest dokładnie to przez co teraz przejeżdżamy na tym

filmie. I no niestety nawet nie mogę zatrzymać, ale już kończymy... Dobrze, już nic nie naciskam, żeby nie zepsuć. Czyli to jest z góry ten most, podświetlenie. I tutaj jeszcze mamy z poziomu rzeki. Żadnego, żadnej podpory nie mamy w korycie rzeki, mamy dwie podpory na obydwu brzegach. I tu możemy sobie jeszcze podejrzeć.

Uczestniczka spotkania: Ta prezentacja będzie ogólnodostępna?

Agata Choińska: Tak, oczywiście, umieścimy ją na stronie. Dobrze. To przejechaliśmy sobie na stronę praską. Mamy most, zjazd z mostu. Tutaj mamy jezdnię taką serwisową wzdłuż wału, istnieje możliwość przejechania tunelem pod jezdniami głównymi. I oczywiście rozproszanie dróg rowerowych, chodników, z mostu do skrzyżowania z ulicą Jagiellońską. Przystanki tutaj komunikacji publicznej są również oznaczone. W ramach tego pierwszego etapu i tego projektu, który posiadamy jest także przewidziana przebudowa tej wschodniej serwisowej jezdni ulicy Jagiellońskiej. I to jest miejsce, w którym kończy się projekt w zakresie pierwszego etapu budowy mostu Krasińskiego wraz z dojazdami. Drugi etap, tutaj też widzimy to skrzyżowanie z ulicą Jagiellońską i to jak dalej idziemy w kierunku wschodnim według tego projektu. Czyli tak – mamy ulicę, która nam się nowa pojawia, ulica, która umożliwi komunikację pomiędzy ulicą Gersona Witkiewicza i tutaj Kotsisa. I wjazd tam ze strony też tutaj tej drogi serwisowej. To jest droga wewnętrzna znajdująca się pod wiaduktem, dlatego że w tym miejscu zaczyna się już wiadukt i praktycznie cały odcinek od końca obecnej ulicy Kotsisa do ulicy Oliwskiego z drugiej strony terenów kolejowych to jest długa, to są estakady (nad terenami przemysłowymi?). Droga wewnętrzna, tereny FSO, możliwość tutaj skomunikowania tych terenów i droga lokalna pod trasą, pod jezdniami głównymi. I tutaj już mamy ten ostatni odcinek, czyli w rejonie, w rejonie Wysockiego i Odrowąża, zjazd z trasy ulica Budowlana, którą tutaj mamy, będzie ślepa. Czyli możliwość dojazdu do posesji. Natomiast główny ciąg to są tutaj już te jezdnie, które poszerzają się w rejonie skrzyżowania na wlotach, na wylotach, tak jak mówiłam cały czas dwa, dwa pasy czyli taki główny ciąg dla tej inwestycji. Przystanki i relacje oczywiście dla tej dwutorowej trasy tramwajowej, czyli ta kontynuacja tutaj w kierunku wschodnim i tutaj zejście z istniejącej ulicy Matki Teresy Kalkuty, tak aby wprowadzić już te dwie jezdnie na skrzyżowanie. Tak obecnie wygląda ten projekt. Oczywiście tutaj, tak żeby to było w miarę czytelne, nie ma wielu szczegółów, ale oczywiście jesteśmy otwarci na pytania, bo już z innych, z innych plików będę, będziemy mogli te informacje dla państwa ustalić. Natomiast tak, żebyśmy wszyscy wiedzieli o czym dokładnie mówimy, jakim obecnie dysponujemy projektem, to jest to, o czym państwu opowiedziałam. Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Dziękujemy bardzo. Ponieważ zależało nam na tym, żeby każdy z was mógł powiedzieć szerzej nie tylko o tym co teraz zostało przedstawione, ale w ogóle podzielić się swoimi wersjami związanymi z przyjściem tutaj, z całą ideą okrągłego stołu dotyczącego tej inwestycji. Natomiast wyobrażam sobie, że jakby na ten moment może być tak, że przede wszystkim macie państwo szczegółowe pytania, więc może od tego zaczniemy. Jeżeli to będą jakieś duże kwestie, które wymagają jakiegoś sięgnięcia do szeregu innych dokumentów, które na ten moment nie są dostępne, to najwyżej będziemy je notować, ale to być może sobie teraz to wyjaśnimy. Bardzo proszę. Może bez mikrofonu, bo ja myślę, że tutaj dość dobrze słychać.

Katarzyna Przyłuska – Ciszewska, uczestniczka spotkania: Proszę pani, ja mam do pani takie pytanie. Po pierwsze chciałabym, żeby pani wyjaśniła jaka jest w tej chwili ta szerokość jezdni, o której pani powiedziała, że są cztery pasy po jednej stronie – jaka to jest szerokość? I powiedziała pani, że po przebudowie będzie to zmienione na dwie jezdnie i też poproszę o szerokości w związku z tym.

Dlatego, że z tego co ja wiem, a wspólnota nasza mieści się po ulicy Krasińskiego, to po jednej i po drugiej stronie są dwa pasy na dzień dzisiejszy. Więc to jest pierwsza sprawa. Druga sprawa – proszę bardzo o podanie jak pani zamierza rozwiązać kwestie miejsc parkingowych i jakie są założenia dotyczące miejsc parkingowych, i postojowych, o których pani powiedziała wzdłuż ulicy Krasińskiego i wzdłuż budynków. I moje kolejne pytanie jest dotyczące tej wizualizacji – dlaczego na tej wizualizacji nie ma wizualizacji od placu Wilsona do mostu po stronie, która dotyczy zabudowy mieszkaniowej pełnej. Czyli wzdłuż Krasińskiego jest pełna zabudowa. W związku z powyższym tego państwo nie pokazaliście. I mam jeszcze taką, takie pytanie. Mianowicie powiedziała pani, że w praktyce powierzchnia tego przebudowanego mostu będzie, w praktyce zbliżona, to znaczy węzła. Moja prośba jest o podanie procentowo jak to zmieni się powierzchnia po zabudowie węzła, jak również jakie ma znaczenie dla Warszawy skomunikowanie terenów magazynowo-przemysłowych, o których pani powiedziała, że to będzie magazynowane, z Żoliborzem. Bo nie widziałam rozwiązań komunikacyjnych w pierwszym etapie, które dotyczą jakiegokolwiek innej komunikacji. Także to moje pytania na chwilę obecną.

Agata Gójska: Jeszcze tylko jedna, jeszcze tylko jedna rzecz. Bo ja rozumiem też to z tej prezentacji i z tego też zaanonsowania tej prezentacji państwa, i proszę też to sprawdzić, że to rozmawiamy o założeniach projektowych, tak. I że być może część tych pytań, które pani zadała, to można też przeformułować na problemy, które są do rozwiązania i do dyskusji. I tylko takim komentarzem chciałabym to opatrzyć a już tutaj głos...

Agata Choińska: To znaczy to co oczywiście jestem w stanie tutaj wyjaśnić, to już wyjaśniam. Czy możemy... może sobie otworzę z PDF-a, przepraszam najmocniej, ale wydaje mi się, że to będzie najlepiej.

Dariusz Mosak: Proszę państwa, ja może dopowiem, bo mnie też pytanie dotyczyło – szerokości jezdni. Jezdnia południowa ulicy Krasińskiego wczoraj została zmierzona i miała dokładnie 12,5 metra, mniej więcej na wysokości z ulicą Czarnieckiego. Oczywiście tam dalej jest węższa, ale do ulicy Czarnieckiego jest 12,5, prawda. Natomiast jezdnia północna miała 6,80.

Agata Choińska: Natomiast tutaj mamy 7 metrów i 7 metrów. Czyli to, o czym mówiłam – południowa jezdnia to jest w stosunku do istniejącego stanu w rejonie Placu Wilsona to jest zawężenie do 7 metrów, do dwóch pasów. Natomiast mieścimy się w pasie drogowym, który istnieje, w związku z tym ten teren, ta część jest wykorzystana na trasę tramwajową i daje to możliwość wytyczenia jeszcze tego ciągu pieszo-rowerowego po stronie południowej. Tak, czyli nie wychodzimy poza obręb istniejącego pasa drogowego. A dokładamy trasę tramwajową. W związku z tym ta jezdnia jest zwężona z ilu? Z 12? Do 7 metrów.

Dariusz Mosak: Z 12,5 metra do 7 metrów.

Agata Choińska: Tak, miejsca postojowe bez zmian, bo proszę zauważyć, że, o, to jest ten teren, on cały czas zostaje, natomiast tutaj jest zieleń, która będzie podlegała pielęgnacji. Czyli mamy ten pas zieleni pomiędzy jezdnią północną, a jezdnią lokalną serwisową, którą mamy wzdłuż – bo to jest ta zabudowa, o której pani wspominała. To był pierwszy mój slajd, tam nie było zaznaczonych budynków, ale ta linia pasa drogowego odpowiada linii budynków. I to jest to co mamy od linii budynków. Chodnik, droga serwisowa, miejsca parkingowe, zieleń, jezdnia północna dwupasmowa,

trasa tramwajowa dwutorowa, dwupasmowa jezdnia na południu i ciąg pieszo-rowerowy po to, żeby nie poszerzać istniejącego pasa drogowego.

Agata Gójska: Dziękuję. Bo tutaj widzę, że jest pytanie, a ja bym chciała od razu jeszcze dopytać panią skoro jest pani przy głosie, znaczy nie tylko jakie pytanie pani zgłasza, ale też jakimi, jakie ma pani refleksje na ten temat, na temat tej prezentacji, na temat inwestycji?

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Znaczy jestem stanowczo przeciw, mogę się wyrażać we własnym imieniu jako mieszkaniec ulicy Krasińskiego, jak również w imieniu naszej wspólnoty, która jest bezpośrednio przy ulicy Krasińskiego i samo pojęcie trasy Krasińskiego już zdecydowanie wykracza poza możliwość akceptacji tego przez tą wspólnotę, jak również dwie wspólnoty, które są sąsiadujące i absolutnie jesteśmy przeciwko temu mostowi. Więcej, decyzja, która obecnie jest w obrocie, wskazuje na możliwość ograniczenia użytkowania terenów jeżeli zostanie stwierdzone, że akustycznie przede wszystkim jest mowa o tym, że nie dało się na tym etapie zbadać odpowiednich parametrów, ale jeżeli, jeżeli ponadnormatywne akustyczne oddziaływania będą stwierdzone po budowie, to istnieje możliwość utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, na co nasi lokatorzy i właściciele mieszkań w tych budynkach nie mogą się zgodzić, plus jest to ingerencja w prawo własności, ponieważ z tego wynika, że mamy mieć wymienione okna i ingerencja już w prawo własności jest podjęta bez naszej zgody i bez naszej wiedzy, ponieważ nie byliśmy o tym poinformowani. W związku z powyższym to są takie moje podstawowe zastrzeżenia. Natomiast oczywiście jest ich szereg dotyczących również samej, samej kwestii związanej z... ze zmianą ulicy gminnej na trasę komunikacyjnej i nadal nie rozumiem pojęcia, które pani użyła, a mianowicie „w celu komunikacji terenów magazynowo-przemysłowych z Żoliborzem”, więc rozumiem, że to jest przedmiotem pierwszego etapu, bo drugiego etapu obecnie nie ma.

Agata Choińska: Ja może tylko jakby wyjaśnię co miałam na myśli, że generalnie przeprowadzenie tej drogi, tej inwestycji, to jest szansa w ogóle dla tych terenów na prawym brzegu. Bo oczywiście, że jest to skomunikowanie przede wszystkim ulicy Jagiellońskiej, natomiast to też jest tak, że pojawia nam się nowy element w postaci drogi na tym terenie, w postaci połączeń komunikacyjnych, tak. Czyli to jest oczywiście głównie ze względu na przyszłość tych terenów na pewno jest to wskazane, ale w tej chwili oczywiście mówimy o skomunikowaniu ulicy Jagiellońskiej i tamtych terenów i dalej Matki Teresy z Kalkuty z tą stroną lewobrzeżną Warszawą, a głównie... to jest w ogóle najważniejsze.

Katarzyna Przyłuska – Ciszewska: Ale czy państwo badaliście ile osób skorzysta, przy ulicy Jagiellońskiej o której pani mówi, z dobrodziejstw tego mostu? Ile osób po stronie Żoliborza straci na budowie tego mostu? Bo to jest porównywalne rozumiem, że skoro tylko jest kwestia taka.

Agata Gójska: To znaczy ja tutaj, jak mówi pani straci, to też jakbym bardzo prosiła o doprecyzowanie tego jakiego rodzaju obawy państwo mają na myśli. To znaczy jakiego rodzaju obawy, bo proszę sobie wyobrazić, że jeżeli pani Agata się powołuje na szanse, które są związane, na szanse dla ulicy Jagiellońskiej to za chwilę może oddamy głos mieszkańcom, to warto je też zbilansować z tymi wątpliwościami, które państwo sygnalizujecie. Tak, mogę sobie wyobrazić, że jak państwo mówicie „Trasa Krasińskiego”, to za tym stoi jakby pewna konkretna obawa. Czy on w istocie ma szansę się zićić? To jest pytanie, rozumiem, otwarte. Tutaj też będę miała wielką prośbę o przedstawianie się jak zadajecie państwo pytania, zgodziliście się państwo na transkrypcję, stąd chcielibyśmy mieć jakby jasność osób, które się zgłaszają. Tutaj pierwszy głos, potem drugi, potem tutaj trzeci i potem na tą stronę przechodzimy.

Jolanta Zjawińska: Ja chciałam zapytać – była taka pewna niespójność, tutaj mi się rzuciła. Pan Reksnis raczył mi powiedzieć, że ścieżki rowerowe zaplanował i one są niezagrożone, które zostały uchwalone w budżecie partycypacyjnym, natomiast pani dyrektor Piotrowska mówiła o ciągu pieszo-rowerowym i jakoś mi się to nie zgadza, bo co innego to jest ścieżka rowerowa, a co innego to jest ciąg pieszo-rowerowy, rozumiem, że będę musiała jechać chodnikiem na rowerze, co nigdy nie było zgodne. I jest to w sumie bardzo niebezpieczne, tak. Więc chciałabym wiedzieć w końcu jak będzie – czy będzie ścieżka rowerowa, czy będzie ciąg pieszo-rowerowy?

Mieczysław Reksnis: Ja chciałem zadeklarować, że po prostu ten projekt z budżetu partycypacyjnego, który dotyczy ulicy Krasińskiego i ruchu rowerowego będzie zrealizowany, tutaj nie ma obaw. Natomiast na pewno sprawą do przedyskutowania i otwartą jest teraz jak będziemy mogli zaadaptować w tym projekcie, o którym rozmawiamy, to co zostanie wykonane i przyjmując, że w pewnym momencie nastąpi przebudowa tego odcinka. Nie chcę się odnosić do tego czy będzie konieczność całkowitej przebudowy, to znaczy chciałem zadeklarować, że jesteśmy zainteresowani tym, żeby w dalszym ciągu droga rowerowa była oddzielona od ruchu pieszego, ale to jest teraz zadanie dla projektanta.

Jolanta Zjawińska: Nie ma odpowiedzi. Praktycznie nie dostanę odpowiedzi, ponieważ nadal nic nie wiadomo. Znaczą państwo się będziecie starali to ja rozumiem, że będziecie się starali, ale nie wiadomo co będzie ustalone.

Mieczysław Reksnis: Jedno powiedziałem, to jest chyba klarowne. Budżet będzie realizowany.

Jolanta Zjawińska: Uczestniczka spotkania: Ale tylko po to, żeby potem go przerabiać? Nie szkoda tych pieniędzy?

Mieczysław Reksnis: To jest inna kwestia, nie chcę na spotkaniu projektować ulicy, w tej chwili nikt z nas nie chce projektować. Druga rzecz taka trochę formalna – ulica Krasińskiego jest drogą powiatową, a nie gminną.

Jan Jakiel: W ramach budżetu partycypacyjnego projekt zakłada wydzielenie drogi dla rowerów z jezdni. Jak było powiedziane w prezentacji jezdnia zostanie zawężona i w tym momencie trzeba będzie po prostu podnieść tą drogę rowerową, która była wydzielona z jezdni w ramach organizacji ruchu, na poziom chodnika. W jakiej formie to będzie szczegółowo rozwiązane, o tym między innymi chcielibyśmy z państwem podyskutować.

Agata Gójska: Ja wiem, że teraz chciałabym się upewnić co do jednej rzeczy. bo ja rozumiem, że zgłaszając to pytanie sygnalizuje pani dwie kwestie – znaczy z jednej strony kompletność i dogodność komunikacji rowerowej i bezpieczeństwo komunikacji rowerowej, a z drugiej strony to, że jakiegokolwiek inwestycje, które będą podejmowane, na przykład związane z realizacją ścieżek rowerowych, żeby nie kolidowały potem z ewentualnymi jakby inwestycjami dotyczącymi dojazdu do, do mostu. Aby te środki po prostu nie były marnotrawione. I to odnotowuje jako problem.

Tomasz Michałowski: Znaczą ja bym... bo wchodzimy tak naprawdę w dyskusję szczegółową, schodząc tak naprawdę z ogólnej jakby dopiero... nie doszło do momentu dyskusji między stronami za ani przede wszystkim czemu ma służyć ta inwestycja, jakie są za strony Targówka za tym, żeby ta inwestycja była, bo rozumiem, że ta inwestycja służy przede wszystkim mieszkańcom Targówka, bo Pragi Północ na razie nie. Póki nie powstaną tam inwestycje deweloperskie, więc nie oszukujemy się.

Więc może byśmy nie wchodzili w szczegółową dyskusję, tylko ja bym pozwolił sobie jedno pytanie do pana dyrektora zapytać odnosząc się też do pana dyrektora Reksnisa, który mówił, mówił o Żoliborzu, Targówku i Pradze Północ wskazując o dużym interesie Bielan. Dlaczego przy okrągłym stole nie ma Bielan, które są bezpośrednim beneficjentem ruchu północ-południe w stronę centrum po stronie lewobrzeżnej?

Krzysztof Mikołajewski: Szanowni państwo, tak jak my żeśmy na ten temat już rozmawiali, zresztą z panem też miałem możliwość rozmawiania na ten temat. Według deklaracji ZMID-u, który jest inwestorem, jest to przeprawa lokalna wraz z drogami dojazdowymi, która obejmuje trzy dzielnice bezpośrednio, bezpośrednio dotyka, czyli Żoliborz, Praga Północ i Praga... i Targówek. Oczywiście pośrednio dotyka ona znacznie większego obszaru miasta i tu ma pan rację, że na pewno jest to Bielan bezpośrednio związane, i Białołęka. Myślę, że jakbyśmy pogrzebali, to jeszcze byśmy mogli trochę tych dzielnic tutaj włożyć. Natomiast wydaje nam się, że główny jakby oś zarówno protestów, zarówno protestujących osób jak zwolenników, czyli te potrzeby, oczekiwania, potrzeby i różnego rodzaju obawy związane z tą trasą, z tym układem komunikacyjnym, po prostu one są w tych trzech dzielnicach. Dlatego postanowiliśmy głównie interesariuszy z tych trzech dzielnic doprosić. Jeżeli będzie taka... nikt do nas z Bielan ani z Białołęki w tej chwili nie wystąpił, chociaż wiemy, że na Białołęce są również zbierane podpisy za tą inwestycją. Nikt do nas bezpośrednio nie wystąpił jako interesariusz, który chciałby tutaj wystąpić, który chciałby tutaj zabrać, zabrać, zabrać głos. Myślę, że jeżeli byłaby tutaj taka potrzeba, te dzielnice by się do nas, by się zgłosiły. Także my jesteśmy otwarci w każdym bądź razie na dialog, i uważam, że w każdym bądź razie w tym pierwszym etapie powinniśmy te emocje co najsilniejsze na pewno w tych trzech dzielnicach, ja bym powiedział w tych dwóch dzielnicach...

Tomasz Michałowski: Znaczy ja bym powiedział o dwóch – Praga Północ i Żoliborz, bo de facto nie ma finansowania do Targówka, więc...

Krzysztof Mikołajewski: To jest taka kwestia, kwestia, kwestia inna, innego rodzaju. Ale to tak w kwestii formalnej.

Agata Gójska: To znaczy ja bym jakby dwie kwestie – jakby jedna taka techniczna dotycząca udziału, czy mogłabym z takiej kompletności i teraz jak już przy okrągłym stole. To jest już pytanie, i pytanie do państwa, z którym należałoby się zmierzyć, bo jak rozumiem cel okrągłego stołu, znaczy inaczej – idea okrągłego stołu służy temu, żeby wypracować formułę konsultacji społecznych, która pozwoli no uniknąć takiego, tego co się obecnie dzieje, czyli kto jest za mostem a kto jest przeciwko po obu stronach rzeki.

Tomasz Michałowski: Albo odstąpienia, albo odstąpienia od inwestycji, no.

Agata Gójska: No tak. Przy czym ja rozumiem, że z jednej strony jest oczekiwanie takie, a z drugiej strony jest oczekiwanie inne. I teraz pytanie w jaki sposób macie państwo poczucie, że mieszkańcy powinni być włączeni w wyrażanie swojego głosu w sposób świadomy w oparciu o pełną wiedzę dotyczącą inwestycji. Więc to jest jakby jedna, jeden cel okrągłego stołu. I teraz pytanie czy w związku z tym do samego okrągłego stołu powinno się dopraszać interesariuszy, czy też jest tak, że same konsultacje społeczne, do jakich dojdzie, powinny być szerszymi konsultacjami niż takie, które się dzieją w tych trzech dzielnicach. Już zaraz oddaję głos. Natomiast druga kwestia to jest to o czym pan powiedział wcześniej – wydaje mi się, że rzeczywiście słusznie pan zwracał uwagę, że

raczej warto by było na ten moment porozmawiać o tym właśnie jak państwo widziecie z jednej strony oczekiwania, nadzieje, bo tutaj na razie słyszeliśmy obawy, a z drugiej strony jakiego rodzaju problemów się państwo obawiacie i czy te problemy wydają się być rozwiązywalne, czy one rozwiązywalne nie są. Bo w istocie wchodzimy w bardzo takie... na duży poziom szczegółowości tej rozmowy. Ja bym wróciła, to znaczy słowo dla pana, żeby mógł się pan ustosunkować do tego, a potem bym wróciła do osób, które zgłaszały się, żebyśmy wszystkim państwu dali szansę.

Tomasz Michałowski: Znaczący ja też bym na razie na temat konsultacji na razie nie wchodził, zresztą tak jak był ustawiony program okrągłego stołu, czyli ta pierwsza część nie miała dotyczyć tematu konsultacji, ponieważ konsultacje są akceptacją inwestycji, kwestią dyskusyjną o tym jak ta inwestycja ma wyglądać. Natomiast okrągły stół jest na razie miejscem zderzenia się dwóch, czy różnych poglądów na temat tego czy ta inwestycja ma być, czy tej inwestycji ma nie być. Ma być formą i pewnego przekonania się też czemu ma służyć ta inwestycja dla Targówka i dlaczego nie, ze względów żoliborskich racji ma być nierealizowana. I myślę, że na tym etapie, przynajmniej na pierwszym posiedzeniu okrągłego stołu, powinniśmy pozostać.

Krzysztof Mikołajewski: Jedno słowo formalne tutaj odnieść do głosu tutaj pana radnego. Tak, po pierwsze konsultacje społeczne nie są legitymizacją inwestycji, po drugie to jakie powstaną pytania podczas konsultacji społecznych i co będziemy dyskutować, to zależy od nas. Czyli czy będziemy konsultować... czyli przedmiot nie jest określony, tutaj mamy określić przedmiot. Nie mamy co antycypować przedmiotem konsultacji społecznych póki, póki sobie tego tutaj dobrze nie zdefiniujemy. To tylko tak w kwestii formalnej, żeby państwo uspokoić te dwie formuły, które się dzieją, czyli ten okrągły stół i ten drugi etap, w którym mamy tak naprawdę partycypacyjnie pracować.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Antoni Ożyński: Antoni Ożyński, Stowarzyszenie Żoliborzan. Ja się zgodzę z moim przedmówcą, że nie chciałbym, żebyśmy dzisiaj szczegółowo rozmawiali o projekcie i to jest tak, że myślę, że większość tutaj siedzących doskonale zna ten projekt, bo był on dostępny i znamy go doskonale. Tu mamy bardzo dużo zastrzeżeń do tego, co pani dyrektor przedstawiała, ale nie chcę się w ogóle merytorycznie zagłębiać w te szczegóły, bo zginiemy przy tym. Natomiast ja mam takie pytanie podstawowe – czemu ma służyć to spotkanie i jaki jest status inwestycji, bo z tego co wiemy, to ZMID ogłosił 27 lipca przetarg na aktualizację projektu, następnie my 28... 25 sierpnia zwróciliśmy się z 7 stowarzyszeniami o konsultacje społeczne, które może się odbędą w styczniu. Natomiast jak gdyby nie powstrzymało to rozstrzygnięcia przetargu. Przetarg został rozstrzygnięty 6 listopada 2015 roku, więc moje pierwsze pytanie to jest tak – czy została podpisana umowa z osobą projektującą, czy też nie, jeżeli tak, to czy możemy dostać dostęp do tej umowy i zobaczyć co obejmuje ta aktualizacja projektu. Jeśli nie, to kiedy taka umowa zostanie podpisana, czy też została wstrzymana? Kolejne moje pytanie jest takie – mianowicie w pytaniach składających przez oferentów do przetargu, firm startujących w przetargu, 25 sierpnia 2015 roku Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych na pytanie firm startujących w przetargu o to czy zamawiający przewiduje zmiany w bazowym projekcie budowlanym i wykonawczym, przedstawił następującą odpowiedź: „Zamawiający informuje, że dokumentację projektową inwestycji należy zaktualizować wykorzystując dokumentację projektową budowy trasy Krasińskiego na odcinku praskim pod ulicę Budowlana, wraz z przeprawą mostową i

torowiskiem tramwajowym – odcinek Plac Wilsona – ulica Jagiellońska, oraz odcinek ulica Jagiellońska – ulica Budowlana, opracowaną przez firmę Systra S.A. oddział w Polsce. Dokumentacja projektowa inwestycji powinna zostać zaktualizowana z wykorzystaniem rozwiązań projektowych przedstawionych w dokumentacji projektowych wykonanej przez firmę Systra S.A. oddział w Polsce, z uwzględnieniem aktualnie obowiązujących przepisów”. Jednym słowem ta odpowiedź sugeruje te, na wiele pytań szczegółowych... istnieje możliwość wyznaczenia na przykład dodatkowych przejść dla pieszych, przeniesienia przystanków, odpowiedź ZMID-u była dokładnie taka sama – ctrl+c, ctrl-v. Ja odczytuję tę odpowiedź, że firmy startujące w przetargu dostały jasną odpowiedź, że mają przygotować projekt pod ZRID zgodnie z projektem przygotowanym Systra S.A., której tutaj pani zażyczenia przedstawiła, który z punktu widzenia Żoliborza jest kompletnie nie do zaakceptowania. Więc moje pytanie jest takie – jaki jest etap tego przetargu, czy państwo zamierzają wstrzymać, czemu mają służyć konsultacje i w ogóle czy jest możliwość odstąpienia od inwestycji i wprowadzenia jakichkolwiek zmian? Przecież państwo unieważniają przetarg, zmieniają warunki przetargu ogłaszając, że dotąd wprowadzany budżet miał być...

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Pani dyrektor?

Anna Piotrowska: Myślę, że jest... proszę państwa, przetarg był ogłoszony, został rozstrzygnięty, został wybrany wykonawca, czyli projektant dokumentacji projektowej i teraz pański zarzut „dlaczego wykonawca został wybrany, dlaczego umowa została podpisana” – ano dlatego... ano dlatego, proszę państwa, że ktoś musi zmian projektowych – takie, które państwo, które państwo sformułujecie w ramach, w ramach tych spotkań, ktoś musi te zmiany projektowe wprowadzić. My tego nie zrobimy. Projektant... pana podniesienia... powiązania tych dwóch faktów – został wybrany wykonawca, a że mają być konsultacje. Jedno z drugim nie, nie ma tutaj żadnej kolizji – chociażby z tego względu, że w warunkach przetargowych ja bym, były wpisane obowiązek, nałożony na projektanta obowiązek przeprowadzenia konsultacji jeśli taka... bądź uczestniczenia w konsultacji jeśli będzie taka potrzeba – po to właśnie, żeby raz ocenić państwa, państwa propozycje, państwa podania, odnieść się do nich i wprowadzić do dokumentacji projektowej w następstwie właśnie tych wszystkich naszych spotkań i rozmów. I wydaje mi się to całkowicie logiczne – nie jest to absolutnie podstawa jakiegokolwiek zarzutu, ani podejrzeń, że robimy coś na przekór państwu. My jesteśmy świadomi tego, że spotykamy się nie po to... znaczy oczywiście w jakimś zakresie mam nadzieję, że wyrażamy tutaj zasadność wprowadzenia, wprowadzenia takich, a nie innych rozwiązań w zakresie tej ulicy Krasieńskiego i Mostu Krasieńskiego, albo tej części praskiej, ale z całą pewnością też będziemy w jakimś zakresie musieli wprowadzić nieco inne rozwiązania. I zobaczymy w jakim stopniu porozumiemy się z państwem i jakiego rodzaju, jakiego rodzaju są te zmiany. W każdym razie powtórzę jeszcze raz – ktoś te zmiany musi wprowadzić. Ani ja tego nie zrobię, ani Pan naczelnik tego nie zrobi, ponieważ my nie jesteśmy projektantami – to musi zrobić, niestety, projektant. I nie musicie się państwo doszukiwać jakiegoś trzeciego czy czwartego dna w tych naszych działaniach, bo one są bardzo transparentne i logiczne.

Agata Gójska: To znaczy ja rozumiem to pytanie, które pan zgłaszał w taki sposób: Czy istnieje, biorąc pod uwagę to, że te prace projektowe, prace związane z inwestycją – one postępują, czy jest taka możliwość, żeby, zakładając, nie wiem, czy w tym gronie, czy w jakimś szerszym gronie społecznym, pojawią się jakieś propozycje, które będą uwzględniały obecne uwarunkowania, te które na przykład nie występowały, albo nie zostały wzięte pod uwagę na etapie konstruowania projektu w 2012 roku, czy istnieje taka możliwość, żeby ten projekt skorygować o te rekomendacje,

tak. I ja rozumiem, proszę jakby mnie sprawdzić pani dyrektor, i ja rozumiem, że to jest informacja z pani strony, czy z państwa strony jest taka, że tak, jest to do rozważenia?

Anna Piotrowska: Tak.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Tutaj pan się zgłaszał i potem przechodzimy na tę stronę.

Ireneusz Tondera: Ireneusz Tondera, Praga Północ. Funkcjonuję w samorządzie i to jest czwarty most, który jakby jest w planach bądź został uchylony, i jakby... znaczy żaden most poprzedni, który były robione w ciągu ostatnich 20 lat nie był przeznaczony dla, nie wiem, mieszkańców Śródmieścia i Pragi, czy, nie wiem, Białołęki i wszystkie mosty są przeznaczone dla Warszawy. Jakby ja odrzucam taki sposób myślenia, że to jest most dla Targówka i Pragi, a nie dla Żoliborza. Przepraszam, czy Żoliborzanie są inni niż mieszkańcy Pragi Targówka? Warszawa się nie kończy na Placu Wilsona i nie zaczyna się na Jagiellońskiej. Nie można <1:21:08>. I mam nadzieję, że to nie będzie ostatni motyw jaki tu usłyszałem, bo wróć do idei prezydenta Starzyńskiego, który projektował most na Karowej. A ja nie zapominam. Także nie zapomnę. Ja się cieszę, że ta przeprawa mostowa powstanie, mam nadzieję, że będzie to przeprawa mostowa pełna. Znacząca każda inwestycja budzi sprzeciw. Były sprzeciw przy budowie mostu Świętokrzyskiego, przy budowie mostu Siekierkowskiego. No jakoś przy północnym, ale jest jak najbrzydszy. Za dużo ekranów ma moim zdaniem. Ale to jest taki czas, żeby popracować. Ona jest rozumiem kontrowersyjna, bo ona troszeczkę przecina tkankę miasta, to co do tej pory było. Ale, ale, ale... nie chodzi o jakieś tam skrawki Pragi Północ, które przy okazji będzie można skorygować, ale, ale jakby o cały układ miasta i mam nadzieję, że to będzie inwestycją pełną, a nie taką przerwaną jak chociażby inwestycja trasy Świętokrzyskich, która też po protestach społecznych została zatrzymana na prawie 8 lat. Po protestach społecznych ta trasa została zatrzymana na 8 lat. Dopiero teraz jakby ma nowe budżetowanie – panie prezydencie, mam nadzieję, że ruszy i że wreszcie dopracujemy się centralnego odcinka, bo to już taka będzie, no, dziurawa ta trasa, właściwie dla nikogo. Jak już robić, to robić to kompletnie. Ja sobie oczywiście nie wyobrażam, że most Krasieńskiego skończy się na torach. On musi dojść do ulicy Budowlanej, do Odrowąża, do tych obszarów – wtedy on spełni swoją rolę. Nieskończony będzie taki sobie – no właściwie trasą donikąd. Dlatego jakby chciałbym zapewnienia władz miasta, że ta trasa będzie miała pełne finansowanie w kolejnych prognozach finansowych, że, że ta inwestycja się nie przerwie, nie urwie. Oczywiście ta decyzja również ingeruje częściowo jakby w strukturę społeczną na Pradze Północ i osiedla kameralnego Śliwice, koło którego ta trasa przejdzie w znaczący sposób i jeszcze bardziej niż na Krasieńskiego, jakby w strukturę tego osiedla. Będziemy mieli problem z garażami, takie hybrydalne objazdy pod filarami mostów. Tam trzeba popracować oczywiście nad normalnym wyjazdem z tego osiedla, bo w pewnym momencie ci ludzie stamtąd po prostu nie wyjadą. Nie wyjadą.

Agata Gójska: Znaczący innymi słowy ja rozumiem, że to co pan mówi to to, że powinniśmy wymyśleć... proszę państwa, bardzo proszę o uwagę – że powinniśmy myśleć o tej inwestycji w kategoriach inwestycji dla całego miasta i jednocześnie tak, aby ona była kompletna, dokończona i zapewniająca jakby taką drożność tej przeprawy, a jednocześnie zwraca pan uwagę, że należałoby się pochylić nad szczegółami, które rzeczywiście zapewniłyby minimalną ingerencję w tkankę miejską czy to na Żoliborzu, czy to na Śliwicach czy to w innych miejscach.

Jerzy Kulik: Proszę państwa. Ja odnosząc się do tego co pan powiedział – niech pan zwróci na to uwagę, że państwo konsekwentnie stara się różne inwestycje, które są realizowane w mieście i są podzielone na pewne etapy, konsekwentnie każdy etap po kolei wdrażać i realizować. No jest takich

szereg przykładów myślę, które można pokazać jako kolejne etapy przez kolejne lata realizowane. I tak samo traktujemy ten, ten most z tymi dojazdami i chcę państwu powiedzieć, że pracujemy i przygotowujemy rozwiązania prawne i finansowe, które pozwolą w taki sposób realizować tę inwestycję, żeby w momencie, kiedy będą rozpoczynane prace budowlane do odcinka pierwszego móc zapewnić finansowanie dla rozpoczęcia prac drugiego odcinka, tak żeby mniej więcej – mniej więcej – w tym samym czasie móc ukończyć całość tego przedsięwzięcia.

Agata Gójska: Dziękuję za to. Tutaj pytanie i potem... może bez mikrofonu, bo strasznie zejdzie nam dużo czasu.

Jan Mencwel: Dobrze. Jan Mencwel ze Stowarzyszenia Miasto Jest Nasze. Ja chciałem też się krótko odnieść do kwestii formuły tego spotkania i jakby celu, który został ustalony, bo jeżeli mówią państwo o tym, że dzielnice same zapraszały osoby, które mogą tutaj być obecne i żałuję, że nie została jedyna organizacja z Targówka – Organizacja Mieszkańców Ruch Sąsiedzki Targówek-Bródno-Zacisze, który zabierał głos w sprawie mostu. Pani Joanna nawet odpowiadała na te głosy na Facebook'u. Nie wiadomo przy czym nie zostali zaproszeni do okrągłego stołu, gdzie reprezentują w sumie podobne zdanie jak państwo, natomiast zwracają uwagę na różne aspekty, które są bardzo ważne, żeby w ogóle móc zdecydować czy ta inwestycja w tym kształcie ma sens czy też nie ma. Więc proponowałbym, że jeżeli mówimy o dokooptowaniu, żeby się zastanowić – oczywiście wiem, że to od państwa zależy, ale pani tutaj radna Joanna Miśkiewicz wie doskonale o jaką organizację chodzi, jaką osobę.

Joanna Miskiewicz: KDS? Od nas.

Jan Mencwel: Dobrze, ale ja mówię o organizacji jedynej, która zabierała głos w tej sprawie – Ruch Sąsiedzki Targówek-Bródno. No ale nie miał się zgłaszać, formuła była taka, że państwo zapraszają do tego, prawda? Nie było, gdzie była informacja, że można się zgłaszać?

Joanna Miśkiewicz: Była informacja do dzielnicowego dialogu społecznego z zaproszeniem.

Jan Mencwel: Ale to jest organizacja, która istnieje dopiero od niedawna i nie jest jeszcze w tej komisji. Jakby myślę, że wypadaloby... dobrze, nie chciałbym tutaj wchodzić w sprawy Targówka. Zwracam uwagę, że dzielnica Targówek nie jest reprezentowana w pełni jeżeli chodzi o spektrum zdań, sądów na ten temat. I teraz przechodząc do kolejnej kwestii to ja chciałem tutaj do... myślę, że kluczowa sprawa jest taka, żeby się dowiedzieć jakie zmiany są możliwe w projekcie w ramach tej aktualizacji, którą, która miała być dokonana. I teraz pamiętam spotkanie ponoć październikowe, na którym pan wiceprezydent Wojciechowicz osobiście powiedział, proszę mnie poprawić, jeżeli coś przekręcę, że będzie wybrana firma, która będzie robiła aktualizację projektu i dowiemy się dopiero wtedy jakie zmiany są możliwe, żeby móc rozmawiać w ramach konsultacji społecznych o rzeczach, które możemy jeszcze zmienić. Prawda? Czy ja dobrze mówię? Nie. Czy tak było, czy tak słyszeliśmy na spotkaniu? Że będzie wybrana firma po to, żeby, żeby móc określić jakie zmiany są możliwe, żeby móc dyskutować jakie...

Agata Gójska: Ja bym odwróciła to pytanie może, tak.

Jan Mencwel: Ale to jest najważniejsza sprawa! My nie możemy dyskutować o zmianach w projekcie, jeżeli nie wiemy jakie zmiany są możliwe, prawda?

Agata Gójska: Tak. To znaczy ja rozumiem, że są dwa aspekty tej kwestii. To znaczy z jednej strony to jest kwestia, kwestie uwarunkowań formalnych dotyczących tego jaki jest ten zakres, ale też druga kwestia, równie wydaje mi się istotna, i to się bardzo też wyraźnie pojawia w głosach państw też, to jest pytanie jakie zmiany są potrzebne.

Jan Mencwel: Tak.

Agata Gójska: I przyłożenie potem jakby tych dwóch aspektów.

Jan Mencwel: No tak. Tylko żeby nie okazało się, że my tutaj pracując między sobą dzielnicami ciężko kompromis, tak, okaże się, że ten kompromis nie pokrywa się z tym jakie zmiany są możliwe w projekcie. I co wtedy? Jakby nasz kompromis będzie można wyrzucić do śmieci, bo się okaże, że nie da się go wprowadzić w ramach projektu.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Pani dyrektor?

Anna Piotrowska: Proszę, proszę państwa. Taki teraz jest zazwyczaj... my będziemy oczekiwali najpierw od państwa, państwa uwag i państwa propozycji. Projektant musi się do czegoś odnieść, musi mieć jakiś materiał bazowy, żeby ocenić czy te propozycje będzie można uwzględnić, w jakim stopniu będzie można uwzględnić, czy też nie będzie można uwzględnić. W związku z tym pierwszy etap – tak jak ustaliliśmy... proszę pana, no chwileczkę. Proszę przyjąć do wiadomości to co mówię. Wydaje mi się, że jest to całkiem rozsądne podejście. Najpierw musimy wiedzieć czego państwo żądacie, z czym się nie zgadzacie, jakie macie propozycje. Później je przeanalizować, oczywiście właśnie z udziałem projektanta, tak. Jeśli będziemy mieć stanowisko projektanta, wtedy znowu spotkamy się i przedstawimy państwu stanowisko projektanta – po to, żeby, między innymi, żebyście państwo mogliście się odnieść i właśnie, żeby dojść do wypracowania jakiegoś konsensusu.

<gwar na sali>

Agata Gójska: Czyli innymi słowy jak rozumiem pani dyrektor widziałaby to w taki sposób, że na początku wypracowywane są te obszary ewentualnych zmian, następnie konsultowane z projektantem i stopniowo jakby doszczegóławiamy, doszczegóławiamy te elementy. Czy to jest, czy to wydaje się państwu... zaraz państwu oddam głos, ale czy to się państwu wydaje takim sensownym kierunkiem?

Uczestnik spotkania ŻOLIBORZ: Nie, znaczy w ogóle uważam, że kluczowe...

Agata Gójska: Proszę państwa, bardzo proszę. Bo ja rozumiem, że trochę na razie mamy taki dylemat czy rozmawiamy na zupełnie ogólnym poziomie dotyczącym tego jakie państwo problemy widzą?

Tomasz Michałowski: To znaczy ja uważam, że powinniśmy zadać podstawowe pytanie władzom miasta, czy władze miasta też widzą możliwość odstąpienia od inwestycji? To jest pierwsze pytanie do pana prezydenta. Przepraszam. Przepraszam! Przepraszam. Ale okej, ja nie pytam mieszkańców Targówka. Chciałem zapytać władze miasta czy biorą w jakimkolwiek, nawet najmniej przychylny dla władz miasta i Targówka możliwość odstąpienia od inwestycji?

Agata Gójska: Znaczący ja pozwolę sobie zatrzymać jednak to pytanie.

Tomasz Michałowski: Ale ja nie, ja bym chciał odzyskać odpowiedź, przepraszam!

Agata Gójska: Ja zaraz oddam, oddam głos panu prezydentowi, natomiast jakby to jest o tyle trudne pytanie, że po jednej stronie tego okrągłego stołu mamy osoby, które zadają pytanie czy uzyskamy zapewnienie, że jesteście państwo gotowi rozważyć odstąpienie, po drugiej stronie stołu mamy osoby, które będą zadawały pytanie „Czy jesteście państwo w stanie zagwarantować, że ta inwestycja będzie realizowana?“, tak. I ja rozumiem, że pytamy...

Tomasz Michałowski: Dlatego stawiamy takie pytanie, żeby usłyszeć przede wszystkim argumenty, które przedstawiają za tą inwestycją, żebyśmy mogli odpowiedzieć argumentami, które przeciwstawiają się tej inwestycji. Dlatego...

Agata Gójska: Czyli chciałby pan usłyszeć dlaczego z punktu widzenia miasta ta inwestycja jest istotna i dlaczego...

Tomasz Michałowski: Nie, najpierw chciałbym usłyszeć od miasta czy bierze, czy władze miasta biorą możliwość odstąpienia od inwestycji – to jest pierwsze pytanie. A kolejne pytanie – argumenty przemawiające za inwestycją.

Agata Gójska: Wydaje mi się, że to jest stawianie sprawy na ostrzu noża pomiędzy jedną grupą mieszkańców a drugą grupą mieszkańców, tak.

Tomasz Michałowski: Przepraszam, jest to okrągły stół. Tak naprawdę to my jesteśmy stroną okrągłego stołu i przyszliśmy tutaj dowiedzieć się i przedstawić swoje zdanie także, tak.

Agata Gójska: No tak, przy czym ja rozumiem, że formuła okrągłego stołu polega na tym, że państwo rozmawiacie tutaj o możliwym, o możliwym zakresie rozwiązań.

Tomasz Michałowski: Nie, nie, nie. to źle rozumiemy jakby okrągły stół. Na razie przyszliśmy, siadamy do stołu i rozmawiamy nad tym czy będziemy rozmawiać dalej, czy nie będziemy rozmawiać. Pytanie czy miasto jest elastyczne, bo tak naprawdę jest to postawienie nas, jako Żoliborza, czy my jesteśmy elastyczni. Ale przepraszam, zwróciłem się z pytaniem do pana prezydenta.

Jacek Wojciechowicz: Wersja, czy opcja konsultacji zakłada każdą możliwość.

Tomasz Michałowski: Ale my nie pytamy o konsultacje, panie prezydencie.

Jacek Wojciechowicz: Proszę pana, ja odpowiadam na pana pytanie i mówię, że zakłada każdą możliwość. Natomiast wierzę, że jesteśmy w stanie się też obronić.

Agata Gójska: Ja mam takie... to ja jeszcze o jedną rzecz bym prosiła, dobrze, dlatego że mam takie poczucie, że dużo żeśmy rozmawiali w tej chwili po stronie Żoliborza, natomiast bardzo by mi zależało na tym, że zanim dojdziemy... no tak, ale sporo było głosów z Żoliborza, natomiast zanim przejdziemy do jakichś konkretnych tutaj deklaracji z którejkolwiek strony, to mnie by bardzo zależało na tym, żebyście wszyscy państwo rzeczywiście mieli szansę się wypowiedzieć, mieli szansę zgłosić jakby swoje wyobrażenia na temat tego co tu się w ogóle powinno dziać i jak w ogóle państwo tę, tę inwestycję postrzegacie, dobrze? zgłaszały się dwie osoby z tej strony stołu, natomiast...

Tomasz Michałowski: Ale to zostawmy...

Agata Gójska: Natomiast ja bym bardzo chciała, żebyśmy też tę grupę tutaj jakoś zaktywizowali. Jeżeli państwo pozwolicie, to ja oddam na razie dwa głosy tu, a potem wrócimy do państwa.

Sławomir Antonik: Trochę pani o mnie zapomniała, ale trudno, przeżyję.

Agata Gójska: To w takim razie od pana zaczniemy, potem tutaj, tu i do panów wracam.

Sławomir Antonik: Ja bardzo dziękuję panu radnemu Tonderze za ten głos rozważli. My również z Targówka wychodzimy z założenia, że most ma służyć tak jak pozostałe wszystkie mosty stojące, wszystkim mieszkańcom Warszawy. U nas znajduje się, zresztą podobnie jak i w innych dzielnicach Warszawy, dość kluczowa nieruchomość zwana Cmentarzem Bródnowskim. Generalnie biorąc pod uwagę – wszyscy mieszkańcy Warszawy przyjeżdżają, ponieważ mają kogoś bliskiego na tym cmentarzu. I to jest jeden z argumentów, który mówi o tym, że ten most powinien powstać. Generalnie to już nie w kategoriach śmiechu ja zdecydowanie występuję tutaj jako reprezentant, też mam przyjemność być przewodniczącym rady nadzorczej spółdzielni mieszkaniowej Bródno i na posiedzeniu rady nadzorczej zostałem wyznaczony, zresztą nie tylko przez swoją spółdzielnię, ale również dołączyła się do tego RSM Praga aby ten głos spółdzielczy został usłyszany. Dla tych z państwa, którzy nie wiedzą, Spółdzielnia Mieszkaniowa Bródno to jest społeczność około 70 tysięcy mieszkańców Targówka, w związku z powyższym w ich imieniu mówimy w ten sposób. Jesteśmy bardzo otwarci na argumenty wszystkich trzech dzielnic siedzących przy tym stole i pozostałych, którzy będą korzystali z tego mostu w kategoriach rozwiązań komunikacyjnych. Natomiast nie dopuszczamy do siebie myśli, biorąc pod uwagę problemy dzielnicy Targówek i szczególnie mieszkańców Bródna, że ta przeprawa nie powstanie. Generalnie wszyscy mieszkańcy Warszawy mieli szansę przyzwyczaić się do myśli od '35 roku, kiedy pozostało już na planach umieszczone, do tego, że taka przeprawa będzie. Rozwój po stronach Warszawy był podyktowany między innymi wrysonaniem przez prezydenta Starzyńskiego, że ta przeprawa będzie. W tej chwili na Targówku jest realizowane około, mijam osiedle Wilno, w rejonie Bródna i Zawisza około 8500 mieszkań. Dlatego też dodatkowe zamieszkiwanie takiej ilości osób determinuje również konieczność utworzenia tej przeprawy. Mówienie o tym, że ten most ma utrudnić życie mieszkańcom Żoliborza myślę, że jest nie do końca poparte pewnego rodzaju możliwościami realizacyjnymi, ponieważ nikt przy zdrowych zmysłach nie będzie wjeżdżał w ulicę Czarnieckiego i jeździł po uliczkach Żoliborza, wszyscy raczej pragną dostać się do Wisłostrady i po, po lewej stronie Wisły przemieścić się na drugą stronę. I drodzy państwo, myślenie kategoriami, że jakkolwiek z dzielnic Warszawy ma się stać enklawą, to równie dobrze moglibyśmy zamknąć Świętego Wincentego i nie przepuszczać mieszkańców Białołęki, zamknąć ulicęi nie przepuszczać mieszkańców Białołęki, czy Praga Północ by zamknęła u siebie Jagiellońską i nie wpuszczałyby...

Tomasz Michałowski: Ale my nic nie zamykamy, panie burmistrzu!

Sławomir Antonik: Powiem panu jak polityk, ja panu nie przerywam. W związku z tym mam taką gorącą prośbę, żeby mieszkańcy Żoliborza wykazywali się większą empatią dla pozostałych mieszkańców miasta stołecznego Warszawy, z tego względu, że to miasto tak czy inaczej rozwija się i będzie się rozwijało i tym intensywniej im mądrzej będzie zarządzane. Dlatego też próbowanie robienia enklaw w szczególnych miejscach po prostu determinuje zachowania ludzi, a my doskonale jesteśmy w tym, żeby ludzi dzielić, różnić, na lepszych, gorszych. Mamy taką polską cechę we krwi. W związku z tym myślę, że przynajmniej tu dojrzałość powinna nakazywać odejście od tego totalnego poglądu i szukanie rozwiązań właśnie to co ja podkreślam – komunikacyjnych, rozwiązań

technicznych po to, żeby zapewnić radość mieszkańców i po jednej, i po drugiej, i w środku tej przeprawy. Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Ja rozumiem, że odpowiadając też na pytanie, które pan zadał „Czym jest poddyktowana ta inwestycja?”, pan odpowiada „choćby rozwojem Targówka, choćby istnieniem nekropolii Bródnowskiej”, tak, i szukanie takich rozwiązań, które zniwelują problemy, a jednocześnie zmaksymalizują możliwe szanse.

Tomasz Michałowski: To znaczy ja przepraszam, że jakby ad vocem. To znaczy pan burmistrz troszkę demagogicznie próbuje...

Agata Gójska: Ja tylko mam prośbę... proszę państwa!

Tomasz Michałowski: Przepraszam, pan mi teraz przerywa! Politycznie pan mi przerywa! Pan też mi przerywa.

Agata Gójska: Mam wielką prośbę, dobrze? Czy mogę sekundę też? Rozumiem, że temat jest żywy i w związku z tym w momencie kiedy na pana głos pan reaguje jest naturalna inklinacja do tego, żeby wejść w tą dyskusję, natomiast jest nas bardzo dużo i rozumiem, że wszyscy z państwa chcą zabrać głos, więc ja bym bardzo prosiła, żebyśmy dopilnowali tej kolejności i wrócimy potem jak będzie czas na odniesienie się, to obiecuję. Tylko proszę nie wchodźmy w takie dyskusje jeden na jeden, bo bardzo wiele głosów nam umyka. Bardzo proszę.

Krzysztof Michalski: Krzysztof Michalski, Praskie Stowarzyszenie Mieszkańców „Michałów”, mieszkańiec Pragi. Jestem jedną z tych osób, które jak pan radny Tondera powiedział, przez parę lat w cudzysłowie można powiedzieć wstrzymywały inwestycję pod nazwą Trasa Świętokrzyska, natomiast w ostatnich latach udało się pewien kompromis w tej kwestii osiągnąć. Ale chciałem na coś innego zwrócić uwagę, bo ponownie spotykamy się w momencie, kiedy inwestycja drogowa tak naprawdę już się dzieje, tak. Jest podpisana umowa z wykonawcą, prawdopodobnie są tam jakieś kary umowne powpisywane...

Chórem: Z projektantem!

Krzysztof Michalski:

Z projektantem, przepraszam. Natomiast ja w jednej kwestii zgadzam się z radnym Tonderą też mieszkańcem dzielnicy, i myślę, że z państwem z Żoliborza również. Połączenie lokalne jest jak najbardziej potrzebne między naszymi dzielnicami. Natomiast w sytuacji gdy znowu ucieka jedna z najważniejszych inwestycji na prawym brzegu, ale też inwestycja, która w pewnym sensie odciąży centrum naszego miasta, czyli domknięcie ringu obwodnicy Śródmiejskiej, bo na tej prezentacji dyrektora Reksnisa to wszystko tak ładnie wyglądało, natomiast zabrakło tam takich przerw, bo każda z tych obwodnic jest dziurawa. Pamiętam, gdy w zeszłym roku mówiło się o dokończeniu, o budowie odcinka Wiatraczna-Radzywińska, chyba przetarg został już ogłoszony? Nie, pani dyrektor kiwa głową. Kolejny odcinek Radzywińska-Rondo Żaba, zgodnie z doniesieniami wczorajszej sesji budżetowej ucieka na lata po 2020 roku, czyli tak naprawdę być może na zupełnie inną rzeczywistość polityczną i społeczną w tym mieście. I takim zaskoczeniem, prawdę powiedziawszy, po tych latach zapewnień – tak zamkniemy obwodnicę Śródmieścia – takim królikiem z kapelusza było wyciągnięcie w wakacje tego roku projektu Trasy Krasińskiego. I tu w pełni zgadzam się z panem Michałowskim... i

miałem też takie nadzieje przychodząc na to spotkanie, bo również uczestniczyłem i z Jankiem Mencwelem, również uczestniczyłem z Antonim [Ojrzyńskim] w spotkaniu październikowym w Ratuszu i tam była mowa o pewnych jakby warunkach wokół których możemy mówić o zmianie inwestycji, natomiast tam nie było mowy, że ta inwestycja w tym aktualnie momencie nie powstanie. Formuła tego okrągłego stołu po różnych protestach w dzielnicach, głosach na tak, głosach na nie, w moim przekonaniu przynajmniej dawała nadzieję, że miasto chyba po raz pierwszy w historii różnego rodzaju inwestycji posłucha mieszkańców i już na samym początku powie tak – ok, są, są pewne spory, są kontrowersje, pewne kwestie budzą wątpliwości, więc zacznijmy to od początku, tak. Rozmawiając o, jakby projektując trasę przeprawy i tak dalej od samego początku, a nie w momencie gdy jest projekt, który musimy zaktualizować, została wybrana jedna, druga firma i tak naprawdę będziemy rozmawiać o detalach – czy przesuwamy chodnik w jedną stronę, w drugą, czy tu ma być wyższy, wyższy ekran akustyczny, czy on może nie jest potrzebny, czy zwięźamy jezdnię o jeden pas, czy poszerzamy, bo i takie głosy słyszymy choćby jednego z panów z Targówka – nieuczestniczącego w tym spotkaniu, ale też działacza samorządowego, który chciałby raptem po trzy pasy w każdą stronę na tej jezdni. I to jest jakby elementarne pytanie zanim zacniemy się w ogóle zastanawiać nad formułą konsultacji. Ja się cieszę, że pan prezydent Wojciechowicz o tym powiedział, że wariant niebudowania tej drogi w tym momencie w takim kształcie jest możliwy, i mam nadzieję, że formuła tych konsultacji też taką możliwość dopuści.

Agata Gójska: To znaczy ja bym tylko... moje pytanie do pana wypowiedzi jest takie, bo mówi pan, że warto byłoby się cofnąć, jakby cofnąć takim istotnym jakby zmianom, które pozwoliłyby stworzyć taki projekt, który będzie rzeczywiście akceptowany i jakby mile widziany przez wszystkich, to mówi pan o tych...

Krzysztof Michalski:

No tak, bo w sytuacji, gdy nie mamy pieniędzy na domknięcie obwodnicy Śródmieścia, a pojawia się kolejna inwestycja warta, według doniesień prasowych, tutaj niech... państwo, pan prezydent to skorygują, ale pojawiają się kwoty rzędu 700 milionów, a mniej więcej takiej kwoty, czy troszeczkę większej, brakuje na domknięcie obwodnicy, każą postawić to pytanie, co jest w tym momencie ważniejsze – czy kolejna ulica pchająca ruch do centrum miasta, bo tak będzie. Tak, ostatnie badania ruchu pokazują ile samochodów wjeżdża do Warszawy i w kierunku, których stolic się zbliżamy – mówienie o zielonej stolicy Europy, o Warszawie jako zielonej stolicy Europy no też jakby teraz... no duże wątpliwości nasuwa w momencie gdy mówimy o kolejnej inwestycji drogowej pompującej ruch samochodowy do centrum miasta. Zamiast, zamiast ten ruch samochodowy z centrum miasta wypychać. Bo ja nie mówię o elementach komunikacji publicznej, które tam będą, o tramwaju, tak, o być może liniach autobusowych – to jest wszystko jak najbardziej istotne i od tego powinno się tego typu inwestycje zaczynać. Natomiast mówimy też o czterech pasach ruchu, o dużej presji spoza Warszawy, o dużej presji z Targówka, te 8,5 tysiąca nowych mieszkań. Te 8... no mam nadzieję, że nie, ale to można policzyć – to 8,5 tysiąca nowych samochodów, tak? pytanie, czy te samochody będą jeździć do Marek, do Ząbek czy do Radzimina czy raczej do centrum miasta i też ta wątpliwość, że wszyscy są zainteresowani jazdą Wisłostradą – no też można duży znak zapytania postawić, bo stanie w korku na Wisłostradzie skłania do szukania alternatywnych rozwiązań, tak.

<oklaski>

Agata Gójska: Bo ja rozumiem, że tu są dwa pytania, tak, znaczy jedno to jest pytanie o w ogóle wpisanie czy wagę tej inwestycji w kontekście innych inwestycji tak, żeby rzeczywiście to tworzyło system, a drugie pytanie już też bardziej pragmatyczne w kierunku tych, no takiego też postulatu zgłaszanego przez część z państwa – pomyślmy o konkretnych rozwiązaniach... to ja słyszę pragmatyczne pytanie brzmiałoby, znaczy jedno z pragmatycznych pytań brzmiałoby w ten sposób – w jaki sposób, jeżeli ta inwestycja miałaby powstać, to jak miałaby być realizowana, żeby nie zachęcać właśnie do wpuszczania do ruchu samochodów indywidualnych.

Tomasz Michałowski: Ale pani moderuje pod kątem powstania tej... ja bardzo bym prosił panią, nie, nie, nie idźmy tą drogą. Na razie zostaniemy, zostaniemy...

Agata Gójska: Dobrze. Dziękuję, że zwraca pan na to uwagę, jeżeli tak to zabrzmiało to nie taka była moja intencja. Panie prezydencie, bo pan chciał zabrać głos – bardzo proszę.

Jacek Wojciechowski: Chciałem się odnieść do... tego, co mój poprzednik powiedział. Otóż nie mogę się zgodzić mimo wszystko z taką tezą, że ta inwestycja została wyciągnięta jak królik z kapelusza. Na Boga, inwestycja, o której wiadomo od kilkadziesiąt lat zaprojektowana w latach 2007-2012 i trudno przy pełnych konsultacjach, przy uzyskiwaniu decyzji środowiskowej no mówienie, że to jest decyzja wyciągnięta jak królik z kapelusza to naprawdę myślę, że troszkę przesada. To jakby jedna rzecz. Druga rzecz – wspominał pan, i już takie głosy padały, że oto będzie realizowana jakaś inwestycja, a przecież są inne rzeczy czy inne inwestycje, które są niezbędne. Przypominam, że ta inwestycja, o której mówimy, będzie realizowana po '21 roku do roku '24, no to w związku z czym to nie jest tak, że w tym czasie nic się nie będzie działo. Będziemy informować, że w tej chwili trwają prace nad zapewnieniem finansowania po pierwsze drugiej części między ulicą Jagiellońską a ulicą Budowlaną, a również kolejnego etapu realizacji obwodnicy, o której pan wspominał, od Radzymińskiej do granicy Warszawy. I powiem więcej – w tych latach mogę powiedzieć z dużą dozą prawdopodobieństwa finansowanie na te wszystkie elementy układu obwodnicowego i tej inwestycji, o której mówimy, są bardzo realne. Więc chcę powiedzieć jednym słowem, bo pewnie pani będzie chciała to w wyższym szczeblu powiedzieć to radnym – ta inwestycja mostowa w żaden sposób... to nie jest taka alternatywa albo most, albo obwodnica. Nie ma takiego dylematu.

Krzysztof Michalski: Jest jedną z wielu.

Jacek Wojciechowski: Może nie z wielu, ale z dużych... powiedzmy, że te podstawowe mają szanse mieć zabezpieczone finansowanie w tych latach, o których mówimy. Państwo też nie zapominajcie naprawdę w tych dyskusjach – mówimy o latach '20. Dziś jest rok 2015. Może czasami ciężko w to uwierzyć.

Krzysztof Michalski: Panie prezydencie, jeżeli ja dobrze zrozumiałem pana wypowiedź konkretnie, że zaczynamy budowę konkretnie w roku 2021, to na Boga, mamy pełne 6 lat, żeby w pełnej zgodzie tak to zaprojektować, żeby zadowolić wszystkich mieszkańców, ale pewnie nie do końca, skoro będziemy opierać się na starym projekcie.

Agata Gójska: Znaczący za chwilę przejdziemy do tego pytania, natomiast ja bym się chciała jeszcze tylko wytłumaczyć na tę uwagę złożoną przez pana, że moderuję w kierunku pytania o most. W istocie ja rozumiem tę sytuację w taki sposób i bardzo bym chciała, żebyście państwo... sprawdzili czy w taki sposób jesteście gotowi ją rozumieć, albo w jaki sposób definicję tego naszego

ogromnego stołu uważacie, że powinno się ustalić. Ja wyobrażam sobie to w taki sposób, że z jednej strony mamy rozwiązanie: „Tak, budujemy dokładnie w taki sposób jak ten projekt w tej chwili wygląda – on jest trudny, on generuje różnego rodzaju wątpliwości po stronie Żoliborza, on być może rodzi pewne trudności po drugiej stronie, po drugiej stronie Wisły”. Drugi koniec tego to jest „Nie, całkowicie rezygnujemy z tej inwestycji”, tak. I teraz jeżeli ja rozumiem to spotkanie wszystkich państwa, którzy przychodzą tutaj z bardzo różnymi oczekiwaniami, bardzo różnymi potrzebami, to dla mnie jakby kluczowe pytanie jest takie – czy jest coś, co jest pomiędzy? Czy jest jakieś rozwiązanie, które pozwala na zrealizowanie inwestycji przy jednoczesnym rozwiązaniu problemów, które państwo sygnalizujecie? Czy ono musi być radykalne, czy ono musi być gdzieś tam w połowie?

Tomasz Michałowski: Mogę? Przepraszam? Bo jakby mediacyjnie to też i w ogóle ustawianie nie jest ok. Bo my powinniśmy... przepraszam.

Agata Gójska: Sekundę, momencik. Państwo jesteście zgłoszeni, pan jest kolejny.

Tomasz Michałowski: Doskonale pani wie, że postawienie, że znajdziemy coś po środku, to jest wybudujemy, wybudujemy most.

Agata Gójska: To nie jest coś po środku. To jest pytanie o to czy jest trzecie rozwiązanie.

Tomasz Michałowski: To ja bym prosił może, że w tym momencie jeśli mamy ustalone tak i nie, to spróbujemy zdefiniować te główne argumenty dlaczego tak, i dlaczego nie.

Agata Gójska: Świetnie. Dokładnie tak. I dlatego też właśnie próbowałam w tych wypowiedziach, które państwo zgłaszaliście zwracać uwagę na te wątpliwości – o hałasie, o ingerencji w państwa własność i z drugiej strony udroźnienia komunikacji pomiędzy osiedlami, udroźnienie komunikacji z nekropolią. To są te argumenty dlaczego nie, to są argumenty dlaczego tak. I już teraz oddaję panu głos, bo cierpliwie pan czekał.

Piotr Pietruszyński: Dziękuję. Piotr Pietruszyński, radny Pragi Północ. Ja w zasadzie chciałem powiedzieć coś zbliżonego do tego co powiedział Krzysztof, czyli ja boję się przy tym jednej ważnej rzeczy, którą już pan prezydent zdążył skonsumować, to znaczy choroby doraźności, że zaprojektujemy jakiś etap i go nie domkniemy, będzie niespodzianka, i rozwiązanie doraźne – skończy się jak KDT. Miało być na chwilę, a potem było na lat paręnaście i afera jak... dokładnie, jak planujemy coś dalej. druga moja obawa, która, a teraz się jeszcze silniej potwierdziła, może to jest trochę to, że jesteśmy w swoich rolach, my może na Pradze mamy tak, jak pani zauważyła, że jesteśmy pomiędzy, więc jest nam może łatwiej, ale Żoliborz stanowczo przeciw, Targówek bardzo za, ja myślę, że jesteśmy w stanie wspólnie ten kompromis wypracować i ja uważam, że tu trzeba jakby jeszcze raz wrócić do tej kwestii. Możemy trzy takie punkty przyjąć – znaczy ja uważam, że ta trasa powstać powinna – punkt 1. Tylko ponieważ jak to się czasem mawia – język definiuje rzeczywistość, wolałbym ją nazywać drogą, bo trasa mi się kojarzy z czymś, co służy do szybkiego ruchu, z jakąś przelotówką. Natomiast droga może być, albo przeprawa. W tym sensie... w tym sensie, w tym sensie drugim elementem moim zdaniem, który jest absolutną podstawą przy realizacji tej inwestycji jest jej ściśle powiązanie z domknięciem obwodnicy – czasowe. To znaczy sprowadzamy ruch samochodowy dla tych, którzy go potrzebują na ring, natomiast traktujemy ten most jako coś rzeczywiście ściśle lokalnego – jako drogę, nie jako trasę. I w tym sensie trzeci punkt, który wydaje mi się też, że można

by przyjąć jako, jako coś takiego wyjściowego w dalszej dyskusji jest takie autentyczne i silne nastawienie na zbiorczą, ponieważ na obecnej trasie są dwa pasy w jedną, dwa pasy w drugą, no to to jest właśnie trasa. Czyli de facto i tak zaprosimy te samochody i wydaje mi się, że większość z nas już rozumie, że komunikowanie się w mieście to nie jest to samo co jeżdżenie samochodem. Chcemy skomunikować, a nie przejechać, tak. Komunikacja jest czymś szerszym. To takie trzy punkty jako powiedzmy punkt wyjścia – potraktowanie tego mostu jako przeprawy bardzo lokalnej, silne związanie z domknięciem inwestycji w tym ringu jakby – Krzysztof powiedział, że to są przerwy, ja mówię, że to już są wyrwy, bo rzeczywiście gdyby pokazać te ringi bez odcinków po stronie praskiej, po prawej stronie miasta, to wyglądałoby to mało imponująco w porównaniu do lewej, lewobrzeżnej Warszawy. No i trzecia rzecz – nacisk na zbiorkom, czyli zastanowienie się jak wprowadzić tam autentyczną preferencję dla ruchu zbiorczego. Być może, uważam, że to by był dobry kierunek, również z wyłączeniem samochodów osobowych.

Agata Gójska: Komunikacja zbiorowa. Dziękuję bardzo. Czyli trzy rzeczy – lokalny charakter, komunikacja zbiorowa i skomunikowanie oraz kompletny układ drogowy. Bardzo proszę, pan Piotr Wertenstein – Żuławski.

Piotr Wertenstein - Żuławski: Proszę państwa, ja chciałbym zacząć od paru słów może od takiej polityki miejskiej, dzielnicowej. Żeby było jasne – tam radny Tondera zarzuca, że... że się wywyższam. Proszę państwa, jakby naprawdę nie uważamy się za lepszą dzielnicę. Nie, nie. Nie. Może specjalnej troski <śmiech>. Jesteśmy taką samą dzielnicą jak państwo są dzielnicami Warszawy, po to też jest okrągły stół żeby nie stawać w kontrze, że coś nas dzieli. Rozumiemy szereg problemów państwa i rozumiemy też potrzeby miasta stołecznego Warszawy. Nie jesteśmy samodzielną grupą my to wszystko wiemy. Oczywiście pewna specyfika Żoliborza wynika z tego, że po prostu w czasie wojny nie został zniszczony i do dzisiaj te więzi społeczne tam są takie, których w innych dzielnicach nie ma, ale to i tak nie czyni nas niczego wyjątkowego w stosunku do innych dzielnic. Tak samo jak, tak samo jak inne dzielnice też niesiemy pewne ciężary, też mamy Powązki - Metropolię Narodową ze wszystkimi zaszczytami z tym związanymi, przez nasz teren przechodzi trasa AK, już chyba w żadnej dzielnicy tak blisko tej trasy nie są położone mieszkania naszych mieszkańców. Więc to nie jest tak, że my nie wiemy co to znaczy, państwo wiedzą co to oznacza. My jesteśmy gorącymi zwolennikami w usprawnieniu państwa komunikacji, domknięcia tej obwodnicy, o której pan przed chwilą mówił. I z prawdziwą przyjemnością <2:00:11>. Natomiast przechodząc... bo pani prosiła, żeby sformułować te obawy, które są przez odczuwane. Myślę, że... no to na pewno nie będzie zamknięta lista, ale to będzie taka podstawowa rzecz. Z pewnymi zjawiskami – może państwo o tym nie wiedzą, ale my się już borykamy dzisiaj z problemem przekształcenia Żoliborza w park, w park&drive. Codziennie te same osoby z Łomianek, z Nowego Dworu, z Białołęki, Bielany przyjeżdżają na Plac Wilsona, parkują samochody na cały dzień i idą do metra. I też teraz mieszkańcy pod swoje domy nie mogą podjechać przez cały dzień, tylko muszą, dopiero około 18 mogą zaparkować, kiedy się zwalnia. Mieszkańcy Żoliborza boją się, że to zjawisko się nasili przez to, że będzie ułatwiona komunikacja samochodowa.

Agata Gójska: Czy ja mogę, przepraszam, czy ja mogę poprosić państwa o uwagę, bo tu jest bardzo zła akustyka i w tym momencie kiedy państwo zaczynacie rozmawiać na boku to nie słycać osób, które są przy głosie.

Piotr Wertenstein - Żuławski: Druga rzecz, której się mieszkańcy boją to jest to, też może państwo o tym nie wiedzą, bo na razie jest to rozmowa tylko o trasie, ... słowo trasa – słowo trasa jest odbierane

na zasadzie to będzie trasa Siekierkowska. Ale takie słowo pada, tak. Trzeba popatrzeć co jest za Placem Wilsona – ulica Krasińskiego do Popiełuszki jest dwupasmowa dalej, jest jednopasmowa do Powązkowskiej tam jest rezerwa terenu A przy cmentarzu Powązkowskim na tyłach cmentarza, do złączenia ulicy Krasińskiego w trasę... jest Prymasa Tysiąclecia. Więc jeżeli by hipotetycznie kiedyś miasto chciało podłączyć ten węzeł tam na tym odcinku cmentarza, to wtedy jednak Krasińskiego robi się tranzytową trasą. I tego mieszkańcy się autentycznie boją. Ale nie ma w planach, ale w strategiach, studium zabudowań to jest, jest to przewidziane. Tam nie ma żadnej zabudowy. Ja wiem, że miasto mówi dziś, że nie ma realistycznie... ale ludzie się boją, bo widzą miejsce na przekształcenie tej Krasińskiego w trasę jest się też... no to okej, to się gdzieś wiąże z parkowaniem. Dzisiaj już mieliśmy ten problem, że ludzie omijają zatłoczoną Wisłostradę i wjeżdżają od Żoliborza, tutaj po co by mieli mieszkańcom... ludzie z samochodami to robią, ale tak robili, tak ulica Czarneckiego działała... żeby uciec z Wisłostrady zakorkowanej, to wjeżdżali w Czarneckiego i tak na tyłach przejeżdżali do Mickiewicza. Więc myślę, że żeby nie przedłużać mojego wystąpienia to chciałbym prosić o trzy rzeczy – żebyśmy z tego spotkania usłyszeli też taką informację – Rada Dzielnicy Żoliborz 10 lat temu przyjmowała takie stanowisko, że żeby ocenić w ogóle zasadność Mostu Krasińskiego można dopiero wtedy, kiedy będą trzy rzeczy – powstanie most północny, zostanie wyremontowany, czy poszerzony Grota i zostanie dociągnięte metro na targówek. W momencie kiedy będzie metro na targówek, to dopiero będzie tak naprawdę można ocenić czy ten most jest tak naprawdę jeszcze w systemie komunikacji miejskiej ważny, a jeżeli tak to w jakiej możliwości. A więc chciałem zapytać czy jest możliwość uwzględnienia czy o skali tego mostu decydować po tym jak to metro na targówek dotrze - to jest pierwsze pytanie. Chciałem to dać jako przykład – my dzisiaj na Pragę Południe od Północ, do centrum Pragi Północ dojeżdżamy w 12 minut, więc to już teraz nie jest jakiś problem komunikacyjny. Drugie pytanie jakie chciałbym zadać – jednak chciałbym prosić o bardziej precyzyjne określenie jaka jest dopuszczalna skala zmian tego projektu. I prosiłbym nie, znaczy w kontekście wydanej decyzji administracyjnej dla tej inwestycji czy jest możliwość na przykład zastąpienia jednego pasa drogowego, czyli zwężenia, na przykład żeby było torowisko z bus pasem. W świetle konsultacji jak państwo mają decyzję i tak dalej, czy... no bo to jest radykalna zmiana, tak, że będzie o jeden pas drogowy mniej, a za to będzie buspas na torowisku. Czy taki w ogóle wariant w świetle dokumentów prawnych jest dopuszczalny? I trzecia rzecz – to ja rozumiem, że tu są też takie postulaty, że w efekcie jakichś pytań, które do mieszkańców wszystkich dzielnic zostaną skierowane, była też opcja zero, czyli rozumiem rezygnacji z tego przedsięwzięcia, bo takie są tu głosy. Jeżeli mielibyśmy formułować to o co pytać mieszkańców, bo taki wariant też powinien być, wydaje mi się, że to jest jakaś konkluzja z tego co zostało powiedziane.

Agata Gójska: Jakby to jako rekomendacja do myślenia o formule konsultacji społecznych, tak?

Piotr Wertenstein - Żuławski: No tak.

Agata Gójska: Natomiast rozumiem, że jakby kilka rzeczy tutaj jeszcze padło. Znaczy jedno pytanie dotyczące jakby powiązania tej inwestycji, czy ewentualności powiązania tej inwestycji, czy kształtu tej inwestycji z metrem i szereg pytań pragmatycznych. To znaczy ja pozwoliłam sobie zacząć notować te pytania, które jakby tutaj się wyłaniają z tej dyskusji pomiędzy państwem – z jednej strony jak tworzyć system obwodowy, którego poszczególne elementy tutaj są częścią, a nie przejmują tej funkcji obwodu, jak zapewnić priorytety dla komunikacji zbiorowej, jak uniknąć takiego przekształcenia ulic w trasy, a nie de facto zachować lokalny charakter. Jak uniknąć, rozumiem, że to jest też szersze pytanie, nie bezpośrednio też, nie tylko bezpośrednio związane z

kwestią ewentualnego mostu, dotyczące jakby w ogóle troski Żoliborza o to, żeby nie stać się terenem parkingowym dla miejscowości dojazdowych.

Piotr Wertestein - Żuławski: Parkingiem to my już jesteśmy. Chodzi o niepogłębianie.

Agata Gójska: Niepogłębianie tego problemu, tak jest. Ok. Czy ktoś z państwa chce skomentować te uwagi? Pan Jan Jakiel się zgłasza?

Jan Jakiel: Chcę zabrać ten głos, dlatego, że wyraził pan... pewną myśl obaw co do tego projektu i jego konsekwencji. Było tam, była tam taka nieścisłość, że Krasińskiego ma przekrój 2x2 i dzisiaj, w sumie dzisiaj, bo to się na naszych oczach dzieje, możemy oczekiwać działań polegających na zawężeniu tej Krasińskiego o przekroju po jednym pasie w każdą stronę, od Placu Wilsona do Broniewskiego wytyczamy oprócz jednego pasa ruchu, będą pasy rowerowe, porządkujemy parkowanie, i właśnie między innymi robimy to dlatego, żeby Żoliborz nie, nie był jakimś elementem, gdzie się dojeżdża do metra, porzuca samochód i się przesiada. Biuro Drogownictwa i Komunikacji przygotowuje całą obszerną analizę, w której zadaje sobie pytania jak przekształcić ten plac, żeby parking był bardziej uspokojony, żeby były rozwiązane sprawy z ruchem rowerowym, bo sam ruch rowerowy i problemy z nim związane, tak samo problemy związane z ruchem pieszym, powodują, że ruch kołowy należy uspokajać – nie punktowo, nie liniowo, ale obszarowo. I my staramy się to czynić. Powiem, że ten ruch tranzytowy może być problemem, bo wiemy, że jest potrzeba podniesienia tego transportu publicznego na pierwsze miejsce w hierarchii, bo są potrzeby związane z ruchem pieszym i rowerowym. I nic nie wskazuje na to, żebyśmy się mieli w jakikolwiek sposób z tego wycofywać. Więcej – Zarząd Dróg Miejskich przejął teraz wszystkie sprawy związane z budżetem partycypacyjnym po to, żeby móc lepiej, sprawniej, szybciej te sprawy wdrażać i realizować. Bardzo byłbym wdzięczny za więcej takich opinii odnoszących się do każdego, nawet najdrobniejszych szczegółów. Bo ten lewoskręt Czarnieckiego, o którym pan wspominał, to też jest dla nas bardzo, bardzo istotny element. My wiemy jakie były problemy przez chwilę nawet pomimo tego, że na tej ulicy były progi zwalniające. Były uspokojenie ruchu – to było niewystarczające. I dlatego zapadła decyzja o zamknięciu tego lewoskrętu. Wiemy też, że dopóki ta ulica była dwukierunkowa te problemy występowały i rano i popołudniu. Dzisiaj udało się to poprawić i chcemy iść dalej. Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Jolanta Zjawińska: Ja chciałam się odnieść do państwa, właściwie ja chciałam się odnieść do słów pani prezydent Hanny Gronkiewicz-Waltz, która powołuje się na przedwojennego prezydenta Starzyńskiego, który zaprojektował budowę mostu w tym miejscu. Ja myślę, że pan Starzyński nie wiedział, że wybuchnie Druga Wojna Światowa. Nie wiedział jak zmieni się Warszawa, że jej właściwie nie będzie po zakończeniu działań wojennych. Nie wiem ile inwestycji pan, nie wiem, rzeczywiście nie wiem, ile prezydent Starzyński inwestycji jeszcze planował. Jestem bardzo ciekawa czy wszystkie inwestycje zaplanowane przez prezydenta są tak skrupulatnie realizowane jak rzeczony most Krasińskiego – to jest moje pierwsze pytanie. Drugie pytanie, drugie to jest właściwie takie stwierdzenie – zostało nam po zniszczeniach wojennych, Warszawa była zrównana prawie z ziemią, państwo wszyscy o tym wiecie. Zostały nam cztery perełki, kilka ulic, zostały Aleje Jerozolimskie, zostały trochę Alei Ujazdowskich, został nam, na szczęście, to nie jest nasza zasługa, tylko po prostu tak się historia potoczyła, został nam ten piękny Żoliborz, zostało nam trochę domów na... ale Pragę trzeba rewitalizować, tak. I właśnie ja bym bardzo nie chciała, żeby się okazało, że po budowie mostu i trasy za 40 lat będziemy musieli rewitalizować Żoliborz stary, bo zostało nam trochę domów na

Saskiej Kępie, trochę na Starym Mokotowie i trochę na Starej Ochocie. Proszę państwa, to nie jest nasza dzielnica. To jest nasze wspólne dziedzictwo. Ten Żoliborz też jest państwa! Państwo się szcycicie tym, że mamy chociaż w Warszawie jedno miejsce, które nie zostało zdewastowane. Nie wiem czy państwo sobie zdajecie sprawę – tam większość domów na starym Żoliborzu, oficerskim, dziennikarskim, pochodzi z końca lat '20 i początku '30. Te cegły są spajane zaprawą wapienną. Jeśli ruch tranzytowy będzie...

Uczestnik spotkania: Cementem obtoczyć.

Jolanta Zjawińska: Uczestniczka spotkania: Słucham?

Jolanta Zjawińska: Cementować będziemy.

Jolanta Zjawińska: Cementować będziemy. W każdym razie te domy pękają pod wpływem drgań. Jeśli ruch tranzytowy zostanie przepuszczony przez Żoliborz, a nie oszukujemy się, jesteśmy pierwszym pokoleniem, które dorobiło się samochodów. Jesteśmy zachłyśnięci tym, że możemy... ja jeżdżę akurat rowerem, ale ja to trochę jestem wariat. Wydaje mi się... tak, wybił mnie pan z toku myślenia. Ja nie wierzę w to, że pokolenie zachłyśnięte „Mam swój samochód, jeżdżę nim sam, bo nie dogadam się z sąsiadem”, naprawdę nie skręci w Czarnieckiego – oczywiście, że skręci. Jak zobaczy korek w jedną stronę, w drugą, to pomyśli sobie: „Pięknie! Mamy taką małą uliczkę i tą małą uliczkę sprytniutko się precisnę do Placu Inwalidów i pojedę dalej do Andersa”. Proszę państwa, jesteście państwo naprawdę idealistami jeśli myślicie, że to będzie tak. To nie jest prawda. Nie traktujcie Żoliborza jako enklawy, jak powiedział pan burmistrz. Znaczy w tym sensie jest ta enklawa, która została nam dana. Ale nie nam została – Warszawie dana, nam wszystkim została dana. A my przypadkiem tylko po prostu tam mieszkamy. I po prostu szanujemy to, że to jeszcze jest i nie niszczy tego, co jest. Jeśli można. Bo trudno nazwać ruchem lokalnym coś, co ma po dwa pasy w każdą stronę. To zachęca do korzystania z samochodów. Most lokalny może mieć najwyżej po jednym pasie ruchu w każdą stronę. Wtedy on jest lokalny. Przy dwóch pasach, proszę państwa, wszyscy wsiądziemy w samochody i nikt nie będzie jechał...

Joanna Miśkiewicz: A jeśli jeden z tych pasów będzie buspasem?

Jolanta Zjawińska: Czy to zmniejszy obciążenie, drgania i tak dalej? Myśli pani?

Agata Gójska: Sekundeczkę, do kwestii drgań za chwilę możemy przejść po pewnych odpowiedziach, natomiast ja bym dwie kwestie tutaj w tym co pani mówiła wydają mi się istotne. Jedno pytanie to jest jak tworzyć inwestycje, które odpowiadają na aktualne potrzeby, bo ja rozumiem, że w taki sposób należałoby rozumieć to pierwsze pani pytanie, a drugie pytanie, czy taką szerszą wypowiedź to jest pytanie o to w jaki sposób zapewnić, żeby ten ruch na Żoliborzu, który jest ruchem lokalnym, ruchem lokalnym pozostał. I czy w ramach jakiegoś rozwiązania rzeczywiście jest taka możliwość, żeby ten charakter pozostał.

Jolanta Zjawińska: Tak, tylko ja proszę bardzo mieszkańców innych dzielnic, żeby nie traktować Żoliborza jako dziwolągów. To naprawdę jest nasze wspólne dobro.

Agata Gójska: To jest bardzo konkretne pytanie, na które można poszukiwać odpowiedzi. Zanim damy głos dalej, pan Michał Krasucki.

Michał Krasucki: Dziś głosu raczej nie będę zajmował, raczej będę słuchał, bo czasowo w spotkaniu nie brałem udziału. Ale ja bym tutaj chciał przetrzeć przed jedną rzeczą. Znacząco zgadzam się z tym wszystkim co pani powiedziała – Żoliborz, enklawa, dziedzictwo, Starzyński, zabudowa, poza... chciałem trochę, jedną rzecz chciałem trochę jakby przełamać, że to nie jest jakby '35 rok. Widzimy, że trasa w tym miejscu – a raczej trasa później, most wcześniej, pojawia się już w 1916 roku. Tutaj kwestie konserwatorskie mogą być mieczem obosiecznym<2:15:42 – kaszel> - dlatego, że pytanie o architektów z 1916 roku, który później powstawał dla projektantów Żoliborza 1920, był most. Tylko tam się pojawia inna sytuacja – most ma bardzo wąski przekrój, natomiast Krasińskiego jest szersza, być może w dzisiejszych parametrach. Trudno się odnieść, bo to trzeba by było zobaczyć na mapach. Jakby tutaj można, można... wydaje mi się, że tutaj kluczem do, czy też wola porozumienia między państwem – ja teraz nie zajmuję stanowiska formalnie, bo szczerze formalnie konserwator ma prawo tylko i wyłącznie do jakby oceny oddziaływania jakiegoś układu urbanistycznego wpisanego do rejestru zabytków, czyli do trasy, do Wisłostrady. Jeżeli to nie jest specustawa to w zasadzie tylko w formie opinii. Natomiast jakby pozaformalnie to nie wydaje mi się, że... tak obserwując państwa stanowiska to tutaj ciężko znaleźć jakieś porozumienie, a ono się chyba kryje w dwóch dyskusjach – w dyskusji o parametrach mostu, w dyskusji o parametrach ulicy Krasińskiego.

Tomasz Michałowski: Po pierwsze ja jestem przerażony tym, co pan mówi, bo...

Agata Gójska: Sekundeczkę, przepraszam bardzo, bo... **bo muszę pilnować, muszę pilnować głosu. Pytania, które pani zgłosiła to jakby mam pytania do zastanowienia się do rozwiązania. Bardzo proszę – tutaj głos i potem tutaj wracamy.**

Mariusz Bielecki: Mariusz Bielecki, Rada osiedla Targówek Fabryczny. Podkreślam Targówek Fabryczny, bo obwodnica Śródmiejska będzie przebiegała przez Targówek Fabryczny. I doszła jeszcze sprawa obszaru rewitalizowanego, ale proszę państwa – my zaczęliśmy w roku 2004, dostaliśmy opracowanie - syntezę przebiegu obwodnicy Śródmiejskiej, zaczęliśmy rozmowy, była dyskusja z radnymi, kiedyś co byli radnymi dzielnicowymi i radnymi miasta i były warianty. Były, tam w tych wariantach były duże rozłożenia. Udało się dojść do jakiegoś kompromisu już w 2009. Już były koncepcje i jedna koncepcja była przekazana miastu przez firmę projektową. My na to się zgodziliśmy. My nie protestowaliśmy, tylko rozmawialiśmy. I to idąc tokiem rozumowania mieszkańców Żoliborza, to powinniśmy teraz powiedzieć: Obwodnicę, to dobra, budujemy, ale spalarnie to podzielimy się. O, tak moglibyśmy postąpić. Ale nie, my działamy w Radzie Społecznej i chcemy, żeby ta inwestycja powstała, i chcemy, żeby to była inwestycja dla Warszawy. I po prostu życzyłbym sobie, żeby inni mieszkańcy też myśleli. Dziękuję.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. **Bardzo proszę tutaj głos, i potem tu.**

Józef Menes: Ja w imieniu kilkuset osób składałem wnioski o przeprowadzenie konsultacji społecznych obejmujących również pytanie o rezygnację z budowy mostu i cieszę się, że jest zmiana filozofii w tej sprawie, bo dotąd słyszałem, że konsultacje mogą tylko dotyczyć charakteru mostu, zakresu, skali i tak dalej, i tak dalej. Sądzę, że, niesłusznie, bo dlaczego nie konsultować sytuacji tak lub nie. Nie widzę żadnych podstaw prawnych, żeby wykluczały tego rodzaju, żeby tego rodzaju pytanie było wykluczone. Teraz druga rzecz. Tu i ówdzie są pytania o uciążliwość – proszę państwa, my musielibyśmy czytać te dokumenty 30 minut co najmniej. Wystarczy, że specjalne osoby zostaną wyznaczone do analizy tych dokumentów, które są już w posiadaniu władz miasta - petycja przeciwko mostowi, wniosek o konsultacje społeczne obejmujące rezygnację, uchwała rady dzielnicy Żoliborz,

która uzasadnia dlaczego jesteśmy przeciw – to wszystko jest już u państwa. Nie oczekujcie i nie próbujcie nam wmówić, że ten stół, te rozmowy wypełnią i zapewnią państwu całą wiedzę na temat argumentów przeciw. Wystarczy również sięgnąć do starego projektu Systry – tam można sypać jak z rękawa: 5 hektarów ziemi zielonych terenów wyciętych. Z góry się pisze w projekcie, że norma hałasu będzie przekroczona. Z góry jest zapisane, że trzeba będzie stosować jakieś rozwiązania ograniczające hałas. Czyli to już było zrozumiałe i wiadome 7-8 lat temu. Proszę nie mówić, że my mówimy o jakiejś tam enklawie. W naszej opinii realizacja w tej postaci projektu będzie oznaczała łamanie prawa, i my będziemy je egzekwować. Jeżeli dojdzie do łamania prawa, to my będziemy wskazywać to łamanie prawa. To nie jest tak, że my enklawę chcemy robić. Nie. Jest pewien stan prawny obowiązujący dla Żoliborza historycznego, a projekt w tym kształcie po prostu nie uwzględnia naszej opinii – ani faktu, że jest to obszar objęty ochroną konserwatora zabytków, ani nie uwzględnia, naszym zdaniem, również konwencji międzynarodowych w sprawie ochrony dziedzictwa kulturalnego. Także to nie jest to, że my chcemy tylko mieć trawkę do wyprowadzenia piesków. To jest sprawa również dotycząca prawa, stanu prawnego Żoliborza, tego fragmentu. O tym, że dokładnie wiadomo, że będą konflikty społeczne, to też mogę tutaj cytować – punkt 13 w projekcie Systry: „Miejsca konfliktów społecznych lokalnych”. To wszystko jest znane, to w ogóle dla nikogo nie powinno być zaskoczeniem. Funkcjonowanie przedsięwzięcia spowoduje stałe uciążliwości – i macie tu państwo wymienione x punktów, nie będę czytał tutaj tego, bo to nie ma sensu. Co jest jeszcze, co jest jeszcze takiego ważnego. Jaki jest stan na dzisiaj – proszę zwrócić uwagę, że troszkę zmienia się narracja, bo dotąd, jeszcze miesiąc temu mieliśmy sytuację taką – był protest Żoliborza i uchwała rady dzielnicy przeciw, było stanowisko rady Targówka, uchwała, z tymże proszę zwrócić uwagę – zupełnie alogiczna sytuacja, bo mówiło się o połączenie przy pomocy mostu Żoliborza z Targówkiem, kiedy jeszcze dzisiaj nawet w prognozie finansowej miasta do roku '42 nie ma pieniędzy zapisanych na drugi etap. Było 30 milionów na prace projektowe. Więc kto może uznać, że w sposób rzeczywiste no taki bardzo odpowiedzialny, bardzo, bardzo wyważony i bardzo całościowo obejmujący zagadnienie była to planowana inwestycja? To był tylko pierwszy etap, czyli tylko most. Ja nawet proponowałem na radzie Targówka tak naprawdę, by występowali państwo o odwrócenie kolejności. Lepiej najpierw zbudować estakadę nad torami kolejowymi, bo bez tej estakady dla Targówka ten most ma ograniczone znaczenie.

Sławomir Antonik: Ale nie martwcie się o Targówek!

Józef Menes: Ale my się nie martwimy o Targówek, tylko się martwimy o to...

Agata Gójska: Ale chwileczkę, bo tutaj pan prezydent konkretnie warto być może żeby zabrał głos.

Józef Menes: Ja jeszcze, jeśli państwo pozwolicie, skończę i nie zabiorę już głosu. Także my się nie martwimy o Targówek, tylko wskazujemy na to, żeby to było z punktu widzenia całości traktowane i zresztą w państwa uchwale, o której mówicie, jest wyraźnie podkreślone, że ma być realizowane, mają być realizowane równolegle dwa etapy. Na dzisiaj w dokumentach tych pieniędzy nie ma zapisanych, aczkolwiek już pada deklaracja, że czynione są starania, żeby te pieniądze zostały znalezione – drobne kilkaset milionów. I teraz jeszcze jedna taka uwaga, a propos reprezentatywności wyrażanych tutaj stanowisk i poglądów. Sytuacja formalnie rzecz biorąc jest następująca – jest uchwała Rady Żoliborza z dużym uzasadnieniem przeciwnym. Pan radny Tondera wypowiedział swój pogląd...

Ireneusz Tondera: Jest stanowisko oficjalne Komisji Infrastruktury na Pradze Północ po prostu.

Józef Menes: Tak jest. I ja je przeczytam, bo ja je mam. Bo pan go nie przytoczył, tylko przytoczył pan swój pogląd. A ja przeczytam stanowisko oficjalne, jeśli można, radnych dzielnicy Praga Północ .

Agata Gójska: Mam taką prośbę – to znaczy ja mam takie poczucie, że państwo wszyscy jesteście w tym temacie i wydaje mi się, że wszyscy mają świadomość co do tego jakie uchwały, jakie stanowiska padały. Natomiast bardzo wiele osób się zgłaszało...

Józef Menes: Przepraszam! To jest bardzo podstawowa sprawa. Nie może być tak, że jedna osoba wypowiada pogląd niezgodnie ze stanowiskiem Rady Dzielnicy Pragi Północ. Ale to ja przeczytam. Naprawdę!

Agata Gójska: Tylko bardzo bym prosiła o kluczowe informacje, dlatego że jest jeszcze sporo osób, które w ogóle nie zabrały głosu.

Józef Menes: To jest kluczowe! Bo to jest sprawa prezentacji i wiarygodności głosu.

Mieczysław Reksnis: Do czego pan burmistrz zmierza? Czy pan burmistrz chciałby w ten sposób powiedzieć, że to spotkanie nie ma sensu, bo wszystkie dokumenty, które pan ma w ręku wskazują na to, że ta inwestycja nie powinna powstać i pan może to udowodnić, w związku z tym spotykamy się tutaj niepotrzebnie, nie ma o czym rozmawiać?

Uczestnik spotkania: Tak pan uważa?

Mieczysław Reksnis: No pan burmistrz tak powiedział. Tak pan powiedział , że są dokumenty, które można przedstawić, które wskazują na to, że ta inwestycja jest nielegalna, jest szkodliwa – wycięcie drzew... no mówił pan to przecież.

Józef Menes: Nie, oczywiście, ale powiedziałem, że...

Mieczysław Reksnis: Ja pytam po prostu o pana intencje. Czy pana intencją jest to, żeby po prostu w tej chwili wstać, powiedzieć, powiedziałem co powiedziałem, do widzenia, nie mamy o czym rozmawiać?

Józef Menes: Oczywiście, że nie, bo jestem na to zbyt kulturalnym człowiekiem. I na dodatek nie przerywałem panu, także niech pan zwróci uwagę, niech pan przemyśli swoje zachowanie. Ja tylko mówię o tym...

Agata Gójska: To proszę dokończyć, potem wrócimy do tego pytania.

Józef Menes: Ja tylko mówię o tym, że nawet w istniejących dokumentach są wskazania dotyczące naruszenia prawa. Bo jeżeli się mówi z góry, że 56 decybeli będzie przekroczone, to znaczy że wiedzą projektanci, że będzie to przekroczone. I co ja mówię takiego – ja mówię tylko, żeby odnosić się głównie do dokumentów. Rada dzielnicy Praga Północ wnosi do prezydenta o zabezpieczenie środków finansowych na rzecz pełnej realizacji wschodniego odcinka obwodnicy Śródmiejskiej, obwodnicy Pragi. Rada pozytywnie ocenia fakt podjęcia przez miasto, ale w drugim, w drugim rzucie, w drugim rzędzie, pozytywnie ocenia podjęcie prac wstępnych, przygotowawczych do trasy mostu Krasieńskiego. Jednocześnie podkreślają, że realizacja tej inwestycji o charakterze lokalnym, znowu cały czas mówimy czy trasa, czy droga lokalna, nie może się odbyć kosztem obwodnicy Śródmiejskiej. Czyli Rada Dzielnicy Żoliborz mówi nie. Praga Północ mówi budujcie wpierw obwodnicę Śródmiejską. Targówek

mówi, że niech będzie most, tylko ten most na razie nie rozwiązuje komunikacji pomiędzy Żoliborzem a Targówkiem, bo nie ma estakady nad torami kolejowymi. I dopiero teraz padają głosy, że będą pieniądze na obwodnicę i będą pieniądze na estakadę nad torami. A jak będą pieniądze to będziemy rozmawiać.

Uczestnik spotkania: Ale panie radny! My mówimy o bardzo wielu inwestycjach bardzo potrzebnych w tym mieście!

Agata Gójska: Sekundkę, bo mam wrażenie, że rozmawiamy o dwóch rzeczach, tak. Znacząca jest kwestia faktów i kwestia zweryfikowania kompletności tej inwestycji, czyli tego drugiego etapu estakady i tu zaraz poprosimy przedstawicieli miasta, żeby się do tego ustosunkowali. Natomiast cały czas jakby drugie pytanie, które zostaje, które zostaje w mocy, i ja rozumiem, że też na to jakby państwo sygnalizujecie – to jest pytanie o to w jaki sposób zapewnić priorytet dla ruchu lokalnego, ażeby to były ulice a nie trasy, tak?

Józef Menes: Kolejka jeśli można! Ja złożyłem w imieniu setek ludzi wnioski o konsultacje społeczne w sprawie rezygnacji z budowy. Czyli szanuję proces demokratycznych, szanuję tego rodzaju głos, ale w konkretnym standardzie.

Agata Gójska: Czy można prosić o ustosunkowanie się do kwestii estakady i do drugiego etapu inwestycji? Czy jeszcze raz można poprosić?

Jacek Wojciechowicz: Ja już o tym mówiłem, ale oczywiście chętnie powtórzę. Po pierwsze w momencie kiedy była ta inwestycja projektowana od roku 2007 do roku 2012 była projektowana w pełnym wymiarze, to znaczy również z tym elementem od ulicy Jagiellońskiej do ulicy dawnej Budowlanej. Na pewno. Mało tego, nie tylko była projektowana w tej wersji i ten projekt oczywiście jest gotowy, całościowy projekt, ale również była wpisana, wtedy nie w WPF, tylko w WPI, czyli Wieloletnią Prognozę Inwestycyjną, Program Inwestycyjny. W pewnym zakresie. Czyli jedna część i ta część od Jagiellońskiej do ulicy Budowlanej. W związku z czym pański argument, że nigdy tego nie planowano i nie było to w budżecie, to możemy niestety uznać za nieprawdę. Było w budżecie. Oczywiście z powodów kryzysu finansowego i tego, że byliśmy zmuszeni ze względu na mniejsze dochody miasta zrezygnować z wielu inwestycji – między innymi również z tej inwestycji, ale przypomnę nie tylko tej, bo chociażby Pałac Saski też miał być odbudowywany, był rozpisywany w latach również, nie znalazł się w następnych budżetach ze względu na stan środków finansowych. Jeśli chodzi o to, co powiedziałem, że finansowanie obwodnicy na odcinku Radzymińska węzeł Żaba, i finansowanie tej części inwestycji o której rozmawiamy, czyli Jagiellońska – dawna Budowlana – jest możliwe zapewnienie takiego finansowania w latach '20 praktycznie w tych, mniej więcej, tam może być roczne przesunięcie. W tych latach, kiedy jest projektowana budowa, projektowana budowa mostu. I te rzeczy w tych latach mamy wyniki finansowe nie przypisane jeszcze dzisiaj do konkretnych inwestycji. I nie ma powodu, żeby mówić dzisiaj o tym, że w WPF-ie nie ma do roku '42 roku tego typu inwestycji. Oczywiście, nie ma, ale... znaczy rezerwy finansowe w tych latach istnieją, tak, one nie są rzeczywiście dzisiaj jeszcze przypisane w tych konkretnych przypadkach. Ale taka dyskusja jak dzisiejsza, czy inne dyskusje, powodują, że no podejmując decyzje również finansowe w tym zakresie Rada Miasta, prezydent miasta będzie to na pewno brał bardzo mocno pod uwagę. I ostatnia rzecz – nie ma intencji, aby elementy komunikacyjne były ulicy Krasińskiego, były ciągnięte do Alei Prymasa Tysiąclecia. Nie ma takich planów, nie ma takich projektów i my tego nie przewidujemy. Prawdą jest, że te projekty w różnych dokumentach strategicznych miastach występują. Będziemy w najbliższym

czasie – to nie są dokumenty do zmiany bardzo łatwe w ciągu tygodnia czy dwóch. Ale będziemy pracować również nad tym, żeby ze studium uwarunkowań wyeliminować ten element łączący, czy hipotetycznie łączący Aleję Prymasa Tysiąclecia z ulicą Krasińskiego. I to mogę też zadeklarować, bo to wczoraj na sesji mówiłem również odpowiadając na podobne pytania.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. To tutaj pierwszy głos, potem pani, potem na tę stronę, potem...

Uczestnik spotkania: Jeszcze wcześniej byli tutaj państwo.

Agata Gójska: Dobrze. To w takim razie po, po pani głosie. To zaczniemy tutaj, bo po pani...

Grzegorz Hlebowicz: Obawiam się jednak, że bez mikrofonu nie uda się przeczytać panu. W związku z tym chciałbym w krótkich słowach powiedzieć o dwóch kwestiach: przede wszystkim wyrazić radość z deklaracji dotyczącej rezygnacji z budowy trasy mostu Krasińskiego na odcinku od Broniewskiego do Prymasa Tysiąclecia, bo tak zrozumiałem tą deklarację i pozostaje temat wyglądu tej trasy na pozostałym odcinku. To jest pierwsza radość, że to już jest jakiś konkretny temat z naszego spotkania. Natomiast druga kwestia dotyczy tego, że mamy godzinę 19.36, wyznaczili nam państwo ramy naszego spotkania do godziny 20, więc mam takie niejasne przeczucie, że już nie poruszamy więcej tematów szczegółowych, bo jak sądzę dzisiaj te tematy, które już żeśmy poruszyli są wystarczające jako katalog problemów. Ja natomiast, ponieważ sformułowałem taki apel, to nie będę zgłaszał szczegółów dotyczących tego zagadnienia, tylko odniosę się do pewnej krzywdzącej opinii i pewnej presji, która jest na nas wywierana. Otóż, w wielu wypowiedziach jest taka dychotomia, że z jednej strony jest dobry altruistyczny Targówek, a z drugiej strony zły egoistyczny Żoliborz. Ta dychotomia księstwa, jak to pan mówił panie burmistrz, enklawa, wielkie księstwo, tak tak, no więc ja bym nie używał tego typu różnicowania dzielnic tym bardziej, że ja sądzę, że to jest w ogóle nie rock and roll między nami. To nie jest ta rozgrywka między nami. Moim zdaniem, my żeśmy źle sprecyzowali problem. Problem nie dotyczy dzielnicy Żoliborz i Targówek, tylko problem dotyczy dzielnic usytuowanych na przedmieściach i dzielnic usytuowanych, jak to mówi studium, w śródmiejskiej zabudowie mieszkaniowej, czyli dzielnic, które kiedyś były częścią gminy Centrum, a są po prostu w centrum Warszawy. I to centrum Warszawy pustoszeje na skutek realizacji takich przedsięwzięć. Ono pustoszeje na skutek realizacji przedsięwzięć, które są bardzo przyjazne dla samochodów, a nieprzyjazne dla ludzi. I Państwo z Pragi, które są częścią również śródmiejskiej tej części, nie dzielnicy Śródmieście, ale centralną dzielnicą Warszawy, i ja nie znajduję zrozumienia dla swojej postawy na przedmieściach takich jak Bródno, Białołęka, nawet część Bielan, nawet Bemowo – tak, jesteście Państwo przedmieściem, jesteście Państwo dzielnicą peryferyjną. Tak proszę Pani, jesteście Państwo dzielnicą peryferyjną, to znaczy, mówiąc krótko, granica waszej dzielnicy jest granicą miasta stołecznego. Granica waszej dzielnicy w pewnym sensie jest granicą miasta stołecznego – dalej są Żąbki. Jeżeli mam użyć geografii to zachęcam do obejrzenia mapy. Zachęcam do obejrzenia mapy.

Agata Gójska: Proszę państwa, ja bym bardzo prosiła o mówienie o problemach, a nie stygmatyzowanie kto jest z centrum, kto jest z przedmieścia.

Grzegorz Hlebowicz: Dobrze, niemniej jednak jesteście Państwo dzielnicą peryferyjną – to się kiedyś nazywało obwarzanek. Byliście państwo, nie wartościuję gorszą-lepszą – inną.

Agata Gójska: Czy możemy poprosić o zasygnalizowanie problemu, a nie nazywanie kto jest kim, albo gdzie kto się lokuje?

Grzegorz Hlebowicz: Dobrze, ja, będzie pani musiała wybaczyć, pani Joanno, będę się jednak odnosił do słów pani moderator, dlatego spokojnie będę sygnalizował problem. Otóż, problem polega na tym, że jest między nami pewna różnica interesów. I trzeba tę różnicę interesów uczciwie zdiagnozować. Otóż, my jesteśmy zainteresowani tym, żeby mieszkać w centrum, żeby mieć w tym centrum wysoki poziom przestrzeni publicznej. Wysoką jakość przestrzeni publicznej, taką, która nie będzie nas spychała na przedmieścia, na peryferia. Taką, w której będziemy mieli przestrzeń publiczną, gdzie hałas nie będzie nas wypychał z placów w zacisze domowe. Otóż, my w centrum Warszawy chcemy mieć przestrzeń publiczną wysokiej jakości – taką, która nie będzie na wypychała z centrum Warszawy. A teraz główne pytanie, które należy sobie powiedzieć: jakiej Warszawy chcemy? Czy chcemy takiej Warszawy, żeby w centrum były wyłącznie biurowce, miejsca pracy, gdzie nie będzie miejsca do tego, żeby spokojnie wychowywać dzieci, gdzie hałas będzie przekroczony w taki sposób, że szkoły będą pustoszeć, a właściwie do tych szkół rodzice będą dowozić dzieci z peryferiów, z dzielnic peryferyjnych i będą wyrzucać te dzieci i te dzielnice będą miały coraz mniej mieszkańców, będą coraz większe koszty edukacji – czy takiej Warszawy chcemy? Bo jeśli tak, to trzeba powiedzieć to jasno i wyraźnie mieszkańcom, trzeba to powiedzieć jasno i wyraźnie mieszkańcom centralnych dzielnic Warszawy, że taka wizja Warszawy będzie powodować w dalszym ciągu pustoszenie Śródmieścia, Żoliborza, Mokotowa, obydwu Prag i Woli. Jeżeli taka będzie wizja Warszawy to nie tylko Żoliborz będzie poszkodowany realizowaniem takich ambitnych budów dróg, które będą miały bardzo szerokie przekroje, ale również inne dzielnice. Ja mam inną wizję Warszawy: ja mam taką wizję Warszawy, w której również w centrum Warszawy można rozkoszować się ciszą i zielenią. Dziękuję.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Ja bym bardzo poprosiła o naprawę unikanie takiego wartościowania. Ja rozumiem, że to nie było być może pana intencją, mówiąc o peryferiach i centrum, ale jednocześnie mogę sobie wyobrazić, że to wartościowanie naturalnie się nasuwa wtedy kiedy się słucha. Natomiast moje pytanie, na pewno sobie na nie odpowiemy, bo tutaj padło bardzo wiele tych pytań, które Państwo zgłaszaliście. To znaczy, to jest bardzo konkretne pytanie: jak zapewnić to, żeby Żoliborz zachował swój charakter i jednocześnie w jaki sposób, bo to jest pytanie z kolei które wybrzmiewało z wypowiedzi Państwa, w jaki sposób zapewnić możliwość skomunikowania dzielnic, które słusznie nazywa pan dzielnicami peryferyjnymi, z tymi miejscami, gdzie uczą się dzieci, gdzie ludzie pracują, uwzględniając bardzo różne potrzeby i bardzo różny charakter dzielnic centralnych i dzielnic peryferyjnych. Ale to jest bardzo konkretne pytanie, na które można poszukiwać bardzo konkretnych odpowiedzi. Bardzo proszę, przepraszam bardzo. Najpierw pani, potem pan.

Grzegorz Hlebowicz: Ja przepraszam, bo pani mi zarzuciła, że ja wartościuję. Ja używałem pojęć ze studium zagospodarowania przestrzennego. To są pojęcia nie wartościujące. To są pojęcia urbanistyczne.

Uczestniczka spotkania: Ale u pana to brzmiało w sposób dosyć...

Agata Gójska: Dobrze. Bardzo proszę, podejść z mikrofonem, dobrze? Przepraszam, czy ktoś ma drugi mikrofon? Bo ja go tutaj trzymam i chcę go nie oddawać.

Karolina Krajewska: Dzień dobry. Ja jestem ze Śliwic, ja się trochę nasłuchałam Państwa wypowiedzi i teraz mogę się odnieść. Bardzo dziękuję panu Hlebowiczowi za ten głos, bo wydaje mi się, że to dotyczy także Śliwic. Śliwice są jako pierwszym elementem niezrealizowanego praskiego Żoliborza i

też się trochę czujemy enklawą siłą rzeczy, bo nią jesteśmy, enklawą mieszkalną, na terenie przemysłowym, który nie miał być przemysłowy przed wojną. I bardzo mnie dotyka takie mówienie, bo tam są składy i coś tam jest i gdzie to skomunikuje, bo to są... nic tam więcej nie ma.

Uczestniczka spotkania: nie nie nie... ja nie mówiłam...

Karolina Krajewska: Ale to jest... Może, może pani ma inne intencje, ale to jest jakiś sposób myślenia, który przez projektantów był rozpoczęty. Tak sobie przelatujemy i właściwie tam na tej Pradze to już tam nic nie ma, a wydaje mi się, że zanim zaczniemy myśleć o mostach, o połączeniach o tego typu rozwiązaniach komunikacyjnych, powinniśmy też pomyśleć o planie zagospodarowania dla tego terenu. Bo jeśli nie zaczniemy od planu zagospodarowania to będziemy mieli chaotyczną zabudowę co najwyżej i nic poza tym. I może to przynieść wszystkim więcej szkody, niż pożytku. Chciałam zauważyć, że u nas na Śliwicach nie ma ulicy w tej chwili, która istnieje i która w taki sposób, jak na Targówku czy Żoliborzu, przejmując automatycznie ten ruch, miałaby przejąć z tej trasy. To jest w tej chwili ulica Kotsisa jest ulicą dojazdową do osiedla praktycznie do bramy FSO. I w tej chwili mamy tam od 60 ponad lat mamy dwa skwery, które są zajęte pod boisko i plac zabaw i praktycznie są to jedyne tereny publiczne, które my mamy. Jeszcze w 2008 czy 2009 roku mamy pismo od pana prezydenta zapewniające nas, że te tereny zostaną zachowane. Natomiast projekt absolutnie likwiduje je praktycznie. Nie mamy w zamian zaproponowanej żadnej innej lokalizacji dla zieleńca jakiegokolwiek, tudzież przeniesienia tych funkcji placu zabaw czy boiska gdziekolwiek. I to jest jakby pierwsza rzecz. Tam są szpalery drzew, które idą pod zupełnie pod, pod, pod, pod asfalt, jest całe morze betonu i praktycznie skrawki zieleni, jakieś krzewinki, które tam można zostawić. Więc w tej wersji to absolutnie jest to niedopuszczalny dla nas projekt. Do tego jeszcze dochodzą osłony akustyczne, jedyne jakie na tym odcinku się zachowały, no bo to już jest wyraz bezradności, no bo coś innego można zrobić jak się 20 metrów ludziom od domu robi trasę, no to czymś trzeba im osłonić, prawda. Czy to spełniło swoje zadanie akustyczne? Nie wiem, ale 6-metrowy ekran przed oknami no... średnio to jest miejskie rozwiązanie, czy śródmiejskie. To właśnie nawiązuje do pana Hlebowicza wypowiedzi, bo też byśmy chcieli, żeby mieszkając de facto w dawnej gminie centrum, w centrum miasta jakby nie patrzeć.... Może okolica trochę jeszcze do tego centrum nie dorasta, ale myślę, że będzie, też byśmy chcieli czuć i móc czuć jak w centrum miasta, żeby móc wyjść na spacer, żeby móc sobie zrobić Dzień Sąsiada, tak jak w tej chwili robimy na tym placu sportowym, na placu zabaw i mieć gdzie pójść się z sąsiadami spotkać. W tej chwili miasto nam takiego, takiej możliwości nie daje. I stąd, licząc, no sami sobie liczyliśmy ile i co się tam zmieści bez ingerencji w te nasze prace i praktycznie wychodzi nam na to, że praktycznie tylko tramwaj i właściwie nic więcej nie wejdzie, ponieważ przy skrzyżowaniu z Jagiellońską musiałby być pasy skrajne wydzielone w lewo w prawo – to już nam poszerza to znacznie. Tak że z tych naszych placów tak czy inaczej nic nie zostaje. Druga rzecz, to rozwiązanie doprowadzające ruch lokalny do osiedla z tym zawijaszem takim koszmarnym, to było rozwiązanie, które zostało zaprojektowane dlatego, że mieszkańcy, w zasadzie jeden z mieszkańców się strasznie upierał i... ale, ale problem był taki – mieliśmy wybudować most, trasę przed Euro, więc trzeba było zrobić cokolwiek, żeby jakkolwiek te problemy komunikacyjne rozwiązać. Tutaj dla nas problem, znaczy rozwiązaniem dojazdu do osiedla powinno być stworzenie skrzyżowania na północy przy Budzyńskiej-Tylickiej tam przy bramie następnej FSO przy Lux-Medzie i to powinno być tam stworzone tamtędy wyjazd i wjazd. Natomiast na, na południu to powinno być zaślepione, powinno być połączona tylko ulica Witkiewicza z Gersona. I w ten sposób mamy place zachowane, natomiast wszystko zależy od szerokości inwestycji, którą Państwo będziecie chcieli przeprowadzać. Bo jeżeli będzie to inwestycja drogowa, no tak czy inaczej jest to największy fragment podejrzewam tej całej

inwestycji, więc musicie się Państwo liczyć z tym, że no zniszczycie nam te tereny po prostu i nie dając alternatywy pogorszycie nam jakość życia, tak czy inaczej.

Agata Gójska: Ja rozumiem, że tutaj postulat jest z jednej strony taki, żeby myśleć szerzej o rozwoju Śliwic w ogóle co się wyraża na przykład w planach zagospodarowania przestrzennego, a z takich pragmatycznych pytań to jest kwestia terenów zielonych przede wszystkim, terenów publicznych, jakiegoś zorganizowania też dojazdów i takiego komfortu poruszania się po okolicy. Dziękuję bardzo. Tutaj głos i potem... mogę poprosić o przekazanie? Ja sobie zabiorę swój z powrotem.

Paweł Bruszewski: Paweł Bruszewski, Dzielnicowa Komisja Dialogu Społecznego dzielnicy Targówek. Ja chciałem się odnieść do tego, co pani narysowała – czy budować most czy nie. Tak lub nie, to na środku powinno się narysować tę przedziałkę dobro wspólne mieszkańców Warszawy. Dlatego, ponieważ ten most będzie służyć wszystkim, a nie tylko Żoliborzowi, bądź też Targówkowi. Każdy będzie go używał jadąc do pracy.

Uczestnik spotkania: Na cmentarz.

Paweł Bruszewski: Na cmentarz, w każdej sytuacji most jest potrzebny. Poza tym... wydaje mi się, że jest to nie na miejscu, iż Żoliborz stara się odgraniczyć, oddzielić od mieszkańców Warszawy, którzy mieszkają w dzielnicy Targówek...

Uczestnik spotkania: Pan nie słucha.

Paweł Bruszewski: ...są te mosty, ale są zakorkowane. Poza tym niech pan spojrzy ile jest mostów w Paryżu! Nie ma takiego problemu, że ktoś mówi, że nie – moja działka, tu jest mój ogródek i nie pozwolę wybudować mostu. Tam most jest konsekwencją rozwoju. Reprezentuję 45 organizacji DKDS na Targówku, przy czym chciałem się odnieść do pana z Miasto Jest Nasze. Zapraszamy na stronę dzielnicy Targówek, gdzie można wejść i to odczytać. Posiadamy własną stronę, posiadamy własnego Facebook'a, istniejemy od trzech lat. Naprawdę warto się zainteresować, zapraszamy. Omawiamy wszystkie problemy, które się dzieją na Targówku wynikające ze współpracy z organizacjami. Nasze organizacje również chcą się rozwijać i potrzebują... konkludując – częścią rozwoju miasta, nie chcemy się cofać, a chcemy iść naprzód, a naprzód tylko z miastem. Na koniec chciałem powiedzieć tylko jedno solidne zdanie reprezentując te organizacje – budujemy most trasę Krasińskich.

Uczestniczka spotkania: Krasińskiego.

<Gwar>

Paweł Bruszewski: Uchwaliliśmy również na zebraniu uchwałę, która wspólnie, która mówi o aprobacie, o tym, że chcemy, wręcz żądamy budowy mostu, która jest dostępna na stronie DKDS-u. Zapraszam na stronę w celu zapoznania się z naszą uchwałą.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Pan Jan Mencwel, potem pani się zgłaszała. I tutaj potem...

Jan Mencwel: Jeszcze chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz, która wydaje mi się ważna z punktu widzenia również kompromisu, jaki możemy osiągnąć, ale też wytycznych do konsultacji społecznych. To jest też kwestia tego, że most nie tylko ingeruje w tkankę miejską, która już istnieje, ale też ingeruje w tkankę, która dopiero powstanie, bo jak państwo zapewne wiedzą tereny przylegające bezpośrednio do mostu, wylotu mostu po stronie prawobrzeżnej to są tereny, które właśnie oprócz

Państwa osiedla Śliwice to są bardzo duże tereny w większości, albo właściwie w całości nieposiadające planu zagospodarowania. I już teraz wiemy o tym, że na przykład tereny przy torach kolejowych wzdłuż ulicy, na Targówku wzdłuż ulicy Wysockiego powstanie tam, działka została już sprzedana, powstanie tam osiedle na, jak ktoś powiedział 9 tysięcy mieszkań...

Uczestnik spotkania: Nie, nie. 3,5 tysięcy.

Jan Mencwel: Dobrze, 3,5 tysięcy. Ale to jest tylko jedna działka. Ale zaraz, moment, i tam akurat jest sprawa, która powinna łączyć nas wszystkich bo i dla Targówka to jest bardzo ważne – jeżeli my równoległe z tym mostem, założymy, że on powstanie, nie zadamy o to, żeby powstały sensowne plany zagospodarowania dla tych terenów, to będziemy mieli do czynienia z taką sytuacją, że powstanie most, nawet założymy optymistycznie, że ten wiadukt na Bródno też już powstanie, ale to nieważne – który będzie łączył bardzo atrakcyjny teren inwestycyjny nieposiadający planu zagospodarowania, z drugą stroną Wisły, metrem, Wisłostradą i tak dalej. I co, wtedy będziemy mieli do czynienia z czym? Natychmiast powstaną tam, to staną się bardzo atrakcyjne tereny do inwestowania przez deweloperów, powstaną tam zaraz mieszkania, ich bardzo dużo, nowych mieszkańców wprowadzi się i będzie mieszkało przy moście, i to oni będą tak naprawdę w pierwszej kolejności korzystać z mostu Krasińskiego, a nie mieszkańcy Bródna. Dlatego w naszym interesie wszystkich, też Żoliborza, powinno być to, żeby razem dla tego terenu równoległe z tymi planami mostu powstał plan zagospodarowania, który przewiduje tam na przykład miejsca pracy, które powinny być w interesie i Bródna i Żoliborza. Bo w tym momencie jeżeli powstaną tam nie tylko osiedla mieszkaniowe, ale też na przykład biura, co jest bardzo realne, bo to jest bardzo atrakcyjna lokalizacja, to ten most nagle okaże się, że jest potrzebny też Żoliborzowi i żeby dojeżdżać do tych nowych biur, tak. Jeżeli zostawimy tą sprawę i będziemy udawać, że most po prostu tak, albo zbawi nas i tak dalej, no to nie. Dlatego, że za chwilę ten most tak naprawdę będzie przede wszystkim służył tym mieszkańcom, którzy po prostu będą mieli... powstaną mieszkania w sposób niekontrolowany, bez jakiegokolwiek funkcji miastotwórczej, bez miejsc pracy, bez żłobków, szkół – to wszystko co się dzieje, już te błędy kilka razy popełniliśmy w innych częściach miasta, zostaną popełnione po raz kolejny i uważam, że to powinno być w równej mierze tematem naszych dyskusji – nie wiem czy przy okrągłym stole, czy podczas konsultacji, bo to zmienia tak naprawdę dla kogo ten most jest, i czy on ma sens, ostatecznie jak dużo mieszkańcy Bródna, Targówka na nim skorzystają, czy może nie będzie tak, że będą dojeżdżać do mostu, który będzie już dawno zakorkowany, bo tak naprawdę będą przy nim rozległe osiedla. Oczywiście – to jest możliwe. Jeżeli już jedno osiedle to jest 9 tysięcy mieszkań, to co za problem, żeby było 90 tysięcy. Dobrze, 3,5. No to co jest za problem, żeby powstało 10 takich osiedli. 10 do 7 to jest 3,5 tysięcy mieszkańców – połowa osób, które mieszka w Spółdzielni Mieszkaniowej Bródno. Czy pan uważa, że to, co to będzie oznaczało dla mieszkańców tej spółdzielni? Muszą jakby... po prostu trzeba brać pod uwagę. Dziwię się, że tutaj ze strony państwa jest jakiś sprzeciw, bo to w państwa interesie jest to, żeby o to zadbać, bo inaczej ten most nie będzie dla mieszkańców Bródna żadnym rozwiązaniem komunikacyjnym.

Agata Gójska: Ja mam prośbę o niereagowanie jeszcze przez sekundę, dobrze?

Sławomir Antonik: Nie, nie, ja tylko chcę odpowiedzieć i uspokoić w wypowiedzi – jest miejscowy plan zagospodarowania tego terenu. Zapraszamy do zapoznania się. „Doskonałe miasto”, również z miejscami pracy, także uspokajam.

Jan Mencwel: Nieprawda. Nie ma planów dla terenu Żerania.

Sławomir Antonik: Ale to nie jest Żerań, przepraszam bardzo, to jest Bródno.

Jan Mencwel: Ale ja mówię o Żeraniu, który jest przed Bródnem w stosunku do mostu. No musi Pan brać to pod uwagę! Przecież to jest teren...

Agata Gójska: Ja rozumiem, że dla części tych terenów jest plan zagospodarowania przestrzennego i rozumiem, że... sekundeczkę, sekundeczkę! To co pan postuluje to to, żeby myśleć o tym terenie nie tylko w charakterze sypialni, z której mieszkańcy będą się musieli jakoś przenosić na drugą stronę Wisły, tylko żeby w taki sposób myśleć o zagospodarowaniu tego obszaru, żeby tam się znajdowały wszelkie funkcje, które są kluczowymi funkcjami, funkcjami miejskimi. Proszę państwa, bo rzeczywiście jest tak, że jesteśmy, jesteśmy pod bardzo dużą presją czasu. Natomiast ja bym chciała, żeby wszystkie osoby, które zgłaszały się do głosu, a które nie miały szansy do tej pory się wypowiedzieć, żeby się wypowiedziały, a potem żebyśmy poświęcili parę minut na zebranie tego i zaplanowanie tego jak chcemy skonstruować kolejne spotkanie, czym konkretnie chcemy się na tym kolejnym spotkaniu zająć. Bardzo proszę, pani się zgłaszała a potem przechodzimy do pani.

Uczestniczka spotkania: Ja już właśnie w kontekście do podsumowania.

Agata Gójska: To może jeszcze dajmy szansę w takim razie pozostałym osobom. To tam, to tam, to tam na razie jeszcze. Dokładnie. Pan też. Ale to ten pan miał mieć!

<gwar>

Krzysztof Mikołajewski: Proszę, proszę bardzo! Panie radny, prosimy o zabranie głosu.

Uczestnik spotkania RADNY: Pan się wypowie i ja ten.

Krzysztof Mikołajewski: Pozwólmy pani moderator, żeby...

Piotr Pietruszyński: Proszę państwa, pozwolę sobie na chwilę odnieść się jeszcze do przywódców, do pana, do pani Karoliny. Myślę, że raz jeszcze wrócę do tych powiedzmy punktów wyjściowych, które powiedziałem zaproponowałem, bo to co pan mówi o mieście, tak zwane miasto dla ludzi to jest piękna i słuszna koncepcja, tylko wydaje mi się, że trzymając się tych trzech jakby zmiennych, zaraz dopowiem o czwartej, na którą słusznie pan Jan Mencwel zwrócił uwagę. Z tych trzech punktów, tak, mianowicie most – jasne, ale powiązany z obwodnicą i tylko dla ruchu lokalnego. I wtedy te negatywne zjawiska będą rzeczywiście zminimalizowane, bo wprowadzamy możliwość poruszania się, ale jednocześnie nie wprowadzamy ruchu samochodowego. Jeżeli tym niemniej taki most w tym momencie nie potrzebowałby tych czterech pasów, może być z powodzeniem mniejszy, czyli tańszy, tańszy, znaczy mamy zwolnione jeszcze dodatkowe środki, które możemy skierować na obwodnicę, czym realizujemy ten drugi punkt, który uważam za kluczowy, czyli związanie całego tematu z obwodnicą. Następnie nad zbiorkom i ten czwarty, o którym powiedział pan Jan, z którym się rzeczywiście zgadzam, to jest coś, co trzeba prędko-prędko zrobić i przyciskać, a mianowicie miejscowy plan zagospodarowania, żebyśmy tam nie mieli niespodzianek, mówiąc o Żeraniu. Znaczy ja raz jeszcze podsumowując – cztery, cztery punkty w tym momencie, które wydają mi się, i które bym zaproponował, żeby w podsumowaniu się znalazły, to znaczy most, mówię z Pragi, Żoliborz pewnie będzie miał inne zdanie – most tak, ale w połączeniu z obwodnicą, z bardzo silnym nastawieniem na zbiorczą komunikację i koniecznie plan zagospodarowania przestrzennego, żeby nie było niespodzianek.

Agata Gójska: Dziękuję serdecznie. Pani i pan.

Jolanta Miśkiewicz: Bardzo dziękuję. Jolanta Miśkiewicz, jestem radną, mieszkanką tej peryferyjnej dzielnicy Targówek. Jeśli mogę, bo ja cały czas mam wrażenie, że rozmawiamy o zupełnie innym mieście niż Warszawa. Proszę mnie uświadomić czy ulica Krasińskiego od Wisłostrady do placu Wilsona jest drogą przejezdną? Czy jest tam jezdnia, jeżdżą samochody, autobusy? Zgadza się, tak? czyli jest wjazd w ulicę Krasińskiego z Wisłostrady?

Uczestnik spotkania: Niech pani zapyta czy jeżdżą autobusem kogoś z Zarządu...

Jolanta Miśkiewicz: Ja jeżdżę tylko autobusami i jeżdżę 112 stamtąd właśnie za Bródno, zdarza mi się. Dookoła przez most Grota-Roweckiego, który jest totalnie zakorkowany, stoję tam godzinę na tym samym moście. Do czego zmierzam – właśnie. Skoro ta ulica istnieje i jeździ tam samochód za samochodem, jeżdżą tam też autobusy, czyli nie wprowadzamy tam ruchu, którego nie ma de facto...

Uczestnik spotkania: Ale jest...

Jolanta Miśkiewicz: ...po drugie, mogę skończyć? Dziękuję. Bardzo dziękuję. Po drugie – wprowadzenie tam jeszcze tramwaju od sieci z Matki Teresy Kalkuty, dawnej Budowlanej, do placu Wilsona daje nam jeszcze jeden plus. Jaki? Otóż taki, że mieszkańcy Białołęki, Targówka, Marek, Żąbek i tak dalej nie będą przyjeżdżali na plac Wilsona porzucając tam auta. Dlaczego? zadaję sobie takie pytanie – a otóż dlatego, szanowni państwo, że gro tych osób mieszka na linii, pracuje na linii metra, tej pierwszej linii. Jeżeli tu był taki pan miły, tutaj jest, prosi nas żebyśmy się wstrzymali z budową mostu Krasińskiego do zakończenia budowy drugiej linii metra na Bródno – szanowni państwo, to nie jest rozwiązanie.

Uczestnik spotkania: Bardzo dobre rozwiązanie.

Jolanta Miśkiewicz: Dlaczego?

Tomasz Michałowski: Z punktu widzenia tego co pani powiedziała bardzo dobre!

Jolanta Miśkiewicz: Ale teraz... dlaczego mówię, że to nie jest dobre rozwiązanie – ponieważ mieszkańcy dzielnica Targówek i innych ościennych dzielnic, będziemy chcieli dojechać dokąd – do pracy. Czyli jak najszybciej dostać się do pierwszej linii metra, bo nie oszukujemy się, siatka naszego metra nie jest taką samą, tą samą siatką jak chociażby w Londynie. I dlatego wykorzystujemy siatkę, którą mamy, siatkę, która jest super rozwinięta, i jest to siatka tramwajowa, szanowni państwo. Krótsze odcinki, świetny dojazd, maksymalna możliwość przesiadek, możliwość dojazdu do każdego miejsca, a metro nam nie załatwia naprawdę sprawy. Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Czyli to też rozumiem w kwestii komunikacji zbiorowej, o której wcześniej żeśmy też rozmawiali.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Może wyjaśnię pani, bo mieszkam przy tej ulicy. Wyjaśnię pani kwestię dotyczące tego o czym pani mówi, a być może pani nie wie jakie to jest, jaka to jest ulica. Więc jeśli pani byłaby łaskawa może zerknąć, przyjechać, to byłoby pewnie miło. Ale w każdym bądź razie, jeżeli pani by się chciała skomunikować z pierwszą linią metra, to ona właśnie znajduje się przy placu Wilsona. Więc trzeba pokonać ten odcinek...

Jolanta Miśkiewicz: Ale ja chcę tramwajem tam dojechać!

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Proszę pani, ale... proszę zrozumieć jedną rzecz, że w tym projekcie, który tutaj był zwizualizowany, jest mowa o dwóch, o dwóch pasach ruchu w jedną stronę, o dwóch pasach ruchu w drugą stronę i po środku dwóch tramwajach. Jeśli pani byłaby tak łaskawa i zamieniła się ze mną na miejsca – ja usiądę na pani miejscu, a pani na moim miejscu, to proszę mi powiedzieć jakie pani znajdzie argumenty na moim miejscu za tym, żeby ten most powstał? Takie jest moje pytanie. Tak. Rozumiem, że zamienimy się miejscami – pani będzie teraz z Żoliborza, a ja z Targówka.

Agata Gójska: Ale to jest oczywiste, że każdy z państwa sygnalizuje te problemy ze swojej perspektywy i dlatego rozmawiacie państwo między sobą również, żeby znaleźć rozwiązanie dla tych różnych problemów, o których państwo mówicie.

Jolanta Miśkiewicz: Jeśli mogłabym tylko odpowiedzieć, dobrze?

<chórem> Nie, nie, nie.

Agata Gójska: Nie, już proszę nie... bardzo bym prosiła tutaj głos ostatni głos i bym prosiła, żebyśmy zmierzali już do konkluzji – jakie praktyczne pytania chcielibyście państwo postawić na kolejne spotkanie, czym my się w ogóle powinniśmy zajmować? Bardzo proszę. Pan i potem pani. I potem ewentualnie pani.

Tomasz Michałowski: Szanowni państwo, ja uważam, że źle się dzieje, że się obrzucamy nawet delikatnymi jakimiś dotknięciami – to zarówno jakby do nas mówię jak i do Targówka, Praga jakby uniknęła tego. Znaczący uciekamy jakby od merytoryki dyskusji. I to nie jest tak, że ja chcę zdominować coś, tylko wydaje mi się, że opcja, którą zaproponowałem na początku, żebyśmy się skupili na tym tak i nie o tyle była ważna, że dla mnie było istotne wysłuchanie tego co Targówek chce powiedzieć, i miasto przede wszystkim, dlaczego chce budować ten most, ponieważ z punktu widzenia mieszkańców Żoliborza ten most jest inwestycją totalnie niepotrzebną i totalnie nietrafioną. I jeśli mówimy o skomunikowaniu Targówka z Żoliborzem, mamy świetnie skomunikowany Targówek z Żoliborzem dzięki dwóm mostom, i dzięki dwóm trasom, czyli mostowi Grota-Roweckiego i trasa Armii Krajowej, i dzięki Mostowi Gdańskiemu. Jeżeli państwo dążycie do tego, żeby dojechać na sam Żoliborz by się przesiadać w pierwszą linię metra, która ma połączyć mieszkańców Targówka z miejscami pracy najbliższej linii metra, ja jestem zwolennikiem tego, żeby miasto podciągnęło drugą linię metra na Targówek i dało możliwość mieszkańcom Targówka dotarcia metrem do pierwszej linii metra, ponieważ metro jest najlepszym środkiem transportu jaki do tej pory wynaleziono w aglomeracjach miejskich. To jest pierwsza rzecz. Druga rzecz – jeżeli państwo chcecie dojechać na Mokotów do Mordoru i tak dalej, do centrum biznesu i tam chcecie pracować – SKM, Szybka Kolej Miejska. Świetnie skomunikowana na Targówku...

Maksymalnie zapchana do bólu!

Tomasz Michałowski: ...ale proszę mi nie przerywać. Świetnie skomunikowana na Targówku, w ciągu 20 minut jesteście państwo na Mokotowie. Idziemy dalej – czy państwo chcecie dojechać samochodem do centrum? Jeżeli chcecie państwo dojechać samochodem do centrum, trzeba po pierwsze umożliwić Targówkowi przejechanie węzła kolejowego, myślę, że się wszyscy z tym zgadzamy, ponieważ macie tak naprawdę tylko trzy możliwości przejechania tego węzła – jeden to jest most Grota, drugi to jest Rondo Żaby, trzecie to jest ulica Radzywińska. Każda z nich ma swoje

mankamenty. Mankamentem mostu Grota, mimo największej w tej chwili przepustowości tego mostu jest to, że on jest najbardziej na północy z tych wszystkich trzech dróg. Możecie nim jechać dalej, przez Wolę i tak dalej, ale to jest zupełnie inna sprawa. Rondo Żaba – bardzo trudny dojazd – Świętego Wincentego, plus boczna druga ulica wzdłuż torów tramwajowych – rozumiem doskonale. Radzymińska – problem poważny Radzymińskiej polega na tym, że dojeżdżacie państwo do Warszawy Wileńskiej i dalej się robi, mówiąc delikatnie, klops, bo nie możecie wjechać na most Śląsko-Dąbrowski bo jest nieprzejezdny dla samochodów osobowych w godzinach szczytu. I teraz szanowny panie prezydencie, bo tu jest też jakby do pana. To jest kwestia, moim zdaniem przede wszystkim, odpowiedzenia sobie na pytanie po co ten most ma powstać, bo jeżeli on ma powstać w celu lepszej komunikacji, powinniśmy zastanowić się nad pewnymi rozwiązaniami systemowymi, nie tylko rozwiązaniami infrastrukturalnymi, które są niestety najbardziej drogimi rozwiązaniami. To jest jedna rzecz. Druga rzecz – komu ma ten służyć most? Bo jeżeli ma służyć mieszkańcom Targówka – pomóżmy rozwiązać im te problemy. Pomóżmy rozwiązać im te problemy. Ale budowa tego mostu nie będzie służyła w żaden sposób mieszkańcom Żoliborza. Mieszkańcy Żoliborza świetnie są, są zadowoleni z dotychczasowych mostów. I korzystają z tych mostów. I nie zamykają się na innych mieszkańców innych dzielnic. Żoliborz jest naprawdę otwarty. Przyjeżdżają na Żoliborz mieszkańcy innych dzielnic, spędzają czas na Kępie Potockiej, zwiedzają Stary Żoliborz, odwiedzają Sanktuarium Księdza Jerzego i wiele, wiele innych miejsc. Idąc dalej – ja bardzo dziękuję za wypowiedź pana Krzysztofa Michalskiego. Pan Krzysztof wrócił do początku, do tego, że pieniądze, które mają być przeznaczone na tę inwestycję może powinny być przesunięte na inne inwestycje miejskie, które rozwiążą problemy komunikacyjne także Targówka. I tu mówimy o metrze i o innych możliwościach wyjazdu z Targówka. Panie konserwatorze, nawiązał pan do mostu, który był wpisany w 1916 roku, tylko że ten most nie powstał, więc nie podlega ochronie konserwatorskiej. To jest ta podstawowa różnica. Tkanka Żoliborska na szczęście powstała i na szczęście się, Bogu dziękować, zachowała. I podlega pana, pana ochronie. I to jest ta jakby podstawowa, podstawowa różnica.

Michał Krasucki: Myślę, że nie w takim kontekście użyłem tego argumentu.

Tomasz Michałowski: Ale można go było tak jakby odebrać. Więc, więc... panie burmistrzu, panie prezydencie – ja myślę, że powinniśmy wyjść, nawet jeszcze dzisiaj, ja jestem, dla mnie ta sprawa jest mega ważna, tak jak dla Żoliborzanina, który ma dany ten mandat przynajmniej przez tych mieszkańców, którzy podpisali, podpisali petycję przeciwko budowie mostu. Ja chcę rozmawiać, bo ja nie jestem obojętny na państwa problem, bo jesteśmy jedną Warszawą, jesteśmy jednym miastem, musimy się rozwijać. Ale jednocześnie to co powiedziała pani Zjawińska – musimy uchronić i zachować dla przyszłych pokoleń, bo tak naprawdę wszystkie miasta europejskie – czy Paryż, czy Londyn, czy Genewa, czy jakiegokolwiek inne miasta – one chronią to, co mają najcenniejsze, bo to jest także atrakcją turystyczną dla mieszkańców całej Europy i świata, którzy przyjeżdżają. Żoliborz nie jest czymś obojętnym. Architektura Żoliborska nie jest czymś obojętnym. Bardzo dziękuję.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Ja bym jeszcze raz jakby wróciła do tej kwestii, bo to czym pan zakończył pokazując wagę szczególnej tkanki, szczególnego charakteru Żoliborza, myślę, że to jest coś bardzo istotnego, co jak rozumiem wszystkich tutaj interesuje, i to do czego wszyscy zamierzają dołożyć starań, żeby rzeczywiście to zachować. I jednocześnie zadał pan pytanie wcześniej o to czym się kierowało, jakimi potrzebami miasto się kierowało, skierował pan to pytanie również do przedstawicieli pozostałych dzielnic i moje pytanie jest tylko takie czy usłyszał pan od nich właśnie te potrzeby? Bo ja słyszę, że pan próbuje ich przekonać, że...

Tomasz Michałowski: Usłyszałem tylko jedną. Nie, usłyszałem jedną potrzebę.

Agata Gójska: ...powinni z tych potrzeb zrezygnować i teraz nie mam pewności czy słyszał pan ich argumentację.

Tomasz Michałowski: Dojechanie do Wisłostrady, co powiedział pan burmistrz – dojechanie do Wisłostrady. I drugą potrzebę wyartykułowaną przez panią radną, dojechanie tramwajem do linii metra.

Jolanta Miśkiewicz: Do linii metra, ewentualnie skorzystanie z sieci tramwajowej, która jest rozbudowana, a to połączenie między Budowlaną a Placem Wilsona jest dla nas doskonałym dojazdem i skorzystaniem z tej sieci, bezpośrednio skrócenie przez Jana Pawła. Genialne rozwiązanie.

Tomasz Michałowski: Ale pani chce w Jana Pawła wjechać?

Jolanta Miśkiewicz: Nie, ja mówię, że możliwość skorzystania z przesiadkowego trybu...

Tomasz Michałowski: Ale to metro jest najlepszym rozwiązaniem.

Agata Gójska: Proszę państwa! Przekonujemy się teraz nawzajem w ten sposób w jaki sposób poruszać się po mieście, w jaki sposób korzystać z tego miasta, jakie obszary, jakiego rodzaju funkcje powinny pełnić. No rowerem to na pewno i komunikacją miejską, co do tego się zgadzamy.

Jolanta Miśkiewicz: ...możliwość przejazdu na drugą stronę rowerem – rowerem. Żeby nie jeździć samochodem do samego centrum czy korzystać z komunikacji miejskiej, chcemy mieć możliwość przeprawy przez Wisłę rowerem, szanowni państwo. Dajcie nam taką możliwość, rozmawiajmy.

Agata Gójska: Proszę państwa, proponuję dwa ostatnie głosy i proponuję wrócić do pytania o to... tak, tak, tu się jeszcze kilka osób zgłasza. A potem spróbujemy wrócić do pytania czym się chcemy zająć na kolejnym spotkaniu, spróbujemy podsumować te różne głosy, które tutaj padły i zaplanować dalsze prace. Bardzo proszę.

Jolanta Zjawińska: Ja całym sercem jestem za rowerem tylko dla rowerów niepotrzebne są dwa pasy na moście w obie strony, tak, cztery. To tak ad hoc. A teraz... bo w połowie naszej dyskusji padło pytanie czy miasto dopuszcza jakiegokolwiek zmiany – w związku z czym ja bym chciała zapytać czy dopuszcza, jeszcze raz, żeby to wybrzmiało, i zapytam czy skoro jeśli most ma służyć lokalnie przeprawie z Targówka i ma przepuszczać głównie, kierować się ruch do Wisłostrady, to może zablokujemy zjazdy z mostu na Żoliborz i nie będzie żadnego problemu. A tramwaj być może może skręcać. Jeśli chcemy zapobiec wtłaczaniu ruchu samochodowego na Żoliborz to bądźmy poważni i nie róbmy zjazdów, bo zjazdy nie zapobiegają, tylko zachęcą auta do wjeżdżania. I jeszcze jedno pytanie do pana prezydenta – czy moglibyśmy usłyszeć datę końcową ważności decyzji środowiskowej? To jest jedno pytanie. A drugie – do kiedy ma powstać finalny projekt po aktualizacji? Jaki jest tak zwany „deadline”, kiedy to się zakończy, ile mamy czasu na wszystkie działania? I wracam do tych zjazdów, tak, to są trzy rzeczy. dziękuję.

Agata Gójska: Tutaj do pana i potem przejdziemy do wypowiedzi...

Krzysztof Michalski: Mogę teraz zabrać głos? Pan wiceburmistrz Żoliborza mówiąc w taki troszeczkę dosadny sposób – ja nie zgadzam się z takimi podziałami peryferia i tak dalej, natomiast zwrócić

uwagę, nie artykułując tego wprost, zwrócił uwagę na jedną istotną kwestię. Mamy w naszym mieście kilka dokumentów o charakterze strategicznym, również regulujących kwestie transportowe. Od wielu lat mowa jest o tym, że ograniczamy ruch kołowy w centrum na rzecz właśnie komunikacji publicznej, na rzecz rowerów, czy na rzecz tego, co jest najbardziej bliskie człowiekowi, czyli ruchu pieszego. Projekt trasy mostu Krasińskiego po dwa pasy ruchu plus oczywiście tramwaj, plus te rowery, plus te chodniki, no, w moim przekonaniu i bez jakby tej obwodnicy, o której pan prezydent mówi, że są pieniądze, i się znajdują, ja to wszystko, jakby kolokwialnie powiem, tykam, natomiast on w moim przekonaniu z tą strategią nie jest zgodny i nie rozwiązuje istotnego problemu – czyli pompowania ruchu kołowego do centrum miasta. Nawet gdy państwo... ja też poruszam się komunikacją publiczną po mieście, czasami samochodem, ale mnóstwo osób z tego transportu publicznego nie korzysta, z różnych względów – bo drogo, bo krócej jedzie im się samochodem, bo to jest wygodne, tak. I tworząc kolejną przeprawę przez Wisłę w takim charakterze w jakim w tym momencie jest most Krasińskiego, tego problemu nie rozwiązujemy. A druga jeszcze istotna rzecz jest – też chciałbym na to zwrócić uwagę, trochę Jan Mencwel o tym mówił, o pewnej monokulturze dzielnic naszego miasta. Czyli w sytuacji, która tu ma miejsce, Praga również jest taką dzielnicą – to są dzielnice, gdzie są oczywiście miejsca pracy, natomiast główny ruch większości mieszkańców, sam jestem przykładem takiego mieszkańca, kieruje się na drugi brzeg. Mam, zrobię małą reklamę jeszcze, to jest książka, która... język polski jest czwartym językiem, na który została przetłumaczona – Charles Montgomery, kanadyjski dziennikarz, naukowiec, napisał książkę „Miasto Szczęśliwe”. On zwraca nam uwagę na jedną istotną kwestię. To znaczy na szereg kwestii dotyczących rozwoju miasta, natomiast mówi o jednej rzeczy popartej konkretnymi badaniami. Jeżeli ktoś dojeżdża do miejsca swojej pracy z miejsca zamieszkania dłużej niż 16 minut, to jacyś amerykańscy badacze wyliczyli, można z tym badaniem polemizować, natomiast było na dość dużej próbie robione, ten człowiek gdzie by nie mieszkał, nie czuje się szczęśliwy. Most Krasińskiego nie przyspieszy... znaczy przyspieszy troszeczkę ten czas dojazdu, natomiast nadal jeżeli mieszkańcy Targówka będą pracować w Mordorze, będą pracować na Młocinach, będą pracować, nie wiem, w Pruszkowie, to nadal nie będą dojeżdżać maksymalnie tych 16 minut. I następna kwestia, budowa kolejnych osiedli na Targówku Mieszkaniowym też tego problemu nie rozwiąże, bo gdzieś ci ludzie będą pracować. Ja bym chciał, żeby ich ruch, ten poranny był kierowany w kierunku Radzimina, w kierunku Ząbek, w kierunku Marek. Ale prawda jest taka, że ja myślę, o zupełnie innym kierunku. I kolejne pasy pod samochody tego problemu nie rozwiążą. Jeżeli chcielibyśmy strategię teraz zastosować w praktyce – zrobmy most z tramwajem, z jednym pasem ruchu dzielonym wspólnie przez autobusy i samochody, i z tymi ścieżkami rowerowymi. Wydaje mi się, że to jest rozwiązanie jak najbardziej racjonalne i preferowane. Oczywiście panowie z Biura Drogownictwa i Komunikacji będą z tym polemizować, natomiast jest to rozwiązanie, znaczy priorytet na transport publiczny. Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Zanim oddam głos panu to najpierw głos panu prezydentowi, bo padło bardzo konkretne pytanie o ważnej decyzji środowiskowej i tak dalej, to ja mam takie pytanie w nawiązaniu do tego ostatniego, do tej ostatniej kwestii, którą pan zasygnalizował, bo próbując... próbując zmierzać też do takiego jakby zobaczenia gdzie my jesteśmy z tą rozmową, bo bardzo wiele wątków zostało poruszonych i bardzo wiele kwestii, to ja mam takie pytanie. Przed nami jest na pewno zadanie dotyczące tego, żeby zastanowić się jak powinny być opracowane konsultacje społeczne tak, żeby dać możliwość wypowiedzenia się możliwie dużej liczbie osób, rzeczywiście rzetelnego wypowiedzenia się. Ale to zadanie zupełnie jakby zaparkowało na zaś, natomiast chciałabym państwo zaproponować taką rzecz, żebyśmy na tym kolejnym spotkaniu –

nie podejmując decyzji, nie myśląc o tym czy to ma iść w stronę budowy mostu, czy to ma iść w stronę rezygnacji z mostu – spróbowali przyjrzeć się pytaniu, które pan postawił. Zakładając, że mielibyśmy go zaprojektować go od początku. Czy jest jakiś kształt tej inwestycji, tego projektu, który państwo byście mogli uznać, że niweluje te problemy, które są sygnalizowane i, i jakby odpowiada na te potrzeby, o których jest mowa. Ja sobie wyobrażam... sekundę, sekundkę. Ja sobie wyobrażam, że dla części z państwa to może być trudne do rozważenia, bo możecie państwo mieć takie poczucie – no ok, jeżeli w ogóle idziemy w tym kierunku, to nie wiem, rezygnujemy z czegoś, albo w ogóle to nie jest ten pomysł... jeszcze raz?

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: To nie jest możliwe. Prawnie. To nie jest prawnie możliwe, nieskuteczne, ponieważ decyzja środowiskowa...

Agata Gójska: To zaraz powiemy o tej decyzji środowiskowej. Znaczący możemy teraz iść na dwa sposoby. Jedna to jest taka – być może ten projekt, który byśmy tutaj wspólnie wypracowali to jest projekt, który kompletnie wywraca do góry nogami ten projekt, na który istnieje formalna dokumentacja, a być może ta, ten projekt, który państwo byście widzieli jako idealny on nie odbiega aż tak bardzo od tych możliwości, które ramy projektu dają. Znaczący to ja bym zadała to pytanie również przedstawicielom miasta czy to jest możliwe, bo oczywiście jakby ramy prawne to jest podstawowa kwestia, która nas obliguje. Pytanie które zadaję jest bardziej pytaniem o to, czy państwo bylibyście zainteresowani sprawdzeniem takiego wariantu, takiej ewentualności? Proszę państwa? Czy ktoś mnie słucha?

Uczestnik spotkania: Słuchamy, słuchamy.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Tylko pod warunkiem, że to ma sens.

Agata Gójska: To znaczący innymi słowami, że to co wypracujemy mogłoby się zmieścić w tych ramach prawnych. Pani dyrektor, panie prezydencie, panie dyrektorze? Czy takie zadanie powiedziałabym poznawcze jest w ogóle możliwe tak, żeby zmieścić się w istniejących ramach prawnych projektu? To znaczący żeby spróbować w taki sposób pomyśleć o, o tym, o takim projekcie, który odpowiadałby na potrzeby, które tutaj zostały zasygnalizowane i czy przewidujemy, że on mógłby, czy warianty do projektu mogłyby zostać wprowadzone?

Anna Piotrowska: Ja mówiłam już wcześniej, że, że... dokonamy przeglądu tych wszystkich propozycji państwa, ale z udziałem projektanta i wtedy dopiero będziemy mogli się wypowiedzieć które z tych państwa rozwiązań, czy mówiąc łagodniej propozycji, są możliwe do wprowadzenia do projektu.

Jan Mencwel: Kiedy to może nastąpić? Taka rozmowa z projektantem?

Anna Piotrowska: Dzisiaj, dzisiaj mamy spotkanie. Jest protokołowane, wszystkie państwa propozycje zostaną zapisane. I my jak już będzie, jak już będzie gotowy ten dokument...

Tomasz Michałowski: Moment, moment! Przepraszam, nie, przepraszam! Bo to jest jakaś, to jest jakaś granda w tej chwili! Nie może być na razie jakby zgłaszania poprawek w momencie kiedy nie ma konsultacji, no! Przepraszam!

Agata Gójska: Proszę państwa, to są dwie różne rzeczy. To są dwie różne rzeczy. Jedna to jest taka – czy państwo jako przedstawiciele, czy przedstawiciele mieszkańców tych różnych dzielnic, czy

chcecie państwo chcecie się przyjrzeć temu, czy taka, takie rozwiązanie, które godzi te różne interesy istnieje, natomiast czymś innym jest kwestia konsultacji społecznych. Jeżeli państwo uważają, że te konsultacje są...

Tomasz Michałowski: Nie, nie, przepraszam! Padło konkretne pytanie – czy jest możliwość dokonania zmian w decyzji środowiskowej, projekcie i tak dalej. Pani nam odpowiada, że jest projektant, który może nanieść... momencik, może nanieść zmiany... na razie jakby nie ma mowy o zmianach!

Krzysztof Mikołajewski: Ja rozumiem, przepraszam, ja może po prostu sprostuję pewne rzeczy – my przez ten warsztat chcemy w ogóle sprawdzić możliwości zmian. I rozumiem, że ten warsztat byłby z projektantem. I taka była idea, co nie jest jednoznaczne z konsultacją, tylko pokazanie pewnego pola, pola do dyskusji, zakreślenie tego pola dyskusji. I myślę, że uzgadniając również tę ramę prawną, bo żeby zaprosić też biuro prawne czy te wszystkie elementy... znaczy ideą tego jest zakreślenie kolejnego pola wspólnego, na którym my możemy tutaj ustalić przedmiot konsultacji. Przedmiot konsultacji tak naprawdę.

Agata Gójska: Najpierw pan Janek.

Jan Jakiel: Tutaj padło kilka kwestii. Chcemy dowiedzieć się od państwa jak najwięcej oczekiwań i obaw po to, żeby na kolejne spotkanie, które będzie jeszcze przed konsultacjami społecznymi przygotować jak najwięcej odpowiedzi, ewentualnych rozwiązań. Bo trudno jest nam do końca powiedzieć co jest możliwe, co jest niemożliwe, jeżeli nie wiemy do końca co chcą państwo uzyskać. Ze strony pani Jolanty padło bardzo konkretne propozycje, żeby na ciągu Wisłostrady uciąć jezdnię...

Tomasz Michałowski: Ale to nie jest ten etap, naprawdę! Przepraszam. Protestuję totalnie, bo jak na razie...

Jan Jakiel: Pozwoli pan, że dokończę, bo padło jeszcze kilka tych propozycji. Żeby pójść dalej my musimy krok po kroku to przeanalizować i powiedzieć czy możemy nad czymś takim dalej procedować, jakie konkretne rozwiązania, jakie konkretne konsekwencje to za sobą pociągnie. Pan Hlebowicz też wspomniał, bardzo dziękuję, o przestrzeniach publicznych, rozwiązaniach. Jakich przestrzeniach publicznych – czy mówimy o samym Placu Wilsona, który na przykład, nie wiem już sam teraz, bo on miał być placem pieszo-rowerowo-tramwajowym, czy mówimy o całej Krasińskiego, czy mówimy o jeszcze Słowackiego, Mickiewicza? Te pytania prędzej czy później padną, dlatego że Biuro Drogownictwa i Komunikacji przygotowuje ten dokument, który ma obszarowo przeanalizować pewne rozwiązania i one w ramach tych konsultacji padną. I być może rozmawiając już o tym wcześniej będzie nam łatwiej i przy jednej propozycji, i przy drugiej, drugiej, przy jednym i przy drugim temacie pójść do przodu. Im więcej takich rzeczy będzie z państwa strony, tym my będziemy mogli bardziej precyzyjnie, bardziej konkretniej mówić na kolejnym spotkaniu.

Agata Gójska: I jednocześnie jeszcze odwołując się do troski wyrażonej przez panów dotyczącej tego, że to nie jest ten etap i to nie są konsultacje społeczne. To znaczy ja sobie wyobrażam różne możliwości konsultacji społecznych i absolutnie jakby tutaj no nie chcę nawet wymyślać, ale to, że takie warsztaty projektowe mogłyby się odbyć z państwa udziałem wskazujące jakby te konkretne jakby na projekcie możliwości, to nie przesądza, że analogiczne procesy mogą się odbyć również z udziałem mieszkańców.

Tomasz Michałowski: Ale momencik, bo tu jest kilka zasadniczych spraw. Po pierwsze – konsultacje społeczne powinny wstrzymać procedowanie projektu. To jest pierwsza rzecz. Po drugie – czy te warsztaty mają ramy prawne, że one mogą się odbyć, i one są wiążące w jakikolwiek sposób przez miasto. To jest druga rzecz. Bo to, że my sobie warsztaty odbędziemy jakiegokolwiek to nie znaczy, że one potem będą miały jakiegokolwiek odniesienie.

Agata Gójska: Czyli jaki byłby status tych konsultacji.

Tomasz Michałowski: Ja cały czas też nie uzyskałem odpowiedzi czy miasto jest w stanie się wycofać odpowiedzi. Nie uzyskałem odpowiedzi od samego początku. I też nie mam cały czas odpowiedzi od miasta jak i od BDiK jakie są, nie... bo na etapie konsultacji – a wejście w konsultacje jest zaakceptowanie decyzji, więc potem wchodzimy w kanał, w który nie wchodzimy. Taka jest prawda!

Krzysztof Michałowski: Nie, przepraszam, ja tylko sprostuję, bo już omówiłem ten temat. Konsultacje nie oznaczają legitymizacji inwestycji. To już powiedzieliśmy sobie raz! Druga rzecz – dzisiaj się spotykamy podczas kolejnych spotkań spotykamy się po to, żeby wypracować przedmiot tych konsultacji jeżeli jesteśmy w stanie się porozumieć. To spotkanie służy nam określeniu takiego pola, w którym jesteśmy w stanie porozumieć. Czy istnieje w ogóle jakieś pole do porozumienia. I ten warsztat, o którym tutaj mówimy, to jest określenie tego pola, czy ono w ogóle gdzieś istnieje, sprawdzenie. Co nie oznacza, że na przykład jeżeli wypracujemy jakiś model powiedzmy, że jesteśmy w stanie się... że inne kwestie w konsultacjach mogą być nieuwzględnione, jeżeli będzie takie życzenie, że państwo by chcieli uwzględnić w konsultacjach pytanie na przykład w formie badania czy most jest zasadną inwestycją – takie rzeczy, to wszystko może być uwzględnione. To nie jest tak w każdym bądź razie, że konsultacje oznaczają legitymizację.

Tomasz Michałowski: Ale konsultacja też nie jest wiążąca.

Krzysztof Mikołajewski: Ja rozumiem, że jest pewna deklaracja – no nic nigdy nie jest wiążące. Jest jakaś umowa społeczna.

Agata Gójska: Mogę poprosić o przekazanie głosu panu?

Sławomir Antonik: Ja sobie poradzę chyba bez mikrofonu, bo dosyć głośno mówię, wydaje mi się. Szanowni państwo, zaryzykuję takie stwierdzenie, ale obym był złym prorokiem. Z tego projektu Systry, to co zapamiętałem, projekt kończy się na placu Wilsona. Obejmuje lekko zmodernizowaną poprzez torowisko na środku i ścieżkę rowerową, i chodnik, jezdnię dotychczasową Krasińskiego. W związku z tym, jak rozumiem, obawy Żoliborza to są tylko i wyłącznie takie, na dzisiaj, bo i tak mają zajęzioną tą Krasińskiego, że most dostarczy większą liczbę pojazdów, niż jest to w tej chwili. Ja pamiętam takie spotkanie nasze, kiedy pisano, że drodze jezdni Krasińskiego jest 1500 pojazdów na godzinę, przejeżdża. I że tam cały czas stoją. W związku z tym zaryzykuję takie stwierdzenie, że im więcej mostów, im więcej strumieni w mieście, tym mniej ludzi będzie przejeżdżało danym mostem, bo rozśrodkowanie jest ewidentne. Zaryzykuję też stwierdzenie, że obecnie ci, którzy są odesłani na ruch Grota-Roweckiego zjeżdżają na Wisłostradę i właśnie wjeżdżają w Krasińskiego. Czyli generalnie można przyjąć, że to są ci sami ludzie, którzy pojadą nie mostem Grota, tylko pojadą Krasińskiego, czyli teoretycznie nic się nie powinno zmienić. Druga jak gdyby sprawa to jest wiara w zdrowy rozsądek tych, którzy jeżdżą samochodami i ja zaryzykuję takie stwierdzenie jeszcze, że jeżeli ktoś na Targówku będzie mógł wsiąść w tramwaj i przejechać do placu Wilsona, żeby wsiąść w metro, to

tylko taki mocno puknięty słupek samochodowy wsiądzie w ten samochód i będzie się rozglądał za miejscem na Żoliborzu za miejscem, gdzie on ma ten samochód zostawić. Biorąc te wszystkie przesłanki, myślę, że obawy Żoliborza właśnie w zakresie, bo ja nie dyskutuję o rozwiązaniach technicznych, to jak powiedziałem, to jest do dyskusji. Natomiast odpychanie tego mostu, bo usłyszałem taki argument, że jak otwarto most Łazienkowski, to zaczęło nim jeździć więcej samochodów. No to wyburzmy wszystkie mosty w Warszawie i załóżę się, że żaden samochód nie pojedzie żadnym mostem.

Tomasz Michałowski: Nie, nie! Źle argument pan zrozumiał.

Agata Gójska: Ale proszę państwa, już nie wchodzimy głębiej w argumentację! Zamykajmy, nie otwierajmy! Bardzo proszę.

Sławomir Antonik: Zastanawiamy się nad tym jak ten problem rozwiązać i w sposób organizacji ruchu i w sposób konstrukcyjny tego mostu jak on ma wyglądać, a nie dyskutujemy o tym czy w ogóle most czy nie. Ja zaraz powiem dlaczego. Już mówię dlaczego. Bardzo prosta dewiza – tu padły deklaracje ile głosów, kto jaką uchwałę podjął i tak dalej, i tak dalej. To ja też mogę powiedzieć, że w niespełna cztery dni zebraliśmy 23,5 tysiąca głosów, które zawieźliśmy do pana prezydenta Wojciechowicza. I dalej zbieramy. Sądzę, że w okolicy wtorku będzie ponad 30 tysięcy.

Uczestnik spotkania: Ale to merytorycznie, a nie liczbowo.

Sławomir Antonik: Ale to jest głos mieszkańców, nie? Chyba, że rozumiemy to jakoś inaczej. Formuła konsultacji, formuła konsultacji, którą państwo tutaj proponujecie na tak lub nie, de facto odbywa się poprzez te głosy. Szanowni państwo, ja chciałem powiedzieć tak – wy sobie budujecie zupełnie złą teorię i ja nie chcę nawet podejmować polityki w tym zakresie. Formuła podpisów oczywiście nie może mieć znamion wpisywania tam nieletnich. Ale to wszyscy wiemy i myślę, że te złośliwości sobie zostawmy, bo to nie po to, nie po to się spotkaliśmy. Wydaje mi się, że jeżeli mamy wrócić do roku 2008, kiedy dyskutowaliśmy na Targówku, jeżeli mamy wrócić do formuły spotkania trzech komisji infrastruktury z trzech dzielnic, które odbywały się na Targówku, to zaryzykuję stwierdzenie, że to jako rozmówca pierwszy Żoliborz wyłamał się z tej reguły dyskusji. I dzisiaj dalej słyszymy, jako Targówek – nie, bo nie. Bo nas zajeżdżą, bo to, bo tamto, bo owo. A de facto jak ja patrzę to niewiele w tym całym galimatiasie ma się zmienić, bo Krasińskiego jak była tak jest, jest inna formuła zasilania, nikt nie będzie wtedy jeździł mostem Grota, tylko akurat mieszkańcy Bródna być może pojedą tym mostem. A mając połączenie tramwajowe – najszybsze, spowoduje, że ruch samochodowy moim zdaniem, oczywiście to jest moje zdanie, się złagodzi. Akurat w tym rejonie. Dziękuję bardzo i tyle.

Krzysztof Mikołajewski: Limit czasowy nas goni i ja myślę, że wszyscy jesteśmy zmęczeni, a ja też bym oddał pani głos i prosił, żeby to był głos ostatni, i żebyśmy zmiierzali do podsumowania, bo przed nami kolejne wieczory, więc będziemy mogli się wszystkimi argumentami jeszcze wymienić. Mam nadzieję, że do kompromisu dojdziemy, także tutaj proszę głos pani.

Jolanta Zjawińska: Ja tylko czekam na odpowiedź o datę decyzji środowiskowej końca projektu i jeszcze mam taką jedną uwagę do pani Piotrowskiej? Nie pomyliłam? Trochę jestem zaniepokojona takim stwierdzeniem, że musimy uzgodnić z projektantami co się da zrobić, bo my tego nie robimy. Jeśli ja buduję dom, to projektanci mają go zrobić tak jak ja chcę, a nie jak oni powiedzą, że mogą. Nie wiem, ja tutaj czegoś nie rozumiem, tak. To chyba jest odwrócenie pojęć. Ja rozumiem, że trzeba

zapytać projektantów dlatego, że jakiś projekt jest gotowy i jeśli trzeba będzie go zmienić, to trzeba będzie wyasygnować kolejne pieniądze i to chyba o to chodzi. Bo papier jest cierpliwy, projektantów mamy fantastycznych i oni są w stanie zaprojektować wszystko co miasto zamówi. To miasto musi mieć wolę zaprojektowania, jeśli w ogóle czegoś takiego co będzie wszystkim odpowiadało. Ale mówienie, że to oni zdecydują czy to oni mogą poprawić, to nie wiem, przepraszam, ale ja jestem zdumiona czymś takim.

Łukasz Oleszczuk: Szanowna pani, odpowiadając na pani pytanie to nie jest tak, że projektant decyduje co może być zaprojektowane, tylko mamy przepisy prawa budowlanego i przepisy wykonawcze do tej ustawy. One określają parametry techniczne obiektów budowlanych, w tym także dróg. No i krótko mówiąc są tutaj państwa postulaty i te postulaty projektant, jako osoba posiadająca odpowiednie uprawnienia nadane przez właściwą izbę, sprawdza czy jest to możliwe pod kątem prawa. To nie jest tak, że projektant decyduje za inwestora, tylko jest sprawdzenie czy jest to możliwe i w jaki sposób jest to możliwe. I żeby była jasność – nie jest to kwestia, że projektant decyduje za inwestora, tylko projektant sprawdza czy to jest możliwe pod kątem przepisów technicznych, bezpieczeństwa ruchu i także chociażby w kwestii eksploatacyjno-ekonomicznych.

Agata Gójska: Do Pana Prezydenta.

Jacek Wojciechowicz: Ja rozumiem, że już nie w tej kwestii. Nie muszę już nic odpowiadać. Ja chciałem się ustosunkować, bo tu parę takich pytań padło, które myślę, że warto by było jeszcze wyjaśnić. Padł i postulat, aby wstrzymać się z budową mostu do czasu aż zostanie wybudowane metro, no, na Targówek. Ten postulat jest spełniony, ponieważ ja mam ciągle wrażenie, że państwo zapominacie wszyscy o tym, że my mówimy o budowie, która będzie w latach '20, a nie za dwa miesiące. Wcześniej będzie budowane kolejnych 5 stacji na Pradze. Bo to będzie rok '20, '21. Przepraszam, 6. W związku z czym chciałem jakby, chciałem żebyście państwo też brali to pod uwagę. Tutaj oczywiście powoływanie się na Londyn, na Paryż mówiąc w pozytywnym, przedstawiając miasta w takim pozytywnym, jako pozytywne przykłady, i pewnie słusznie, ale powiedzmy też sobie jasno, czy tam w tej chwili w tej tkance historycznej i nie tylko mostów naprawdę jest dużo więcej niż w Warszawie? Nie, nie jest mniejsze obszarowo. Naprawdę, można wejść w internet i sprawdzić. Ulica Krasińskiego – tutaj rzeczywiście jest tak, że dzisiaj często mieszkańcy Bródna jadą mostem Grota nadrabiając kilka kilometrów – co też z punktu widzenia ekologii i ochrony środowiska nie jest aż tak bardzo korzystne, i uparcie, nie wiedzieć czemu, zdarza się im, że niektórzy z nich jadą rzeczywiście ulicą Krasińskiego. Trzeba to brać pod uwagę w tych naszych dyskusjach jak najbardziej też. Trzeba też przypomnieć, że ten projekt, o którym mówimy, że on może ulegać jakimś zmianom, tak, jakimś ograniczeniom, ja te państwa głosy tutaj uważam za interesujące. Zresztą nie pierwsza to jest nasza dyskusja i powiedzmy propozycje państwo dawaliście nam w postaci już konkretnych rozwiązań, i je będziemy też, analizujemy i będziemy je przedstawiać. Ale ta ulica Krasińskiego dzisiaj na co najmniej 1/3 ona ma dwa razy cztery pasy. Jeden jest do parkowania, ale owszem, ale jest. No ale przepraszam panią bardzo, zaprzeczy pani, że na fragmencie jest dwa razy trzy pasy? Na fragmencie jest dwa razy dwa.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Do jazdy? Do jazdy? Zaprzeczam. Jeżeli do jazdy to zaprzeczam.

Jacek Wojciechowicz: Czyli nie ma tam dwa razy trzy, nie doliczymy się trzech pasów w każdym kierunku na ulicy Krasińskiego. Nasz projekt w każdym razie tak jest zrobiony do tej pory – mówimy, on zakłada dwa razy dwa pasy, czyli na pewno mniej. Oczywiście, jest tramwaj. I jeszcze jedna rzecz.

Jeszcze jedna rzecz – pan burmistrz Hlebowicz. Bo przez chwilę pana Burmistrza nie było. Pan Burmistrz mówił, to taka jedna, jedna taka rzecz o której pan wspominał – mówił pan, że taka inwestycja, czy takie inwestycje powodują, że całe rejony miasta wymierają. Ja się mogę oczywiście zgodzić gdybyśmy mówili o jakiejś drodze ekspresowej, natomiast myślę, że tu chyba to biorąc pod uwagę, że my traktujemy cały czas ten most jako lokalny, zobaczmy co się stało na Powiśle po wybudowaniu Mostu Świętokrzyskiego. No ja bym nie zaryzykował takiego stwierdzenia, że Powiśle wymarło. Ja bym raczej zwrócił uwagę na to, że od kilku lat Powiśle rozwija się.

Jacek Wojciechowicz: I powstaje tam mieszkaniówka, ale nie tylko, wiele bardzo interesujących innych obiektów i Powiśle tak naprawdę przeżywa swoją można powiedzieć drugą młodość, czy renesans. A jednym z powodów tego jest oczywiście możliwość komunikacyjna. Ona wcale nie jest w jakiś sposób nadzwyczajnie wykorzystywana. Jak państwo by jeszcze raz zobaczyli jak wygląda ruch na osi Świętokrzyskiej to on nie jest aż taki bardzo duży. Nie jest duży. Ma pan dwa razy dwa pasy, a... i to chyba tyle co ja bym chciał, co ja bym chciał powiedzieć. Z mojego punktu widzenia ta dyskusja oczywiście jest bardzo cenna i ja dziękuję za te wszystkie głosy. Nie ja jestem jakby gospodarzem tego całego postępowania, tutaj są jakby inne osoby, które będą moderować i nadawać kształt razem z państwem, ale ja przyszedłem tu po to, żeby się przysłuchać, poznać lepiej argumenty, wyjaśnić ewentualnie to co jest do wyjaśnienia, a jak rozumiem dalsze nasze spotkania i dalsza praca będzie służyła temu, żeby wypracować jakąś formę kompromisu. Jaka ona będzie, to zobaczymy – czy to będzie modyfikowany projekt, czy to będzie rezygnacja – no zobaczymy, to jest wszystko przed nami.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo, jeszcze pan dyrektor Reksnis chciałby słowo.

Mieczysław Reksnis: Pozwolę sobie trochę nawiązać do tego o czym mówił pan Michalski, o pewnych naszych też uzgodnieniach w tych konsultacjach dotyczących inwestycji na Pradze, które zmierzają do tego, żeby spotkać się gdzieś w pewnym momencie z tymi projektami. I chciałbym państwu zaproponować takie spojrzenie na sprawę, poza względami formalnymi, do których nie chcę się w tej chwili odnosić, które zawiera pewną wizję: wyobraźmy sobie, że mamy w układzie miejskim Warszawy nowy element, który pozwala na to, żeby połączyć kolejne ulice i rejony komunikacją tramwajową, która może być i jest w Warszawie tak budowana, że nie jest uciążliwa dla otoczenia. Ten tramwaj, który będzie prowadzony w pasie dzielącym ulicy, nie ingeruje w przestrzeń, nie powoduje drgań, jest elementem, który jest przyjazny w stosunku do otoczenia. I na tym odcinku do placu Wilsona od Wisłostrady możemy sobie wyobrazić ograniczenie ruchu do jednego pasa ruchu w każdą stronę. To jest ograniczenie, które wyeliminuje zbędny ruch penetrujący Żoliborz Oficerski czy inne okolice. A jednocześnie ta inwestycja służyłaby temu, żeby po praskiej stronie obsłużyć nowe zagospodarowanie. Bardzo istotne jest oczywiście to, żeby plan miejscowy i to co się tam będzie działo przewidywał zrównoważoną tkankę zagospodarowania tego obszaru. I to jest na pewno postulat do naszej strony - miejskiej, który powinniśmy brać pod uwagę, czyli dotyczący planowania przestrzennego. Ale jednocześnie istotne jest to, że następuje rozwój tego obszaru, czyli rozwój miasta, o który nam chodzi. Nam, w sensie ratusza, chodzi o to, żeby dbać o rozwój całości obszarów czy całych rejonów, a nie myśleć tylko jednostkowo czy obszarowo – Targówek, Bródno, Białołęka, Żoliborz. To jest scalanie miasta po obu stronach rzeki, bo przecież Pas Nadwiślański to też jest część miasta, którą przyjemnie by było pójść na ulicę Krasińskiego, wsiąść w tramwaj i przejechać na drugą stronę Wisły, żeby przejść się po nowym zagospodarowaniu, może atrakcyjnych celach podróży. I taką spokojną wizję my też widzimy. I to ja, także w imieniu pana Prezydenta mogę zadeklarować, że nie będziemy w tej chwili rozwijać układu drogowego w sposób agresywny w stosunku do otoczenia.

Widzimy, myślimy i rozmawiamy o tym, żeby zmniejszyć parametry trasy. Jesteśmy otwarci na to, żeby formalnie także podejść do tej sprawy. Także lepsza jest moim zdaniem sytuacja, jeżeli pod oknami w godzinach szczytu, kiedy nie unikniemy zatoru, stoją w kierunku od mostu do Placu Wilsona samochody na jednym pasie ruchu, a nie tak jak teraz się to dzieje na dwóch pasach, prawda. To już jest korzyść ewidentna. Więc, wyrażam w ten sposób naszą wolę, żeby uspokajać ruch, kierować go w sposób rozsądny i nie prowadzić agresywnie w stosunku do otoczenia.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo.

Jolanta Zjawińska: Czy ja dostanę odpowiedź o tę decyzję środowiskową?

Agata Gójska: Tak, tak, ale to już było powiedziane, to jeszcze raz powiedzmy.

Jolanta Zjawińska: Ale to ja nie słyszałam, przepraszam, nie uważałam.

Agata Gójska: Ważność decyzji środowiskowej, proszę o powtórzenie.

Anna Piotrowska: 2016 rok sierpień.

Uczestnik spotkania: Sierpień? A myśmy słyszeli wcześniej o październiku, listopadzie.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: I do tego nawiązuje moje pytanie – czy można to, czy rozważacie państwo możliwość zmiany tej decyzji? Ponieważ ona zakłada zupełnie inne parametry niż te, o których pan raczył powiedzieć.

Łukasz Oleszczuk: To nie jest tak, że decyzja środowiskowa wiąże w pełni inwestora. Tutaj Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych potwierdzi. W tej decyzji jest nałożony obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko na etapie wydania decyzji pozwalającej realizować roboty budowlane. Czyli w przypadku dróg – zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. W związku z tym decyzja środowiskowa ona określa ramy inwestycji, ona nie określi parametrów – pasów ruchu, liczby pasów ruchu, ona określa podstawowe parametry organizacyjne inwestycji. I po to jest wprowadzona przez ustawodawcę możliwość – czy przez inwestora, czy w trybie wpisu do decyzji możliwość ponownej oceny oddziaływania na środowisko. I to jest właśnie ta furtka, w której będzie można przeanalizować zmianę. Dodatkowo, to co jest istotne, to organ, niezależny organ dokonuje oceny zgodności przygotowanego projektu z wydaną decyzją środowiskową. W związku z tym wykonywanie nowej decyzji środowiskowej nie jest sensowne. Bo co jest, co też jest bardzo istotne co było podnoszone chociażby przez mieszkańców Śliwic, czyli kwestia ochrony akustycznej – zmieniły się nam przepisy w zakresie ochrony akustycznej i także na etapie ponownej oceny działania na środowisko na etapie uzyskania decyzji na etapie uzyskania decyzji ZRID jest możliwość weryfikacji rozwiązań w zakresie ochrony akustycznej być może na takie, które będą mniej inwazyjne pod kątem przestrzennym. Więc także to jest, to jest ten etap. I dlatego jeśli inwestor ma tę decyzję, wiąże ją konieczność zmiany, tutaj mówimy o jakiejś formie zmian. Państwo sformułowali swoje głosy, mam tutaj 8 stron uwag od państwa i wypowiedzi. I to jest dla nas przyczynek do rozpoczęcia rozmowy i zastanowienia się w jaki sposób, co jest możliwe. Tak samo tak jak wspominałem projektant to będzie oceniał w jakich ramach formalnych możemy tych zmian dokonać.

Agata Gójska: Czyli innymi słowy pytanie pani czy są możliwe te, te, rozważanie różnego rodzaju modyfikacji, rozumiem, panie Łukaszu, że to jest możliwe w ramach istniejących uwarunkowań formalnych.

Katarzyna Przyłuska -Ciszewska: I drugie moje pytanie tego samego tematu dotyczące – czy można przedłużyć ważność tej decyzji w związku z tym, żeby się nie spieszyć do sierpnia?

Jan Kulik: Nie, nie można, ponieważ wygasa zgodnie z obowiązującą ustawą.

Agata Gójska: Ale ja bym jeszcze doprecyzowała w związku z tym kontekście tych dwóch rodzajów decyzji – panie Łukaszu, wszyscy właściwie. To znaczy to jest pytanie jakiego rodzaju, jakby na jakim etapie powinniście państwo być z tym projektem, zakładając, że poświęcilibyśmy czas na uzgodnienia społeczne tak, żeby zmieścić się w tym etapie i jakoś nie naruszyć tego kolejnego etapu zlikwidowania decyzji już po pozwoleniu.

Dariusz Mosak: Do marca przyszłego roku.

Agata Gójska: Margines. Czyli do początku marca musiałyby powstać założenia, założenia...

Krzysztof Mikołajewski: Także zostały zakreślone konsultacje do marca.

Jan Kulik: Konsultacje zostaną zakreślone do końca lutego, i tak było przyjęte, i skończą się raportem, który, że tak powiem, będzie przedmiotem oceny tego projektu.

Agata Gójska: No dobrze, to ja mam taką w takim razie, taką propozycję. Proszę państwa, proszę sprawdzić czy to się wydaje sensowne. Nie przesądzając tego w jaki sposób będą wyglądały konsultacje społeczne – jakie pytania zostaną zadane, z jakim zadaniem zdecydujecie państwo, że powinno się zwrócić do mieszkańców? Czy moglibyśmy podjąć taką próbę, że umawiamy się na spotkanie na początku stycznia? Zapraszamy projektanta i próbujemy ułożyć te wszystkie klocki hipotetycznie czy w ogóle da się opracować takie rozwiązanie, które jest do przyjęcia. A potem zastanawiamy się czy tę samą procedurę należy powtórzyć z udziałem mieszkańców, czy jakoś inaczej ta procedura powinna, powinna wyglądać. Bo to co my w tej chwili tutaj robimy to oczywiście nie są konsultacje społeczne, znaczy my próbujemy na razie zobaczyć ten obszar w jakąś wspólną przestrzeń. Z jakim zadaniem zwrócimy się do mieszkańców, to jest jeszcze inna kwestia. Czy to jest dla państwa do przyjęcia? Czy taka propozycja jest ok? To w takim razie panie Krzysztofie proszę o oficjalne zamknięcie zanim ktoś zmieni zdanie.

Tomasz Michałowski: Przepraszam, my potrzebujemy 2 minuty na naradzenie się. Bardzo bym prosił.

Agata Gójska: Oczywiście, że tak, ale ja sobie wyobrażam, że państwo możecie też no jeżeli się okaże, że to jest dla państwa nie do przyjęcia zgłosić na każdym etapie jakieś swoje wątpliwości.

Krzysztof Mikołajewski: Proszę państwa, też nie intencją, nie czujmy się tutaj tak trochę jak na sali rady obrad dzielnicy. Tutaj nie ma głosowań, nie zapadają... jeżeli coś powiemy, to nie znaczy, że nie możemy się z tego wycofać. To jest przestrzeń, gdzie staramy się znaleźć pewnego rodzaju konsensus i znaleźć rzeczy wspólne. I jeżeli państwo, część z państwa zmieni zdanie, to zawsze na każdym etapie będzie można to zmienić. Ja się cieszę mimo wszystko...

Agata Gójska: Proszę państwa! Jeszcze przez sekundę.

Krzysztof Mikołajewski: ...że gdzieś jakiś zarys kompromisu chociażby co do tego, że chcemy dalej rozmawiać się rysuje na podstawie chociażby tego hipotetycznego projektu. Że uwzględniamy różne warianty, to też jest pewna deklaracja ze strony miasta, że może być przedmiotem konsultacji również ten wariant zerowy, tak jak państwo mówicie. Ale jeżeli uwzględniamy wariant zero, to zrobimy również ten wariant może plus i zrobimy może taki eksperyment warsztatowy, to jest taka nasza, nasza, nasza propozycja. Bo myślę, że ze strony jakby inwestora są daleko posunięte, posunięte, gotowość wsłuchania się w różnego rodzaju postulaty. I jeszcze...

Tomasz Michałowski: Ja mam jedną propozycję, jeżeli robimy wariant zero, robimy wariant zero plus, to ja proponuję zrobić wariant zero ale nie plus, a próbę przesunięcia tych pieniędzy na inne inwestycje rozwiązujące problemy komunikacyjne Targówka. Ja...

Mariusz Bielecki: Panie...

Tomasz Michałowski: Przepraszam. Przepraszam bardzo. Przepraszam bardzo pana! Ja uważam, że jeżeli będziemy...

<3:52:47> Ja bym protestował przeciwko...

Tomasz Michałowski: Prosimy pana, no naprawdę, no!

Mariusz Bielecki: Pan tak samo robił. No.

Agata Gójska: Ale proszę, proszę dać panu możliwość wypowiedzenia się.

Tomasz Michałowski: Co no?!

<śmiech>

Krzysztof Mikołajewski: Prosimy o zachowanie spokoju. Naprawdę, są emocje. Ja bym powiedział tak, odnosząc się do tej propozycji pana – to jest troszeczkę, trochę inny przedmiot konsultacji. To jest trochę inny przedmiot konsultacji o priorytety miejskie. I to jest może pytanie jakby też na inne konsultacje. Co, jakie priorytety w mieście powinny być realizowane w mieście? Bo...

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: Ale to jest pierwsze pytanie i dopiero po nim można...

Agata Gójska: Ja mam wrażenie, że jest naprawdę późno i mało wszyscy kontaktujemy.

Tomasz Michałowski: To znaczy nie, my kontaktujemy bardzo dobrze.

Agata Gójska: Ja bym pana pytanie potraktowała jako pytanie do zastanowienia się, dobrze? I...

Tomasz Michałowski: Nie, nie. Właśnie nie. Właśnie nie.

Moderator: Znaczący ja powiem tak – to pytanie, dlaczego my myślimy o przedmiocie konsultacji, bo te gremium, które tutaj się nasze zebrało, nie wiem czy byłoby na tyle reprezentatywne, żeby mogło w jakikolwiek decydować o innych priorytetach w mieście. Ja myślę, że to jest jakiś inny proces.

Tomasz Michałowski: Przepraszam, ale Targówek decyduje o tym jak ma być na Żoliborzu, więc my tak naprawdę otwieramy się na Targówek chcąc powiedzieć jak należy rozwiązać problemy komunikacyjne Targówka.

Uczestnik spotkania TARGÓWEK: My wiemy jak je rozwiązać!

Krzysztof Mikołajewski: Ja myślę, że ta pana propozycja mieści się w formule konsultacji. Tych plusa. Inne warianty rozmowy...

Sławomir Antonik: Panie dyrektorze, nie mieści się, bo rozmawiamy o budowie mostu Krasińskiego, a nie o rozwiązaniu problemów komunikacyjnych Targówka.

Katarzyna Przyłuska - Ciszewska: No to po co to jest, no i właśnie wracamy do pytania po co państwu jest ten most?

Agata Gójska: Proszę państwa, jeszcze raz, bo mam poczucie, że jesteśmy w punkcie wyjścia. To znaczy mieszkańcy mówią „on jest nam potrzebny”, państwo mówicie „nie bardzo to rozumiemy, nie bardzo to do nas trafia”, tak, państwo mówicie „Żoliborz powinien pozostać miejscem, w którym tkanka miejska jest zachowana, w którym dominują Mieszkańcy Targówka mówią „oczywiście, róbmy coś takiego”, tak. To znaczy nie wartościujemy tych potrzeb ani po jednej ani po drugiej stronie, bo one wszystkie są istotne. Spróbujmy pomyśleć w kategoriach dobra wspólnego i spróbujmy zobaczyć czy takie rozwiązanie, które gdzieś zbliża te państwa oczekiwania, czy ono istnieje. Co zrobicie państwo z tym dalej, czy co miasto zrobi z tym dalej w konsultacjach społecznych, jak one będą wyglądały, jakie konkretne pytania będą zadane – bo my tu nie jesteśmy reprezentatywnym gronem absolutnie. Zobaczmy w ogóle czy gdzieś no jest przestrzeń na wzajemne zrozumienie. A na pewno te pytania, które pan, które pan zadaje, one na pewno jeszcze będą wracały, bo pytanie o priorytety rozwojowe miasta jest ważnym pytaniem, tylko nie wiem czy jesteśmy we właściwym gronie, żeby na nie odpowiadać. Proszę państwa, bardzo serdecznie dziękujemy, że pomimo wszystko udało się państwu z takim zaangażowaniem i z taką gotowością mówić o tym co państwu leży na sercu i na wątrobie. I mamy nadzieję, że to posłuży kolejnym konsultacjom. Dziękuję bardzo.

Krzysztof Mikołajewski: Ja też państwu dziękuję i nie spotkamy się przed świętami, więc życzę wszystkim państwu wesołych i radosnych świąt.