

Transkrypcja z II posiedzenia okrągłego stołu dot. mostu Krasińskiego, 12.01.2016 r. Centrum Komunikacji Społecznej.

Krzysztof Mikołajewski: Proszę państwa... przywitać na naszym spotkaniu, przywitać pana prezydenta Jarosława Józwiaka. Dzisiaj prezydent Wojciechowicz niestety nie może być obecny z przyczyn zdrowotnych, więc prezydent Józwiak myślę, że tutaj też w roli, trochę wystąpi też w roli pana prezydenta Wojciechowicza. Proszę państwa, nasze spotkanie dzisiejsze chcielibyśmy podzielić na dwie części. W pierwszej części na podstawie naszego ostatniego spotkania okrągłego stołu chcielibyśmy państwu przedstawić naszą propozycję zakresu konsultacji społecznych, które, którą opracowaliśmy na podstawie państwa uwag, pytań oraz po weryfikacji, sprawdzeniu możliwości związanych z projektem i o tej części opowie nam pan prezydent. Później, po tym wystąpieniu byłaby taka kwestia, że państwo mogli by się do tych wszystkich kwestii odnieść, a w drugiej części chcielibyśmy odpowiedzieć państwu na wszystkie pytania, które padły podczas pierwszego spotkania. I to jest taka nasza propozycja. Ponowię też pytanie związane z obecnością mediów – czy państwo wszyscy wyrażacie zgodę na to, żeby tutaj media były obecne? Bo widzę, że pan redaktor <1:30>, tak, jeżeli państwu nie przeszkadza, to rozumiem, że pan redaktor może, może notować. Przypomnę również, że nasze spotkania są nagrywane i z tego spotkania później powstaje stenogram. Czy jest konieczne, abyśmy się przedstawili jeszcze raz?

Agata Gójska: Ja mam taką propozycję, ponieważ jesteśmy w trochę innym składzie niż na pierwszym spotkaniu, żebyście wszyscy państwo mieli jasność kto jest kim, myślę, może zrobmy taką...

To, to proponuję tutaj może od tej strony, tak.

Anna Petroff-Skiba: Anna Petroff-Skiba, Centrum Komunikacji Społecznej.

Marcin Zgierzyński: Marcin Zgierzyński, Ruch Sąsiedzki Targówek-Bródno-Zacisze.

Łukasz Fiszer: Łukasz Fiszer Stowarzyszenie Miasto Jest Nasze.

Tomasz Michałowski: Tomasz Michałowski, radny dzielnicy Żoliborz, Moje Miasto Żoliborz.

Józef Menes: Józef Menes, Spółdzielnia Budowlano-Mieszkaniowa Żoliborz i Wspólnota Krasińskiego 27.

Piotr Żuławski: Piotr Żuławski, radny dzielnicy Żoliborz...

Adam Buława: Adam Buława, przewodniczący rady dzielnicy Żoliborz.

Grzegorz Hlebowicz: Grzegorz Hlebowicz, zastępca burmistrza dzielnicy Żoliborz, ale ponieważ na poprzednim spotkaniu byłem niegrzeczny i używałem brzydkich słów takich jak: peryferia, czy przedmieście, to jako wyraz skruchy zdjęłem z choinki bombkę i przyniosłem tutaj. Dla tych z państwa, którzy nie wiedzą, to jest taki gadżet promocyjny dzielnicy Targówek.

Antoni Ożyński: Antoni Ożyński, Stowarzyszenie Żoliborzan.

Jolanta Zjawińska: Jolanta Zjawińska, Stowarzyszenie Żoliborzan.

Michał Jamiński: Michał Jamiński, radny dzielnicy Targówek.

Mariusz Bielecki: Mariusz Bielecki, radny dzielnicy Targówek Fabryczna.

Sławomir Antonik: Sławomir Antonik, przewodniczący rady nadzorczej spółdzielni mieszkaniowej Bródno, mieszkaniec spółdzielni, przy okazji też burmistrz dzielnicy Targówek.

Paweł Bruszewski: Dzień dobry, Paweł Bruszewski, Dzielnicowa Komisja Dialogu Społecznego dzielnicy Targówek, oraz stowarzyszenie Nasz Targówek.

Grzegorz Gadecki: Grzegorz Radecki, zastępca burmistrza dzielnicy Targówek.

Ireneusz Tondera: Ireneusz Tondera, Radny dzielnicy Północ.

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

Karolina Krajewska: Karolina Krajewska, rada kolonii Śliwice.

Bogdan Rossa: Bogdan Rossa, Stowarzyszenie Zielone Mazowsze.

Mieczysław Reksnis: Mieczysław Reksnis, kieruję Biurem Drogownictwa i Komunikacji Urzędu Miasta.

Janusz Galas: Janusz Galas, Inżynier Ruchu.

Jerzy Kulik: Jerzy Kulik, kieruję Biurem Rozwoju Miasta.

Anna Piotrowska: Anna Piotrowska, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych.

Dariusz Mosak: Dariusz Mosak, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych.

Agata Choińska: Agata Choińska-Ostrowska, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych.

Krzysztof Markiewicz: Krzysztof Markowicz, Biuro Mosty Katowice.

Paweł Wyrzykowski: Paweł Wyrzykowski, Biuro Koordynacji i Inwestycji Remontów w Pasie Drogowym.

Jan Jakiel: Jan Jakiel, Zarząd Dróg Miejskich.

Łukasz Oleszczuk: Łukasz Oleszczuk, Tramwaje Warszawskie.

Józwiak Jarosław: Józwiak Jarosław, Zastępca Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy.

Inga Domagała: Inga Domagała, ja jestem kierownikiem zespołu do spraw badań i analiz w biurze marketingu urzędu miasta stołecznego Warszawa.

Maciej Gliński: Maciej Gliński, przedstawiciel firmy badawczej ARC Rynek i Opinia

Agata Gójska: Agata Gójska, moderatorka.

Anna Biernat: Anna Biernat, Centrum Komunikacji Społecznej.

Krzysztof Mikołajewski: Dziękujemy bardzo. Myślę, że przejdziemy do pierwszego punktu i oddamy głos panu prezydentowi, który przedstawiłby nasz pomysł na proces konsultacji.

Jarosław Józwiak: Szanowni państwo, pewnie to już prezydent Wojciechowicz częściowo mówił na poprzednim spotkaniu, ale sztuka zarządzania miastem polega na szukaniu pewnych kompromisów. W tym przypadku mamy bardzo rozbieżne interesy różnych grup, różnych dzielnic i różnych społeczności lokalnych. Ale niewątpliwie na pewno tutaj powinniśmy być zgodni w jednej kwestii, czyli w tym, że Warszawie jest potrzebna budowa kolejnych przepraw mostowych, lepsze skomunikowanie dzielnic prawo i lewobrzeżnych i o tym wielokrotnie również mieszkańcy przypominali nam również w Barometrze Warszawskim. Z drugiej strony chcielibyśmy z uwagą słuchać państwa głosów. Wiem, że na poprzednim spotkaniu padło wiele różnych postulatów. Były też czasami, jak sam przyznał pan burmistrz Żoliborza i emocje, które ponosiły, bo temat również jest ważny dla zarządów dzielnicy, dzielnic. I mam nadzieję, że będziemy poszukiwali takich rozwiązań kompromisowych i że ten kompromis jest możliwy do osiągnięcia w ramach naszej wspólnej pracy. Słyszymy też wiele radykalnych głosów w kontekście trasy i mostu Krasińskiego – tych, którzy są zdecydowanymi przeciwnikami, słyszymy też głosy tych, którzy mocno nalegają na budowę tego mostu i są ich gorącymi zwolennikami. Te stanowiska również wybrzmiewały chociażby w uzbiowanych podpisach czy zarówno z Żoliborza jak i z Targówka właśnie przeciwko, bądź za budowę tego mostu. Mam nadzieję, że uda nam się znaleźć taki wariant, który pozwoli osiągnąć pewien kompromis wokół tego tematu. I chcielibyśmy zaproponować, żeby ten proces nasz był procesem dwuetapowym. Pierwszym etapem byłoby zasięgnięcie opinii mieszkańców miasta, która pozwoliłaby rzetelnie poznać punkt widzenia miasta, mieszkańców – użytkowników i jednocześnie poszukiwać możliwego pola kompromisu. Planujemy więc to co było powiedziane, tutaj wprowadzone przez pana dyrektora Mikołajewskiego badanie opinii publicznej mieszkańców Warszawy na temat tej inwestycji, jej założeń. Metodologię tych badań przedstawi właśnie pani Inga Domagała z biura marketingu miasta, która już chyba od 10 lat, jak nie więcej, odpowiada za badania w mieście, między innymi właśnie za barometr warszawski, czy za ostatnio bardzo istotny projekt związany z badaniem jakości życia w poszczególnych dzielnicach. I mam nadzieję, że z tych pytań, które będziemy chcieli skierować do mieszkańców całego miasta uzyskamy pewien obiektywny obraz co do potrzeby i co do oceny przez naszych mieszkańców tej inwestycji. I tutaj oczywiście te badania będą tym pierwszym elementem w ramach tego procesu decyzyjnego. Natomiast drugim ważnym elementem będą te konsultacje, które zapowiadaliśmy, i które będziemy chcieli przeprowadzić. I tutaj chciałbym powiedzieć kilka zdań na temat tego jaki widzimy zakres i możliwe rozwiązania w ramach tych konsultacji społecznych. Jakie, jakie w naszej ocenie mogą być te zmiany w projekcie, które dopuszczamy na etapie jego przygotowania w tej chwili, budowy. Pierwszy zakres to jest kwestia ulicy Krasińskiego. I tutaj na pewno widzimy takie pola do dyskusji i do rozmowy jak szerokość jezdni, liczba pasów ruchu, szerokość pasów ruchu, wydzielenie pasa dla autobusów, sposób prowadzenia ruchu rowerowego – zarówno możliwy jako oddzielna droga dla rowerów, jak i pas rowerowy wyznaczony w jezdni. Widzimy dalej w kontekście ulicy Krasińskiego lokalizację i szerokość chodników dla pieszych. Widzimy zakres w kontekście liczby i szerokości przejść dla pieszych, widzimy lokalizację przystanków komunikacji publicznej, widzimy możliwość dyskusji na temat liczby i lokalizacji miejsc parkingowych. Dalej widzimy możliwość dyskusji na temat skrzyżowania z ulicą Czarnieckiego oraz kwestia analizy zieleni w tym obszarze, przede wszystkim związanych z możliwością nowych, dodatkowych nasadzeń drzew i krzewów. Kolejnym obszarem, który widzimy w

naszym, w naszym... w naszej ocenie jest możliwy do dyskusji zarówno w gronie ekspertów jak i w gronie postulatów mieszkańców, jest kwestia węzła z Wisłostradą. I tutaj przede wszystkim jest to związane z rozwiązaniem tego, znaczy ograniczeniem zajętości terenu przez, pod rozwiązanie tego. Drugie – ograniczenie szerokości jezdni, liczby pasów ruchu, lokalizacja przejść dla pieszych, sposób prowadzenia ruchu rowerowego i zieleni w obrębie tego węzła. Kolejnym rejonem, który jakby w naszej ocenie może być poddany analizie jest rejon Osiedla Śliwice. I tutaj widzimy trzy istotne obszary. Pierwsza analiza możliwości i sposobów w poprawie obsługi komunikacyjnej Śliwic, ograniczenie ingerencji projektów w tereny zielone na Śliwicach, alternatywne sposoby zabezpieczenia akustycznego w stosunku do przewidywanych w obecnym projekcie. Kolejnym elementem jest sam most i to są na pewno, tutaj jest kwestia przeznaczenia pasów ruchu, tutaj mam na myśli komunikację indywidualną, komunikację zbiorową, w jaki sposób rozwiążemy organizację ruchu mostu. Natomiast po szczegółowej analizie też chciałbym przedstawić obszary, w których zmiany nie mogą być przedmiotem konsultacji społecznych, żebyśmy też uczciwie sobie o tym powiedzieli, bo to w znacznej mierze wynika już z przepisów prawa i z innych uwarunkowań projektowych. Pierwsze – na pewno nie zakładamy zmian ingerujących w konstrukcję wiaduktu projektowanego w ciągu ulicy Wybrzeże Gdyńskie. Nie zakładamy i nie dopuszczamy ingerujących w zaprojektowaną konstrukcję mostu, w tym między innymi szerokość i długość obiektów, liczbę i lokalizację podpór, lokalizację linii tramwajowej, lokalizację i infrastrukturę dla ruchu rowerowego i pieszego.

Uczestnik spotkania: Na moście?

Jarosław Józwiak: Na samym moście, tak. Na samym moście, podkreślam, dlatego że tu już to wymagałoby, to jest w naszej ocenie zbyt duża i niemożliwa na obecnym etapie ingerencja w konstrukcję mostu, która powodowałaby również nadmierne koszty i trudności projektowe w zakresie również wydanych decyzji i pozwoleń. Chcemy także w dalszej części spotkania, po wypowiedzi pani naczelnik Domagała, właśnie w ramach, omawiających kwestię tego badania, aby padły odpowiedzi na państwa pytania, które państwo sformułowali na poprzednich spotkaniach dotyczące właśnie między innymi części tych postulatów związanych z konsultacjami społecznymi, czy pytaniami merytorycznymi związanymi z samym projektem – jesteśmy przygotowani na odpowiedzi na te wszystkie pytania tutaj ze strony państwa dyrektorów, czy Zarządu Inwestycji Miejskich, czy Biura Inwestycji, czy Inżyniera Ruchu, czy Biura Drogownictwa, którzy są do państwa dyspozycji w dniu dzisiejszego spotkania. Mam nadzieję, że również odpowiemy na część tych postulatów, które pojawiły się ostatnio publicznie w mediach związanych z tak zwanym listem, listą kompromisów skierowaną do nas przez stowarzyszenia. Też jesteśmy w znacznej mierze gotowi już na znaczą część tych postulatów odpowiedzieć mimo, że one trafiły do nas dość późno i były artykułowane publicznie, nie trafiły jeszcze do nas, o ile dobrze pamiętam przynajmniej na stan mojej wiedzy sprzed dwóch dni, w wersji pisemnej. Więc teraz oddałbym głos pani naczelnik, która omówi badanie, a potem rozumiem przejdziemy do odpowiedzi na pytania i do dyskusji. Dziękuję.

Inga Domagała: Ja skorzystam z tego mikrofonu, ze stojaczka. Dzień dobry państwo. Przygotowałam dla państwa krótką informację o tym jak planujemy zrealizować badanie dotyczące opinii mieszkańców Warszawy, tu mówię opinii mieszkańców Warszawy, czyli to będzie próba, od razu to mówię, próba reprezentatywna mieszkańców całego miasta. I teraz skupię się na kilku kwestiach, żeby państwu przybliżyć jak, jaką wybraliśmy metodologię ze względu na to, że kwestionariusz jest dość krótki, a temat jest zrozumiały, nie mówię, że łatwy, bo to nie jest łatwy temat, natomiast

zrozumiały. Dlatego możemy skorzystać z techniki wywiadu telefonicznego – nie musimy tutaj udawać się do mieszkań, mieszkań naszych respondentów, mieszkańców Warszawy, tak jak to robimy w Barometrze Warszawskim. Natomiast tak jak już powiedział pan prezydent od lat prowadzę, do 2003 roku prowadzę badania warszawskie, więc chciałabym, żeby to badanie było jak najbliższe tamtej metodologii, natomiast zmianą tutaj takiej techniki, tak jak powiedziałam, jest to wywiad telefoniczny. Już napisałam, już powiedziałam dlaczego. Będziemy dzwonić na komórki jak i na telefony stacjonarne tak, żeby tutaj zapewnić zarówno osoby starsze jak i młodsze, bo wiadomo, że po prostu młodsze osoby będą miały komórki, starsze osoby będą używały stacjonarnych, a chcemy, żeby tutaj każdy miał możliwość wypowiedzenia się na temat tej inwestycji. Dodatkowym plusem tej techniki jest to, że szybciej państwo będą mieli wyniki. W momencie, w przypadku Barometru Warszawskiego trwa to miesiąc, a nawet i dłużej, bo sama realizacja trwa trzy tygodnie, tutaj możemy przy dobrej realizacji będziemy mogli już na koniec przyszłego tygodnia już państwu powiedzieć jaka jest opinia mieszkańców Warszawy. Jaka jest próba. Próba jest 1100, przy czym analogicznie do Barometru Warszawskiego w wieku 15, 15 plus. I przy tej próbie mamy błąd statystyczny plus minus trzy procent, to jest analogiczne, powtarzam, do barometru. I teraz bardzo ważną kwestią jest i o to prosiłam, żeby... o to prosiłam agencję badawczą, bo rzeczywiście zwróciłam się do agencji badawczej o przygotowanie <16:12> na to badanie, mając świadomość, że jest to inwestycja, która oddziałuje też lokalnie, skupiliśmy się bardzo na konstrukcji próby i to było kryterium oceny, oceny ofert. Obok mnie siedzi przedstawiciel firmy ARC Rynek i Opinia pan Maciej Gliński. Firma ta zaprezentowała najlepszą metodologię jeżeli chodzi o dobór próby, ponieważ bardzo nam zależało na to, żeby w próbie znalazły się osoby, których ta inwestycja dotyczy – żeby przez przypadek nie doszło do takiej sytuacji, że nie znajdziemy w próbie kogoś, przepraszam, teraz powiem – Stary Żoliborz. Więc tak konstruujemy próbę, aby była ona na poziomie całej Warszawy reprezentatywna, ale też żeby zachować reprezentatywność – nawet w przypadku trzech dzielnic – czyli Żoliborza, Pragi Północ, Targówka – również na poziomie MSI, albo maksymalnie dwóch MSI, prawda, tak w przypadku... w przypadku tych trzech dzielnic, które podałam. Szczegółowo założenia przedstawi kolega, natomiast ja podkreślam, że bardzo nam zależało na tym, żeby tutaj znalazły nam się w próbie osoby, których ta inwestycja dotyczy. Oczywiście wnioskowanie będzie na poziomie całej Warszawy, natomiast zapewniamy, że w próbie znajdą się osoby po prostu z tych obszarów. W jaki sposób uzyskujemy strukturę – to też jest bardzo ważne. To nie jest tak, że my tylko liczebnościowo podchodzimy, że będzie ileś osób ze starego Żoliborza. Będziemy dążyć do tego, i tutaj mnożymy kwoty, aby utrzymać też strukturę ze względu na wiek i płeć w przypadku właśnie, wciąż powtarzam, w tych trzech dzielnicach, również na poziomie MSI. Taką strukturę mamy dzięki analizie demograficznej, którą zamówiliśmy w tamtym roku w Polskiej Akademii Nauk, także mamy taką analizę i ją stosujemy do różnych badań. W momencie kiedy chcemy powiedzieć coś po prostu na niższym poziomie niż dzielnica, to opracowanie jest dla nas naprawdę bezcenne. I również... również zwróciliśmy uwagę na dwie dzielnice, których ta inwestycja też może w jakiś sposób dotyczyć – nie ma już takiego oddziaływania, ale może dotyczyć, to jest Białołęka i Bielany. Tam też staraliśmy się, aby zgrupować te obszary MSI ale też wyodrębnić północną i południową. Czyli bliżej, dalej planowanej inwestycji. W przypadku reszty dzielnic już nie trzymamy tej struktury na poziomie obszaru MSI, tylko już na poziomie, na poziomie dzielnicy, zatem... Bardzo tutaj pilnowałam też, wiem jak ważne są inwestycje, to nie jest mój pierwszy projekt, to nie jest mój pierwszy most, który mi przypada, także naprawdę tutaj bardzo zwracałam na to uwagę i to było bardzo ważne kryterium wybrania agencji, która to zrealizuje. Panie Macieju, chciałby pan coś dodać? Czy państwo potrzebują bardziej szczegółowych informacji niż to, co powiedziałam jeżeli chodzi o konstrukcję próby? Bo już

przygotowaliśmy projekt kwestionariusza. Jeżeli sprawnie pójdzie nam praca, to fajnie by było, gdybyśmy zaczęli to badanie już jutro. Jeżeli zaczniemy jutro, to naprawdę tak jak powiedziałam, na koniec przyszłego tygodnia moglibyśmy mieć już wyniki.

Tomasz Michałowski: Ja przepraszam, to jest jakieś nieporozumienie. Ja tak słucham, siedzę, ale mam wrażenie, że... że my odchodzimy od ustaleń, które zapadły na pierwszym posiedzeniu okrągłego stołu i bym prosił, byśmy wrócili do, do meritum sprawy, czyli de facto...

Agata Gójska: Do ustaleń, czyli?

Tomasz Michałowski: ...które zresztą pani formułowała zamykając posiedzenie pierwszego okrągłego stołu.

Agata Gójska: Do ustaleń, czyli?

Uczestnik spotkania: Ja mam pytanie, jeszcze chciałbym zadać jak już przejdziemy do kolejnego punktu.

Agata Gójska: To ja mam taką prośbę – domknijmy te kwestie, które są związane z badaniem, a potem powiemy o konsultacjach, dlatego że to jest ten drugi...

Tomasz Michałowski: Nie nie, ja przepraszam...

Agata Gójska: O kwestiach projektowych mówiliśmy na ostatnim spotkaniu. To jest właśnie jakby ta kwestia związana bezpośrednio z zakresem konsultacji społecznych. Zamknijmy sprawę badań, a potem do tego drugiego punktu przejdziemy.

Krzysztof Mikołajewski: Ja może tylko zacznę, że badaniem odpowiadamy na to pytanie tak zwane zero, czyli czy budować most czy nie, i tu mamy rozstrzygnąć kwestię tak jak się umawialiśmy, tak jak dochodziliśmy do tego rozwiązania, że tą kwestię czy budować czy nie na poziomie badania będziemy starali się, doszliśmy do wniosku, że na poziomie badania to rozstrzygniemy. I dopiero po rozstrzygnięciu badania przejdziemy do konsultacji. Nie ma sensu robić konsultacji jeżeli, jeżeli stawiamy pytanie czy budować most, czy nie. I te badanie ma nam na tą kwestię odpowiedzieć, tak.

Uczestnik spotkania: To znaczy czyli to będą dwa etapy tak jakby, tak?

Krzysztof Mikołajewski: Tak. Najpierw badanie czy budujemy most, czy nie, czy mieszkańcy...

Agata Gójska: To znaczy inaczej może. Ja rozumiem, że może... to znaczy może w ogóle przyjrzymy się zakresowi badań i wtedy to się stanie jaśniejsze, jakby na jakie pytanie odpowiadają, odpowiada to badanie, żebyśmy tutaj nie wchodzili w detale zanim zobaczymy zakresy tych pytań, dobrze?

Inga Domagała: Czyli co, możemy przejść do kwestionariusza. W takim razie my je wyświetlimy.

Maciej Gliński: Witam państwa serdecznie. Pytań jest niedużo – kwestionariusz jest tak sformułowany, żeby był łatwy, prosty, miły i przyjemny, w związku z czym nie możemy wchodzić też zbyt głęboko w technikalnia. W takim razie nasze badanie dotyczy i będzie dotyczyły kwestii ogólnej, i ogólnej opinii o potrzebie budowy takiego mostu, o tym co ten most zmieni, czy jest postrzegany jako, jako potrzebny – jako coś, co się przyda. Z takim zapytaniem zgłosiła się do nas pani Domagała i

taki kwestionariusz tutaj postaraliśmy się przygotować. Przejdę po krótko przez podstawowe pytania. Jeżeli macie państwo, może jeszcze tytułem wstępu, jeżeli nie macie państwo pytań dotyczących proponowanej struktury próby, bo może...

Uczestnik spotkania: Ja mam.

Agata Gójska: Tylko proszę do mikrofonu.

Tomasz Michałowski: Dlaczego osoby 15+? A nie 18+?

Maciej Gliński: Wydaje nam się, że... z naszej perspektywy przynajmniej osoba 15+ będzie i jest absolutnie użytkownikiem takiego mostu...

Tomasz Michałowski: 9+ też będzie. 10+ też będzie.

Paweł Bruszewski: Te osoby osoby nie jeżdżą autobusami jeszcze. 15+ w górę już jeżdżą do gimnazjum, tak.

Agata Gójska: Proszę państwa, ja mam taką gorącą prośbę, zupełnie techniczną – jest szereg mikrofonów i bardzo bym prosiła, żebyście państwo zadawali pytania do mikrofonu, bo potem ciężko jest na poziomie stenogramu odsłuchać te, odsłuchać te głosy.

Inga Domagała: Ja mogę też odpowiedzieć panu, że możemy później na poziomie analizy odpowiadać na pana pytanie w dowolnej kombinacji wieku, tak, to możemy od kategorii wiekowej 15, ale możemy też odpowiedzieć jak do tej kwestii odnoszą się osoby w wieku 18+. Natomiast jeżeli zacznę od 18+ i ktoś z państwa zada pytanie jak młodzi ludzie, którzy jeżdżą na rowerze, postrzegają tę inwestycję, to już nie będę mogła państwu na ten, odpowiedzieć na to pytanie. Także to rozstrzyga nam możliwości.

Jolanta Zjawińska: Dzień dobry, chciałabym... Jolanta Zjawińska. Ja chciałam prosić o wyjaśnienie jak się będzie przedstawiać wagowo, to znaczy jaka będzie waga głosów na poziomie msi, bo ja nie rozumiałam tego. Czy to będzie jakoś proporcjonalnie? Czy będzie większa waga tych głosów, które tam mieszkają, niż osób, które mieszkają w Wawrze? Proszę o wyjaśnienie.

Maciej Gliński: Już tłumaczę. Generalnie idea jest taka, żeby badanie było reprezentatywne dla Warszawiaków, w związku z czym waga głosów będzie jakby równa wadze liczby zaludnienia w danym obszarze, a dodatkowy podział na obszary MSI ma nam zagwarantować, że losując respondentów z Targówka w sposób losowy nie trafimy na mieszkańców obrzeży, albo tego regionu Targówka, którego opinia potencjalnie jest mniej... no może nie tyle istotna, bo ona zawsze jest istotna, ale kwestia tej inwestycji jest mniej istotna. Dlatego podzieliliśmy te kluczowe dzielnice w taki sposób, żeby zagwarantować, żeby tam mieszkańcy wszystkich części dzielnicy byli. W przypadku dalszych dzielnic to po prostu nie ma znaczenia. Mieszkaniec Ochoty, to ta... jakby tutaj dystrybucja w ramach Ochoty już nie jest tak bardzo istotna dla tego problemu. Czy mogę przejść do kwestionariusza? Na początku zdecydowaliśmy się zadać dwa pytania na dużym poziomie ogólności, zresztą zawsze w takich narzędziach badawczych staramy się je konstruować w taki sposób, żeby poruszać się od ogółu do szczegółu, więc pierwsze pytanie bardzo ogólne „Czy uważa Pan/i, że liczba mostów w Warszawie jest wystarczająca?”, i drugie pytanie: „Czy Pana/i zdaniem w Warszawie powinien w najbliższej przyszłości powstać ten most, czy też nie jest to potrzebne?”. Dwa pytania,

które generalnie zdradzają nam jakąś tam tendencję, czy to jest kwestia tylko umiejscowienia tego mostu, czy charakterystyki tego mostu, który za chwilę spytamy szczegółowo, czy generalnie Warszawiacy akurat twierdzą, że są ważniejsze potrzeby i mosty nie są najistotniejszą w danym momencie inwestycją. Później my jako agencja badawcza zadaliśmy pytanie czy właściwie rzeczywiście wszyscy wiedzą, że ten most jest planowany, bo państwo żyjecie tą kwestią, ale czy mieszkańcy Warszawy rzeczywiście tym żyją w takim samym stopniu w jakim my tym żyjemy, czy państwo. Stąd pytanie: „Czy słyszał Pan/i o projekcie powstania Mostu Krasińskiego, który byłby przedłużeniem ulicy Krasińskiego na Żoliborzu, przechodziłby na Targówku w ulicę Matki Teresy z Kalkuty?”.

Inga Domagała: Jeżeli mogę się wtrącić – chodzi nam o to, żeby po prostu umiejscowić, wytłumaczyć o który most chodzi, żeby nie było problemu, że mówimy o jakimś innym moście, na przykład w okolicy Wawra. A więc po prostu musimy tutaj doprecyzować na jakiej wysokości Wisły ten most ma się ewentualnie pojawić.

Maciej Gliński: A następnie przechodzimy już do szczegółowych, bardziej szczegółowych pytań, które mają za zadanie ocenić tę ideę, ideę tej inwestycji. Pierwsze pytanie, planowany most... tutaj troszkę opisowo musimy zakreślić chociażby w jednym zdaniu jakie są ramy tego mostu, czyli jakiego typu to będzie most, co on będzie mieszkańcom oferował, no więc: „Planowany most Krasińskiego zawierałby zarówno jezdnię dla samochodów, pas autobusowy, linię tramwajową, ścieżkę rowerową oraz chodnik dla pieszych – proszę odpowiedzieć jak Pan/i ogólnie ocenia pomysł powstania takiego mostu” – 5-stopniowa skala, Skala Likerta dość standardowa, gdzie odpowiedź środkowa „ani pozytywnie, ani negatywnie” to jest postawa neutralna. Jest też opcja dla tych, którzy mieszkają dalej i ten problem wydaje im się tak obcy, czy tak bardzo ich nie dotyczy, mogą zawsze udzielić odpowiedzi „Nie wiem, trudno powiedzieć, za daleko mieszkam”.

Uczestnik spotkania: Ale to się wykluczają. Trójka z szóstką jest tą samą w metodologii.

Maciej Gliński: Nie, trójka z szóstką w metodologii nigdy nie są te same, ponieważ trójka to jest odpowiedź „I tak i nie”, a szóstka to jest odpowiedź „Nie mam pojęcia o co pan mnie pyta”, co jest zasadniczą różnicą, ponieważ można uznawać, trójka to jest odpowiedź ambiwalentna – można uznawać, że będą i plusy i minusy takiego pomysłu, czyli mieć szerokie spektrum i wczuć się zarówno w mieszkańca dzielnicy Żoliborz, jak i dzielnicy Targówek, a odpowiedź sześć można mieszkać na Ursusie i prawdę powiedziawszy nie mieć z tym problemem nic wspólnego. To jest jakby klasyczny format tego typu pytań w badaniach, w których pracujemy od lat, ma nawet jakąś tam naukową definicję, więc myślę, że możemy mu zaufać. Następne pytanie – piąte – „Czy biorąc pod uwagę Pana/i codzienne zwyczaje związane z dojazdami do pracy i szkoły, jak bardzo jest prawdopodobne, że skorzystałby Pan/i z mostu Krasińskiego?” – czyli ocena prawdopodobieństwa skorzystania z takiego mostu. Wiadomo, że to jest deklaratywne na tym etapie, natomiast osoby, które, dla których ich cykl życia uzasadnia przeprawy z jednej strony Wisły na drugą i mieszkają bądź pracują, bądź dojeżdżają w te rejony, mogą nam oszacować, że tak – jest to rozwiązanie, z którego w życiu zawodowym, bądź w swoich szkolnych obowiązkach mogliby skorzystać.

Tomasz Michałowski: Mam pytanie, czemu nie została utrzymana ta skala?

Maciej Gliński: Ponieważ trudno w pytaniu „Czy skorzystałby pan...” – trudno skorzystać i nie skorzystać jednocześnie.

Uczestnik spotkania: Dlaczego?

Inny uczestnik spotkania: Syndrom częściowego bycia w ciąży.

<śmiech>

Maciej Gliński: Tak, właśnie. Więc uznajemy, że osoba, która twierdzi, że czasem mogłaby tamtędy pojechać jednocześnie nie może twierdzić, że czasem też mogłaby tamtędy nie pojechać. To jest dylemat z kategorii wyższej fizyki.

Uczestnik spotkania: Można zaznaczyć sposób skorzystania z tego mostu. Pieszo, rowerem czy tramwajem.

Maciej Gliński: To jest jakiś pomysł, zanotujemy. Natomiast... natomiast pozwolę sobie przejść dalej, jeszcze mamy kilka pytań. I potem jak państwo będziecie mieli jakąś koncepcję, pomysł zmiany...

Jolanta Zjawieńska: Będzie dyskusja?

Maciej Gliński: Oczywiście, jak najbardziej. Następne pytanie – naszym celem tutaj było uchwycenie z kolei takich, takich mieszkańców, którzy niekoniecznie będą jeździli w celach zawodowych, czy, czy kształceniowych, ale mogą pojechać na wycieczkę rowerową, albo pojechać na drugą stronę do zoo, skorzystać z tego w trochę innej formie. Stąd pytanie tym razem o cele przejazdu inne niż praca czy szkoła, na przykład „wycieczki, sport, zakupy, rozrywka czy kultura” – czyli w inny sposób. Też wiadomo, że takie przejazdy są mniej regularne, bardziej okazjonalne, mniej regularne, ale też stanowią bardzo ważną esencję podróźowania czy przemieszczania się po mieście.

Inga Domagała: Tutaj analiza transportowa, to patrzę na... nie wiem, na lewą stronę, to są tak zwane, podzieliliśmy to na tak zwane „podróże obowiązkowe” i „fakultatywne”, czyli te, które po prostu musimy wykonywać codziennie i stąd rozbitcie, jest rozbitcie w tym pytaniu, i widać czy będą korzystać z tego mostu tylko żeby zobaczyć czy będzie to obciążenie codziennego użytkowania mostu, czyli obowiązkowe podróże, czy też to będzie przyjemnościowe, chociażby jeżdżenie na rowerze i będzie to troszeczkę inny charakter tego mostu w przypadku fakultatywnych podróży.

Maciej Gliński: Dobrze. Dalej dwa pytania, dalej dwa pytania, w których proponujemy naszym respondentom próbę oceny jak taka inwestycja mogłaby wpłynąć na mieszkańców konkretnych dzielnic. Oczywiście wiadomo, że mieszkańcy dzielnicy Żoliborz będą to oceniali pod siebie, pod swoim kątem, natomiast mieszkańcy innych dzielnic będą musieli się wczuwać w rolę, dlatego na poziomie analizy danych oczywiście porównamy opinie mieszkańców różnych dzielnic na te pytania. Tym niemniej to pytanie wydaje mi się bardzo istotne i ciekawe. Czyli „Proszę ocenić w jaki sposób Pana/i zdaniem powstanie Mostu Krasińskiego wpłynie na życie mieszkańców dzielnicy Żoliborz” – pytanie numer jeden. Skala standardowa, z tak zwanym kontrowersyjnym „środkiem”. I pytanie następne – „Proszę ocenić w jaki sposób Pana/i zdaniem powstanie tego mostu wpłynie z kolei na mieszkańców prawobrzeżnej Warszawy, czyli dzielnica Targówek, Praga Północ”. Tutaj mieszkańcy tych dzielnic, jak rozumiem, będą mieli możliwość wykazania swojego niezadowolenia, ale poznamy te dane... tudzież zadowolenia, ale poznamy te dane, statystycznie sprawdzimy o jakiej skali mówimy. Pytanie 9, które będzie nam służyło tak naprawdę tylko już do celów analitycznych, czyli pytamy „Z których mostów korzystał Pan/i przejeżdżając przez Wisłę w Warszawie w przeciągu ostatnich 3 miesięcy”. Tak naprawdę idea jest taka, żeby odrzucić te osoby, które generalnie nie podróżują przez

Wisłę i zobaczyć czy te opinie różnią się pomiędzy tymi, którzy przejeżdżają z lewej strony na prawą i odwrotnie, a pomiędzy tymi osobami, które nie przejeżdżają – czy te różnice w tych opiniach występują. Ale nie pytamy ich wprost czy jeżdżą na drugą stronę Wisły, no bo kto nie jeździ, tylko pytamy kiedy ostatnio jeździli, co może być troszkę sprytniejszą metodą spytania o to samo. Ale to już tylko jest celem analitycznym, czyli poprzednie pytania zaprezentujemy w podziale na te dwie części naszych respondentów. Później pytania metryczkowe – nie będę się już nad nimi skupiał – sytuacja zawodowa, tutaj pytanie, które być może też będzie istotne z analitycznego punktu widzenia, czyli „Jak często w ostatnim sezonie korzystał Pan/i w Warszawie z kolejno oceniamy – komunikacja miejska, autobusy, samochód – prywatny, służbowy; rower; i jak często w przeciągu ostatnich trzech miesięcy korzystał z tych środków lokomocji. Tutaj być może posłuży nam to do znalezienia zależności pomiędzy pozytywnym percypowaniem tej inwestycji a na przykład byciem częstym użytkownikiem roweru, to może się okazać, że ten most dobrze w percepcji naszych respondentów łączy bulwary z fajną trasą wycieczek rowerowych, taka była nasza koncepcja na to pytanie. I to wszystko jeśli chodzi o podstawowe pytania ankietowe, chętnie teraz zapraszam do pytań.

Agata Gójska: Czy coś byście państwo chcieli dopytać, dojaśnić? Bardzo proszę. Tylko bardzo bym prosiła o przedstawianie się do mikrofonu, dobrze?

Antoni Ożyński: Antoni Ożyński, Stowarzyszenie Żoliborzan. Najbardziej uderzyły mnie dwa pierwsze pytania, wydają mi się te pytania z gatunku na te, które zadajemy pytania, żeby usłyszeć odpowiedź tak. Możemy się zapytać tutaj siedzących wszystkich jak byśmy odpowiedzieli na to pytanie i nawet ja, jako osoba, która jest osobą przeciwna tej inwestycji w takiej formie, też odpowiedziałaby na to pierwsze pytanie tak, ponieważ wydaje mi się, że są zadane w taki sposób, że nie znając kontekstu odpowiadamy na „tak”. Więc jeżeli chcemy udowodnić, że... budować most za wszelką cenę, to pytanie niczego do końca nam nie da, bo jest wiadoma jego odpowiedź. Ja bym na przykład zadał pytanie i to mnie dziwi, że państwo nie zadajecie takiego pytania „Czy uważa Pan/i, że ważniejsze by było zbudowanie przeprawy mostowej na południu Warszawy, czy kolejnej przeprawy mostowej na północy Warszawy” – to by było ciekawe pytanie. Kolejne pytanie, które by można zadać – „Czy uważa pan, że ruch samochodowy powinien być kierowany bezpośrednio <37:14>”. Tutaj może być ciekawe pytanie, no bo tak jak mówię – większość głosów, które jest z Żoliborza, pokazuje zagrożenia związane z ruchem samochodowym i obawia się rozjechania tego Żoliborza przez samochody. Nie obawia się przeprawy jako mostowej, mostu jako takiego, tylko obawia się negatywnych konsekwencji z wzmożonym ruchem indywidualnym, samochodowym, który ma wjechać na Żoliborz. I w tej ankiecie ja nie widzę pytań, które miałyby rozwiązać te obawy mieszkańców Żoliborza. Dlatego tak jak mówię, dwa pierwsze, a nawet dodatkowe kolejne dwa pytania też mi się wydają, że są z gruntu rzeczy pytaniami na jedną odpowiedź modelowanymi. Pozostałe pytania od piątego rzeczywiście wydaje mi się, że są ciekawe w sposób taki, że sam byłbym ciekaw usłyszeć jaka jest opinia respondentów mieszkańców miasta stołecznego Warszawy. Natomiast te pierwsze cztery, a szczególnie dwa pierwsze pytania wydają mi się, są bardzo tendencyjne.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Znaczy ja jeżeli mogę skomentować, przy czym chciałabym, żebyście wszyscy państwo byli czujni – to znaczy ja rozumiem, że tutaj to badanie służy uzyskaniu opinii mieszkańców na temat tej konkretnej inwestycji. I w tym sensie też biorąc pod uwagę to, że jak rozumiem dla państwa, przedstawicieli urzędu miasta, istotne dla dalszych konsultacji tej sprawy, która miałaby się toczyć, istotne jest to, żeby szybko zweryfikować tę kwestię, aby dalej procedować na bazie tych opinii. Rozumiem, że i z tego punktu widzenia, że inwestycja czy

konsultacje nie dotyczą całego miasta, czy różnych inwestycji na poziomie miasta i generalnej jakby strategii podejścia miasta do, czy urzędu miasta do komunikacji, to w tym sensie to, z konieczności te pytania się zawężają. Natomiast druga kwestia, którą pan podnosi, mianowicie kwestia tego takiego doszczegółowienia jakiego rodzaju obawy się pojawiają w związku z tą inwestycją, bo one tutaj są zamarkowane tylko tym pytaniem „Czy uważają państwo, że on jakoś wpłynie, czy nie wpłynie, i jakiego rodzaju to będzie wpływ”. Natomiast ja rozumiem, że pytanie o ten wpływ i pytanie o to jak rozwijać pozytywny wpływ i jak niwelować negatywny wpływ to jest bardzo istotne pytanie do zadania w trakcie konsultacji społecznych, gdzie jest przestrzeń na to, żeby o tym porozmawiać, gdzie jest przestrzeń na to, żeby właśnie na poziomie konkretnych już rozwiązań, na poziomie konkretnych ulic być może, tak jak była o tym mowa przy okazji na przykład ulicy Czarnieckiego, doszczegółowić tę sprawę. Dobrze? Jeżeli państwo chcecie...

Krzysztof Mikołajewski: Może zbierzmy pytania, bo tak jakby postaramy się odpowiedzieć na te pytania.

Grzegorz Hlebowicz: Nie chciałbym zadawać pytania, chciałem tylko zauważyć...

Agata Gójska: Proszę się przedstawić.

Grzegorz Hlebowicz, Żoliborz: Nie chciałbym zadawać pytania, chciałem tylko podkreślić, że... nie chcę w żaden sposób powtarzać słów wypowiedzianych przez przedmówcę, tylko chciałem podkreślić, że waga tych wątpliwości dotyczących tych retorycznych pytań, które są na początku kwestionariusza, gdzie możemy się tylko zastanawiać czy będzie odpowiedź 99, czy 101% poparcia, więc te retoryczne pytania tej ankiety, tego kwestionariusza, zastępują nam wariant zerowy w konsultacjach – czyli zamiast wariantu zerowego w konsultacjach przeprowadzonych, co nam obiecywano, w trzech dzielnicach, mamy ankietę ogólnowarszawską, która w pierwszym pytaniu, które najwięcej uwagi respondentów będą zaprzętać, w pierwszych pytaniach ma ona charakter bardziej plebiscytowy niż realnej chęci poznania właściwych preferencji Warszawiaków. Więc to jest moja wątpliwość, bo to jest raczej nie pytanie, tylko zarzuty. Otóż my zastępujemy to, co nam wcześniej obiecano, czyli konsultacje z wariantem zerowym, zastępujemy kwestionariuszem ogólnowarszawskim, który w pierwszych pytaniach jest tak naprawdę plebiscytem.

Maciej Gliński: Przepraszam bardzo, jeżeli mogę ja, bo jednak ja bym się do tego ustosunkował. To jest tak, my jesteśmy jakby niezależnym instytutem badawczym i naprawdę, i nie mamy żadnego interesu w wymyślaniu plebiscytu, tylko naszym zadaniem jest jakieś obiektywne zbadanie jakiegoś zjawiska, o które nas poproszono. I ja będę, ja bym chciał troszeczkę obronić kształt tej ankiety taką wypowiedzią, że jakby kulinaria i sztuka badawcza w tym zakresie i to co jest jakby pod spodem, w tym farszu analitycznym, z reguły doprowadzają nas do pierwszego, podstawowego wniosku, że musimy zacząć od pytań ogólnych, żeby przejść do pytań szczegółowych. Jeżeli my byśmy zaczęli tą ankietę od razu „Co pan myśli o moście Krasińskiego”, to dopiero wtedy byśmy uzyskali no sensowne odpowiedzi, ponieważ ci respondenci muszą mieć chwilkę, żeby zacząć myśleć w ogóle o komunikacji, w ogóle o mostach, w ogóle o problemie i zacząć racjonalnie odpowiadać na pytania. Nigdy nie pytamy w pierwszych słowach naszego listu „kawa na ławę”, zawsze na początku musimy, musimy troszeczkę ten temat wprowadzić. Te dwa pierwsze pytania, jak pan słusznie zauważył, i też i pana przedmówca, te dwa pierwsze pytania są pytaniami bardzo ogólnymi, ale potem zadajemy bardzo konkretne pytania, tak. Już pytanie czwarte jest pytaniem po prostu o ogólne, o ogólną ocenę takiej inwestycji bez owijania w bawełnę, bez szukania samopotwierzenia, prawda, a już następne pytanie

bardzo bezpośrednio dotyczą interesów mieszkańców kolejnych dzielnic i absolutnie... państwo wszystkie wyniki na wszystkie pytania dostaniecie od nas, i absolutnie nie, nie widzę takiej możliwości, żebyśmy mieli wnioski wyciągać na podstawie pierwszych dwóch wyłącznie, a nie pokazać państwu wszystkich pozostałych, kiedy wyniki byłyby dla którejś ze stron negatywne. To jakby w etyce naszej agencji badawczej, i w pracy naszej agencji badawczej takie zachowanie by się nie mieściło. Więc proszę uwierzyć, że taka konstrukcja ankiety – ona po prostu odpowiada pewnej strategicznej logice realizowania badań, a nie próbie zafałszowania wyniku.

Uczestniczka spotkania: To ja mam taką... aha.

Krzysztof Mikołajewski: To jeszcze jakby pani zadała pytanie.

Jolanta Zjawińska: Przepraszam, bo był pan łaskaw powiedzieć, że ankieta ma spełniać kryteria obiektywizmu. Ja się nie zgodzę, że pierwsze pytania są obiektywne, ponieważ one podprogowo zakładają to, co jest narracją całego miasta. Jak osobom, które generalnie nie wtrącają się w życie miasta zadać pytanie teraz „Czy potrzebne są nowe mosty”, to bez zastanowienia mówię, że „Tak, potrzebne są”. Taka jest po prostu narracja w tym mieście. W którymś kolejnym pytaniu próbuje pan sprawdzić poziom wiedzy Warszawiaków na temat tej inwestycji. Ja zakładam, że większość Warszawiaków w ogóle nie wie o co chodzi, co wczoraj sprawdziłam na grupie 200 osób będąc na pewnym zebraniu, gdzie zapytali się „Jaki most?”, „A będzie budowany w Warszawie most?”. Więc może warto by było jeśli mamy ludzi zatrzymać przy problemie, nie pytać czy są potrzebne mosty w pierwszych dwóch pytaniach, tylko zatrzymać rozum na poziomie „Co ja w ogóle wiem co się w mieście dzieje” i „Czy ja wiem czy most jest potrzebny”. I wtedy się w dopiero okaże, że ludzie zaczynają myśleć racjonalnie. Bo tak to państwo działacie podprogowo. Naprawdę – nikt się nie będzie zastanawiał jaka jest struktura tych pytań, tylko powie „Tak”, jak państwo się spodziewacie i jak większość myśli, bo taka jest narracja. Więc może to pytanie o stan wiedzy mostowej zadać w pierwszej kolejności i tyle. I druga rzecz – jest tam takie pytanie, w którym jest napisane, i bardzo szczegółowe, w którym jest napisane „Czy państwu podoba się projekt, gdzie są ścieżki rowerowe, torowisko, chodniki dla pieszych”, i tak dalej, i tak dalej. Co ja będę miała odpowiedzieć jeżeli ja na przykład będę chciała odpowiedzieć dwie rzeczy, że tak, most mi się podoba, ale bez pasów i bez samochodów. Czy tam jest taki wariant? Bo ja niestety nie zauważyłam. Jeżeli ja odpowiem tylko, że ten wariant całościowy mi się tylko podoba mniej lub bardziej, natomiast nie mam możliwości wypowiedzenia się na temat taki, że pewne rzeczy mi się podobają, a inne kompletnie nie. Na tym poziomie to się nie sprawdza. Chyba, że ja źle zrozumiałam. Dziękuję.

Jarosław Józwiak: Dobrze. znaczy ważna jest kwestia, żebyśmy dokładnie zrozumieli jaki jest cel tego badania. Cel badania jest próba poznania obiektywnej opinii mieszkańców miasta stołecznego Warszawa, szeroko rozumianych, na temat inwestycji pod tą nazwą „Most Krasińskiego”. W tego typu badaniach, które tak jak podkreślałam, pani naczelnik robi od nastu lat, jak już wskazywałam, nie ma możliwości, tego typu badania nigdy nie wychodzą jeżeli schodzimy na zbyt duży poziom szczegółowości, dlatego że to jest pytanie z wiedzy ogólnej i taka jest specyfika wszelkiego rodzaju badań w ogóle ankietowych, czy badań w ogóle opinii publicznej, że nie zadaje się pytań z wiedzy szczególnej, dlatego że odpowiedź taka byłaby zapewne w tym kierunku zbliżała się, że 95% nie będzie miało pojęcia na temat tego czy na tym moście właściwie jest pas rowerowy, tramwajowy, autobusowy, czy inny. To są pytania, na które odpowiedzi będziemy chcieli uzyskać w konsultacjach społecznych, bo w konsultacjach społecznych, co do zasady, brać będą przede wszystkim udział

zainteresowani, którzy znają ten temat i będą w stanie w tym zakresie profesjonalnie się wypowiedzieć. To jest pierwsza rzecz. Jeżeli chodzi o to tak zwane pytanie pierwsze i drugie, to ja się nie zgodzę, bo przecież są stowarzyszenia i są publicznie prezentowane chociażby głosy, że nie, jest sześć mostów i im to wystarcza, więc w Warszawie nie są potrzebne. Poznajmy tą odpowiedź, szczególnie że częściowo już pytanie o te nowe inwestycje, tak jak chociażby mosty pojawiały się w Barometrze Warszawskim i one były wskazywane przez mieszkańców jako jeden z priorytetów inwestycyjnych, stąd rozumiem, że tutaj zadanie tego pytania trochę powieli i tak pytanie, na które mamy odpowiedź w Barometrze Warszawskim, natomiast może być grupa osób, która uważa, że nie są potrzebne dalsze mosty. Też taką reprezentatywność, tą informację też chcemy tymi pytaniami początkowymi zdobyć. Jeżeli chodzi o postulat tutaj dotyczący pytania o północ-południe przypominam, że bodajże 2 tygodnie temu została podpisana umowa przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych – na południu będzie w tej chwili budowany most, w związku z tym tego typu pytanie jest w naszej ocenie, miasta, niezasadne, bo tam pojawi się w tej chwili most, który będzie drogą ekspresową, o wysokiej przepustowości, więc zadawanie tego alternatywnego pytania czy budować most północ-południe z punktu widzenia racjonalności na dzień dzisiejszy nie wydaje się zasadne. I co tu jeszcze mieliśmy... jeżeli chodzi o pytanie, które było przez panią postulowane o ogólną wiedzę mieszkańców na poziomie próby reprezentatywnej co do informacji i świadomości tego co dzieje się w mieście, to tutaj te pytanie jest również regularnie przez nas zadawane na poziomie Barometru dwa razy w roku, a na poziomie Barometrów Dzielnicowych raz na dwa lata, i z Barometru wynika, że mieszkańcy mają dosyć dużą świadomość informacji, bodajże na poziomie ponad, koło 60-70% na temat wiedzy tego co dzieje się w mieście, więc raczej mamy mieszkańców dosyć świadomych w tym zakresie i stąd też te pytania są tak sformułowane i nie ma tutaj konieczności powielania ich, jeżeli one występują dwa razy w roku w Barometrze Warszawskim.

Tomasz Michałowski: Tomasz Michałowski. Bardzo dziękuję za głos moich przedmówców, w szczególności pana burmistrza Hlebowicza. Ja osobiście uważam, że to jest tak – zawiodły pewne opinie prawne i opinie prawne pisane są pod kogoś. Zamawiamy ankietę, ta ankietę niestety tendencyjnie... proszę mi dać chwileczkę, niestety tendencyjnie jest przygotowana pod miasto. Pytania, które padają na samym początku moim zdaniem... naruszają pewien obyczaj i sztukę układania ankiety, bo mimo iż pan prezydent stwierdza, że pytania o inwestycje miejskie są zadawane w Barometrze Warszawskim, należałoby tak naprawdę pierwszym pytaniem jakie pada w tej ankiecie powinno być „Jaką Pani/Pan uważacie inwestycję w Warszawie za najbardziej priorytetową, ważną?”, jako pytanie otwarte z możliwością odpowiedzi. Kolejne pytanie, które powinno paść, dopiero powinno być pytaniem, pytaniem o most, ale też niekoniecznie o most, bo może powinno paść pytanie na przykład „Na co państwo przeznaczylibyście 700 milionów?” i wtedy, i wtedy... idąc dalej – czy państwo woleliby przeznaczyć 700 milionów... przepraszam, ale pozwolą panowie, że ja skończę, dobrze?

Uczestniczka spotkania: To niech pan na temat mówi.

Tomasz Michałowski: Mówię na temat.

Agata Gójska: Bardzo bym poprosiła pana o dokończenie pytania i zaraz się do niego odniesiemy, a państwo jeżeli będziecie chcieli je skomentować, to jak najbardziej czujcie się państwo zaproszeni.

Tomasz Michałowski: Czy uważacie państwo, że bardziej priorytetową i ważną inwestycją jest budowa metra warszawskiego, czy budowa mostu w Warszawie. Idąc dalej – pytacie państwo o liczbę

mostów – ja bym zapytał o „Czy państwo widzą problem z przepustowością mostów w Warszawie?”. Bo tak naprawdę problem Warszawy nie jest problemem przepustowości mostów, tylko jest problemem wąskich arterii miejskich. Idąc dalej nie pada w tej ankiecie pytanie „Jak często korzysta pan z przeprawy mostowej?”. Czy korzysta pan codziennie, 5 razy dziennie, 8 razy dziennie, czy korzysta pan raz na 3 miesiące. Jest tylko jakimi mostami pan przejeżdża, tak.

Inga Domagała: Możemy zadać takie pytanie, chociaż takie pytanie zadawaliśmy w innym badaniu, ale jeżeli potrzebny jest tak zwany crossing.

Uczestnik spotkania: Było robione, nie było zadawanego takiego pytania co do korzystania przez Warszawiaków i jakby reprezentatywności korzystania z mostów, komunikacji publicznej i ono jest teraz w trakcie opracowywania, więc jest na poziomie badania konkretnych zachowań podróźnych.

Inga Domagała: Pytanie co pan chce osiągnąć, czy pan chce prędko... czy pan chciałby po prostu porównać tak zwany crossing, czyli skrzyżować takie pytanie z innym, wtedy jest zasadność zadania takiego pytania, jeżeli pan by chciał uzyskać informację o przekraczaniu mostu, no to rzeczywiście tutaj są wyniki bardzo dużego badania.

Tomasz Michałowski: Chodziło mi tutaj nie o przepustowość, chodziło mi o ocenę przepustowości w oczach mieszkańców Warszawy. Mam też wrażenie, że ilość pytań tak naprawdę troszkę jest zbyt duża i rozmywa, rozmywa sens nie mówiąc o tendencyjności tych pytań i jestem jakby całym tym początkiem drugiego spotkania okrągłego stołu na chwilę obecną bardzo rozczarowany.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. to ja bym poprosiła, bo mamy trzy osoby, które się zgłaszają, ja bym poprosiła o kolejny głos – tutaj pan pierwszy i potem tutaj... z przeciwnej strony, a potem jakby wrócimy do odpowiedzi na pytania.

Łukasz Fiszer: Łukasz Fiszer, Miasto Jest Nasze. Ja mam dwa, dwie takie uwagi techniczne do pytań i jedno pytanie tutaj do pana prezydenta. Jeśli chodzi o te uwagi techniczne, to postulowałbym, żeby w pytaniu o wpływ na Targówek i Pragę Północ, żeby te pytania rozdzielić, bo wpływ na te dzielnice, szczególnie na Osiedle Śliwice jest zupełnie inny niż na Targówek. Drugą uwagę to pytanie odnośnie jakimi mostami państwo się poruszają zabrakło nie mostu, ale tunelu metra pod, którym też można przejechać na, na drugą stronę Wisły. A jeśli chodzi o pytanie do pana prezydenta, to chciałem się zapytać jaki wpływ wyników z tego badania opinii publicznej będzie na przebieg konsultacji społecznych. Czy jeżeli powiedzmy wyjdzie nam w badaniu opinii publicznej, że mieszkańcy uważają, że ta inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu i wszyscy są za inwestycją, to czy będzie to znaczyło, że nie wiem, że odwołujemy konsultacje, a czy jeżeli wyjdzie w pierwszym pytaniu, że 60% Warszawiaków jest przeciwko budowie nowych mostów, czyli to znaczy że państwo są gotowi zatrzymać tą inwestycję?

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. To ja bym najpierw poprosiła o odpowiedź na pytania techniczne, a potem pana prezydenta i potem przechodzimy do kolejnych głosów. Rozumiem, że postulat dotyczący rozdzielenie pytań o Targówek i o Pragę Północ jest do zrobienia... i wcześniejsze, wcześniejsze uwagi dotyczące jakby no ogólnie rozumiem opinii mieszkańców na temat mostów, i na temat przepustowości mostów. Jeżeli dobrze rozumiem to było przedmiotem badania ruchu, tak... i jakby jeszcze raz żebyśmy dobrze rozumieli, jeżeli dobrze rozumiemy – to badanie ma służyć konkretnie zebraniu opinii na temat Mostu Krasińskiego.

Krzysztof Mikołajewski: Dopisanie tunelu metra też przyjmujemy.

Tomasz Michałowski: Ale szanowni państwo, wy tą ankietę robicie dla siebie? Czy dla...

Agata Gójska: To chodzi o to pytanie, bo to jest bezpośrednio związane z pytaniem, które pan z kolei zadał. Panie prezydencie.

Jarosław Józwiak: Ankietę robimy po to, żeby poznać zobiektywizowaną ocenę mieszkańców miasta stołecznego Warszawy na temat potrzeby budowy Mostu Krasińskiego. Ta ankieta została przygotowana przez firmę, agencję, która została... nie wskazywaliśmy żadnych konkretnych sugestii, prosiliśmy o to, żeby przygotowali pytania takie, jeżeli mieliby przeprowadzić badania dotyczące oceny mieszkańców miasta stołecznego Warszawy tej inwestycji. Sprawy, które pan porusza, chociażby tak zwane priorytety inwestycyjne, są przez nas wielokrotnie przebadane w Barometrze Warszawskim z dokładnością do półrocza, w każdym półroczu wykonujemy Barometr Warszawski. Tendencje do priorytetów inwestycyjnych mieszkańców znamy na przestrzeni ostatnich 15 lat i wiemy jak się zmieniały, i które inwestycje mieszkańcy traktują jako priorytetowe, a które nie i zarówno metro, jak i mosty są za każdym razem w wysokich notach, w pierwszej trójce najważniejszych inwestycji priorytetowych, jakie dostrzegają mieszkańcy. Zresztą też dodatkowe badanie dotyczące priorytetów inwestycyjnych było bodajże realizowane w zeszłym roku, czy 2 lata temu, gdzie jakby już szczegółowo badaliśmy nawet na poziomie poszczególnych inwestycji, stąd w naszej ocenie nie ma potrzeby po raz kolejny badanie priorytetów inwestycyjnych, bo doskonale je dzisiaj znamy. Jak zresztą, jak panu wiadomo, równoległe do tego procesu trwa proces inwestowania w drugą linię metra, która również będzie docierała w dzielnicę Targówek, w perspektywie pierwszej stacji na Zaciszu, to chyba jest, o ile ruszymy z budową za chwilę, to trzech lat, kiedy już na pierwszej części Targówka dotrze, a drugą część Bródnowską do 2021 o ile dobrze pamiętam również dotrze druga linia metra i ten priorytet jest przez nas traktowany poważnie, tak jak priorytet związany z budową metra. Nie wydaje mi się, że jest to za dużo pytań, bo pytań jak pan widzi jest dziewięć, w tej chwili zrobiliśmy dziesiąte rozdzielając oceny mieszkańców Pragi Północ i Targówka. Jest to badanie telefoniczne, w związku z tym i tak w ogóle ta ilość pytań jest ograniczona do tego, żebyśmy tę ankietę zrobili do 10 minut, tak?

Inga Domagała: Mniej nawet.

Jarosław Józwiak: Nawet krócej, byli w stanie przeprowadzić telefonicznie na reprezentatywnej grupie. Jak i podkreślam, że przygotowali to specjaliści bez żadnej ingerencji z jednej strony z firmy, z drugiej strony we współpracy z panią naczelnik, która odpowiada za badania, prowadzenie badań w mieście od 2003 roku, co jeszcze raz podkreślę, przez ostatnie 13 lat wykonała wiele projektów badawczych, w tym projekty badawcze nawet z Uniwersytetem Warszawskim dotyczącym jakości życia w mieście na poziomie dzielnicy, to było największe historycznie chyba badanie w Polsce na próbie reprezentatywnej z poziomu każdej dzielnicy.

Agata Gójska: I jeszcze wróćmy do tego pytania, tego ostatniego pytania – wpływ tego badania na konsultacje społeczne.

Jarosław Józwiak: Zakładamy, że dzisiaj te pytania mogą odpowiedzieć na potrzebę budowy mostu. Jeżeli mieszkańcy zdecydują o tym, że widzą taką potrzebę, to oczywiście będziemy ten proces kontynuowali i będziemy starali się w procesie konsultacji, po odpowiedzeniu przez mieszkańców na

potrzebę budowy mostu, uwzględnić jak najwięcej obaw tych dwóch dzielnic, zarówno postulatów tych dotyczących możliwości dojazdu ze strony Targówka, i tych obaw ze strony Żoliborza, więc w żadnym wypadku to badanie, na pewno jeżeli byłaby odpowiedź twierdząca, nie będzie miało wpływu na to, żeby proces konsultacyjny nie był dalej toczony, on będzie dalej toczony, żeby ten projekt stał się najlepszy dla obu stron, zarówno dzielnicy Targówek jak i dzielnicy Żoliborz, uwzględniał jak najwięcej postulatów. Zresztą ten zakres, który przedstawiłem na początku dotyczący tych zmian w projekcie, które w naszej ocenie są możliwe, i o których chcemy rozmawiać będzie przez nas uwzględniany, bo już też pewne deklaracje w tym zakresie zostały złożone na poprzednim spotkaniu przez pana prezydenta, jak również poza tym zakresem znalazły się tam kwestie związane chociażby z łącznikiem z trasą AK, czy zmianami związanymi z prawami miejscowymi, czy studium, one również będą procedowane jakby równoległe do tego procesu konsultacyjnego.

Jolanta Zjawińska: Poprosimy o drugą część odpowiedzi. Bo tutaj odpowiedział pan na jedną część.

Jarosław Józwiak: Jeżeli z badania wyjdzie, że mieszkańcy nie oczekują budowy nowego mostu, to należy decyzja rady miasta stołecznego Warszawy i wtedy nie wykluczam, że takie pytanie przedłożymy do rady miasta, żeby ona ostatecznie zdecydowała.

Tomasz Michałowski: Jeszcze mogę dwa słowa? Tylko jedno pytanie.

Agata Gójska: To dajmy najpierw głos osobom, które się zgłaszały wcześniej, a potem wrócimy do... pan pierwszy.

Sławomir Antonik: Ja miałbym taką prośbę, wprowadzie pan prezydent powiedział wszystko prawie to, co ja chciałem powiedzieć, żebyśmy nie wracali po raz kolejny do pewnej rywalizacji inwestycji która ważniejsza. Padło przy tym stole, i to wszyscy słyszeliśmy, zostało zaprotokołowane, że trzy inwestycje, które były podnoszone – Metro, Trasa Świętokrzyska jak również i budowa Mostu Krasińskiego to jest ten sam okres w perspektywie miasta, a w związku z tym nie przeciwstawiamy tej inwestycji przeciwko drugiej, bo to jest bez sensu, skoro są pieniądze na wszystkie trzy.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. tutaj pan kolejny głos i obok zaraz pan.

Piotr Pietruszyński: Piotr Pietruszyński, radny Pragi Północ. Ja chciałem na chwilę co do pytań w ankiecie, bo akurat w mojej pracy powiedzmy нефunkcyjnej zdarza mi się też przygotowywać tego typu arkusze – on jest naprawdę w porządku. Dokładnie te argumenty, które państwo podają, są wiarygodne. Znaczący są pewne rzeczy, które tutaj pan na przykład chciał, żeby w tego typu ankiecie zapytać o „Wybierz najważniejsze inwestycje”, znaczący to jest wydaje mi się jedno z tych pytań, których się właśnie nie da zadać. Jakby zapytał pan czy Warszawa powinna mieć zapasowe centrum danych, albo czy raczej powinna przeznaczać finanse na dożywianie dzieci, czy raczej na pomoc osobom chorym. To są pytania, które na takim stopniu albo ogólności, albo przeciwnie tak szczegółowe, że nie istnieje możliwość odpowiedzenia na te, znaczący konstrukcja tych pytań musi być zrobiona tak, żeby po ich skrzyżowaniu ze sobą można było otrzymać wiarygodny wynik i sądzę, że te pytania to zapewniają. Korzystając, że jestem przy głosie chciałem też podziękować za to co pan Fiszer zaproponował z Metrem i rozdziałem Pragi z Targówkiem – to jest bardzo dobry pomysł. Dziękuję bardzo.

Ireneusz Tondera Uczestnik spotkania: ...Praga Północ. Te wszystkie trzy inwestycje są potrzebne, niezbędne, bo one ułatwiają komunikację, bo to jest jedno miasto i nie można jakby robić, że

potrzebniejsze jest Metro, czy trasa... a niepotrzebna jest Świętokrzyska, czy Siekierkowska, czy Trasa Tysiąclecia. Te wszystkie trasy są jakby arteriami tego miasta. Myśmy przeżywali na Pradze też w wyniku protestów wstrzymanie Trasy Świętokrzyskiej i dzisiaj jest taka sytuacja, że... też jakby z dziurą w środku. Mamy część północną, mamy część południową i mamy dziurę po środku. I takie sytuacje są niedopuszczalne. Ja się w ogóle cieszę, że myśląc o roku 2020, bo to jest perspektywa otwarcia Mostu Krasieńskiego, już robimy taką debatę dzisiaj i próbujemy wyjaśnić wszystkie rzeczy, które są wątpliwe, dzisiaj próbujemy robić konsultacje z mieszkańcami, bo inwestycja, która w ogóle była drogą inwestycją – nas nie stać, żeby robić drogę inwestycję, bo po prostu nas nie stać.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. To proszę bardzo i potem wrócimy tutaj. Tylko proszę się przedstawić.

Paweł Bruszewski, Dzielnicowa Komisja Dialogu Społecznego. Chciałem powiedzieć, że to nie jest tak, według mnie, że trzy inwestycje są realizowane i, i one będą realizowane, bo głosy typu nie budujemy Mostu Krasieńskiego i gdyby nie został ten most wybudowany mogą zagrażać i innym inwestycjom dlatego, ponieważ reszta mieszkańców tak samo może powiedzieć „Tu nam się nie podoba metro, tu nam się nie podoba ta trasa” – zagrożone mogą być wszystkie inwestycje tak naprawdę, a liczy się dobro wspólne Warszawiaków. Więc nie można dochodzić do takiej skrajności, że jedna dzielnica będzie decydować o budowie, inwestycji, która jest poniekąd strategiczna dla rozwoju całej Warszawy. Tytułem tego, bo inne znowu inwestycje też będą zagrożone, bo zawsze będą głosy na nie, zawsze komuś się to nie będzie podobać, bo będzie to inwestycja przy jego balkonie. Więc nie można kolidować ze sobą tych inwestycji, trzeba twardo i do przodu. I inwestycje są konieczne.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o przekazanie mikrofonu. Ja tylko jeszcze jedną prośbę do państwa, ponieważ przedstawiciel <1:05:25> i pan... zapomniałam, pan Maciek z firmy badawczej będą jeszcze z nami przez parę minut dosłownie, więc jeżeli państwo macie konkretne pytania dotyczące ankiety, bo rozumiem, że żeby uruchomić to badanie, to państwo muszą mieć na to chwilę, więc jeżeli są konkretne pytania do tego to w pierwszej kolejności tym się zajmijmy, dobrze?

Tomasz Michałowski: Już, tylko jedno zdanie powiem. Wcześniej nam przedstawiano wariant zerowy w konsultacjach, teraz z wariantu zerowego mamy ogólnomiejski kwestionariusz, był zarzut – nie było odniesienia się do tego zarzutu, więc teraz stawiam pytanie – dlaczego? dlaczego państwo zrezygnowali z wcześniejszej obietnicy, zrezygnowaliście z obietnicy konsultacji z wariantem zerowym, a teraz proponujecie zamiast tego kwestionariusz ogólnomiejski?

Jarosław Józwiak: O ile dobrze pamiętam, nie uczestniczyłem, natomiast czytając notatki, to była mowa o tym, że konsultacje społeczne również może pojawić się tam postulat dotyczący tego, żeby nie budować mostu, więc to był postulat w konsultacjach społecznych. Natomiast dzisiaj w ramach przygotowań pracy merytorycznej został wypracowany między innymi oto ten kwestionariusz do tego, żeby starać się zobiektywizować informację na temat potrzeb mieszkańców w zakresie tej inwestycji. Dlatego, że tutaj też z metodologii konsultacji społecznych, o czym wspominałem w początkowym wystąpieniu, na ogół wynika, że odnoszą się głównie ci, którzy są bezpośrednio zainteresowani tą inwestycją. Czyli rozumiem, że zapewne zainteresowani byłiby mieszkańcy Targówka, którzy złożyliby bardzo dużo uwag dotyczących realizacji tej inwestycji i mieszkańcy Żoliborza, którzy złożyliby bardzo dużo uwag dotyczących nierealizowania tej inwestycji, a nie znalazłbyśmy w pewien sposób zobiektywizowanej oceny ogółu mieszkańców miasta stołecznego

Warszawy w tej kwestii i stąd dodatkowo podjęliśmy decyzję o wprowadzeniu tego elementu, którym jest właśnie próba pozyskania tej zobiektywizowanej opinii na podstawie kwestionariusza opracowanego zgodnie z metodologią badań socjologicznych i został on przygotowany, i on poniekąd odpowie nam na możliwości realizacji, albo odstąpienia od tej realizacji.

Józef Menes: Józef Menes. No... niestety, fakt, że odstąpiliśmy od ustalonego porządku obrad na poprzednim posiedzeniu, mieliśmy konsultować i rozmawiać... rozmawiać mieliśmy o możliwych granicach, o zmianach ewentualnie. I w efekcie...

Krzysztof Mikołajewski: Spokojnie. Zgodnie z programem za chwilę po omówieniu tego kwestionariusza odpowiemy na wszystkie państwa pytania z poprzedniego spotkania. Słuchamy państwa opinii.

Józef Menes: Już wyjaśniam dlaczego to mówię – bo w ankiecie jest wyraźnie już opisany dokładnie projekt mostu – linia tramwajowa, pasy w jedną, w drugą stronę, chodnik, trasa rowerowa. Czyli bez dyskusji na temat modyfikacji projektu w zasadzie w ankiecie już ten projekt jest opisany, tym samym znowu wygląda tutaj znowu na takie działanie troszeczkę tendencyjne. Nie wiem, państwo odpowiecie – jeżeli wynik będzie za taką koncepcją, za takim projektem, no to o czym tutaj mówić, o jakich modyfikacjach? Państwo jednak ciągle nie uwzględnicie faktu, że na dzień – po pierwsze dalej ankieta dotyczy tylko samego mostu. To też jest, nie oddaje stanu rzeczywistego. W tych pytaniach nie uwzględnicie państwo w ogóle sytuacji takiej, że tak naprawdę na dzisiaj nikt nie popiera Mostu Krasieńskiego z jednostek samorządowych, bo Targówek mówi o tym, żeby budować oba etapy na raz, a tu się mówi tylko o moście.

Uczestnik spotkania: Ale była już deklaracja, że oba etapy na raz będą budowane.

Józef Menes: To jest deklaracja, my wierzymy w dokumenty.

Uczestnik spotkania: Ale nam wystarczy.

Józef Menes: Będzie... dobrze, bo ja uważam, że na przykład trzeba zadać pytanie czy nie należy budować od strony estakady, a nie mostu. Państwo mi przerywają, troszeczkę mi to utrudnia. Czy ewentualnie nie można w ten sposób pracować. Wyobrażam sobie sytuację, że my nie podchodzimy w sposób powiedzmy sobie analizy... zamiast mostu, to też mówi Praga Północ – zamiast mostu budować obwodnicę śródmiejską na odcinku trasy i wtedy dopiero widać sens dlaczego my mówimy nie. my nie mówimy nie dla samego mówienia nie. Nie ma tutaj w ogóle sytuacji oceny stanów prawnych. Ja podkreślałem poprzednim razem. To nie to, że my sobie wymyśliliśmy, że chcemy mieć trawniki, tylko że to jest od konserwatora zabytków. Pięć stowarzyszeń napisało „Proszę zaprzestać pracy nad obecnym w budowie kontrowersyjnym projektem”. Żoliborz rada dzielnicy jest stanowisko na nie, rada Targówka mówi: „Budujcie, owszem, ale mają być jednocześnie budowane oba odcinki”, a Praga Północ mówi: „Cieszymy się z mostów, ale wolimy, żebyście budowali nam obwodnicę na odcinku praskim”. A to wszystko, ta ankieta, biegnie w takim kierunku, żeby po prostu no już przed konsultacjami i przed rozmowami rozstrzygnąć o tym, że ten most ma być budowany i to na dodatek już w rozstrzygniętym projekcie.

Agata Gójska: To sekundkę, ja bym chciała tylko doprecyzować, żebyśmy dobrze zrozumieli te dwa etapy, tak, i zamierzenie tych całych dwóch etapów. Ja rozumiem, tutaj proszę mnie sprawdzać jeszcze raz, że ta ankieta służy tylko i wyłącznie zgromadzeniu bardzo ogólnych opinii mieszkańców

na temat Mostu Krasińskiego. Ona nie determinuje tego o co też państwo się troskacie, to znaczy tego jaka będzie organizacja ruchu, ile będzie pasów, ile będzie jezdni, w jaki sposób będzie zorganizowany ruch rowerowy, dlatego że to są wszystko te kwestie, które, jeżeli dobrze rozumiem, uważacie państwo, że powinno się realizować na konsultacjach społecznych, bo tu jest właśnie przestrzeń do tego, żeby pomyśleć, zastanowić się, poprojektować, przeprojektować, zobaczyć jak te różne klocki ułożyć. I ja rozumiem, że w badaniu opinii ani nie uzyskamy, nie uzyskamy odpowiedzi na to pytanie, ani też być może adresaci tego badania opinii nie są tymi właściwymi adresatami, którzy na ten temat się powinni wyjawiać.

Józef Menes: To proszę usunąć ten opis dokładnie projektu.

Jarosław Józwiak: Opis tylko zakłada jakie są przewidziane dzisiaj w tym projekcie funkcje. Nie jest napisane, że będzie dwa pasy samochodów, czy będzie jeden pas samochodów. Opis zakłada, że dzisiaj ten most ma pełnić funkcje drogowe, komunikacji miejskiej, komunikacji rowerowej i komunikacji pieszej. I on wskazuje tylko sposoby potencjalnego korzystania. Te wskazania czy będzie dwa pasy, czy trzy pasy, czy cztery pasy – możemy pytać czy mieszkańcy chcą autostrady, czy chcą ścieżki rowerowej wprost, ale to jest zbyt poziom szczegółowości, który będziemy w stanie ocenić, już jakby uzgodnić z państwem na poziomie konsultacji społecznej i konkretnych rozwiązań. Natomiast to nie jest materia, którą w sposób profesjonalny jesteśmy w stanie ocenić i opinię na ten temat uzyskać z ogólnego badania opinii publicznej.

Agata Gójska: Natomiast jeszcze jedna kwestia, bo odnosząc się do, bo tutaj kilka pytań, które padły z pana strony. Mam wrażenie, że to trochę jest powtórzenie pytań, które padły na poprzednim spotkaniu, i na które odpowiedzi też przewidzieliśmy w ramach tego dzisiejszego spotkania, więc ja mam taką propozycję – zwolnijmy państwa jeżeli już nie ma pytań, odpowiedzmy na te pytania...

Tomasz Michałowski: Jeszcze ja ad hocem.

Agata Gójska: Odnośnie badania jeszcze? No to w takim razie bardzo proszę. I zaraz zwolnimy państwa, i odpowiemy na pytanie pana, i potem wrócimy do tych pytań i dalej będziemy dyskutować. Bardzo proszę.

Tomasz Michałowski: Tomasz Michałowski raz jeszcze. Ja jestem trochę zdziwiony, panie prezydencie, zdziwiony, że władze miasta boją się przy tej próbie 1100 osób zadania także pytania tej konkretnej próbie o priorytetowość inwestycji, ponieważ takie pytanie może pokazać jedną bardzo niekorzystną rzecz dla miasta – może pokazać, że priorytetem inwestycji warszawskich nie jest wcale most jakikolwiek, tylko może pokazać zupełnie inne obszary, które są ważne dla mieszkańców Warszawy. I nie wiem dlaczego pan prezydent... wydaje mi się logiczne, że wychodzimy z dużego poziomu ogólności zadając pytanie o inwestycje, przechodząc w szczegółowość – konkretnej inwestycji jaką jest inwestycja mostowa, przechodząc w jeszcze większą szczegółowość, czyli w konkretną inwestycję mostową Mostu Krasińskiego. I to jest jakby ten głos odnośnie ankiety. Dziękuję bardzo.

Jarosław Józwiak: Dobrze. to ja odpowiem jeszcze raz. Badanie dotyczące priorytetów inwestycyjnych Warszawy realizujemy w tej chwili w czterech procesach. Pierwszym procesem jest Barometr Warszawski, kiedyś cztery, potem trzy, a następnie dwa razy w roku, pytamy o priorytety

inwestycyjne Warszawiaków i znamy dokładnie wszystkie trendy dotyczące tego co mieszkańcy uważają za swój priorytet. Drugie takie badanie, w którym również mamy informację szczegółową, jest to Barometr Jakości Życia w Dzielnicach, gdzie również mamy pytania o priorytety z punktu widzenia inwestycji, czego mieszkańcy potrzebują na poziomie swojej dzielnicy, jest to badanie na próbie reprezentatywnej dla każdej poszczególniej dzielnicy, czyli jest to w skali Warszawy na próbie badającej 18000 w takim wypadku.

Inga Domagała: W dzielnicy jest 500.

Jarosław Józwiak: 500. Czyli na poziomie 500 osób dla każdej dzielnicy reprezentatywny Barometr Dzielnicowy, który robimy co dwa lata, robiliśmy go dwa lata temu, w tym roku będzie robiony po raz kolejny i będziemy mieli znowu wyniki związane już na poziomie reprezentatywności dzielnicy. Nikt takiego badania w skali Polski nie robi. Było dwa lata temu w ramach dużych zmian w WPI robione szczegółowe badanie, już na poszczególnych jednostkach, dotyczących priorytetów inwestycyjnych mieszkańców, i ono wisi również tam, gdzie wszystkie informacje o badaniach może pan sobie przeczytać, i trzecim najważniejszym procesem w tej chwili odbywającym się dotyczącym priorytetów inwestycyjnych, są prace nad strategią miasta stołecznego Warszawy – zachęcam do włączenia się – i ta strategia odpowiada na priorytety, odpowie na priorytety inwestycyjne, a przypomnę, strategia jest również konstruowana i przygotowywana w modelu partycypacyjnym z udziałem mieszkańców miasta, tak, aby to oni razem z nami opracowali te priorytety strategii, które potem przełożą się na konkretne inwestycje. Więc ma pan cztery procesy – jeden na poziomie strategicznym i trzy procesy badawcze, które ten zakres priorytetów inwestycyjnych badają, zarówno na poziomie dzielnicy jak i ogólnomiejskim.

Tomasz Michałowski: Ale czemu pan, panie prezydencie, boi się konkretnego tego pytania na tej konkretnej próbie! Ponieważ tej konkretnej próbie będzie pozostawienie ważności tego priorytetu w stosunku do budowy mostu. W tym konkretnym badaniu!

Jarosław Józwiak: Dlatego, że w listopadzie robiliśmy badanie barometru i mamy odpowiedź na priorytety inwestycyjne, kolejne badanie barometru będzie w marcu, a mamy ograniczoną ilość pytań, które możemy do tego badania wrzucić.

Agata Gójska: Jeszcze raz, proszę państwa, to badanie dotyczy Mostu Krasieńskiego, a nie ogólnych jakby preferencji warszawiaków i priorytetów rozwojowych miasta. Nie ma pytań już do państwa z marketingu, to zwalniamy ich, dobrze? do państwa badanych. Bardzo proszę.

Sławomir Antonik: Ja bym chciał, żeby to zostało później należycie odnotowane, bo boję się, że każdy postulat zgłoszony przez uczestników naszego okrągłego stołu zostanie z Żoliborza, staje się pewnego rodzaju ustaleniem, jak to było powiedziane. Ja wychodzę z takiego założenia, że rzeczywiście był ten postulat opcji zerowej, wybrana została moim zdaniem najlepsza form z możliwych, bo nie pytanie wprost, tylko dające więcej odpowiedzi, natomiast w tej chwili idąc tym samym sposobem, to ja mógłbym jako Targówek złożyć postulat i nazywać to później ustaleniem, że w ogóle pomińmy etap zerowy i pytanie mieszkańców o to czy budujemy most, czy nie budujemy mostu. Wchodzimy w pewien obszar znowu po raz kolejny absurdu tracąc i marnując swój czas. wychodzę z takie założenia, słuchając po raz kolejny, że znowu mamy przeciwstawiać jedną inwestycję drugiej. Może rozdajmy na następnych zajęciach, czy naszym spotkaniu, kartki z tym, co zostało powiedziane, będzie nam łatwiej procedować, bo na dzisiaj to mam takie wrażenie, że... oczywiście nie wszyscy państwo, ale te

najbardziej donośne głosy to są takie: „Mostu mówimy nie! Po prostu. Koniec kropka”. Czyli pytanie co my chcemy rozstrzygać jak gdyby w dalszym etapie, o jakiej koncepcji budowy tego mostu mamy rozmawiać, jeżeli permanentnie słyszymy ze strony Żoliborza, że tego mostu ma nie być. Dla mnie to jest trochę, no powiem szczerze, marnowanie potencjałów wszystkich tu siedzących, włącznie ze zgłaszającymi ten postulat. Zostało powiedziane – rozstrzygnijmy najpierw w tej ankiecie, i to fachowcy nam powiedzą jak czytać te wyniki, czy budujemy, czy nie budujemy, a później w drugim etapie rozstrzygnijmy w jaki sposób ma to wyglądać. Tym bardziej, że ja za każdym razem mówię, bo zaczynamy tak trochę sobie przeciwstawiać, zresztą w programie telewizyjnym też to powiedzieliśmy, że Śliwice bez mostu dzisiaj mają problem, a budowa tego mostu powoduje, że możemy te problemy rozwiązać. Przy okazji. W związku z tym pamiętajmy też o tych innych beneficjentach. Przepraszam, po ostatnim mnie poprawiano, beneficjariuszy, tak, którzy... którzy mogą na tym skorzystać i rozwiązać przy okazji swoje problemy. Ja myślę, że wszystkie grupy jak tu siedzimy, jeżeli przywrócimy poziom dyskusji na poziom zdrowego rozsądku, a sami państwo stwierdzili, że budowanie mostu w Warszawie jest nieodzowne, bo nie da się tego z Wiedniem porównać, bo Dunaj jakoś tak opływa te fragmenty Wiednia, to nie jest najlepszy przykład, to powiedzmy sobie szczerze – wtedy zajmujemy się konkretnymi i sposobami rozwiązań, po to żeby właśnie nie rozjechać Żoliborza Oficerskiego, żeby zabezpieczyć ten ruch w tym miejscu, to wszystko moim zdaniem da się zrobić jeżeli się do tego racjonalnie podejrze. Jeżeli będziemy sobie zawracać głowę tym być albo nie być, no to z czaszką w rękę daleko nie pojedziemy. Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Znacząco doskonale pan jakby streścił strukturę, taki plan jak mają wyglądać dalsze etapy. Tutaj pani się zgłaszała, potem pan, potem pan. Proszę państwa, ja mam taką jedną prośbę, też żebyśmy już powoli przechodzili do odpowiedzi na pytania, które zadaliście państwo na poprzednim spotkaniu, dlatego że to jest też istotne, żebyśmy jednak uwspólniali tę wiedzę, zanim pojawia się kolejne kwestie.

Jolanta Zjawińska: Ja chciałam przede wszystkim...

Agata Gójska: Proszę się przedstawić.

Jolanta Zjawińska: Jolanta Zjawińska. Panu prezydentowi podziękować, bo początkowe wystąpienie zawierało bardzo dużo konkretów, widzę, że pan się do tego po prostu bardzo dokładnie przygotował i bardzo dziękuję, bo było co zanotować. Niemniej jednak chciałam wrócić do takiego bardzo częstego motywu Barometru Warszawskiego. Czy zadając pytania o potrzebę mostów warszawskich państwo uwzględnialiście, że ten most musi skądś dokądś prowadzić, i ten ruch jakoś rozprowadzać? Bo z tego co wiem jeśli to jest most, który ma dwa pasy ruchu w każdą stronę, to on na Żoliborzu prowadzi donikąd, ponieważ przed Placem Wilsona te samochody staną. Więc ja rozumiem, że Warszawiacy widzą potrzebę mostu, ale czy mają taką świadomość, że oprócz tego, że się przebiją przez Wisłę, dalej już nie pojedą? I oczywiście jeśli państwo zbudujecie wiadukt na Bródno, a nie zostanie ten most skończony na pierwszym etapie, na wysokości Jagiellońskiej, to jednak będzie to znaczyło, że może jednak ludzie pojedą gdzieś tam po drugiej stronie Wisły. Jeśli nie, to po drugiej stronie Wisły będzie taka sama sytuacja – most zaprowadzi w zasadzie donikąd. Więc ja rozumiem, że mosty są potrzebne, ale niech one komuś do czegoś służą, bo ja wiem, że to jest ładna dekoracja, ale trochę szkoda tych pieniędzy na takie dekoracje, żeby ludzie jeździli w te i we w tę po tym moście. Dziękuję.

Agata Gójska: Dziękuję. Mam wrażenie, że to jest jedna z kwestii, która też była zawarta w tym pytaniu, które padły i że już tak zwolna przechodzimy do tych pytań, ale jeszcze pan się zgłaszał, pan się zgłaszał, pan się zgłaszał. A i jeszcze pani, pani była... najpierw pan, potem pani...

Adam Buława: Adam Buława. Ja mimo wszystko pozwolę sobie trochę popolemizować z panem burmistrzem, dlatego że nie wiem czy pan transkrypcję odsłuchiwał, i jest tam jasno i wyraźnie powiedziane, że drugie spotkanie miało być poświęcone omówieniu możliwych wariantów projektów z udziałem projektanta, więc pytanie dlaczego dzisiejsze spotkanie ma jednak inny cel?

Jarosław Józwiak: Ja powiedziałem, że jak skończymy dyskusję na temat tego jest zarówno projektant jak i przedstawiciel <1:24:03> i będziemy odpowiadali na państwa konkretne pytania, a potem dyskutowali o kolejnych pytaniach, które się pojawiają.

Adam Buława: I jeszcze drugie pytanie tak gwoli ścisłości – czy będzie sporządzony taki protokół uzgodnień dzisiejszego spotkania, dokument zawierający ustalenia i zobowiązania? Bo chcielibyśmy, żeby to było sporządzone na piśmie. Całego procesu okrągłego stołu. Bardzo byśmy o to prosili.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. I tutaj mamy dwa głosy i już...

Tomasz Michałowski: Ja kwestię formalną po tych dwóch głosach, chciałbym 5 minut przerwy dla Żoliborza.

<śmiech>

Agata Gójska: Jeśli to jest dla państwa do przyjęcia...

Tomasz Michałowski: Tu nie ma co głosować, my prosimy o 5 minut przerwy.

<śmiech>

Agata Gójska: Jest za 25 siódma. My możemy zrobić te 5 minut przerwy, natomiast też bardzo bym państwa prosiła o dynamizowanie się, bo założyliśmy, że spotkanie będzie trwało mniej więcej do godziny 8, a jest szalenie dużo kwestii, które padły i pytanie o ten zakres możliwych modyfikacji wydaje się kluczowe, a wcale nie takie krótkie do odpowiedzi. Dwa głosy, 5 minut przerwy, i przechodzimy dalej.

Karolina Krajewska: Karolina Krajewska, Śliwice. Pierwsze pytanie mam do pana prezydenta, ponieważ określił pan co nie może wchodzić w zakres zmian, a nie wymienił pan tam wiaduktu nad torami kolejowymi. Czy ten wiadukt też...

Jarosław Józwiak: A w jakim zakresie by pani chciała?

Karolina Krajewska: No w zakresie na przykład zwężenia go.

Jarosław Józwiak: Znaczący wskazywałem jeżeli chodzi o Śliwice to jest tutaj możliwość poszukiwania takich rozwiązań, które ocalą jak najwięcej terenów zielonych jak również wiem, i już, bo też sprawdziliśmy... to jest odpowiedź na pytanie, które pojawi się w drugiej części, kolej PKP planując modernizację linii gdańskiej wykonało przedłużenie peronu kolejowego stacji Warszawa Praga, które umożliwi budowę zejść z wiaduktu z przystanków tramwajowych na peron PKP tak, aby w sposób wygodny również powiązać nową inwestycję z tramwajową, z inwestycją kolejową, i takie

przesunięcie przystanku kolejowego się odbyło, które też umożliwi państwu, jako mieszkańcom tego rejonu, korzystanie, jak i Targówkowi, które dojedzie w ten rejon tramwajem, korzystanie z linii kolejowej Warszawa Praga.

Karolina Krajewska: Dziękuję. I jeszcze chciałabym tutaj, ponieważ zostałam niejako wywołana do odpowiedzi przez pana burmistrza Targówka, który o Śliwicach się wypowiadał, ja bym chciała się dowiedzieć jakie problemy Śliwice mają, bo państwo się w naszym imieniu jakoś wypowiadają, w telewizji pan twierdzi... ja bym wołała, żeby państwo tego jednak nie robili. Dziękuję, to taka...

Agata Gójska: Dziękuję. Ja rozumiem, że postulat pani jest taki, żeby Śliwice mówiły o sobie i żeby to też...

Grzegorz Gadecki: Grzegorz Gadecki, zastępca burmistrza na Targówku. Ja chciałbym tylko tak bardzo krótko zupełnie powiedzieć, że ja nie widzę zupełnie żadnego powodu, żeby się obawiać głosowania, to znaczy żeby zapytać jakie oni mają zdanie, no właśnie, ale czemu – dlatego, że ja przypomnę, że cała ta retoryka, o której mówiła pani Jolanta Zjawińska, to przecież to państwo taką retorykę przyjęliście, że pytacie. To państwo jako pierwsi zrobiliście u siebie sondaż na nie, od razu z tego na nie. To państwo u siebie na stronach internetowych w urzędzie zawiesiliście też ankietę z zapytaniem...

Uczestnik spotkania: Przez chwilę!

Grzegorz Radecki: No właśnie.

<1:27:52> <gwar>

Agata Gójska: Proszę państwa, kończmy ten wątek.

Grzegorz Gadecki: My też odpowiedzieliśmy na waszą ankietę później, jak nie doczekaliśmy się zaproszenia na waszą komisję, mówię o Żoliborzu, o inwestycji i infrastrukturze, żeby o tym spokojnie i merytorycznie porozmawiać, więc nie dziwcie się, drodzy przyjaciele z Żoliborza, chylę czoła i tak zawsze będę mówił, że my u siebie też zrobiliśmy ankietę w tej samej retoryce, którą państwo podjęliście jako pierwsi. I teraz jeżeli ze strony miasta jest taka inicjatywa, żeby zapytać wszystkich mieszkańców, a przy okazji podzielić je na segmenty, na odpowiedzi poszczególnych dzielnic, ja bym się takich wyników nie obawiał, bo państwo też będziecie mogli wyrazić tam swój własny głos. Dziękuję.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. proszę państwa, 5 minut przerwy, tylko naprawdę pilnujmy tego – 5 minut, czyli za dwadzieścia się spotykamy.

<1:29:01> przerwa

Agata Gójska: Proszę państwa, zaczynamy już, dobrze? Trochę nam się rozjechało te 5 minut, już się zbierajmy.

Krzysztof Mikołajewski: Drodzy państwo, powoli będziemy zaczynali i chcielibyśmy przejść do tej obiecanej drugiej części, już konkretnej dyskusji nad postulatami i potencjalnymi zmianami, i pytaniami, które zostały zgłoszone.

Agata Gójska: Proszę państwa, na poprzednim spotkaniu dużo padło pytań i na część z nich była odpowiedź dość precyzyjna, ale one nie zawsze być może też były dla państwa zrozumiałe, część pytań została zaadnotowana do odpowiedzi. Przedstawiciele Centrum Komunikacji Społecznej wyciągnęli te pytania i przejdźmy sobie na razie przez te pytania i poprosimy o odpowiedź poszczególne biura. Ja będę czytała te pytania. Pierwsze pytanie to było „Czy jest możliwe ograniczenie skali mostu, na przykład poprzez ograniczenie liczby pasów na moście, zachowanie po jednym pasie ruchów w każdą stronę, który będzie dzielony pomiędzy autobusy i samochody osobowe, oraz utworzenie ścieżki rowerowej z nich”. Bardzo proszę.

Dariusz Mosak: Dariusz Mosak, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Odpowiadając na to pytanie właściwie powtórzę to co powiedział pan prezydent na początku spotkania, czyli że nie dopuszczamy zmiany w zakresie konstrukcji samego obiektu, co jest związane z ewentualnymi trudnościami projektowymi, to są takie elementy jak długość mostu, szerokość mostu, pozycja podpór. Natomiast dopuszczamy wszelkie zmiany organizacji ruchu na moście, czyli przeznaczenie poszczególnych pasów na komunikację zbiorową, czy też indywidualną. Tak mówiąc wprost – czy jeden z tych pasów mamy przeznaczyć na komunikację autobusową, buspas.

Agata Gójska: Czy jest możliwe ograniczenie wjazdu samochodów osobowych z mostu w ulicę Krasieńskiego?

Dariusz Mosak: Proszę państwa, tak generalnie jest to kwestia dotycząca organizacji ruchu na samej ulicy Krasieńskiego. Takie zmiany oczywiście są do wdrożenia do projektu, które dotyczą wjazdu samochodów od strony Wisłostrady. I tak na konsultacjach społecznych będziemy chcieli państwu zaproponować kilka takich rozwiązań, poruszymy kwestie związane z szerokością jezdni ulicy Krasieńskiego, liczbą pasów bądź ich przeznaczeniem pod konkretną komunikację, będziemy rozmawiali również na temat ewentualnej organizacji ścieżki w jezdni, co też nam ograniczy szerokość i liczbę pasów. Będziemy również rozmawiali o liczbie przejść dla pieszych, o lokalizacji tychże przejść. Poruszymy również kwestię skrzyżowania z ulicą Czarnieckiego, wiemy, że tutaj stanowisko mieszkańców jest dosyć jasne, że tego włączenia z toru Wisłostrady ma nie być. I też kwestia dotycząca miejsc parkingowych będzie kwestią tego co poruszymy na konsultacjach społecznych. Ostatnią rzeczą, do której odniesiemy się w trakcie konsultacji społecznych będzie zieleń tejże ulicy, to znaczy będziemy chcieli zwiększyć liczbę nasadzeń, zarówno drzew jak i krzewów, żeby powiększyć to, co w tym projekcie już jest dosyć mocno wskazane, że to jest dosyć zielony projekt i żeby dalej w tym kierunku iść.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Padło też pytanie o zmianę powierzchni węzła Krasieńskiego z Wisłostradą w porównaniu do stanu obecnego. Jaka to będzie skala węzła.

Dariusz Mosak: I tu może być ciekawostka dla państwa, ponieważ udało nam się policzyć – nie tyle procentowo, co pomierzyliśmy powierzchnię węzła istniejącego i węzła projektowanego, oczywiście przy założeniu, że nie liczymy tego obrotu od strony mostu – i powierzchnia węzła jest – wynosi około 56800 metrów kwadratowych, natomiast powierzchnia węzła projektowanego 54800 metrów kwadratowych, jest to dwa tysiące metrów kwadratowych mniej. To jest przy tej skali mostu, to jest ta różnica. Przy tej skali mostu może to nie jest wiele, natomiast ważną rzeczą jest kwestia tego, co powiedział pan prezydent – ta powierzchnia jeszcze ulegnie zmniejszeniu, ta projektowana, ponieważ

będziemy dążyli do zmiany w poziomie terenu. Obiektu nie będzie <1:40:11>, natomiast zmiany w poziomie – tak.

Agata Gójska: Kolejna kwestia, która została poruszona na poprzednim spotkaniu dotyczyła parkowania na Żoliborzu i tego w jaki sposób, no, tak zadziałać, ażeby nie powiększać istniejących obecnie problemów parkingowych na Żoliborzu po otwarciu mostu. Państwo sygnalizowaliście, że mieszkańcy innych dzielnic przyjeżdżają, zostawiają swoje samochody i dalej jakby poruszają się po mieście metrem. Biuro drogownictwa, bardzo proszę.

Mieczysław Reksnis: Mieczysław Reksnis, Biuro Drogownictwa i Komunikacji. Też identyfikujemy ten problem, parkujące obce samochody tworzą swoisty rejon park&ride. Wydaje się, że wyjściem z tej sytuacji jest zorganizowanie strefy parkowania płatnego, która może być rozważana, konsultowana, na bazie analizy, która była zrobiona w 2012 roku. W jej ramach został zidentyfikowany stan istniejący i przedstawione propozycje lokalizacji miejsc parkingowych. Strefa Żoliborza została podzielona na 5 obszarów i z tego jako obszary priorytetowe zostały wybrane 2 obszary, na których możliwa byłaby lokalizacja około 3000 miejsc parkingowych. Oczywiście zdajemy sobie wszyscy sprawę po doświadczeniach warszawskich, szczególnie na Ochocie, jak ważne jest to, żeby dobrze przekonsultować wprowadzenie strefy w świetle likwidacji części parkowania, bo każde miejsce musi mieć wyznaczone stanowisko w strefie. W związku z tym to jest bardzo ważne zadanie, także na poziomie lokalnym w dzielnicy, zadanie żeby dobrze przeprowadzić konsultacje. Drugim elementem, który wydaje się mógłby sprzyjać procesowi uwalniania tego obszaru od nadmiernego parkowania jest uruchomienie parkingu nad stacją metra Plac Wilsona. W tej chwili jest to przedmiotem programu PPP. Myślę, że potrzebne będą decyzje na poziomie pani prezydent.

Jarosław Józwiak: Ja tylko jeszcze pozwolę sobie uzupełnić, żeby wyostrzyć wypowiedź pana dyrektora – jeżeli chodzi o strefę płatnego parkowania, to zakładamy, że procedura jej wprowadzenia musi być co najmniej poprzedzona wnioskiem władz dzielnicy, który powinien być poprzedzony szerokimi konsultacjami społecznymi w tej kwestii, bo przypomnę, żeby to dobrze wybrzmiało, wprowadzenie strefy parkowania bodajże na Ochocie spowodowało po pierwsze istotne protesty społeczne, mimo że wcześniej większość społeczności lokalnej chciała tej strefy, po drugie o około 20% zmniejszy się liczba dostępnych miejsc postojowych, co przede wszystkim, dzisiaj przede wszystkim korzystają w znacznej mierze mieszkańcy, stąd na pewno gdyby państwo takie wnioski jako dzielnica składali, będziemy na pewno wymagali przeprowadzenia szczegółowej, szczegółowych konsultacji społecznych w tej kwestii.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. kolejna kwestia dotyczyła właściwie bardziej postulatu niż pytania, który się pojawił, a mianowicie położenie nacisku na komunikację miejską, uprzywilejowanie komunikacji zbiorowej na moście.

Mieczysław Reksnis: Projekt w obecnym kształcie właśnie kładzie nacisk na komunikację publiczną poprzez zaproponowanie trasy tramwajowej, która łączy plac Wilsona z trasą tramwajową w ul. Matki Teresy z Kalkuty i ciągiem Odrowąża. Jesteśmy otwarci na dyskusję w ramach konsultacji społecznych na planowanie lokalizacji przystanków komunikacji publicznej, na prowadzenie pasów autobusowych, na zagospodarowanie przestrzeni korytarza tej ulicy i mostu. Tu też trzeba zachować pewien rozsądek i ostrożność przy planowaniu elementów komunikacji publicznej, autobusowej, ale nie ma żadnych przeszkód, żeby ten temat w ramach konsultacji społecznych dogłębnie przedyskutować.

Agata Gójska: Dziękuję. Kolejna kwestia, jaka została zgłoszona...

Uczestniczka spotkania: Czy będzie pani... pana prezydenta w związku z...

Agata Gójska: To może domknijmy te pytania a potem wrócimy, dobrze? bo ja rozumiem, że mogą się pojawić kolejne pytania jak państwo słuchacie odpowiedzi, ale ja bym prosiła o zanotowanie i potem przejść, bo sporo tego mamy przed sobą. Kolejna kwestia dotyczyła, dotyczyła Śliwic i planowanego montażu 6-metrowych ekranów akustycznych, państwo sygnalizowaliście, że to jest bezpośrednio w okolicy domów na Śliwicach, że to nie jest rozwiązanie, które powinno być stosowane w miastach. Bardzo bym prosiła o odniesienie się do tej kwestii.

Dariusz Mosak: Jak zapewne państwo pamiętają, decyzją środowiskową na inwestora został nałożony obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko w ramach pozyskiwania decyzji ZRID. W ramach ponownej oceny, oczywiście będziemy zobowiązani do wykonania oceny akustycznej. Ta analiza akustyczna będzie musiała uwzględnić nowe rozporządzenie, z 2012 roku, którą dopuszczalne poziomy hałasu zostały podwyższone. Jak również na pewno zastosujemy nowoczesne rozwiązania technologiczne, które już przetestowaliśmy na ulicy Wołoskiej. Zastosujemy nowoczesną mieszankę mineralno-bitumiczną o nazwie BBTM8B, mała to państwu mówi, w każdym razie powiem tyle, że badania hałasu wykonane, po ułożeniu tej mieszanki wykazały obniżenie oddziaływania akustycznego o 4 decybele. To jest bardzo dużo. Powyższe rozwiązania, wykluczą zastosowania ekranów akustycznych w takiej postaci i formie jakie zostały przewidziane w decyzji środowiskowej. Natomiast gdyby się jednak okazało, że nasze działania będą niewystarczające, to zastosujemy rozwiązanie inne niż te, które zostało przewidziane w pierwotnym projekcie. To rozwiązanie nie będzie polegało na zastosowaniu paneli przezroczystych – w takim przypadku wykonamy w ostateczności ekran ziemny, porośnięty zielenią, albo gabiowy. Ale to jest ostateczność, zakładamy, że ekrany będą niepotrzebne.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Kolejna kwestia, mianowicie kwestia rozwiązań doprowadzających ruch z mostu do osiedla na Śliwicach. Państwo zwracaliście uwagę, że w tym projekcie one są skomplikowane, jak się wydaje, że mieszkańcy będą mieli kłopot z dojazdem do osiedla. Pojawiały się tutaj takie postulaty, żeby stworzyć na północ osiedla skrzyżowania ulic Budzyńska-Tylicka, na południu osiedla ulica Garsona-Witkiewicza powinna być połączona, i że nie powinno być wjazdów i wyjazdów. Co na to...

Dariusz Mosak: Celem projektu z 2012 roku, którym dysponujemy, było utrzymanie możliwości obsługi osiedla od strony ulicy Kotsisa. Założenie, że osiedle będzie obsługiwane od strony skrzyżowania Budzyńskiej-Tylickiej oczywiście wymaga rozmowy z mieszkańcami, i te rozmowy przeprowadzimy oczywiście w ramach konsultacji społecznych, i w ramach tychże konsultacji przedstawimy nowe pomysły na obsługę komunikacyjną Śliwic.

Agata Gójska: I kwestia, która też jest związana z tymi lokalnymi ulicami, i jakby ingerencją też projektu w tereny zielone istniejące?

Dariusz Mosak: To jest, proszę państwa, sprawa, którą udało nam się do chwili obecnej już troszeczkę przeanalizować. Niestety, jeżeli chcielibyśmy zachować obsługę osiedla od strony ulicy Kotsisa, ocalenie całego terenu zielonego tego skweru nie będzie możliwe, natomiast istnieje możliwość ograniczenia ingerencji w ten teren zielony. I też w ramach konsultacji społecznych

przedstawimy... naszą propozycję w jaki sposób moglibyśmy przeprowadzić te zmiany, które ograniczyłyby ingerencję w ten teren.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Kolejna kwestia dotyczyła praw do zagospodarowania przestrzennego, państwo to sygnalizowaliście w szczególności w okolicy, w rejonie Śliwic, ale też różnych innych obszarach, które zostaną skomunikowane przez most, jest taka potrzeba, żeby plany zagospodarowania przestrzennego powstawały.

Alicja Beta: Dzień dobry państwu, Alicja Beta, Wydział Planowania Miejscowego. Proszę państwa, w tej chwili na obszarze, gdzie oddziaływanie i przebiega trasa wynikająca z budowy Mostu Krasińskiego, w opracowaniu jest plan dotyczący stacji PKP Warszawa Praga, jest uchwała podjęta i przystępujemy do opracowania planu, który nazywa się rejonu Golendzinowa. I mamy projekt uchwały o przystąpieniu do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, który na dniach będzie skierowany do pani prezydent dla pozostałej części, ten projekt planu nazywa się Rejon Pelcowizny i Śliwic. W ten sposób cały obszar będzie objęty opracowaniami planistycznymi i to, co państwo wypracujecie, będzie oczywiście ujęte w planie.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Kolejna kwestia dotycząca Żoliborza. Część z państwa wyrażała taką opinię, że projekt w tym kształcie nie uwzględnia faktu, że obszar Żoliborza jest objęty ochroną konserwatora, wspominaliście państwo też o konwencjach międzynarodowych dotyczących ochrony dziedzictwa.

Dariusz Mosak: Proszę państwa, oczywiście na etapie pozyskiwania decyzji ZRID do wniosku o tę decyzję będziemy musieli przedłożyć opinię Stołecznego Konserwatora Zabytków i taką opinię przedłożymy. Należy pamiętać że Stołeczny Konserwator Zabytków opiniował dokumenty strategiczne miasta, w których trasa tramwajowa, bo rozumiem, że tego dotyczy zarzut, była opiniowana przez konserwatora. Też podkreślenia wymaga fakt, że my nic nowego w obrębie ulicy Krasińskiego nie tworzymy, tam ta droga istnieje. Te rozwiązania, które mamy w naszym projekcie, i te zmiany, które wdrożymy, one będą skromniejsze w stosunku do tego co istnieje w stanie obecnym..

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Kolejna kwestia – ona już była sygnalizowana w wypowiedzi, w wypowiedzi... państwo z Żoliborza sygnalizowaliście problem skrótów, które mogą sobie robić kierowcy próbując ominąć zakorkowaną Wisłostradę, państwo zwracaliście w szczególności uwagę na ulicę Czarnieckiego. Bardzo poproszę Biuro Drogownictwa o komentarz.

Mieczysław Reksnis: To właściwie zostało powiedziane, że nie ma żadnych przeszkód, żeby w ramach konsultacji przyjąć państwa propozycje, argumenty dotyczące obsługi przyległego obszaru na odcinku między Placem Wilsona a Wisłostradą. Już w tej chwili w Czarnieckiego od strony Wisły nie ma lewego skrzyżowania, jest możliwość zawracania przed Placem Wilsona i tak to działa w tej chwili. Więc jest pełna otwartość ze strony pionu inżynierii ruchu i projektantów na te propozycje tak, żeby ograniczyć niepożądane wjazdy na te obszary, choć wydaje się, że przy charakterze lokalnym odcinka ul. Krasińskiego – bo jednak to, o czym tu mówimy i co deklarujemy to uspokojenie ruchu na tym odcinku, wywołuje pytanie o skalę ograniczeń dla ruchu. Wydaje się, że należy podejść do tego problemu, tak, żeby nie utrudniać z kolei życia mieszkańcom okolicznych domów.

Agata Gójska: Dziękuję. Kolejna kwestia – znowu wracamy do tematu hałasu. Wcześniej mówiliśmy o tym w kontekście Śliwic, ale ten problem się pojawił sygnalizowany szerzej, że te progi hałasu będą przekraczane i co w związku z tym...

Tomasz Michałowski: Są przekroczone.

Agata Gójska: Są już przekroczone i mogą być przekroczone w wyniku inwestycji, i co w związku z tym?

Dariusz Mosak: Są przekroczone w stanie istniejącym, po zrealizowaniu inwestycji zakładamy, że osiągniemy poziom zgodny z normami wynikającymi z rozporządzenia. Zostanie przeprowadzona analiza oddziaływania na środowisko, zastosujemy nowoczesne mieszanki bitumiczne, które pozwolą ograniczyć oddziaływanie akustyczne.

Uczestnik spotkania: Na chodnikach też?

Dariusz Mosak: Na całej trasie (jezdni). Nie zapominajmy również o fakcie, że na całej trasie torowisko jest zielone, tak.

Agata Gójska: Kolejna, kolejny głos, który padł na poprzednim spotkaniu dotyczył planowanych wycinek, pojawiły się takie głosy, że planowane jest wycięcie 5 hektarów zieleni na Żoliborzu.

Dariusz Mosak: Nie udało nam się potwierdzić tej informacji, według naszych obliczeń jest to pół hektara, także 10-krotnie mniej niż tutaj było podane.

Grzegorz Hlebowicz: Czy tam w naturze 2000, w hektarach?

Uczestnicy spotkania: Nie, nie, nie...

Agata Gójska: Znowu wracamy do kwestii...

Tomasz Michałowski: Nie, nie. Padło pytanie pana burmistrza dotyczące Natury 2000, czy państwo analizowali wycinkę drzew na Naturze 2000 i jaki jest jej...

Dariusz Moska: Proszę państwa, musimy pamiętać, że mamy decyzję środowiskową wydaną z uwzględnieniem tego, że tam jest obszar Natura 2000.

Agata Gójska: Znowu kwestia oddziaływania akustycznego. Głos ze strony Żoliborza – możliwość utworzenia obszaru ograniczonego oddziaływania w budynku przy ulicy Krasieńskiego, widzicie państwo...

Dariusz Mosak: Ja może tutaj podam dokładny cytat z decyzji Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska o środowiskowych uwarunkowaniach, cytat: „W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska należy zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu należy przedstawić rozwiązania zabezpieczające tereny chronione przed ponadnormatywnym oddziaływaniem akustycznym. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania”. Żeby była jasność – zapis jednoznacznie wskazuje, że to jest działanie zupełnie ostateczne i w żadnej mierze nie jest celem inwestora wprowadzanie tam obszaru ograniczonego użytkowania. Zapewniam państwa, że te

rozwiązania, które zastosujemy w projekcie, powinny być w granicy dopuszczalnych poziomów hałasu.

Tomasz Michałowski: Ale jak, nie będzie ekranów?

Dariusz Mosak: Nie, nie będzie żadnych ekranów.

Tomasz Michałowski: Czyli co chcecie zrobić?

Dariusz Mosak: Tak jak powiedziałem - torowisko pozostanie takie, jakie jest w starym projekcie – będzie zielone, natomiast rozważymy zmiany dotyczące podbudowy, w zakresie podkładek gumowych, itp. wykorzystanych na ulicy Wołoskiej.

Jolanta Zjawińska: Ostateczna to jest ograniczenie użytkowania polegające na...

Agata Gójska: Zatrzymywałam te pytania pojawiające się, żebyśmy już nie przeskakiwali. Znowu jakby trochę jeszcze od innej strony, znaczy ja się staram szczegółowo odczytywać te pytania nawet, jeżeli one się częściowo zakresowo pokrywają. Z czego wynikają aktualnie narzucone przez inwestorów, ogólnie, nie w przypadku tej konkretnej inwestycji, kwestie montażu ekranów akustycznych? Czy jest w ogóle możliwa rezygnacja z montażu ekranów w przypadku przekroczenia aktualnie obowiązujących norm hałasowych?

Dariusz Mosak: Proszę państwa, takie zobowiązanie inwestora oczywiście wynika z ustawy o udostępnianiu informacji o ochronie środowiska i ocenach oddziaływania na środowisko. O tym mówi konkretny artykuł ustawy, ale to może państwa nie interesuje. Natomiast w naszej ocenie jako inwestora nie ma takich wymagań, że koniecznie musimy stosować ekran akustyczny – nie, nigdy takich wymagań nie ma. Natomiast oczywiście jest to, jedyne rozwiązanie w przypadku znacznych przekroczeń, rzędu 10-12 decybeli, wtedy są takie sytuacje, że tylko takie rozwiązania można zastosować. Natomiast my zakładamy, że takie przekroczenia nie będą miały miejsca i wystarczy to, co zaproponujemy w naszym projekcie.

Agata Gójska: Dziękuję, i ostatnia kwestia – niektórzy z państwa sygnalizowali taką obawę, że most w obecnym kształcie nie jest zgodny ze strategią transportową miasta i że będzie pompował ruch samochodowy do centrum.

Mieczysław Reksnis: Już ten omawiany obecnie, prezentowany państwu projekt przewiduje zmniejszenie przekroju odcinka ulicy Krasińskiego do Wisłostrady. Przypomnę, że w tej chwili mamy w stronę placu Wilsona 2 pasy ruchu, w stronę Wisły 4 pasy ruchu. Projekt przewiduje 2 pasy ruchu w każdym kierunku i realizację trasy tramwajowej. Są to elementy, które są ewidentnie, mówię w szczególności o trasie tramwajowej, zgodne z zapisami strategii transportowej. Realizacja mostu daje też możliwość pewnej dywersyfikacji ruchu lokalnego i wzbogacenie układu drogowego o element, który jest dobrze umiejscowiony w zhierarchizowanej strukturze sieci drogowej. Jak jeśli przypomnę państwo sobie moją pierwszą prezentację – most umiejscowiony jest w pewnej strukturze układu drogowego, jako element, który jest niżej w hierarchii funkcji tras niż tak zwane „trasy szybkiego ruchu”, bo też takie pojęcie się tutaj pojawiło. Nie możemy identyfikować, nawet w tym obecnym projekcie tych parametrów jako trasy szybkiego ruchu. Szczególnie ważne jest to, że, w nawiązaniu

do strategii transportowej, wprowadzone są elementy transportu publicznego, ruchu rowerowego, zadbano także o ruch pieszy i zieleń. W dyskusji w ramach konsultacji społecznych prawdopodobnie dojdziemy do jeszcze bardziej radykalnego uspokojenia ruchu, co będzie sprzyjać tym bardziej tym założeniom, które mamy w polityce transportowej. Chciałbym uzmysłowić państwu, że nie jesteśmy w sprzeczności ze strategią transportową przy realizacji tej ulicy i mostu.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Proszę państwa, to co... jak jeszcze chcielibyśmy zaplanować bo nie wiem, czy wszyscy z państwa znają ten materiał 15 postulatów dla Trasy Krasińskiego, które zostały opublikowane na portalu, na Facebook'u Miasto Jest Nasze, ale zanim do tego przejdziemy, to ja bym chciała zaprosić państwa, którzy mają pytania do zadania tych pytań, dobrze? Zaczniemy od pani, jeżeli można poprosić o podanie mikrofonu, potem tutaj kolejny głos.

Jolanta Zjawińska: Jolanta Zjawińska. Ja chciałam usłyszeć od pana prezydenta, bo padła propozycja przedmówcy o tym, że jest możliwość urządzenia miejsc parkingowych na terenie pustki technologicznej metra. Chciałabym usłyszeć jakie jest zdanie miasta. Ja wiem, że to jest w programie partnerstwa publiczno-prywatnego, ale jakoś nam się... ja nie widzę kolejki tych partnerów do tego, żeby to realizować z miastem. I czy miasto jakś, może chce mieć jakieś stanowisko. Jeśli się nie znajdzie partner, to czy miasto będzie gotowe udźwignąć taką inwestycję, bo wspomniany przykład Ochoty oznacza, że jeśli będą konsultacje na temat miejsc parkingowych to tak nie do końca wszyscy będą zadowoleni, bo 20% tych miejsc będzie i tak mniej dla mieszkańców, także nam być może rozwiązałyby sprawę jednak budowa takiego dużego parkingu, i co miasto na to? To jest jedno pytanie, a jeszcze mam kilka, ale nie do pana prezydenta.

Agata Gójska: Ale to może proszę zadać je wszystkie i będziemy od razu pani odpowiadać.

Jolanta Zjawińska: Kolejne pytanie jest takie, że w opinii konserwatora, tego pana, czy w opinii konserwatora... czy opinia konserwatora będzie uwzględniała wpływ na Żoliborz tylko budowy mostu, czy też budowy trasy mostu, czyli dalszej części? Kolejne pytanie – pan mówił o lewoskręcie, że być może państwo nam ten lewoskręt zostawicie, i że to będzie podlegało... znaczy że on nie będzie ruszony jeśli tak zdecydujemy... że nie jest zagrożony lewoskręt, tak to zrozumiałam. Ale coś pan wspomniał o konsultacjach. Więc nie wiem czy będziemy ponownie to konsultowali? Bo myśmy już konsultacje wykonywali te na Żoliborzu, i myśmy chcieli tego lewoskrętu. Znaczą przepraszam, chcieliśmy, żeby go tam nie było.

Mieczysław Reksnis: I go nie ma.

Jolanta Zjawińska: No nie ma, ale państwo nam tego nie przywrócić rozumiem, tak? Czy będziemy jeszcze o tym rozmawiać? Ja przepraszam, bo mnie ciężko... wiem, ale ja muszę zdejmować okulary, zakładać. I jeszcze chciałam tylko powiedzieć, że to na Krasińskiego są cztery pasy – to jest odcinek, nie wiem, 50-metrowy, nie przesadzajmy, to nie jest cała Krasińskiego, nie ma czterech pasów na Krasińskiego. Włącznie z przystankiem, tak.

Jarosław Józwiak: Odpowiadając po kolei – pierwsze pytanie, bo przede wszystkim liczymy na to, że ten projekt PPP się ziści i w końcu nie będziemy zastanawiali się nad wariantami awaryjnymi, ale ja bym nie łączył tej inwestycji, dlatego zakładam że ten parking, jak powiedziałem, powstanie, to będzie obsługiwał tereny przylegające do Żoliborza terenów części Bielańskiej, bądź ewentualnie części Żoliborza Przemysłowego, bo założeniem tego parkingu na pewno nie jest to, żeby przyjeżdżali

stamtąd mieszkańcy Targówka i zostawiali ten samochód, bo rozumiem, że po to robimy również ograniczenie przekroju ulicy Krasińskiego, więc wydaje mi się, że ten parking nie ma, wbrew pozorom, nic wspólnego z inwestycją mostu i Trasy Krasińskiego, dlatego że na pewno nie jest założeniem, żeby ktoś z Targówka przyjechał samochodem i go zostawił na Placu Wilsona, bo to by było chyba fatalne rozwiązanie z kontekstu też postulowanego przez państwa ograniczenia przepustowości wpływu, wjazdu samochodów w stronę Żoliborza. Raczej rozumiemy to jest to, jeżeli ktoś z Targówka wsiadł do tramwaju i tramwajem dojechał do tego metra, albo po stronie Targówka, chociażby przy stacji Praga pewnie w przyszłości zostawił ten samochód i w ogóle nie próbował nim przejeżdżać na drugą stronę. Więc oczywiście ten parking ma pewne znaczenie z punktu widzenia Żoliborza, ewentualnie tych terenów Żoliborza, z których mieszkańcy mogą próbować przyjeżdżać samochodami w rejon metra, bądź jakby z punktu widzenia wprowadzenia strefy płatnego parkowania również jako podaż potencjalnie miejsc parkingowych dla samych mieszkańców z tego terenu, natomiast na pewno nie ma on w mojej ocenie, czy tam widzę pan Reksnis jako specjalista też kiwał głową, nie ma on nic wspólnego i w żadnym wypadku nie chcemy, żeby tam mieszkańcy Targówka parkowali. Drugą istotną rzeczą jest kwestia pytania o konserwatora, bo konserwator będzie chciał wypowiedzieć się zarówno w kontekście mostu, jak i tego odcinka Krasińskiego, który będzie podlegał projektowaniu, czyli wreszcie całego projektu. Natomiast tutaj rozumiem, że pani jako trasę rozumie potencjalne wloty, połączenie tej trasy, które było kiedyś w planach przewidywane z trasą Alei Prymasa Tysiąclecia. Z tego miasto już, z tego, z deklaracji pana prezydenta Wojciechowicza, na razie takiej budowy nie przewidujemy, będziemy raczej dążyli do tego, żeby z planów wieloletnich i z planów miejscowych ten łącznik z Trasą Tysiąclecia wykreślić, żeby w ogóle na tym odcinku ta inwestycja w przyszłości nie była realizowana.

Jolanta Zjawińska: Czyli możemy liczyć, że państwo to wykreślicie?

Jarosław Józwiak: Takie jest założenie, i takie padły deklaracje, tylko żeby to wykreślić to wymaga po pierwsze zmiany w studium, a dopiero potem zmiany w planach miejscowych, bo taka jest... plan miejscowy musi być w zgodzie ze studium i taki jest harmonogram. My na dzisiaj tej inwestycji nie przewidujemy i już ta zmiana planu też będzie chyba uruchamiana w związku z potrzebą powiększenia cmentarza Powązkowskiego o nowe kwatery, żeby mógł dalej realizować sprawę ekshumacji na Łączce, więc tam prace w miarę dynamicznie powinny ruszyć nad tym planem miejscowym. I ostatnią rzeczą jest lewoskręt – no zakładamy, że w konsultacjach mieszkańcy mogą zgłosić wszystko. Jeśli z państwa strony pojawi się postulat, żeby ten lewoskręt, czy ze strony mieszkańców, pojawi się postulat, żeby ten lewoskręt powstał, to oczywiście potencjalnie on może powstać, ale zakładam, że on został w konsultacjach przez mieszkańców zlikwidowany, to raczej nie ma takiego zagrożenia, żeby mieszkańcy z powrotem go chcieli. Aczkolwiek nie wykluczam, że może i mieszkańcy będą go chcieli.

Jolanta Zjawińska: Ale czy te konsultacje będą dotyczyły tylko konsultacji na Żoliborzu, dotyczące lewoskrętu? Czy też mieszkańcy Wawra o tym mówili?

Jarosław Józwiak: Nie, konsultacje społeczne mają to do siebie, że może się do nich zgłosić każdy mieszkaniec, nie możemy ograniczyć mieszkańcom Wawra możliwości wypowiedzenia się co do mostu...

Jolanta Zjawińska: Czyli nie mamy żadnej gwarancji.

Jarosław Józwiak: ...natomiast my zakładamy, że... zakładamy również, że będziemy starali się te wyniki konsultacji patrzeć z punktu widzenia pewnej polityki transportowej i priorytetów miasta, i raczej nawet jeżeli w konsultacjach wyszłoby przywrócenie tego lewoskrętu, to będziemy z punktu widzenia pewnej strategii miasta raczej byśmy go nie przywrócili, i z tym w zakresie nie zgodzili się z wynikiem konsultacji, bo przypomnę – konsultacje nie są wiążące, bo mają uwzględniać oprócz postulatów mieszkańców również pewne zasady dotyczące strategii miejskiej.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo, tutaj mieliśmy kolejny głos.

Józef Menes: Dziękuję bardzo. Pan prezydent z własnej inicjatywy dopowiedział, iż przedłużenie ulicy Krasińskiego do Trasy Prymasa Tysiąclecia nie jest brane pod uwagę a... ustalmy, że to już będzie rozstrzygnięcie, bo pan prezydent tak powiedział, że będziemy się starać, dążyć, przyspieszać, realizować, przepraszać.

Jarosław Józwiak: Rozstrzygnięcie może podjąć Rada Miasta Stołecznego Warszawy, zmieniać studium, plan. Ja mogę tylko deklarować, że będziemy się starali, ale fizycznie radni taką decyzję mogą podjąć, nie mogą decydować za organ, który jest niezależny ode mnie.

Józef Menes: Ale organ zarządzający wystąpi w tej sprawie. Chciałem zapytać o decyzję środowiskową, bo na poprzednim spotkaniu otrzymaliśmy informację od pani dyrektor, o ile dobrze pamiętam, że ona jest ważna do sierpnia chyba czy września 2016 roku, teraz pojawiły się informacje ze zmianami ustawowymi, bodajże w grudniu, że jest w sierpniu czy wrześniu 2018 roku – jak to ostatecznie wygląda?

Dariusz Mosak: Proszę państwa, zmiany, które weszły w lipcu i w grudniu tego roku wprowadzają taką możliwość, że decyzje środowiskowe będą ważne 6 lat, natomiast w przypadku etapowania inwestycji będzie ważna 10 lat. Mamy oczywiście świadomość tego, że takie zmiany ustawowe zaszyły, natomiast muszą państwo wiedzieć, że mamy wieloletnie doświadczenie przy projektowaniu inwestycji i czasem mogą się zdarzyć różne niespodzianki. Dlatego zasady przeczności, a taka zasada przy tego typu zadaniach – bardzo dużych – powinna być respektowana, zakładamy dotrzymamy pierwotnego terminu, który wynika z wydanej decyzji, że złożymy wniosek o wydanie decyzji w sierpniu tego roku.

Anna Piotrowska: Jeszcze dodam do tego, co kolega powiedział, że proszę państwa, te nowelizacje, które wchodziły, a były dwie, to znaczy były... najpierw nowelizacja, później przepisy przejściowe, które skonkretyzowały już właściwie te przepisy, one przywołują różne nazewnictwo samej decyzji. W związku z tym, są różne interpretacje prawne jeśli chodzi o to, do której decyzji te przepisy mają zastosowania a do których nie. W związku z tym z ostrożności tak zwanej procesowej, żeby nie natknąć się później na interpretację jeszcze inną organu wydającego decyzję ZRID naprawdę dla bezpieczeństwa chcemy ten wniosek o decyzję ZRID złożyć w tym pierwszym terminie obowiązywania decyzji środowiskowej, czyli do sierpnia bieżącego roku.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Pan Tomasz Michałowski.

Tomasz Michałowski: Bardzo dziękuję panie prezydencie, panie dyrektorze, gospodarze spotkania, panowie dyrektorzy, państwo z Targówka. Ja pragnę złożyć oświadczenie, że ja niestety opuszczam

posiedzenie okrągłego stołu. Informuję państwa o tym, że my jako Moje Miasto Żoliborz „Nie dla Mostu Krasińskiego”, będziemy podejmować dalej protest, będziemy starali się na każdym etapie jaki jest możliwy niestety zablokować, zablokować tą inwestycję. Argumentujemy to tym, że niestety miasto nie wypełniło jakby woli porozumienia i chęci, chęci znalezienia wspólnego języka w okrągłym stole, miasto niestety proceduje i realizuje to co chce realizować tak naprawdę nie wsłuchując się w głos mieszkańców Żoliborza bez względu na to czy on jest głosem mniejszościowym. Jednak miasto to ludzie – nie tylko samochody i inwestycje. Kwestia ochrony środowiska, kwestia przekroczonych norm hałasowych, kwestia przekroczonych norm spalinowych – wszystko jest to bardzo pobieżnie niestety przez państwa zrobione. Nie pochylacie się państwo nad rozwiązaniami systemowymi, które mogłyby tak naprawdę z Warszawy czynić stolicę, która jest przyjazna mieszkańcom, i która rozwiązuje problemy komunikacyjne, tylko brniecie w inwestycję, która jest dużym, niestety, kosztem dla miasta, i w takiej formie ja w swoim imieniu i w imieniu mieszkańców, którzy podpisali protest, po prostu ten protest będziemy podtrzymywać.

Jarosław Józwiak: Ja może tylko odpowiem, że bardzo ubolewam, że państwo podjęli taką decyzję. Państwo jako stowarzyszenie, nie państwo jako Żoliborz, jako te dwa stowarzyszenia, które pan reprezentuje. Ja jestem, podtrzymuję cały czas otwartość miasta na temat szczegółów, w tym jak pan widział szczegółów dotyczących i ochrony przed hałasem, i ochrony przed szeroko rozumianymi właśnie akustycznymi, jak również dotyczących ograniczenia przepustowości, również jakość powietrza, o której pan tutaj wspominał, jak również w dyskusjach strategicznych rozmawiamy na temat istotnych nie tylko z punktu widzenia tej inwestycji, ale w ogóle w procesie tworzenia strategii miasta istotnych zadań, i wyzwań, jakie stoją przed tym, żeby jakość życia w Warszawie się stale poprawiała. Wspominał pan chociażby jakość powietrza – przypomnę 2006 rok – regularne przekroczenie norm jakości powietrza o ponad 400%, w tej chwili zdarzają się tylko przekroczenia jedno, maksymalnie dwudniowe i to co najwyżej o 40%, a nie 400, które było 10 lat temu, więc miasto wykonuje dużo pracy w miarę poprawy jakości życia w mieście, co jest dostrzegane zarówno w badaniach jakości życia nie tylko w porównaniu z miastami polskimi, ale przypomnę chociażby ranking ONZ-towski 19-go najlepszego miejsca do życia na świecie według rankingu Narodów Zjednoczonych. No więc wydaje mi się i ocen jakie otrzymujemy chociażby dla takich rozwiązań jak komunikacja miejska w Warszawie na poziomie satysfakcji mieszkańców przekraczających 80, a w niektórych ocenach nawet 90% satysfakcji z transportu publicznego, więc chyba jasno widać jakie są priorytety. No i ubolewam, że państwo podjęli taką decyzję, że nie będą dalej uczestniczyć w tym procesie, i podtrzymuję dalej chęć otwarcia i rozmowy z pozostałymi wszystkimi środowiskami. Zawsze jest dla państwa otwarta furтка jeżeli będą chcieli państwo do tego stołu wrócić.

Tomasz Michałowski: Bardzo dziękuję. Mam nadzieję, że moi koledzy i moje koleżanki z Żoliborza będą na pewno na tym etapie zabiegać o interesy mieszkańców Żoliborza. My będziemy podtrzymywać, prawda, pokazywać, budzić tkankę społeczną, żeby się sprzeciwiała przeciwko budowie inwestycji. Bardzo dziękuję.

Uczestnik spotkania: My też ubolewamy, że pan nas opuszcza.

Grzegorz Hlebowicz: Nasza sytuacja po odejściu pana radnego jest bardzo skomplikowana, tym niemniej pozostaniemy. I będziemy się starali podjąć rozmowę na temat tej inwestycji, przy czym chciałbym się zwrócić do pana prezydenta z takim panelem, żeby pan prezydent jednakowoż nie zostawiał dzielnic z problemami na drogach zarządzanymi przez miasto. Bo to nie jest właściwa,

właściwa... taka trochę jakby to powiedzieć, cena, w której pan stwierdził, że skoro zakładamy, że samochody nie przedrą się tą trasą Plac Wilsona, to w związku z tym nas nie interesuje kwestia strefy płatnego parkowania – zróbcie sobie sami konsultacje. Wniosek mojego poprzednika został złożony w 2012 roku i miasto nie zrealizowało tego wniosku, a był on rzetelnie poprzedzony konsultacjami społecznymi. Co do, co do takiego założenia, że samochody się nie przedrą przez Plac Wilsona, i tam była taka wypowiedź, że pan prezydent zwrócił uwagę, że nie chcemy tego, żeby samochody mieszkańców przepięknej dzielnicy Targówek, moich przyjaciół z Targówka, żeby były zaparkowane na Placu Wilsona, no właśnie to mają wykazać konsultacje – właśnie to mają wykazać konsultacje czy chcemy ten ruch z mostu skierować w Wisłostradę, czy też chcemy w jakiś sposób ograniczony dedykować dzielnicy Żoliborz część z tych samochodów widząc korek, by szukała miejsca postojowego. Więc tu jest chyba bardzo istotny temat naszego dialogu, czyli strefa płatnego parkowania, do której się przymierzają sąsiedzi z północy, która jest tuż na południu, a która wcale na Żoliborzu nie cieszy się jakąś wielką <2:17:39> i nie ma hurraoptymizmu i jakiegoś optymizmu na, na przyjęcie tego rozwiązania w sposób entuzjastyczny. Tu po prostu jest poważny problem, który niezależnie od tego, że no pewnie będzie dotyczył dróg lokalnych, dróg gminnych zarządzanych przez burmistrza dzielnicy Żoliborz, ale w znacznym stopniu on obejmuje drogi powiatowe, które są zarządzane przez miasto, i które no zwyczajnie mają sytuację nierozwiązaną, a wręcz przeciwnie, spory fragment Żoliborza jest w stanie przedzawałowym i ta świeża dawka samochodów możliwe, że doprowadzi do stanu całkiem zawałowego. Więc po prostu ten problem nie można pozostawić takim stwierdzeniem, że, trochę ironicznym, że przecież nie chcemy, żeby samochody nie zaparkowały, więc nie rozwiążemy tego problemu na drogach dzielnicowych. Tak odebrałem wypowiedź pana prezydenta.

Jarosław Józwiak: Od razu sprecyzuję...

Grzegorz Hlebowicz: Już kończę. Wydaje mi się, że ta sprawa jest bardzo istotna, natomiast ona nie jest jedyną kwestią, która z punktu widzenia Żoliborza powinna być rozpatrywana przy tego typu opravach, ja myślę, że powinniśmy też się zastanowić nad sposobem przeprowadzania konsultacji społecznych, bo również no tutaj to zarządzenie przygotowane, zarządzenia pani prezydent – one zawierają różne formy konsultacji społecznych, one zawierają również takie pojęcie jak „plan konsultacji społecznych” i może dobrze by było nie różnili się co do metod tychże konsultacji i co do opisu przedmiotu konsultacji. To by było, to by był jakiś dorobek tego okrągłego stołu, jeżeli byśmy sobie przynajmniej te rzeczy wypracowali przy tym stole, czyli metody, formy konsultacji oraz opis przedmiotu konsultacji. Również z tymi kwestiami, które mogą być poddane dialogowi społecznemu. Dziękuję.

Jarosław Józwiak: Odpowiadając na pytanie pana burmistrza jeszcze raz przypomnę, że konsultacje oczywiście są otwartą formułą, w której mieszkańcy mogą wyrażać swój pogląd, a jeżeli... teraz będę hipotetyzował – z tych konsultacji wyszłoby, że nadejdzie do nas 1000 wniosków mieszkańców wszystkich dzielnic, żeby jednak ulica Krasieńskiego miała 4 pasy i żeby zbudować estakadę nad Placem Wilsona, to nie znaczy, że mamy te postulaty uwzględnić, bo one się nie mieszczą w dokumentach i założeniach strategicznych miasta, tak? Więc jakby tu trzeba zakładać, że na koniec wynik konsultacji również będzie musiał być przeprowadzony przez warunki formalno-prawne, ale również przez strategiczne podejście miasta dotyczące właśnie szeroko rozumianej polityki transportowej. Jeżeli chodzi o strefę płatnego parkowania, to ja powtórzyłem, że jeżeli taki wniosek ze strony dzielnicy zostanie ponowiony, to będą musiały się odbyć konsultacje społeczne i my nie

zostawiamy dzielnicę samej z tym problemem. Jeżeli wniosek będzie ponowiony, to po pierwsze zostaną wykonane analizy eksperckie dotyczące tego w jakim zakresie i gdzie ta strefa miałaby się poprawić, a potem ewentualnie będą musiały się odbyć konsultacje przed decyzją rada miasta stołecznego Warszawy i w tych konsultacjach społecznych również jesteśmy gotowi państwu pomóc w ich przeprowadzeniu. Tylko rozumiem, że wniosek z 2012 był wtedy składany przez dzielnicę w trochę innych okolicznościach, więc jeżeli dzielnica jest nadal zainteresowana strefą płatnego parkowania niestrzeżonego, to proszę taki wniosek ponowić, wtedy uruchomimy całą procedurę od analiz merytorycznych przez procesy konsultacyjne. Natomiast jeżeli chodzi o ten zakres dotyczący jakby samych konsultacji i ich przebiegu, to jest tutaj profesjonalny zespół od pani naczelnik Anny Petroff-Skiby. Dzisiaj, po pierwsze, wydaje mi się, że już wskazaliśmy jeden z postulatów pana Hlebowicza, czyli ten przedmiot i zakres konsultacji, i to w swoim wystąpieniu obszernie powiedziałem, i teraz rozumiem w tej dyskusji trochę zaczęliśmy go precyzować. Natomiast oczywiście co do wyboru metody, planu konsultacji – rozumiem, że to dzisiaj chyba nie jesteśmy w stanie kontynuować, natomiast jesteśmy w stanie umówić kolejne spotkanie naszego okrągłego stołu, wtedy po pierwsze poznamy też wyniki badań, które będą uruchomione, czyli można powiedzieć głównego Barometru dotyczącego mostu, i wtedy już będziemy w stanie usiąść i już rozmawiać na konkretnych, i wtedy wydział pani naczelnik na pewno przedstawi pewne założenia dotyczące przebiegu takiego procesu. Takie trudne procesy były już realizowane, jak chociażby też spór, który narósł swego czasu wokół domków fińskich i ten trudny proces, który tam przebiegał, czy też trudny proces dotyczący Pola Mokotowskiego, gdzie również w podobnym modelu ze stroną społeczną wypracowaliśmy przebieg konsultacji.

Krzysztof Mikołajewski: Ja może tylko uzupełnię myśl pana prezydenta, że w obecnej chwili nie ma sensu na razie projektować tych konsultacji dopóki nie poznamy wyniku badania, bo jeżeli uczciwie traktujemy to badanie no to poczekajmy na jego wyniki i zgodnie z tą deklaracją, która tutaj padła, kiedy te wyniki będą powiedzmy korzystne dla wariantu, żeby tą inwestycję kontynuować...

Grzegorz Hlebowicz: ...w województwie mazowieckim, chyba że...

Krzysztof Mikołajewski: To byśmy, byśmy wtedy zaproponowali formę, formę tych konsultacji. Myślę, że tutaj też... my byśmy prawdopodobnie zaproponowali formę tych konsultacji, ale przekonsultowalibyśmy ją z państwem, chcielibyśmy, żeby państwo ją zaopiniowali, ewentualnie, ewentualnie jakby państwo mieli jakieś inne pomysły, postulaty, czy moglibyśmy takie pomysły spełnić.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę. I też tutaj jeszcze a propos terminu, bo państwo też sygnalizowaliście, że tutaj jest problem ten termin feryjny, ja rozumiem, że deklaracja ze strony badaczy była taka, że te wyniki będą dość szybko, w związku z tym ja rozumiem, że nie ma tutaj przeszkód, żeby próbować przynajmniej umówić spotkanie w końcówce, w końcówce stycznia. Bardzo proszę. Pierwszy głos, drugi głos i potem trzeci głos. Tak, tak, tak.

Antoni Ożyński: Ja chciałem się zapytać o konkretny, bo powiedzieli państwo, że musi być wykonana ponowna ocena oddziaływania na środowisko, zgodnie z decyzją środowiskową, która została wydana. Chcę się zapytać kiedy ta ocena oddziaływania na środowisko będzie i czy możemy się tutaj umówić, że państwo oprócz tego, że zamieszczą tą informację na BIP-ie, tak jak jest zgodnie z ustawą, wszystkie stowarzyszenia i osoby uczestniczące w tym okrągłym stole dostaną informację, że ta ocena oddziaływania na środowisko jest umieszczona i można do niej zgłaszać uwagi, ponieważ nie

ukrywam, że jest dla nas trudnością czasami odszukiwanie dokumentów i to by nam bardzo ułatwiło, taka deklaracja by była oznaką dobrej strony... woli z państwa strony. Kolejne pytanie dotyczy rozmiaru <2:24:42>, bo tutaj miałem trochę wrażenie, że pan ironizował co do tego, skali węzła podając liczby, że aktualny węzeł ma 54000 metrów... 56000, przepraszam, a proponowany węzeł będzie miał 54000. Oczywiście jeśli rozmawiamy, patrząc, mieszając po prostokacie pewnie mają państwo rację, nie chcę tutaj jak gdyby kłócić się, bo nie zmierzyłem tego i nie wiem, natomiast tutaj, tutaj już pana inżyniera Janusza Galasa i jego opinię z 19 września 2008 roku – na spotkaniu z firmą Systrom, projektantem mostu, gdzie inżynier ruchu zwrócił uwagę w trakcie spotkania, zwrócił uwagę na: „Bardzo terenochłonny z długimi drogami ewakuacjami... ewakuacji skrzyżowania z Wisłostradą, oraz pominięcie w projekcie obsługi terenów <2:25:40>”. Zaznaczam – było to w 2008 roku, decyzją pana prezydenta nie zmieniamy projektu, ponieważ nie ma czasu na... a ten projekt jest przygotowany zgodnie z przepisami. Więc to nie jest odosobniona opinia, że to skrzyżowanie jest bardzo terenochłonne, jak również my pisząc, na przykład jako Stowarzyszenie Żoliborzan, nie mówimy tutaj o zajętości samego terenu, ale to też, ale pokazujemy ilość wlotów i wylotów, która w porównaniu do aktualnego węzła jest właśnie przynajmniej dwukrotnie większa. I to jest główny nasz zarzut do tego węzła. I tutaj bardzo mnie cieszy deklaracja ze strony prezydenta, że <2:26:30> mostu są państwo gotowi konsultować rozmiar tego węzła oraz jego jakby konstrukcję, w jaki sposób ma być zrobiony, jakie mają być właśnie tutaj rozproszanie ruchu, bo jest to bardzo istotny element dla dalszej części ulicy Krasińskiego, i oczywiście tutaj mamy bardzo duże oczekiwania co do tego. Kolejne moje pytanie dotyczy kto w tym przypadku będzie wydawał ZRID? Bo tutaj mam też wątpliwości, bo mam wrażenie, że tak jak państwo mówią, że ta decyzja środowiskowa, ten termin jest niepewny z opinii prawnej, którą otrzymaliśmy, o którą wystąpiliśmy do renomowanej kancelarii prawnej, i zapłaciliśmy za tą usługę, więc to nie jest znajomy prawnik i powiedział, tylko to jest profesjonalnie przygotowana opinia, jednoznacznie wynikało, bez żadnych wątpliwości, że decyzja środowiskowa jest automatycznie wydłużona o 2 lata, o czym wiadomo od 24 lipca ubiegłego roku. Dlatego w ten sposób byłem zaskoczony informacją, którą państwo podali na ostatnim spotkaniu. Natomiast nie ukrywam, że opinię prawną na piśmie dostałem dopiero po naszym spotkaniu, więc nie czułem się na tyle mocny, żeby podnosić tą kwestię w trakcie obrad poprzedniego stołu. Więc moje pytanie jest takie – kiedy zamierzają państwo przedstawić ocenę oddziaływania na środowisko, kto będzie wydawał ZRID w tym przypadku, no a co do rozmiaru węzła cieszy mnie deklaracja i mam nadzieję, że nie jest to gołosłowna deklaracja. I tyle.

Jarosław Józwiak: To ja może rozpocznę, potem oddam głos innym. Co do rozmiaru węzła tutaj dzisiaj pokazaliśmy te fizyczne rozmiary węzła, które zostały policzone na podstawie mapy i projektu dzisiaj istniejącego, podkreślam, natomiast no trochę moglibyśmy teoretycznie próbować antycypować wyniki konsultacji i symulować, że pewnie ten węzeł zmniejszyć, nie wiem, o 5000 czy o 10000 metrów, tego dzisiaj nie powiem. Wiem, że najpierw chcemy wysłuchać wnioski z konsultacji, potem projektant w możliwym zakresie te wnioski uwzględni, i pokaże nam wprost o ile ten węzeł się w przyszłości zmniejszy. Natomiast dzisiaj nie przewidzimy tak wprost ile to będzie mniejsze, na pewno będziemy starali się, żeby był mniejszy, żeby był istotnie mniejszy. Jeżeli chodzi o ZRID w tym przypadku będzie wydawał Wojewoda Mazowiecki, natomiast już też jeszcze było pytanie co do postępowania środowiskowego to już przerzucę na ZMID, bo w tej kwestii, przyznam, nie znam się.

Dariusz Mosak: Proszę państwa, do wniosku o wydanie decyzji ZRID dołączymy raport o oddziaływaniu na środowisko, który posłuży do prowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Czyli składając w sierpniu wniosek o wydanie decyzji ZRID przedkładamy od razu do

wydającego tę decyzję raport. Następnie organ wysłał materiały, które otrzymał do zaopiniowania do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, razem z dyrekcją przeprowadza ponowną ocenę ochrony środowiska. Organ również zobowiązany jest do informowania stron postępowania o toczącym się postępowaniu. To wydaje mi się, że ułatwia temat tego, że państwo będą wiedzieli o tym, ponieważ dzielnica Żoliborz będzie wiedziała. Do decyzji organu oczywiście należy również ewentualne przeprowadzenie otwartej rozprawy administracyjnej z udziałem mieszkańców. I z reguły przy tak dużych projektach te rozprawy się odbywają, więc zakładamy, że w tym przypadku też tak będzie.

Agata Gójska: I rozumiemy też, że nic nie stoi na przeszkodzie, żeby poinformować państwa o tej decyzji środowiskowej i toczącym się postępowaniu.

Antoni Ożyński: Z tym ZRID-em, z danych, które ja otrzymałem, że w tym przypadku jest to prezydent miasta stołecznego Warszawy, więc mam znowu niezgodność, bo nie jest to droga o statusie krajowym, jest to droga powiatowa, i zgodnie z ustawą, mogę zacytować tutaj przepis, jeżeli sięgnę do dokumentu, według opinii prawnej, którą otrzymałem, organem wydającym w takim przypadku jest prezydent miasta stołecznego Warszawa.

Anna Piotrowska: Ja panu odpowiem na to pytanie. Oczywiście mamy świadomość i to tutaj państwo nie odkrywacie żadnych nowych kart, natomiast ten odcinek, o którym mówimy, który, w którym jest most zawarty łączy dwie drogi krajowe. W związku z tym jest pewien dylemat czy właściwość jest prezydenta do wydania tej decyzji, czy właściwość jest wojewody. My uważamy, że jest tutaj właściwość wojewody. Jeśli będziemy w błędzie, to wojewoda nas skoryguje odsyłając, przekazując nasz wniosek zgodnie z właściwością do prezydenta. Natomiast tak czy owak, ponieważ państwo tutaj jednoznacznie, a kolega, który nas opuścił, państwa kolega, jednoznacznie zobowiązał się do tego, że nam będzie przeszkadzał w realizacji tej inwestycji, jeśli tę decyzję, jeśli organem właściwym do wydania decyzji ZRID okaże się prezydent, to w przypadku złożenia odwołania przez kogokolwiek, to znaczy kogokolwiek – stroną oczywiście, organem odwoławczym będzie wojewoda. Także ze sprawą tak czy owak będzie miał do czynienia wojewoda. Oczywiście podkreślam – opierając się na państwa obietnicach.

<śmiech>

Sławomir Antonik: Rozumiem, że to nie są jeszcze ustalenia. <śmiech>

Agata Gójska: Jeszcze mam takie pytanie, czy byłaby taka możliwość, do pana <2:32:33>, czy byłaby taka możliwość udostępnienia tej opinii prawnej, którą państwo dysponujecie?

Anna Piotrowska: Ja chciałam powiedzieć tak – opinia prawna ta, o której państwo mówicie, jest opinią prawną, która została sporządzona na zamówienie określonego grona zainteresowanych. My mamy takich opinii, też pozyskiwaliśmy opinie prawne, więc co prawnik to opinia prawna oczywiście. I tutaj, dlatego podkreślam, ocena i sprawdzenie postępowania inwestora leży w gestii organu. Organ powie czy inwestor postępuje dobrze, czy inwestor postępuje źle. Opinia prawna jakakolwiek by nie była wcale nas nie wstrzyma w naszych działaniach. I to jest, i to jest taka obiektywna prawda, której się wszyscy inwestorzy trzymają.

Agata Gójska: Dobrze, to przejdźmy może do kolejnego głosu.

Piotr Żuławski: Proszę państwa, jedno słówko <2:33:44> z panem prezydentem, chodzi o ten parking w okolicach Placu Wilsona. Nie chodzi tylko o to, żeby samochody z Targówka miały gdzie zaparkować, ale my mamy ten problem już dzisiaj z samochodami na przykład z Bielana. Jeżeli się okaże, że tereny za Wisłą ulegną rozwojowi i powstaną miejsca pracy, to mieszkańcy Bielana mogą chcieć zostawiać samochody na terenie Żoliborza, przesiadać się w tramwaj i jechać na Targówek. Przecież ten most nie służy tylko po to, żeby na Żoliborz jeździć, ale też do nas. Ale to jest tylko słówko. Natomiast ja chciałem podsumowując też pewne rzeczy dodać też pozytywne co usłyszeliśmy. Chciałbym zapytać o jedną rzecz, bo rozumiem że tak – kwestia kształtu ulicy Krasieńskiego na tym odcinku między placem a mostem będzie przedmiotem konsultacji, rozumiem, że kształt węzła będzie przedmiotem konsultacji i szczegółowe rozwiązania będą w ten sposób ustalone. I teraz moje pytanie zmierza do tego, że pani prosiła na poprzednim spotkaniu, żebyśmy zdiagnozowali te ryzyka, czy obawy mieszkańców Żoliborza, kwestia na przykład parkowania jest taką, taką sprawą, kwestia przebiecia Krasieńskiego do Trasy Prymasa Tysiąclecia jest taką kwestią, jest jeszcze jedna ważna rzecz, o której myśmy dzisiaj nie mówili, mianowicie duże kontrowersje budzi ryzyko pociągnięcia linii tramwajowej od Plac Wilsona w stronę Powązkowskiej, Popiełuszki, Bolińskiego – tego mieszkańcy też kategorycznie się obawiają. To są postulaty, które wykraczają trochę poza zakres inwestycji, którą państwo planują. Jeżeli mieszkańcy będą mieli się wypowiadać w konsultacjach, myślę, że powinni uzyskać od miasta pewną deklarację, gwarancję, że te postulaty, które wykraczają poza sam ścisły projekt, który realizuje miasto, że one też będą realizowane. I my rozumiemy, że procedura zmiany studium i planu zajmuje dwa lata. Inwestycja jest na cztery lata, więc jest czas. rozumiemy, że wdrożenie płatnego parkowania w dzielnicy wymaga wniosku, konsultacji – mamy 4 lata. Wszystko możemy zrobić. Tylko to musi być w jakikolwiek sposób sformalizowane, żeby mieszkańcy dzielnicy przed konsultacjami lub w trakcie konsultacji wiedzieli jakie gwarancje ochrony ich życia w ramach tego całego przedsięwzięcia miasto im zapewnia. Więc chciałbym zapytać czy, w jaki sposób mieszkańcy dostaną informację na temat tych rozwiązań, czy to będzie, nie wiem, protokół ustaleń z okrągłego stołu, czy to będzie jakiś dokument miejski? Tutaj byśmy potrzebowali jakiejś konkretnej informacji

Jarosław Józwiak: Ok, ale ja rozumiem, że dzisiaj rozmawiamy również...

Grzegorz Hlebowicz: Jedno zdanie. Jeśli pan pozwoli panie prezydencie, jedno tylko zdanie. Mamy w tej chwili ostatni fragment Żoliborz, który nie ma miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, to jest Żoliborz Południowy, i mogę w tym gronie powiedzieć, że jedna z miejskich instytucji, tak zwane Tramwaje Warszawskie, złożyły poprawki do przygotowanego dokumentu i właśnie mamy zapewnienia, że tutaj nie ma charakteru to wszystko tranzytowego, ale te poprawki właśnie dotyczą budowy linii tramwajowej na odcinku Powązkowska, Plac Wilsona, w trasie, w Trasie Mostu Krasieńskiego. Czyli z jednej strony się spotkamy z przemiętymi państwem i zmierzamy jednak do pewnego lokalnego charakteru tegoż, ale z drugiej strony ta trasa mostu ciągle żyje w dokumentach urbanistycznych, a ślady pewnych rozwiązań nawet w tym miesiącu zostały formalnie zgłoszone do projektowanego planu zagospodarowania przestrzennego. Stąd ja tak z Żoliborską nieufnością podchodzę do tego co jest obietnicą, ustaleniem, poczekajcie może za rok, za dwa lata zmienimy studium, na pewno wszystko będzie dobrze. Niestety, niestety trzeba pewne rzeczy sformułować na piśmie, a potem konsekwentnie zmieniać dokumenty urbanistyczne. To było jedno zdanie, przepraszam, że wszedłem w słowo.

Jarosław Józwiak: Teraz odpowiadając na te państwa postulaty. Jeśli chodzi o strefę płatnego parkowania, to inicjatywa jest po państwa stronie, proszę ponowić wniosek i rozpoczniemy procedurę analizy i konsultacji w tej sprawie. I oczekujemy od państwa potwierdzenia, że podtrzymują tą wolę z 2012 roku. To jest jedna rzecz. Jeżeli chodzi o te wszystkie zmiany w studium, to tu oczywiście musimy patrzeć na pewne uwarunkowania, bo dzisiaj mamy dosyć chaotyczną zabudowę Żoliborza Południowego i albo możemy teraz podjąć decyzję, że wstrzymujemy ten plan miejscowy, który jeszcze nie jest uchwalony...

Uczestnicy spotkania: Nie, nie, nie...

Jarosław Józwiak: No więc właśnie mówię, że tylko... więc dlatego dzisiaj musimy ten plan uchwalić i ewentualnie wystąpić najpierw do zmian studium, a potem również zmian w jakimś zakresie tego planu, który uwzględni państwa postulaty, bo wstrzymanie tego planu byłoby fatalne z punktu widzenia urbanistyki na Żoliborzu Południowym. Moim zdaniem pewne rzeczy muszą, że tak powiem, być wykonane jedno po drugim. Co do jakby rezerwy tych poprawek Tramwajów Warszawskich – rozumiem, że to też wynika z pewnej analizy i to jednak, jak sami państwo wskazują, teren Żoliborza Przemysłowego bardzo mocno się urbanizuje i za chwilę też trzeba będzie podjąć decyzję w jaki sposób obsługiwać go komunikacyjnie, bo albo będzie trzeba tam wprowadzać kolejne linie autobusowe, albo wprowadzić właśnie linię tramwajową, która mogłaby być potencjalnie przedłużona. I rozumiem, że może być taka sytuacja, że dzisiaj mieszkańcom tej części Żoliborza między, nie wiem, ulicą Popiełuszki, a Placem Wilsona tramwaj będzie nie w smak, ale mieszkańcom Żoliborza Południowego ten tramwaj już może być w smak jako potencjalny dojazd do metra na Placu Wilsona. No pan burmistrz kiwa głową, ale ja nie będę antycypował jakie mogą być postulaty i wnioski mieszkańców. Pewnie kiedy, jeżeli byłaby kiedykolwiek realizowana inwestycja tramwajowa, to poprzedziłyby ją konsultacje społeczne i mieszkańcy mogliby się w tej kwestii wypowiedzieć, i mogą być naprawdę różne i rozbieżne stanowiska w tej sprawie. Tak jak mogę podać przykład ze swojego podwórka Bemowskiego jak był przedłużony tramwaj w ulicę Powstańców, to oczywiście przyległe domki do tego odcinka między ulicą Radiową a Ratuszem protestowały przeciwko nim, ale całe Bemowo było za tą linią tramwajową, i uzyskaliśmy sprawne i dobre połączenie w przyszłości łączące moją część Bemowa z metrem. No więc zawsze będą takie interesy rozbieżne tych, którzy będą mieli tą inwestycję pod oknem będą na pewno w większości przeciwko, a pozostali mogą być za. Stąd też nie antycypujemy pewnych decyzji, plan miejscowy będziemy uchwalali i rozumiem, że również będziemy rozmawiali o tych zmianach w studium. Państwo jako rada dzielnicy również mają inicjatywę uchwałodawczą i państwo takie zmiany chociażby do studium również jako rada dzielnicy mogą złożyć. I na taką inicjatywę z państwa też oczekujemy. Jeżeli państwo, jako dzielnica, mają takie postulaty, żeby te rzeczy zniknęły, to proszę takie inicjatywy uchwałodawcze zgłaszać. Ja przepraszam, bo ja od mniej więcej 47 minut powinienem być już na spotkaniu w radzie miasta stołecznego Warszawy i będę musiał państwa opuścić. Oczywiście wszyscy pozostali pracownicy zostają do tej dyspozycji. Rozumiem, że za około 2 tygodnie będziemy mieli kolejne spotkanie, żebyśmy już mogli rozmawiać o metodologii konsultacji społecznych, ale to oczywiście wyniknie częściowo z tych badań. Jeszcze jedno ostatnie pytanie na które mogę spróbować odpowiedzieć.

Jolanta Zjawińska: Ale jeszcze chyba, nie wiem, wydaje mi się, że kolega nie dostał w ogóle odpowiedzi od pana.

Jarosław Józwiak: No to powiedziałem, że państwo mają też, jako rada dzielnicy, istotne instrumenty dotyczące inicjatywy. Jeżeli państwo w imieniu mieszkańców dzielnicy będą wyrażali konkretne problemy proszę je artykułować w formie inicjatywy uchwałodawczej radnych.

Łukasz Fiszer: Ja mam takie krótkie pytanie do pana prezydenta – przed chwilą pan prezydent powiedział, że wyniki konsultacji społecznych będą przedłożone jakby do akceptacji firmie, która teraz aktualizuje projekt...

Jarosław Józwiak: Nie firmie, tylko miastu stołecznemu Warszawie, a firma będzie te wyniki uwzględniała w swoich działaniach projektowych.

Łukasz Fiszer: Czyli to jakby można powiedzieć firma będzie decydować które...

Jarosław Józwiak: Nie firma będzie decydować, tylko jeszcze raz powtórzę, władze miasta stołecznego Warszawy. Firma ma wykonać zlecenie, które my jej przekazemy.

Łukasz Fiszer: Dobrze, dziękuję.

Józef Menes: Panie prezydencie, ad hocem trochę spóźnione. Pan bardzo optymistycznie opowiadał o poprawieniu jakości powietrza w Warszawie. Ja przypomnę, że Komisja Europejska i to nie tydzień temu, bo może to być dziwne, że tydzień temu, tylko tak jeszcze we wrześniu chyba w zeszłym roku skarżyła Polskę za niską jakość powietrza, między innymi w Warszawie, a procedura przygotowawcza do zaskarżenia Polski pewnie trwała kilka lat. Dziękuję.

Jarosław Józwiak: Tak, zgadzam się z panem, tylko nie Polskę... to znaczy nie Warszawę a Polskę skarżyła Komisja Europejska, i głównie za przekroczenia norm środowiskowych w aglomeracji śląskiej oraz w aglomeracji krakowskiej, gdzie te przekroczenia nadal wynoszą 400% czyli tyle, ile w Warszawie 10 lat temu. Przykłady – mamy pojedyncze dni w Warszawie i ostatnio nawet rozmawiałem z wojewódzkim inspektorem środowiska, zdarzyło się raz w zeszłym roku dwa dni z rzędu, a nie pojedynczy dzień, kiedy te normy były przekroczone i maksymalnie o 40%, a nie o 400% jak w 2006, 2005 i 2006 roku. Czyli o ile % się poprawiła jakość? Jeżeli było 400% a jest 40%?

Józef Menes: To prosimy o punkt pomiaru jakości powietrza na Placu Wilsona.

Jarosław Józwiak: Będziemy starali się również stworzyć badania. To jest oczywiście nie temat na dzisiejsze konsultacje, ale również istotne prace związaną z dalszą poprawą jakości powietrza podejmujemy, również będzie wyposażona w konkretne narzędzia i pomiarowe, i kontrolne straż miejska tak, aby przede wszystkim ingerować tam, gdzie niestety mieszkańcy nie zawsze wywiązują się ze swoich obowiązków z tym co im wolno do pieca włożyć.

Agata Gójska: Jeszcze pan dyrektor Reksnis do głosu w tej kwestii.

Mieczysław Reksnis: Bardzo istotne jest wydaje mi się to jaka jest rola dyskusji w trakcie okrągłego stołu i jak będzie ona kontynuowana i jakie przyniesie wnioski dla procesu konsultacji. Bo w zasadzie ja też mam ochotę w tej chwili zacząć rozmowę merytoryczną o tym jak powinien wyglądać korytarz komunikacyjny ulicy Krasińskiego i jakie decyzje dotyczące Placu Wilsona i tego odcinka mogą mieć wpływ na Żoliborz Południowy. Ale wydaje mi się, że miejsce na taką dyskusję jest w procesie konsultacji społecznych, żeby, i w gronie mieszkańców, i w gronie ekspertów, którzy będą po obu stronach, omówić pewne elementy wspólne i niezgodności. Czyli, żeby ten proces, który ma swoją

metodologię, przyniósł rezultaty rozstrzygające dla projektu zarówno mostu i ulicy na tym odcinku, o którym mówimy w tym projekcie, jak i dla tego, co się dzieje w dalszym przebiegu w stronę zachodnią na Żoliborzu, a także w stronę północno-wschodnią na Targówku, bo państwo podnosili z kolei problem udroźnienia połączenia z Nowotrocką i kształtu samej ulicy Nowotrockiej i tak dalej. To są elementy, nad którymi powinniśmy dyskutować w procesie konsultacji społecznych. Generalnie... no nie chcę wchodzić właśnie w merytorykę, ale jedno zdanie powiem. Bardzo ostrożnie proponuję podchodzić do tego typu ustaleń, na przykład to, że my dzisiaj zaprotokołujemy „Nie robimy tramwaju na odcinku Żoliborza Południowego”. Ale co będzie panie burmistrzu, jak za dwa lata przyjdą mieszkańcy Żoliborza Południowego i powiedzą „Przydałoby się, panie burmistrzu, żebyśmy mogli dojechać do jakiegoś dobrego punktu przesiadkowego”?

<2:46:03> <niezrozumiała kwestia>

Mieczysław Reksnis: Ale to jest coś co jest pasjonujące w procesie konsultacji a nie w procesie ustalania ram tego, co ma być przedmiotem konsultacji społecznych.

Agata Gójska: Zaczy ja rozumiem, że moglibyśmy dalej dyskutować. Zatrzymajmy to, jeszcze się spotkamy, kolejny raz jeszcze do tych kwestii możemy wrócić. Pan burmistrz, dziękuję.

Sławomir Antonik: Ponieważ akurat te argumenty były przez i przyjaciół z Żoliborza, i pan dyrektor Reksnis też powtórzył to wszystko i pamiętam ten wielki głos dotyczący ekologii. Ja rozmawiam z ludźmi na Targówku, a szczególnie ze swoimi znajomymi, którzy dzisiaj rzeczywiście, bo paru takich spotkałem, oczywiście to nie jest miarodajne, którzy jeżdżą samochodami w rejon Placu Wilsona, szukają bardzo intensywnie miejsca, żeby zostawić samochód i wsiąść do metra. I są to mieszkańcy chociażby Wysockiego 2, Wysockiego 4, <2:47:07> 1, 3, 5, tutaj tych rejonów, które są znakomicie, całej Dębińskiej, które są znakomicie skomunikowane tramwajem i jeżeli ten tramwaj pojedzie rzeczywiście do Placu Wilsona, to założę się, że nie wsiądą w samochód. Inaczej oni nie mają możliwości trafienia na Plac Wilsona, tylko muszą objechać to Mostem Grota. Ja już to mówiłem. I śmiem twierdzić, że warto się nad tym zastanowić po uruchomieniu trasy czy warto w ogóle sobie, bo na dzisiaj wiadomo, że to jest problem, ale później to może się okazać, że ta strefa płatnego parkowania tak naprawdę będzie nie do końca potrzebna, bo Bródno jest też gęsto zaludnione w dużych budynkach i jeżeli tramwaj rozwiąże ten problem komunikacyjny, a skrót będzie ewidentnie mostem Krasińskiego, to myślę, że nie powinno być żadnego problemu jeżeli chodzi o ograniczenie zapotrzebowania na miejsca postojowe, przynajmniej ze strony Targówka. Bo realnie sądząc tak mi się wydaje. Dalsze plany – to co powiedział pan dyrektor Reksnis, przejazd i docelowe skierowanie tramwaju w stronę osiedla, w stronę właśnie Białołęki Wschodniej jak również i w stronę Nowotrockiej, tam do Zacisza, również uruchamia tą możliwość komunikacyjną, dlatego też stawianie na komunikację miejską myślę w tym jest, jest pewną oczywistością, która powinna zdjąć ten natłok samochodów głównie osobowych z rejonu tak Żoliborza jak i Targówka. Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Dziękuję. Będę wdzięczna za przekazanie mikrofonu pani Jolancie Zjawińskiej.

<2:48:54> Ja tylko chciałem uzupełnić jeszcze słowo.

Agata Gójska: Ale to takie jedno zdanie, ale nie takie rozbudowane jak pan...

Uczestnik spotkania: Jedno zdanie. Wartością dodaną dla Żoliborza jest to, że trasa odciąży poniekąd ulicę Słowackiego. Więc samochody, które muszą się koniecznie przedostać przez Targówek...

Uczestnicy spotkania: No zupełnie nie.

Agata Gójska: Kropka! Proszę przekazać mikrofon, dziękuję. <śmiech>

Jolanta Zjawińska: Ja... może to nie będzie tak do końca na temat, ale pan prezydent tutaj wspominał o takim Barometrze Miejskim, ja mam taki wewnętrzny barometr, zbudowany jest mój organizm. Chciałam powiedzieć, że po poprzednim posiedzeniu było mi bardzo przykro, bo ja zgodnie zadawałam pytanie na temat daty granicznej wygaśnięcia decyzji środowiskowej i po bardzo, po pierwszym pytaniu po bardzo długich wypowiedziach różnych osób nadal tej odpowiedzi nie utrzymałam. Usłyszałam, że utrzymałam, ale to nieprawda, bo sprawdziłam w zapisie. Dostałam je po kolejnym pytaniu już prawie zamykającym i dowiedziałam się, że jest to sierpień 2016. I myślę, że wtedy też powinnam usłyszeć, że ta decyzja jest przedłużona o te dwa lata. To by było uczciwe, ponieważ mnie to spędzało sen z powiek, bo uważałam, że miasto... znaczy przez długi czas miałam takie wrażenie, że miasto wprowadza nas w błąd, bo nie powiedziało o tym, że nie trzeba się było tak spieszyć z projektem, skoro decyzja może być jeszcze przez 2 lata ważna. W związku z czym od razu miałam spiskową teorię dziejów, że miasto robi to specjalnie, podprogowo, żeby to zamknąć bez konsultacji i... i druga rzecz – pomyślałam sobie, że miasto być może jest niekompetentne, że nie wiedziało, że przepisy się zmieniły. I powiem też, że przykro mi to powiedzieć, ale w wypowiedziach pani dyrektor Piotrowskiej czuję sarkazm, czuję ironię, i czuję takie lekkie lekceważenie. Ja nie jestem projektantem, być może nie nam się na projekcie i dlatego też zapytałam czy to państwo zamawiacie projekt, czy też projektanci decydują o tym jakie będą wprowadzać zmiany. dzisiaj to się wszystko wyjaśniło ale brzmiało to bardzo źle zeszyłam razem i ja to bardzo źle odebrałam, i nie tylko ja. No i tyle, chciałam to powiedzieć, żeby nie było żadnych zaszłości, i też bym nie chciała, żeby się takie rzeczy powtarzały. Bo jeżeli jest informacja taka, że ta decyzja wygasza w 2016 roku to trzeba dążyć do tego, ale będzie ważne jeszcze przez kolejne 2 lata. I tyle. I to by nas, przynajmniej mnie, to by satysfakcjonowało. Nie musielibyśmy też wydawać pieniędzy na opinię prawną, robiąc to bardzo dużym wysiłkiem finansowym. Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. To znaczy ja się cieszę, że pani mówi, że ta informacja jest już dla pani precyzyjna i ja też odbieram to jako sygnał do zmiany sposobu rozmawiania, dlatego, że też mam takie poczucie, że w ogóle dzisiaj sprawniej trochę informacje krążą, w bardziej konstruktywnym klimacie się komunikujemy. Pan jeszcze, bardzo proszę.

Jan Kulik: Ja chciałem takie krótkie wyjaśnienie powiedzieć, bo jak myśmy mieli posiedzenie okrągłego stołu to stan prawny był taki, jaki my żeśmy mówili. Nowela, to znaczy rozporządzenie... przepisy przejściowe zostały wprowadzone 24 grudnia ubiegłego roku, czyli już po naszym posiedzeniu okrągłego stołu. W trakcie, kiedy mówiliśmy, mieliśmy obrady okrągłego stołu był taki, jaki żeśmy wtedy mówili.

Antoni Ożyński: Rozprawa z 24 grudnia dotyczyła zupełnie innego przedmiotu. A nie decyzji środowiskowej. Nowela dotycząca decyzji środowiskowej zmieniła się w lipcu ubiegłego roku.

Anna Piotrowska: Proszę pana, to była nowela, a dyrektor mówi o przepisach przejściowych, które dopiero...

Jan Kulik: Ja mówiłem wyraźnie. Ja mówiłem wyraźnie, prawda, że o przepisach przejściowych, które weszły 24 grudnia. Nie mówiłem o noweli, która wyszła w lipcu.

Agata Gójska: Bardzo proszę.

Jolanta Zjawińska: Ale to jest ta nuta która mi się nie podoba. Pytania są po to, żeby każdy zrozumiał odpowiedź. Ja naprawdę nie jestem wojownikiem tutaj i nie robię niczego, żeby zrobić państwu wbrew, ale nie chcę być traktowana protekcjonalnie.

Agata Gójska: Przyjmujemy do wiadomości. Proszę państwa, bardzo bym prosiła... jest godzina 8, bardzo bym prosiła o...

Piotr Pietruszyński: tak, ja chciałem, ponieważ chyba jesteśmy właśnie blisko końca, powiedzieć, że cieszę się, że tak powoli gdzieś zbliżamy się do tego, co jak sądzę, finalnie zostanie osiągnięte, mianowicie przywrócenia tej przeprawy, jak już wspominałem na poprzednim posiedzeniu słowo Trasa w kontekście przeprawy lokalnej mi się nie podoba. Powiedziałbym, że uważam, że do tej lokalności powinniśmy zmierzać konsekwentnie. W ogóle osobiście sądzę, że najlepiej byłoby gdyby ten most funkcjonował jedynie dla transportu publicznego, zbiorczego, rowerowego, pieszego.

<oklaski>

Piotr Pietruszyński: Wątpię, by się udało to osiągnąć, choć myślę, że w takim wydaniu byłoby to najlepsze. Natomiast też po raz pierwszy zdarza mi się zgodzić z panem burmistrzem z Żoliborza. Nauczeni powiedzmy doświadczeniem, no, ograniczeń inwestycyjnych dla naszej dzielnicy jeszcze przed Euro, gdzie ufaliśmy, że będzie dużo więcej zrobione, wtedy oczywiście był kryzys, dużo inwestycji z miejskich planów zostało zdjętych. Myśmy mieli potężne wrażenie ponad podziałami, że z Pragi zostało zdjęte więcej i że... no efekt jest mówiąc krótko taki, że dopóki nie zobaczę na piśmie nie uwierzę, więc będę czekał, żebyśmy dobre kroki, które tu deklaratywnie padają jako zmierzają do lokalności, mam nadzieję jak najdalej posuniętej, czyli zdecydowanie za mostem lokalnym, że będą realizowane już na etapie projektowym przy węższych pasach ruchu i tak dalej, i wszystkimu temu co jakby lokalne. Dziękuję.

Agata Gójska: Dziękujemy bardzo. Ale niech to już będzie ostatni głos, dobrze?

Antoni Ożyński: Natomiast ja mam pytanie o harmonogram, bo zrozumiałem, że jednak dmuchając na zimne chcę państwo uzyskać ZRID, złożyć ZRID przed wygaśnięciem, tym pierwszym terminem decyzji środowiskowej, więc jest to 4 sierpnia tego roku. Więc to jest niecałe 8 miesięcy. W kontrakcie z firmą Mosty Katowice, tutaj siedzącą przed nami, jest data odebrania 15, 31 lipiec i teraz mam pytanie jak państwo sobie wyobrażają harmonogram konsultacji, zebrania tych wszystkich opinii, przekucia je na zmiany projektowe i czy, jakie... przez wszystkie te zmiany, które zostaną wypracowane na etapie konsultacji, zostaną wprowadzone do tego projektu, który zostanie zgłoszony do ZMID-u w celu uzyskania ZRID-u z 31 lipca 2016 roku.

Krzysztof Mikołajewski: To może ja odpowiem i po odpowiedzi już tak będę przechodził do pointy. Myślę, że jeżeli będziemy już deliberować o formule konsultacji, to wtedy byśmy określili też harmonogram czasowy. Dzisiaj jesteśmy na tym etapie, kiedy postawiliśmy na badanie i widzę, że chyba poważnie tego badania nie traktujemy, ale musimy je poważnie traktować, no bo jednak, jednak tak to uzgodniliśmy, że jest to badanie zerowe, i w obecnym czasie zawieszamy proces konsultacyjny. My sobie zdajemy sprawę, że te konsultacje mogą, mogą się wydłużyć poza ten czas, który został na początku zadeklarowany i już jakby toczymy rozmowy ze ZMID-em w jakim zakresie mogą być tutaj te konsultacje, konsultacje przesunięte. Myślę, że przy następnym okrągłym stole

kiedy już będziemy mieli wyniki tych badań, no dojdziemy do porozumienia też o ich harmonogramie. Ale też apeluję do tego, żebyśmy nie mówili o tych konsultacjach, kiedy nie ma wyników tych badań, no bo tak żeśmy się umówili. Jeżeli chodzi o podsumowanie, bo myślę, że będziemy do niego powoli zmierzamy, no to też z przykrością stwierdzam, że niestety pan reprezentujący dwa środowiska opuścił nas, i liczę też na to, że dołączy. Wydaje mi się, że duża część tych postulatów, uwag państwa jest spełniona i ten dialog ma sens, albo o, o... i zarówno ten punkt zero jest bardzo trudny z punktu widzenia konsultacji społecznych i z punktu widzenia całego procesu, jak i zakres konsultacji i zakres możliwych zmian. My też, my niejako w ten wynik nie chcemy ingerować, uznajemy że to sprawa wewnętrzna biura jakim dokumentem się posłuży. Czy ZRID-em zastępczym, czy takim ZRID-em, czy wydłuży sobie to w jakikolwiek inny sposób. Z naszej perspektywy, z perspektywy Centrum Komunikacji Społecznej, jest dbanie o to, żeby te konsultacje były przejrzyste i uczciwe, i myślę, że na następnym spotkaniu będziemy zmierzać do tego, żeby te terminy sobie określić i nie chciałbym, żeby przedmiotem konsultacji był ZRID taki czy siaki, bo to jest jakby wewnętrzna sprawa moim zdaniem ZMID-u. Proszę państwa, na następne, rozumiem, że na następne spotkanie okrągłego stołu kiedy będziemy już znali wyniki badań zaprosimy państwa, przedstawimy prezentację, i następnie zaproponujemy państwu formy, formy konsultacji społecznej i liczymy na państwa uwagi i petycje, i będziemy otwarci, aby te konsultacje tak dopasować, aby byli państwo z nich usatysfakcjonowani.

Józef Menes: Jedno zdanie można? Ja chciałem podziękować pani Annie Biernat za zrobienie transkrypcji z poprzedniego spotkania, duża robota, na pewno irytująca, wymagająca uwagi, a nie zawsze było łatwo jak ludzie się nie przedstawiają. Ja do swoich wypowiedzi tam minimalne jakieś nieporozumienia, ale nie miałem żadnych zastrzeżeń do tego, że tak były przedstawione. Ponieważ nikt z państwa nie zgłosił zastrzeżeń do tego tekstu, więc rozumiem, że taka jest ogólnie opinia i poprosiłbym o kontynuację. Dziękuję.

Krzysztof Mikołajewski: Dziękujemy. My również państwu dziękujemy, że państwo są z nami mimo tak późnej pory, cieszymy się, że zmierzamy w jakimś konstruktywnym kierunku.