

TRANSKRYPCJA SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO Z MIESZKAŃCAMI W SPRAWIE MOSTU KRASIŃSKIEGO, 04.03.2016, I LICEUM OGÓLNOKSZTAŁCĄCE IM. B. LIMANOWSKIEGO.

Agata Gójska: Proszę państwa, mam propozycję. Zaczynamy w takim razie. Rozumiem, że jeszcze na początku będziemy mieli chwilę takiego ruchu, kiedy pozostałe osoby będą się schodziły, ale już zaczynamy. Witam państwa bardzo serdecznie na spotkaniu konsultacyjnym dotyczącym Mostu Krasińskiego i dróg dojazdowych... proszę państwa, jeżeli można prosić o uwagę, dobrze? Witam bardzo serdecznie osoby, które będą prezentowały koncepcję tej inwestycji – pan prezydent Jarosław Józwiak, pan dyrektor Centrum Komunikacji Społecznej Krzysztof Mikołajewski, i tutaj obecna pani Agata Choińska-Ostrowska, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. ZMID jest odpowiedzialny za tą inwestycję. Jeśli chodzi o przebieg tego spotkania, to będzie się ono składało z dwóch części. W pierwszej części osoby obecne opowiedzą o kontekście tej inwestycji, o projekcie, który jest podstawą konsultacji społecznych, o zakresie konsultacji społecznych. Odpowiemy na państwa pytania... to znaczy w ciągu 20 minut postaramy się takie pytania ogólne, na takie pytania ogólne udzielić odpowiedzi. Natomiast główną częścią tego dzisiejszego spotkania są warsztaty projektowe. Po tej części plenarnej chcielibyśmy państwa zaprosić do map tak, żebyście państwo mogli zgłosić swoje preferencje odnośnie konkretnych elementów, które są związane z tą inwestycją. Panie prezydencie, oddaję głos.

<1:33> [niesłyszalne pytanie]

Agata Gójska: Jak najbardziej, oczywiście, że tak. po wystąpieniu tutaj osób przedstawionych jak najbardziej będzie czas na głosy państwa. Dziękuję bardzo.

<1:43> Jarosław Józwiak: Szanowni państwo, dokładnie to spotkanie jest przewidziane tak, żeby przede wszystkim służyć państwu, bo dzisiaj rozmawiamy na temat tego jak, w jaki sposób sprawić, aby Most Krasińskiego był jak najbardziej dostępny i akceptowalny przez mieszkańców. Miasto Stołeczne Warszawa podjęło decyzję o budowie tego mostu już można powiedzieć bardzo dawno, i przesądziło go w kilku bardzo ważnych dokumentach strategicznych miasta. Przede wszystkim ta inwestycja jest planowana na lata '21-'23 i środki na nią są zabezpieczone w budżecie miasta. Ale zanim doszło do, że tak powiem, przygotowań i fizycznego wprowadzenia tego mostu do programu inwestycyjnego, decyzja o jego budowie zapadła w kilku, tak jak podkreśliłem, dokumentach strategicznych. Pierwszym takim dokumentem strategicznym, który przesądza o potrzebie budowy mostu jest Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stołecznego Warszawy uchwalone w 2006 roku wraz ze zmianami przyjętymi w 2010 roku. Kolejnym bardzo ważnym dokumentem, w którym mówi się o Moście Krasińskiego jako elemencie istotnym transportu miejskiego, transportu publicznego, jest Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 i na lata kolejne z 2009 roku. Oba te dokumenty, w których jakby przesądziło można by powiedzieć, bowiem są to dokumenty strategiczne, o budowie Mostu Krasińskiego, były poddawane również konsultacjom społecznym. W momencie kiedy były uchwalane – jeden przed 2006, drugi przed 2009 rokiem. Każdy z tych dokumentów, proszę sprawdzić, w raportach są informacje o konsultacjach społecznych. I w obu tych dokumentach przewiduje się lokalizację Mostu Krasińskiego na przedłużeniu ulicy Krasińskiego wraz z ulicą Matki Teresy z Kalkuty, wcześniej w dokumentach występowała stara nazwa tej ulicy, czyli nazwa ulicy Budowlanej. Następnie przypominam, że Rada Miasta Stołecznego Warszawy uchwaliła również plan miejscowy dla, plan zagospodarowania przestrzennego dla terenu Żoliborza Dziennikarskiego, który także

przewiduje realizację inwestycji jaką jest most Krasińskiego. Plan ten został uchwalony w procedurze planistycznej, która również przewidywała jego publiczne wyłożenie i dyskusję nad tym planem, i możliwość zgłaszania stosownych poprawek. W trakcie procesu projektowego odbywały się także spotkania i konsultacje. Pierwsze takie spotkanie odbywało się z projektantem mostu w 2007 roku. Każdy z obecnych mógł przedłożyć swoje uwagi, wskazać ewentualne warianty czy rozwiązania, które można by w toku prac projektowych zastosować. W marcu i październiku 2010 roku Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska prowadziła konsultacje społeczne związane z wydaniem decyzji środowiskowej dla tej inwestycji. Dla inwestycji polegającej na budowie mostu wraz z torowiskiem tramwajowym i również to był ten moment, w którym mieszkańcy bardzo istotnie mogli wziąć udział i zgłosić swoje uwagi. Most Krasińskiego, jak wielokrotnie wskazywaliśmy, jest bardzo ważnym elementem układu transportowego miasta. Zapewni połączenie o charakterze lokalnym i to chcę bardzo mocno podkreślić, bo taki jest, takie są jego plany i takie są parametry, zresztą co po, co potwierdzają przygotowane analizy, o których też w drugiej części tego spotkania będziemy mówili. Ma on być lokalnym połączeniem dla obszaru częściowo Bielana, Żoliborza, Pragi Północ, Targówka i Białołęki. Jest elementem uzupełniającym system przepraw mostowych na odcinkach biegnących w kierunku północ-południe na Żoliborzu, oraz przede wszystkim ma wskazać już dzisiaj z Mostu Marii Skłodowskiej-Curie i Grota Roweckiego korzysta, generują one znacznie większy ruch dla Żoliborza niż wynika z analiz, będzie generował Most Krasińskiego. Warto zaznaczyć, że lokalizacja tej przeprawy nie jest, i tego korytarza transportowego, nie jest planem nowym. Pierwsze przymiarki dotyczące lokalizacji w tym miejscu przeprawy mostowej sięgają lat '20. I warto wskazać dlaczego akurat to miejsce wskazano, między innymi ze względu na korzystne uwarunkowania związane z zakolem Wisły i wąskim korytarzem Wisły, który pozwala w tym miejscu dużo łatwiej zbudować przeprawę mostową. Most Krasińskiego ma także pełnić bardzo ważną rolę w zakresie, i to jest przede wszystkim jego priorytet dzisiaj, w zakresie transportu publicznego, zbiorowego. Tutaj chcielibyśmy aby Most Krasińskiego i projektowana na nim trasa tramwajowa wpisała się w cały system transportu zbiorowego łączącego Żoliborz, Pragę Północ, czyli rejon Śliwic i Żerania, Targówka oraz Bródna, dzięki czemu powstaną lepsze połączenia, powiązania północno-zachodnich dzielnic, istotną w skali Warszawy taką placówką medyczną jak chociażby Szpital Bródnowski, który również w ten sposób uzyska bardzo łatwe i dogodne połączenie z Żoliborzem, między innymi na przykład w zakresie dojazdu służb medycznych takich jak karetki. Inwestycja ma także istotne znaczenie dla układu tras tramwajowych na terenie miasta. Przypominam, że będziemy lokalizowali nową, bardzo ważną zajezdnię tramwajową na terenie Annapola i dzięki realizacji tego mostu dużo lepsze powiązanie będzie tras tramwajowych istniejących po tej stronie Wisły z trasami tramwajowymi, będzie tam możliwe wykorzystanie w pełni tej nowej zajezdni tramwajowej na Annapolu. Jak również przewidywany rozwój zabudowy terenów Żerania w związku z wygaszaniem coraz bardziej tam funkcji przemysłowych, jego postępującą urbanizacją, również będzie elementem, który będzie spajał i umożliwiał sprawną komunikację z tego obszaru. Most i ulice doprowadzające ruch do mostu umożliwią realizację nowych połączeń rowerowych, co jest również bardzo istotne. Szczególnie tych połączeń rowerowych brakuje nam tutaj w tym rejonie wschód-zachód. I na tym moście wraz z powiązaniem go z siecią rowerową Targówka i Żoliborza powstaną kolejne nowe trasy, które będą spinały tę sieć rowerową Warszawy. Chciałbym też zmierzyć się z kilkoma mitami, które są tutaj bardzo powszechnie przedstawiane, między innymi podczas protestów, które się odbywały, czy również na chociażby tych planszach, które państwo tutaj rozłożyli. Pierwszą rzeczą jest kwestia Obwodnicy Śródmiejskiej – ta obwodnica jest realizowana w tej chwili. Za chwilę ruszą zresztą konsultacje społeczne związane z jej pracami projektowymi. Ona będzie realizowana mniej więcej w

dokładnie w tym samym czasie, w którym będzie realizowany Most Krasińskiego. W tej chwili już w budżecie są zabezpieczone pieniądze od Ronda Wiatraczna do ulicy Radzymińskiej. Pracujemy w związku z pracami kolejowymi, no chyba że to wymaga przejścia przez linię na Gdańsk. Pracujemy również nad drugim etapem, który również będzie poddany procedurze projektowej, tak aby na niego również w tym okresie postarać się zabezpieczyć środki. Drugim istotnym mitem, który jest bardzo powszechnie roz... można powiedzieć rozpropagowana jest kwestia zamiany pieniędzy z Mostu Krasińskiego na pieniądze na metro. Druga linia metra ma w tej chwili zabezpieczenie finansowe, w najbliższych dniach podpiszemy już umowę na wykonawstwo i jeszcze w tym roku wykonawca wejdzie na plac budowy odcinków 3+3 zarówno po stronie Śródmiejsk... po stronie Targówka jak i po stronie zachodniej.

<9:41> [niezrozumiale wykrzykiwane kwestie]

<9:41> Jarosław Józwiak: Dodatkowo... dodatkowo wskazujemy, że już dzisiaj mamy przygotowany projekt koncepcyjny na odcinek 3+3+... oraz dwie stacje w kierunku Białołęki, ten przetarg został rozstrzygnięty w zeszłym roku, również na ten odcinek pieniądze są zabezpieczone. Przed chwilą usłyszeliśmy jeszcze przytaczany tutaj Most na Zatorze – przypominam, że w najbliższych dniach również jest już wchodzenia na plac budowy wykonawca południowej obwodnicy Warszawy i na południu Warszawy powstanie trzypasmowy... po trzy pasy most ekspresowy łączący dzielnicę Wilanów z dzielnicą Wawer, w związku z tym w najbliższym czasie powstanie tam nowa zaporą mostowa, która umożliwi połączenie tych dwóch dzielnic.

<10:31> Uczestnik spotkania: ...to jest, panie porażka!!!

<10:35> Jarosław Józwiak: Dzisiaj, dzisiaj chciałem też wskazać, że w ramach tych rozmów, które się tutaj toczyły, został powołany okrągły stół, na którym rozmawialiśmy z przedstawicielami dzielnicy, jak i przedstawicielami dzielnic tak naprawdę – Żoliborz, Praga Północ oraz Targówek. Odbływały się te spotkania w grudniu i w styczniu i na nich rozmawialiśmy zarówno z przedstawicielami radnych, urzędników, można powiedzieć aktywnych mieszkańców z obszaru tych dzielnic, w jaki sposób najlepiej przygotować ten proces konsultacyjny dlatego, że miasto postanowiło, by wyjść właśnie państwu oczekiwaniom do tego, abyśmy zaczęli rozmawiać, abyśmy poszukali najlepszego rozwiązania dla lokalizacji tej przeprawy tak, abyśmy mogli jeszcze lepiej ten projekt przygotować i jakby rozwiać jak najwięcej państwa obaw, które państwo w związku z tą inwestycją mają. Tyle byłoby tytułem mojego wstępu. Za chwilę przedstawimy państwu założenia samego mostu, samego projektu tak, aby państwo mogli się z nią zapoznać. Potem również przewidywane są prace warsztatowe, ale o tym za chwilę więcej powie moderatorka. Dziękuję.

<11:45> Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Pani Agata Choińska-Ostrowska, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, opowie o tym jaki jest projekt na ten moment i projekt, który jest punktem wyjścia do prac konsultacyjnych, do konsultacji. Po zakończeniu prezentacji pani Agaty Choińskiej, to jest ostatnia prezentacja i już zaraz będziemy potem rozmawiać.

Uczestnik spotkania: Po co my żeśmy się tutaj spotkali?!

Agata Gójska: Żebyście państwo otrzymali najpierw niezbędną wiedzę, a potem żebyśmy mogli porozmawiać. Bardzo się cieszymy, będziemy wdzięczni za możliwość przedstawienia projektu. Z całą pewnością będziemy o tym rozmawiać. Pani Agato, bardzo proszę.

Uczestniczka spotkania: [niezrozumiale wykrzywane kwestie]

<12:23> Agata Choińska-Ostrowska: Proszę państwa, to już jest naprawdę taka ostatnia część taka wprowadzająca i ona ma na celu zapoznanie państwa, wszystkich państwa z projektem, który w tej chwili posiadamy w Zarządzie Miejskich Inwestycji Drogowych od 2012 roku. Chcielibyśmy, abyście państwo wszyscy mieli podobną wiedzę jeśli chodzi o założenia projektowe, rozwiązania, które, mamy nadzieję, wspólnie dzisiaj w tej drugiej części naszego spotkania omówimy, i będziemy mogli razem z państwem porozmawiać na temat tego jak można byłoby je zmienić co można by było tam jeszcze wprowadzić, jakie są państwa oczekiwania. Stąd prosimy o nieco cierpliwości, ja postaram się tej części już nie przedłużać, żebyśmy mogli też przejść do państwa pytań. Ten projekt, którym dysponujemy, tak jak wspomniałam, od 2012 roku, a który za chwileczkę państwu przybliżę, to był projekt, który powstawał również przez kilka lat i miał na celu stworzenie nowego, lokalnego połączenia drogowego w północnej części Warszawy, czyli to o czym mówił pan prezydent. Zapewnienie komunikacji miejskiej pomiędzy tymi lewobrzeźnymi i prawobrzeźnymi dzielnicami miasta w tym rejonie, czyli Żoliborzem, Bielanami, a Pragą Północ, Targówkiem i dzielnicami przylegającymi. I projekt Mostu Krasińskiego wraz z dojazdami został podzielony na dwa etapy. Ten cały odcinek drogowy to są trzy kilometry. Pierwszy odcinek od Placu Wilsona do ulicy Jagiellońskiej, czyli ten obejmujący przeprawę mostową liczy dwa kilometry, drugi odcinek od ulicy Jagiellońskiej do ulicy Matki Teresy z Kalkuty wraz z wiaduktem nad terenami kolejowymi to jest około kilometra. Czyli w sumie około trzech kilometrów nowej drogi. I teraz już chciałabym przejść konkretnie, jak sądzę, do tej części projektu, która państwa najbardziej interesuje, czyli rozwiązania, które są przyjęte w istniejącym projekcie dla Żoliborza, dla rejonu Żoliborza, czyli głównie ulica Krasińskiego. Pierwsza podstawowa informacja jest taka, że te rozwiązania jeśli chodzi o szerokość ulicy nie różnią się od tego, co obecnie mamy na ulicy Krasińskiego. Czyli 44 metry to jest szerokość ulicy Krasińskiego obecnie i w tych 44 metrach szerokości mieścimy się z tymi rozwiązaniami, które tutaj państwu pokazujemy. Mówię o szerokości, a już mówię jakie są różnice. Różnica jest taka, że mamy tutaj dwie jezdnie o szerokości 7 metrów, czyli możliwość wyznaczenia dwóch pasów ruchów. Jak zapewne państwo wiecie obecnie na ulicy Krasińskiego jezdnia południowa jest szersza, mamy tam dodatkowy pas postojowy, w sumie to było 12,5 metra, taka szerokość na odcinku od Placu Wilsona do ulicy Czarnieckiego. W tym projekcie z uwagi na to, że nie poszerzamy samej ulicy, a mieści się w niej nowy element, czyli trasa tramwajowa, same jezdnie są węższe. Głównie jezdnia południowa. Ta północna zostaje tej samej szerokości, którą ma obecnie, czyli dwa pasy. Jezdnia lokalna przebiegająca tutaj wzdłuż budynków, ona także zostaje w tym samym śladzie jak teraz, będzie ciut węższa. Podobnie będą wyznaczone miejsca parkingowe i to jest około dwóch metrów węższej niż do tej pory.

<15:32> Uczestniczka spotkania: Czyli nie będzie jezdni, tak?

Agata Choińska-Ostrowska: Będzie jezdnia, jak najbardziej. Będzie jezdnia i będą parkingi. Rozwiązania są takie... Mamy jezdnię lokalną, miejsca parkingowe. Tutaj tej różnicy... tak samo mamy włączenia w ulice Karpińskiego, Dziennikarskiej i skrzyżowanie z ulicą Czarnieckiego, czyli rozwiązania są zbliżone do tego, co mamy obecnie. Jeśli chodzi o rozwiązania dotyczące drogi rowerowej i chodnika. Po stronie południowej, czyli po stronie parku, jest ciąg pieszo-rowerowy – od tej strony. Po stronie północnej mamy drogę rowerową wprowadzoną w jezdnię lokalną, czyli możliwość ruchu na zasadach lokalnych. To są rozwiązania na ulicy Krasińskiego, teraz przejdźmy do węzła... już, przepraszam, od razu może powiem państwu jaki jest zakres tutaj naszych rozmów, czyli zakres konsultacji. W części warsztatowej będziemy rozmawiali na temat ulicy Krasińskiego...

<gwar> Uczestniczka spotkania: Nie ma konsultacji.

Uczestnik spotkania: Co to jest?!

<16:32> Agata Choińska-Ostrowska: Zapraszamy państwa na drugą część warsztatową, tam są wyłożone projekty i są także przekroje poprzeczne, natomiast chciałabym państwu przybliżyć o czym będziemy rozmawiali jeśli chodzi o ulicę Krasieńskiego: szerokość jezdni, liczba pasów ruchu, szerokość pasów ruchu, wydzielenie pasa dla autobusów – czy państwo tego oczekujecie, kolejna rzecz to sposób prowadzenia ruchu rowerowego i lokalizacje...

<gwar na sali>

<16:58> Agata Gójska: Proszę państwa, ja mam taką wielką prośbę, ja rozumiem, że państwo chcielibyście zostać wysłuchani i bardzo bym prosiła też o to, żebyście państwo też dali szansę pani Agacie, żeby wypowiedzieć się do końca. To jest krótka informacja, byłoby dobrze, gdybyśmy jednak szanowali siebie nawzajem. Proszę państwa! Bardzo proszę o kontynuację.

<17:18> Agata Choińska-Ostrowska: Jeśli chodzi o naszą część warsztatową, będziemy rozmawiali o ulicy Krasieńskiego i również o węźle z Wisłostradą, natomiast chciałabym państwu przedstawić zakres konsultacji jeśli chodzi o ulicę Krasieńskiego i to są te zagadnienia, o nich będziemy chcieli z państwem rozmawiać na drugiej części spotkania, czyli na warsztatach. Tutaj mamy węzeł z Wisłostradą, mam nadzieję, że to jest to, czego pani oczekiwała.

Uczestniczka spotkania: Tu jest od Wisłostrady do tego momentu, który pani pokazała.

Agata Choińska-Ostrowska: To jest dalszy ciąg, czyli mamy Wisłostradę...

Uczestniczka spotkania: Brakuje odcinka!

Agata Choińska-Ostrowska: Zapraszam na drugą część spotkania, na warsztatach wszystkie wizualizacje – tam będziemy to w szczegółach omawiali. Proszę państwa, jeśli chodzi o węzeł z Wisłostradą. Teren, który jest potrzebny na realizację tego rozwiązania, które mamy w projekcie jest ciut mniejszy od tego terenu, który jest obecnie zajęty przez węzeł z Wisłostradą. Oczywiście, rozwiązania drogowe szczegółowe już się różnią od tego, co mamy obecnie, niemniej jednak nie potrzebujemy więcej terenu, żeby zrealizować to rozwiązanie. I to jest kolejny, kolejna część projektu Mostu Krasieńskiego z dojazdami, o której chcielibyśmy z państwem dzisiaj rozmawiać, i to są te zagadnienia, które chcielibyśmy poruszać w części warsztatowej, czyli podobnie jak w ulicy Krasieńskiego – szerokość jezdni, liczba pasów ruchu, co państwo sądzicie na ten temat jeśli chodzi o węzeł z Wisłostradą, lokalizacja przejść dla pieszych, chodników dla pieszych, porozmawiamy o zieleni, o lokalizacji przystanków komunikacji publicznej. I to dotyczy samego... jak najbardziej będziemy o tym rozmawiali, czy to co jest teraz w projekcie, i co państwu pokażemy na przygotowanych już projektach w dużej skali, czy to są miejsca, które państwu, dla państwa są dogodne, czy też nie.

<gwizdy>

<19:13> Uczestniczka spotkania: Proszę państwa, ja przepraszam, ja nie kocham tego mostu, ale pani musi to powiedzieć, bo nie wszyscy, którzy przyszli... ale przepraszam państwo! To nie jest dyskusja! Państwo nam potem zarzuca, że byliście nieświadomi i nie znali projektu, i to będzie prawda!

Dlatego, że nie udowodnicie państwo, że projekt widzieliście! Natomiast jak państwo to pokażą, to wtedy wiadomo, że państwo tego wysłuchaliście i mieliście się do czego odnieść! No w ten sposób będziemy tu siedzieli do 23. No pani musi powiedzieć co musi, jest takim samym urzędnikiem i tyle!

Agata Gójska: Proszę państwa, już się zbliżamy o końca! Naprawdę trzy minuty a potem będzie czas dla państwa. Pani Agato.

Agata Choińska-Ostrowska: To jest naprawdę ważne, żebyśmy wszyscy mieli podobną wiedzę jeśli o te rozwiązania projektowe, czyli taki wspólny punkt wyjścia do dalszych rozmów. Chcielibyśmy wiedzieć co się państwu podoba, a co się państwu nie podoba.

Uczestnik spotkania (radny): ...wyjścia, brak wjazdu w dzielnicę, którego nie ma!

<oklaski>

Agata Gójska: Panie radny, zapraszamy serdecznie do wejścia i zabrania głosu.

Uczestnik spotkania (radny): <wykrzywane niezrozumiałe kwestie>

Agata Gójska: Panie radny! Panie radny! Sekundeczkę...

Agata Choińska-Ostrowska: Przeprawa mostowa, przeprawa mostowa ma około 730 metrów, nie przewidujemy podpór...

<oklaski>

Agata Gójska: Pani Agato, proszę kontynuować, dwie minuty i czas dla państwa. Panie radny, ale bardzo prosimy o szacunek dla osób.

<oklaski i gwar>

Agata Gójska: Panie radny, zapraszamy do zajęcia miejsca, wejścia i zabrania głosu wtedy, kiedy będzie na to czas.

Krystyna Rutkowska-Moroz: Tutaj są mieszkańcy! Wobec tego nie można do mnie mówić „panie radny” i wobec tego chciałabym, żeby państwo wzięli pod uwagę, że my na temat tego mostu w ogóle nie powinniśmy rozmawiać. Na temat mostu, o którym pan prezydent był uprzejmy wprowadzić nas w błąd, bo koncepcja budowy mostu powstała w czasach, kiedy na Żoliborzu się krowy pały!

<oklaski>

<21:46> Agata Gójska: Pani Agato, pozwólm na chwilę. Proszę wziąć mikrofon i powiedzieć.

Krystyna Rutkowska-Moroz: Dobrze, to może tu sobie położę, bo za dużo mam trochę tych rzeczy. pozwoli pan prezydent, co? Mam nadzieję.

Uczestniczka spotkania: Pani Krystyno, niech pani się przedstawi kim pani jest i kim pani była! Bo może państwo nie wiedzą!

<22:06> Krystyna Rutkowska-Moroz: Proszę państwa, nazywam się Krystyna Rutkowska-Moroz, jestem inżynierem budownictwa lądowego z Politechniki Warszawskiej skończonej z wynikiem bardzo dobrym, byłym dyrektorem technicznym Politechniki Warszawskiej i mieszkam na ulicy Promyka 1, czyli na budynku, który jest skazany na największe obciążenia z tytułu mostu. Pierwsza moja ingerencja w te tematy miała około 10 lat temu. I teraz, ponieważ odpowiedź negatywna jest również odpowiedzią, chciałabym powiedzieć, że kategorycznie sprzeciwiamy się budowie mostu w ogóle!

<oklaski>

Krystyna Rutkowska-Moroz: Dlaczego... 45 lat temu powstało osiedle Gwiazdista róg Krasińskiego, jest to Żoliborski przyczółek Mostu Krasińskiego. Są zlokalizowane trzy budynki 18-piętrowe i jeden budynek 9-piętrowy. I już w momencie budowy osiedla 45 lat temu podjęto decyzję, że nie będzie żadnego mostu. Projekt osiedla nie przewiduje obciążeń dynamicznych. Są wystarczające, a wręcz nadmierne drgania od strony Wisłostrady, a skutki wieloletnich oddziaływań na fundamenty nie są znane! Fundamenty pod 18-piętrowymi budynkami są na palach na kurzawce i mają 45 lat. Budynek pracuje i oddziałuje na te fundamenty. Tych fundamentów w tej chwili sprawdzić w żaden sposób nie można, chyba że zburzyć budynek, i się dokopać, i wtedy badać, no. Ale może to nastąpi jak most będzie wybudowany. Proszę państwa, nie urządza mnie żadna ekspertyza, bo za dobre pieniądze można zrobić każdą ekspertyzę.

<oklaski>

<24:53> Krystyna Rutkowska-Moroz: Wobec tego nie będę prosiła państwa o ekspertyzę – wystarczy zwykły, chłopski rozum technika, inżyniera – inżynier to też technik w końcu. Proszę państwa, budowa mostu choćby niewielkiego, po którym będą się poruszać samochody i tramwaje, a nawet tylko tramwaje, spowoduje dodatkowe drgania. W związku z tym wcześniej czy później mamy szansę na katastrofę budowlaną. Mieszkańcy naszego osiedla są skazani w tej chwili na smog ze strony Wisłostrady, poza tym z elektrociepłowni, bo elektrofiltry przechwytyją tylko co większe części stare dymu, czy wszystko jedno, poza tym hałas, a w zasadzie łomot z Wisłostrady. Korki, często korki nie pozwalają na dojazd do Żoliborza, zarówno korki, ulicami do Placu Wilsona ze Śródmieścia, jak i korki na Wisłostradzie.

Uczestniczka spotkania: Brak miejsc parkingowych.

Krystyna Rutkowska-Moroz: To swoją drogą. Liczyliśmy, że wcześniej, czy później miasto wpadnie na pomysł, żeby nam ułatwić życie. Nawet nikt nie wpadł na pomysł, żeby ograniczyć prędkość. Prędkość obok naszych budynków to jest ciągle 80 metrów (kilometrów?). A w nocy to jeżdżą różnego rodzaju ciężkie pojazdy z prędkością trudną do określenia, ale na pewno większą niż 80. Ale do tej pory nie doczekaliśmy się żadnej pomocy ze strony miasta. Warto jeszcze zauważyć, że hałas w budynku badany na, w budynkach osiedla naszego, badany kilka lat temu już przekraczał znacznie dopuszczalny. W tej chwili to hałas trudno nazwać hałasem, a jest to łomot. Proszę państwa, mami się mieszkańców Pragi, że oni będą mieli wielce ułatwione życie, ułatwioną komunikację, a w ogóle to będzie ach, co to nie będzie! Ja się nie dziwię, że ludzie mają zaufanie do władz, wierzą, a tymczasem do czego się to sprowadza? Że jeżeli komuś uda się przekroczyć most, to będzie stał w korku, albo na Wisłostradzie, albo na odcinku do Placu Wilsona, bo dalej nie pojedzie, bo niby gdzie?! Niby gdzie? Proszę państwa, nasze osiedle w sytuacji ... dlaczego powiedziałam, dlaczego tak się napierałam, żeby

coś powiedzieć na ten temat. Otóż, proszę państwa, my na ten temat w ogóle nie powinniśmy dyskutować. Poza tym ludzie w szpitalach lądują niektórzy. Ja na przykład byłam cztery razy w szpitalu z powodu niedotlenienia, ale okazałam się na tyle zdrowa, nie mam żadnej choroby, to mnie wypuścili, bo to miało charakter incydentalny. Natomiast inni umierają i nawet nie wiedzą z jakiego powodu! Proszę państwa, a teraz... a teraz jeszcze kwestia tego rodzaju – w prasie, w telewizji, w radio ukazują się sponsorowane artykuły, ukazują się sponsorowane audycje, nie wiem czy władze miasta nie mają w tym udziału, bo przecież ci dziennikarze sami z sobą takich artykułów...

<oklaski>

Krystyna Rutkowska-Moroz: Takich artykułów, które nie mają nic wspólnego z rzeczywistością by nie pisali. Zwłaszcza, że ponad 10 lat temu redaktor naczelny dodatku stołecznego Gazety Wyborczej napisał: „Nie wiadomo czy powstanie Most Krasińskiego, bo tam jest osiedle budynków mieszkalnych”. Napisał dziennikarz! A wobec tego gdzie są służby pani prezydent, które powinny takie banalne sprawy wiedzieć! Że budynek 18-piętrowy to nie jest kurnik! Z nim się należy obchodzić delikatnie.

Agata Gójska: Ale prosimy krótko, bo mamy jeszcze wiele osób, które chcą dość do głosu, dobrze?

Krystyna Rutkowska-Moroz: Dobrze. Proszę państwa, a teraz pytania. A mianowicie, czy władze miasta są świadome, że budowa Mostu Krasińskiego to naruszenie konstytucyjnych praw obywatelskich, artykuł 5 konstytucji, który brzmi: „Rzeczpospolita Polska zapewnia wolności i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli”. Proszę państwa, czy mieszkanie w chałupie, która się w każdej chwili może zawalić, mieszkanie w smogu, w łomocie, to jest bezpieczeństwo?

<oklaski>

<31:10> Agata Gójska: Mam taką uprzejmą prośbę, ponieważ wiele osób się zgłaszało do głosu, bardzo bym prosiła króciutę, dobrze? Ja rozumiem, ale też część z państwa...

Krystyna Rutkowska-Moroz: Czy oprócz korzyści indywidualnych osób władze miasta postanowiły uczynić Żoliborz polem walki z PiS-em, a może jest to wspólne, zgodne działanie wraz z oligarchami indywidualnych członków zarówno Platformy jak i PiS-u w celu osiągnięcia korzyści materialnych.

<oklaski>

Krystyna Rutkowska-Moroz: Ale mam nadzieję, że tym tematem zajmie się Centralne Biuro Antykorupcyjne.

<oklaski>

Krystyna Rutkowska-Moroz: Dziękuję.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo.

<32:13> Jarosław Józwiak: Szanowni państwo, a teraz po odpowiadając na wszystkie tezy – jeżeli ma pani jakiegokolwiek informacje o jakichkolwiek nieprawidłowościach, to proszę je natychmiast zgłosić do Centralnego Biura Antykorupcyjnego. Ja również jestem tym zainteresowany, że jeżeli są takie fakty, żeby je jak najszybciej wyjaśnić. To jest pierwsza kwestia. Druga kwestia – jeżeli chodzi o planowanie. To też pani tutaj poruszyła temat sporów politycznych. To znaczy mam nadzieję i do tej

pory rozwój naszego miasta i również w tym budowa mostów nie były przedmiotem sporów politycznych, a chociażby lokalizację Mostu Krasińskiego przewidziało Studium Kierunków i Zagospodarowania Przestrzennego, które zostało uchwalone w 2006 roku, czyli w poprzedniej kadencji, kiedy rządziły inne ugrupowania w Radzie Miasta, i które uchwaleniu tego, i jakby przewidzeniu tego mostu, czyli mam tu na myśli właśnie Prawo i Sprawiedliwość, również współdecydowało. To jest druga rzecz. Kolejny element jest podniesiony przez panią kwestia budowy mostów. Przypominam, że oba mosty, nie tylko ten, o którym dzisiaj rozmawiamy, ale również Most Marii Skłodowskiej-Curie, zwany wcześniej Północnym, był przewidziany również w latach '30. To znaczy dlatego, że na tym polega dobre i perspektywiczne planowanie, że tego typu inwestycje, nie tak jak w dzisiejszych czasach, kiedy my próbujemy gonić z infrastrukturą, bo na przykład dosyć chaotycznie rozwija się Zielona Białogóra, były planowane perspektywistycznie i dlatego oba te mosty zostały zaplanowane. I też nieprawdą jest, że w latach '70 odstąpiono od Mostu Krasińskiego, bo zarówno dla Mostu Krasińskiego jak i Mostu Marii Skłodowskiej-Curie, w ramach budowy Wisłostrady, która powstawała w latach '70, przewidziano i zostawiano już miejsce i węzły, które miały łączyć właśnie z tymi przeprawami, natomiast samych przepraw nie wykonano. Dopiero w tej chwili nadrabiamy zaległości infrastrukturalne.

<gwar na sali>

Jarosław Józwiak: Kolejnym elementem, kolejnym elementem, który był tutaj poruszany, była kwestia hałasu. Właśnie gdyby państwo wysłuchali do końca pani Agaty, to pani Agata w pierwszym slajdzie pokazała ulicę Krasińskiego i pokazała jej projektowany przebieg, jak dzisiaj wygląda ten projekt, ale na drugim slajdzie, jak pani krzychała zamiast wysłuchać, pani Agata wskazywałaby, że możemy rozmawiać o ilości pasów ruchu na tej ulicy, czyli na przykład żeby zamiast... żeby zamiast na przykład dwóch pasów był jeden pas, możemy rozmawiać o zastosowanych metodach walki z hałasem polegających na ograniczeniu tego hałasu przez zastosowane technologie, o ilości lokalizacji przejść dla pieszych. To są nie tylko ekrany, nie tylko ekranami można redukować ograniczenie hałasu, na przykład powodując ograniczenie prędkości, bądź stosując cichszy asfalt – to są technologie, które już dzisiaj są dostępne. I ostatni...

<gwar na sali>

Jarosław Józwiak: To za chwilę, jest tutaj pan z Biura Drogownictwa, który ma prezentację i który jest w stanie pokazać państwu jak dzisiaj, ile samochodów dzisiaj wjeżdża na teren Żoliborza według badania, a ile będzie wjeżdżało po budowie tego mostu, akurat z tego mostu będzie wjeżdżało dużo mniej. Dzisiaj, dzisiejsza szerokość i przekrój ulicy Krasińskiego, która jest dzisiaj momentami ulicą nie tylko dwu, ale trzypasmową, szkodzi państwu bardziej niż ten projektowany przebieg mostu i zwężenia tej ulicy, która ma powstać po wykonaniu projektu. I ostatnim elementem, o którym chcę państwu powiedzieć, jest kwestia obaw geologicznych dotyczących tego typu prac budowlanych. Szanowni państwo, Warszawa niedawno skończyła budowę II Linii Metra i w ramach II Linii Metra budowaliśmy ją w bezpośrednim sąsiedztwie fundamentów, a nie w jakiejś odległości, budynków nie tylko –nastopiętrowych, jak pani wskazała, ale nawet mających dwieście metrów, bo to chociażby realizacja stacji, chociażby realizacja stacji Metra ONZ, która jest zlokalizowana w ramach budowy wieżowca <36:01>. W związku z tym wszystkie sprawy związane z geologią również są przewidziane i spokojnie tego typu rozwiązania techniczne już dzisiaj na to pozwalają.

<krzyki z sali>

<36:13> Agata Gójska: Proszę państwa, ja mam taką uprzejmą prośbę. To jest czas dla państwa na zadawanie pytań. Bardzo bym prosiła o wzajemny szacunek. Jeżeli zapraszamy państwa do głosu, jeżeli mieszkańcy zabierają głos, państwo oczekujecie tego, żeby była przestrzeń na to, żeby...

Jarosław Józwiak: Dlatego odpowiadam na państwa pytania.

Agata Gójska: ...mogli się wypowiedzieć, bardzo bym prosiła również, bardzo bym prosiła również o informację, o pozwolenie przekazania informacji przez prowadzących, dobrze?

Jarosław Józwiak: Nic się z nimi nie wydarzyło, jak widać.

Uczestniczka spotkania: ...pamięta pan z <36:38>?

Jarosław Józwiak: Pamiętam problemy, ale tego typu rzeczy zdarzają się wszędzie. Budynki zostały w sposób właściwy zabezpieczone. W ramach budowy metra było ponad tysiąc punktów pomiarowych, które precyzyjnie w czasie rzeczywistym mierzyły ruchy każdego budynku w ramach budowy metra, a metro było, można powiedzieć, w porównaniu z budową mostu i oddziaływaniem na sąsiednie budynki, inwestycją kilkaset razy bardziej, można tak powiedzieć, ingerującą w strukturę geologiczną.

Agata Gójska: Proszę państwa! Proszę państwa... rozdajemy w tej chwili numerki, bardzo prosimy o pilnowanie czasu dwóch minut na wypowiedź, dlatego że tą część plenarną niedługo zakończymy i zaprosimy państwa do sesji warsztatowych. Tutaj są kolejne numerki rozdawane i bardzo bym prosiła państwa zarówno o to, żeby pilnować czasu wypowiedzi jak i dać się też wypowiedzieć osobom, którym państwo zadajecie pytania.

Uczestnik spotkania: <37:35>.

Agata Gójska: Byłoby miło. Byłoby miło, panie radny.

<okrzyki i oklaski z sali>

Agata Gójska: Bardzo proszę... bardzo proszę o przekaza... sekundkę, nie, nie, nie. Bardzo proszę o przekazanie numerka.

Uczestnik spotkania: Może ktoś posłucha głosu mieszkańców w końcu?!

<37:59> Anna Kaliszewska: Dziękuję. Najpierw chciałabym prosić... witam, Anna Kaliszewska, Samorządowa Grupa Plac Lelewela, działam społecznie na Żoliborzu od 15 lat razem z grupą, kontynuując rodzinne tradycje pracy społecznej, jeszcze moja rodzina od '32 roku mieszka na Żoliborzu. Proszę państwa, pierwsza sprawa bardzo ważna, czekaliśmy na te obrady kilka miesięcy i uważamy, że dwie minuty głosu na każdą osobę to jest trochę śmieszne. I jeżeli państwo... my czekaliśmy kilka miesięcy i możemy tutaj siedzieć całą noc, bo kochamy naszą dzielnicę i chcemy jej bronić przed absurdalnymi inwestycjami, które planuje miasto i które proceduje w dużej mierze poza naszymi plecami, to mówię jeszcze poza swoim głosem. I chcę powiedzieć, że te wszystkie głosy bardzo dużych emocji są związane z tym, że jeżeli człowiekowi, który ma dużo do powiedzenia, ja na przykład jako współzałożyciel grupy mam 16 spisanych punktów, żeby było szybciej, każdy z nas, sądzę, tutaj działających, ma dużo do powiedzenia, danie ludziom, którzy czekali kilka miesięcy na rozmowę z miastem, dwóch minut na wypowiedź, budzi bardzo silne emocje. Także zwracam się zarówno do pani mediator jak i do obecnego tutaj pana wiceprezydenta, pana prezydenta, jak i do

pana burmistrza, do władz miasta i radnych, o rozsądne ustalenie tej granicy na normalną dla prelegenta liczbę ośmiu do dziesięciu minut – tak, żebyśmy nie musieli trząść się z nerwów podczas naszych wypowiedzi, tylko mogli powiedzieć to, co jest ważne!

<oklaski>

Anna Kaliszewska: W spokoju! I być uszanowani jako mieszkańcy dzielnicy, która najlepiej głosuje w wyborach, dzielnicy, która jest zarówno w naszej Warszawskiej, jak i w Polskiej literaturze podawana jako przykład samorządności i przykład właściwej postawy obywatelskiej. Dobrze, jeżeli jest zgoda, to rozumiem, że naliczamy czas, i będę to czytać prawie, żeby było szybciej. Jest zgoda, rozumiem, co do ośmiu – dziesięciu minut, kulturalny czas dla prelegenta.

Agata Gójska: A mogę tylko jedno słowo? Dobrze? Proszę państwa, ja bym chciała tylko jedną kwestię jakby doprecyzować, oczywiście decyzja, decyzja należy do państwa. To znaczy ja rozumiem, że jest wiele kwestii, które państwo chcieliby zgłosić, wiele wątpliwości, które państwo chcieliby zgłosić, jednocześnie chcę też, żebyście państwo mieli na uwadze to, że możecie państwo wyjść stąd dzisiaj z jakimiś konkretnymi propozycjami, konkretnymi rekomendacjami dotyczącymi rozwiązań, albo też poprzestaniemy wyłącznie na wymianie informacji. Zatem do państwa należy decyzja, do państwa należy decyzja w jaki sposób państwo tym głosem będziecie gospodarowali. I to tylko tyle. Mam tylko jeszcze jedną prośbę – bardzo bym prosiła, jeżeli ktoś jest przy głosie niezależnie od tego czy jestem to ja, czy jest to pani przedstawicielka mieszkańców, czy pan prezydent, czy ktokolwiek inny, bardzo bym prosiła pozostałych państwa o nieprzerywanie, to znaczy szanujemy siebie nawzajem niezależnie od tego czy reprezentujecie państwo urząd miasta i poszczególne jego biura, czy reprezentujecie państwo mieszkańców, dobrze? Dajmy sobie nawzajem ten szacunek. To znaczy teraz jest przy głosie pani i bardzo bym prosiła, żebyśmy dali pani teraz głos, a nie wszystkim pozostałym, dobrze?

Anna Kaliszewska: Ja mam kontynuować, tak?

Agata Gójska: Proszę państwa, pani się zgłaszała jako pierwsza, nie będziemy teraz zmieniać kolejności. Nie, nie, nie, bardzo przepraszam.

<42:17> Anna Kaliszewska: Kolejność, musi być kolejność, żebyśmy szybko... Dobrze.

Agata Gójska: To sekundeczkę. Już, już właśnie odpowiadam na to pytanie. To znaczy ja zachęcam państwa bardzo serdecznie do tego, żeby dyskusje na temat konkretnych kwestii przenieść do grup warsztatowych, dlatego że w ramach grup warsztatowych, sekundeczkę...

Uczestnicy spotkania: Niiieeee!!!

Agata Gójska: Proszę państwa, nie musicie państwo protestować albo być za... to znaczy ja naprawdę nie zachęcam państwa, znaczy nie naciskam na państwa do jakiegokolwiek wyboru, chcę tylko powiedzieć jakie państwo macie możliwości, dobrze? i bardzo bym była wdzięczna za tę minutę. Odpowiadając na to pytanie, które pani zgłosiła w grupach warsztatowych dostaniecie państwo mapę, i konkretne, dostaniecie państwo ekspertów i razem z ekspertami możecie tę dyskusję kontynuować. Wiele kwestii, które państwo tutaj sygnalizujecie gdzieś tam na boku, to są kwestie, które wymagają po prostu odpowiedzi od eksperta. I w ramach tych warsztatów możecie państwo zarówno zadać pytanie jak i zaproponować konkretne rozwiązania. Ja rozumiem, że część

z państwa jest zainteresowana, a część z państwa nie jest zainteresowana warsztatami. Możemy przyjąć takie założenie, że dajemy sobie 45 minut, zatrzymujemy dyskusję i ci z państwa, którzy są zainteresowani warsztatami, przechodzą do sal warsztatowych, ci z państwa, którzy nie są zainteresowani warsztatami, pozostają tutaj. Nie, pan prezydent nie będzie brał udziału w warsztatach.

<43:49> Anna Kaliszewska: Dobrze, to może zaczniemy?

Agata Gójska: Czy możemy przejść do głosu pani?

Anna Kaliszewska: Ja już mam głos, tak? Dobrze słychać? Proszę państwa, to żeby było szybciej. Czyli rozumiem, że czas start, dziesięć minut. Pierwsza sprawa – bardzo istotna – mamy pytanie o to jaki jest powód i podstawa prawna drastycznego ograniczenia zakresu konsultacji w sprawie Trasy Mostu Krasieńskiego w sytuacji trwającego protestu mieszkańców przeciwko tej inwestycji. Drugie – przeprowadzona ostatnio ankieta w sprawie Trasy Mostu Krasieńskiego spotkała się z oprostowaną przez... spotkała się z krytycznym przyjęciem reprezentantów mieszkańców podczas obrad okrągłego stołu i zawierała, zdaniem niezależnych ekspertów, poważne błędy metodologiczne. Uważamy, że wyżej wymieniona ankieta nie może być podstawą wykluczenia dużych grup społecznych z udziału w konsultacjach, zwłaszcza w świetle wyników ostatniego Barometru Warszawskiego, które wykazały, że Warszawiacy widzą jako pilne inne, niż Trasa Mostu Krasieńskiego, inwestycje transportowe. Trzecie – i to jest bezpośrednio odniesienie się do tego, co mówił pan prezydent. Od czasu opracowania projektu Trasy Mostu Krasieńskiego, i tu zrobię małą uwagę w stosunku do tego, co jest w piśmie, tu pan prezydent nam bardzo ładnie pokazał, że były w ubiegłych latach różne projekty, programy i one miały... ale proszę mi dać dokończyć, miały konsultacje społeczne i to jakie są emocje tutaj na sali mówi o tym, co Żoliborzanie wiedzieli o tych konsultacjach, o których mówił pan prezydent. One były - delikatnie i eufemistycznie mówiąc – źle nagłośnione. Jak ja przeglądałam decyzję środowiskową w sprawie Trasy Mostu Krasieńskiego, w tej decyzji jest bardzo dużo uwag zwykłych grup mieszkańców z Pragi, natomiast jeżeli chodzi o stronę Żoliborską tam są tylko i wyłącznie uwagi Stowarzyszenia Żoliborzan, których postawy wobec mostu, czyli taką, że ograniczony, z ograniczonym ruchem samochodowym, ale tak, wielu Żoliborzan po prostu odrzucało i uważało za absurd! I gdybyśmy my wiedzieli... proszę państwa, nasza grupa działa od 2001 roku, gdybyśmy wiedzieli – myśmy... prasa lokalna pisała, że nasi radni są przeciw, nasi radni odsuwają tą decyzję i myśmy myśleli, że jest to inwestycja tak absurdalna, że po prostu radni się jakby pozbyli tego problemu i po prostu w ogóle nie wzięliśmy udziału w tych konsultacjach. Ale tak czy siak, proszę państwa, jest taka sytuacja, że od czasu opracowania projektu Trasy Mostu Krasieńskiego, czyli od czasu od... jakby aktów i programów i projektu, o którym mówił pan prezydent, doszło do kilku istotnych zmian w przestrzeni miejskiej. Zmiany te, będąc tak zwanymi nowymi faktami w sprawie, czynią zasadnym ponowne rozważenie wszystkich wariantów inwestycji Trasy Mostu Krasieńskiego w gronie wszystkich zainteresowanych mieszkańców Warszawy oraz ekspertów, i tu chodzi nam również o rozważenie wariantu zerowego, wariantu z mostem na przykład z kładką pieszo-rowerową z przejazdem uprzywilejowanego pojazdu, czy z mostem tramwajowym.

<oklaski>

<47:22> Anna Kaliszewska: Czy... bo bardzo ważne jest też umocowanie prawne różnych protestów. Proszę państwa, tutaj za... powiem tak, Żoliborzanie są generalnie kulturalnymi ludźmi, ale kiedy człowiekowi kulturalnemu zabiera się jego dziedzictwo, z którym jest od lat związany, albo zabiera się

dziedzictwo, do którego się sprowadził, prawda, bo chce tu mieszkać, bo kocha tę dzielnicę, to trudno oczekiwać, że temperatura sporu nie będzie duża. I teraz tak, jakie to są zmiany? W niewielkiej odległości od projektowanej Trasy Mostu Krasińskiego powstał Most Marii Skłodowskiej-Curie, dokonano remontu i poszerzenia trasy AK, w rezultacie tych zmian na niespełna siedmiokilometrowym odcinku znajdują się cztery mosty – dwa tramwajowo-samochodowe, jeden samochodowy, jeden kolejowy, po którym jeździ szybka kolej miejska, podczas gdy południowy odcinek stolicy nie ma żadnej przeprawy. Mieszkańcy Wilanowa i Wawra zabiegają o most na Zaporze, powstała nawet inicjatywa społeczna „Chcemy mostu na Zaporze zamiast Mostu Krasińskiego”. W tej sytuacji to jest nowy fakt w sprawie. Cztery mosty, Krasińskiego ma być piąty, tak. W tej sytuacji wydaje się zasadne dopuszczenie do udziału w konsultacjach również Warszawiaków z tych dwóch dzielnic. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi władze samorządowe nie mogą wykluczać z procesu konsultacyjnego mieszkańców zainteresowanych inwestycją. Proszę państwa, to są...

Jarosław Józwiak: Kto wyklucza?

Anna Kaliszewska: Są zaproszeni mieszkańcy Żoliborza i mieszkańcy Pragi. Czyli rozumiem...

Jarosław Józwiak: Szanowna pani, jechałem w sobotę tramwajem, w tramwaju jest ogłoszenie na terenie całego miasta zapraszające na wszystkie spotkania wszystkich mieszkańców, każdy z mieszkańców...

Anna Kaliszewska: Czyli rozumiem, że my mamy poprosić Wawer i Wilanów, żeby tutaj przyszły?

Jarosław Józwiak: Może przyjść tu, może przyjść 11...

Anna Kaliszewska: Ale możemy o to samo prosić... bo to jest mój czas wypowiedzi. Ale czy możemy o to samo prosić miasto jeżeli chodzi o konsultacje, rozszerzenie w tej chwili?

Jarosław Józwiak: Ale w konsultacjach mogą brać udział wszyscy mieszkańcy miasta stołecznego Warszawy bez wyjątku i proszę tutaj nie uprawiać demagogii, twierdząc, że fakty są inne. Ja bardzo apeluję tego, żebyśmy trzymali się faktów. Nikt nigdy nie wykluczał mieszkańców z konsultacji. To przed chwilą, to państwo krzyczeli że nie chcą w ogóle rozmawiać w konsultacjach, więc prosiłbym o opanowanie i nie używanie demagogii.

Anna Kaliszewska: To znaczy panie prezydencie, raz jeszcze wracając do tych tłumaczeń poprzednich, są powody, że temperatura dyskusji jest taka gorąca. Gdyby te rozmowy zaczęły się przed tym, kiedy miasto zaczęło aktualizować projekt, to temperaturę mielibyśmy mniejszą.

Jarosław Józwiak: Szanowna pani, miasto właśnie aktualizuje projekt, i właśnie z państwem rozmawia, dlatego chcę państwa dzisiaj zaprosić... szanowni państwo, no więc właśnie aktualizacja...

Anna Kaliszewska: Powstrzymajmy aktualizację!

Jarosław Józwiak: Zapadła decyzja i dlatego chcemy dzisiaj państwa zaprosić, i dlatego jest przewidziana druga część warsztatowa, żeby każdy z państwa spojrzął na ten projekt, żeby na tym projekcie powiedział co by chciał poprawić, czy widzi tam ścieżkę rowerową, przejście dla pieszych, drzewo, czy parking, czy inne elementy. Więc dlatego dzisiaj przewidziane są właśnie warsztaty i do tego państwa zapraszamy.

<okrzyki z sali>

Anna Kaliszewska: Ale chcemy też, tak jak tutaj przeczytałam w pierwszym punkcie, rozmowę... ale panie prezydencie, bo ciężko mi się skupić w takich warunkach, natomiast pragnę powiedzieć, że czytaliśmy już, że chcemy łącznie z wariantem zerowym – bez mostu, z wariantem kładki rowerowo-pieszkiej z możliwością przejazdu pojazdów uprzywilejowanych i tak dalej. Teraz następną sprawą – w ostatnich latach Warszawa ma poważny problem ze skażeniem powietrza – smog dosłownie widać i czuć. Mieszkańcy Żoliborza odczuwają wyraźne pogorszenie jakości powietrza po remoncie i poszerzeniu Trasy AK. Nie ma niestety możliwości potwierdzenia tych odczuć specjalistycznymi pomiarami, ponieważ Żoliborz nie posiada żadnej stacji pomiaru skażenia powietrza, a stacja w sąsiedniej dzielnicy przy ulicy Podleśnej, ze skażeń mierzy jedynie ozon. Dodajmy, że Żoliborz – najmniejsza dzielnica Warszawy o powierzchni 8,3 kilometra kwadratowego w przybliżeniu, jest szczególnie narażony na rozprzestrzenianie się spali z tras samochodowych, praktycznie z każdej strony dzielnicy znajdują się silne źródła skażenia powietrza spalinami, dlatego też planowanie wprowadzenia dodatkowego ruchu samochodowego do wnętrza dzielnicy budzi uzasadnione obawy o zdrowie mieszkańców. Na przestrzeni kilku lat zmieniło się podejście Warszawiaków do problemu smogu. Powstały organizacje obywatelskie informujące o skażeniu powietrza i jego konsekwencjach dla zdrowia. Warszawiacy oczekują od władz miast rozwiązań prozdrowotnych radykalnie ograniczających skażenie powietrze. Trasa Mostu Krasieńskiego pompująca dodatkowy ruch samochodowy w kierunku centrum miasta zwiększy skażenie powietrza, i wydaje się być inwestycją godzącą w zdrowie, a nawet w życie mieszkańców Warszawy. Warszawy, nie tylko Żoliborza. O wiele bardziej zasadne wydaje się być inwestowanie w komunikację miejską, w tym w komunikację kolejową. Dodajmy, że Szybka Kolej Miejska z Targówka na Żoliborz do stacji Metro Warszawa Gdańska, jedzie zaledwie 8 minut. Uważamy, że mieszkańcy wszystkich dzielnic Warszawy mają prawo do wypowiedzenia się w sprawie zasadności inwestycji Trasy Mostu Krasieńskiego w kontekście skażenia powietrza w stolicy. I znowu z wariantem zero. I z wariantem ekologicznym, czyli rowerowo-pieszym. Środki finansowe przeznaczone na Trasę Mostu Krasieńskiego mogłyby zostać zainwestowane w parkingi przy stacjach SKM, zwiększenie częstotliwości kursowania SKM, które może spełniać funkcję III Linii Metra, ta funkcja jest też zapisana w dokumentach, o których mówił pan prezydent, w dokumentach strategicznych miasta. Środki te mogłyby zostać przeznaczone na pociągnięcie nitki metra w kierunku Białołęki. Wariant ze skierowaniem środków przeznaczonych na most na inne inwestycje znajduje się w uchwale Komisji Dialogu Społecznego do spraw transportu z dnia 21 października 2015 w sprawie projektu Trasy Mostu Krasieńskiego. Teraz powstanie... szósty punkt, Marii Skłodowskiej-Curie i remont Mostu Grota mogły być przyczyną migracji dużych ssaków w pobliżu planowanej Trasy Mostu Krasieńskiego. W tym rejonie od kilku lat obserwowane są, a kiedyś tak dużo nie było, liczne sarny i bobry, a w rejonie cytadeli nietoperze. W Parku Kępa Potocka obserwowano w ostatnich latach orły. Jest też potwierdzenie od znanego przyrodnika, Adama <54:16>, ponieważ, i poparcie naszego protestu. Ponieważ Trasa Mostu Krasieńskiego ingeruje w obszar specjalnej ochrony TLB140004 Dolina Środkowej Wisły, w obszar Natura 2000, i w Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, którymi, dodajmy, Warszawa się chwali, my jesteśmy wyjątkową europejską stolicą, zasadne wydaje się przeprowadzenie oceny wpływu inwestycji na migracje dużych ssaków, na populację nietoperzy i na orły. To jest nowy fakt w sprawie. Pojawiły się zwierzęta, wypadałoby zbadać tę populację. Siódmy – jaki jest przewidywany wpływ inwestycji Trasy Mostu Krasieńskiego na zwiększenie liczby samochodów wjeżdżających na Plac Wilsona? Jaki jest przewidywany wpływ inwestycji na hałas na ulicy Krasieńskiego, przekroczone są teraz normy hałasu.

Jaki jest przewidywany wpływ inwestycji na skażenie powietrza na Żoliborzu, już przy dużych ulicach i przy drobniejszych? Jaki jest przewidywany wpływ inwestycji na korytarz wymiany powietrza dla Żoliborza? Proszę państwa, to jest znowu bardzo ważny nowy fakt w sprawie. Budynek, który stanął na końcu ulicy Słowackiego, już na Bielanych przy Słodowcu, on zamyka pewne obszary korytarza wymiany powietrza. My chcemy wobec tego nowego faktu znowu poważnego pochylenia się nad tą sprawą, czy my się tu na Żoliborzu po prostu nie udusimy. Teraz jaki jest przewidywany wpływ inwestycji na skażenie powietrza na terenach rekreacyjnych – Parku Kempa Potocka, Parku Żeromskiego na placu zabaw dla dzieci. Teraz czy władze miasta odpowiedziały na uchwałę radnych dzielnicy w sprawie odstąpienia od inwestycji, jeśli nie, to kiedy odpowiedzą, my chcemy to co miasto odpowiedziało na piśmie. My chcemy zobaczyć jakich argumentów wobec władz dzielnicy i naszego wyrażonego przez dzielnicę zdania wyraża miasto. I teraz jaki jest przewidywany wpływ inwestycji na awifaunę Parku Żeromskiego, który jest wymieniany jako jeden z najbogatszych w awifaunę parków w Warszawie, a tam będzie po prostu huk i po ptakach. I piętnaste – jaki jest przewidywany wpływ inwestycji na chroniony prawem układ urbanistyczny Żoliborza. Żoliborz powstał w 20-leciu międzywojennym jako miasto ogród, można powiedzieć, że tutaj udało się zrealizować ideę zrównoważonego rozwoju miast zanim je sformułowano. Chronione prawem jest praktycznie wszystko, są ciągi ulic, prawda, wiemy o tym, i teraz rozwój miasta nie może polegać na dewastacji tkanki miasta wypracowanej przez całe pokolenia i chronionej przez konserwatora zabytków.

<oklaski>

<57:02> Anna Kaliszewska: I ostatni punkt – czekamy na zadanie tych pytań, tak jak mówiłam, parę miesięcy, nie mogliśmy ich zadać wcześniej, bo do obrad okrągłego stołu w sprawie Trasy Mostu Krasińskiego zostało wybrane niezwykle wąskie grono reprezentantów mieszkańców. Bez odpowiedzi władz miasta na powyższe pytania mieszkańcy nie mają podstaw by udzielić odpowiedzi na pytania z ankiety konsultacyjnej, zresztą tych pytań jest za mało, nie ma pytań z opcją zero, o której mówiłam. Dlatego oczekujemy odpowiedzi na powyższe pytania podczas żoliborskich konsultacji w terminie do 10 marca, z wyjątkiem odpowiedzi na pytania 6 i 14 dotyczących wpływu inwestycji na faunę, które mogą wymagać przeprowadzenia uzupełniających badań terenowych. Dziękuję bardzo.

<oklaski>

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Panie prezydencie, sekundeczkę, dobrze. Proszę państwa, jeszcze tylko jedna kwestia, panie prezydencie, proszę mnie poprawić jeżeli się mylę, ja rozumiem, że pan prezydent będzie musiał nas opuścić... za 20, tak? Do państwa dyspozycji...

<gwar>

Agata Gójska: Proszę państwa, spotkanie było zaplanowane...

Jarosław Józwiak: Szanowni państwo, dzisiaj spotkanie było umówione, że jest część warsztatowa. Jeżeli są państwo, mają taką potrzebę, dzisiaj mam po prostu inne zobowiązania. Ale jest kolejny termin bodajże 11, czy 10, na nim już zarezerwuję czas do wieczora i będziemy rozmawiali do skutku. Ale dzisiaj, szanowni państwo...

Agata Gójska: Czy możemy w takim razie teraz przejść do odpowiedzi na pytania, które pani zgłosiła?

<58:23> Jarosław Józwiak: Tak. Dobrze, teraz po kolei jeżeli chodzi o odpowiedzi. Pierwsza rzecz, to jeszcze raz powtórzę, do udziału w konsultacjach społecznych dopuszczeni są wszyscy mieszkańcy miasta stołecznego Warszawy bez względu na miejsce zamieszkania i dzielnicę, w której zamieszkują, mogą swoje uwagi, postulaty, pomysły zgłaszać. Ze względu na to, że most ma charakter lokalny, spotkania odbywają się w trzech miejscach tak naprawdę. Dwa... są cztery spotkaniach w trzech miejscach. Dwa spotkania tutaj na Żoliborzu, bo u państwa te emocje są największe, jest jedno spotkanie na Pradze Północ, jest jedno spotkanie na Targówku. Na to spotkanie może przyjść każdy. To jest jedna rzecz. Ja na początek, bo tutaj rozmawiamy bardzo dużo, zapewniam państwa, żeby nie traktować tej sprawy tylko i wyłącznie z perspektywy Żoliborza, bo miasto...

<okrzyki i gwar>

Jarosław Józwiak: ...szanowni państwo, miasto jest sumą wspólnych interesów wszystkich jego mieszkańców i interesy wszystkich tych mieszkańców my, jako władze, musimy reprezentować. Natomiast miasto nie może być w żadnym wypadku sumą egoizmów poszczególnych jego kawałków. Więc dlatego apelujemy do państwa o pewien solidaryzm i o to, żebyśmy rozmawiali na temat tego mostu. Kolejną rzeczą, która tutaj padła, była mowa o ankiecie. My żadnej ankiety nie przeprowadzaliśmy. Ankietę niezgodną z zasadami przeprowadzał urząd dzielnicy na swojej stronie i szybko się z niej wycofał. My przeprowadziliśmy badanie socjologiczne, które było zgodne z metodologią i prowadzeniem tego typu, tego typu badań, w związku z tym... na reprezentatywnej grupie mieszkańców miasta stołecznego Warszawy. Kolejnym...

<gwar na sali>

Jarosław Józwiak: Ale szanowne panie, to badanie...

Agata Gójska: Panie prezydencie, czy mogę sekundkę?

Uczestniczka spotkania: Proszę pana, siedzą tutaj osoby, doktorzy socjologii siedzą i pan ma czelność po prostu opowiadać takie farmazony przed ludźmi, którzy zawodowo zajmują się badaniem opinii.

Agata Gójska: Szanowna pani... proszę państwa, pan prezydent jest jeszcze z nami przez dziesięć kolejnych minut.

Jarosław Józwiak: Szanowna pani, ale ja bym bardzo prosił, że decydujemy się na kulturalną rozmowę. I bym o to apelował.

Agata Gójska: Proszę państwa, był czas na zadanie pytania, jeżeli nie chcecie państwo, żeby to było wyłącznie zgłaszanie oświadczeń, to bardzo proszę jednak o danie możliwości wygłoszenia odpowiedzi. W przeciwnym razie to nie bardzo jest... nie, nie ma takiej możliwości. Panie prezydencie, bardzo proszę.

Jarosław Józwiak: Dobrze. Kontynuując odpowiedzi, o których mówiliśmy – jeżeli chodzi o kwestię, jeszcze raz o kwestię jakości powietrza, to przypomnę, że między 2006 a rokiem obecnym jakość powietrza w Warszawie się poprawiła...

<głośny śmiech i okrzyki>

Jarosław Józwiak: W 2006 roku normy jakości powietrza były przekroczone o ponad 400%, w tej chwili mamy pojedyncze dni, kiedy te przekroczenia występują najwyżej o 40% rocznie.

<okrzyki>

Jarosław Józwiak: W związku z powyższym, w związku z powyższym stale też pracujemy. Został przyjęty program związany z gospodarką niskoemisyjną, który będzie jeszcze poprawiał jakość powietrza w Warszawie. Ja państwa odsyłam do badań, ja mówię o obiektywnych odczytach ze stacji pomiaru jakości powietrza, a nie o odczuciach. Kolejnym elementem, to przypominam, że ten most, jeszcze raz w stosunku do tego, co tutaj pani mówiła, ma być przede wszystkim elementem komunikacji publicznej i to jest jego główny priorytet, czyli tramwaj, bo tylko i wyłącznie przekonanie mieszkańców do korzystania w znacznej mierze z transportu publicznego może spowodować również te wszystkie postawy związane z proekologicznością i jakością powietrza. Szczególnie, że mówimy o transporcie – tramwaj jest transportem ekologicznym, ze względu na to, że jest środkiem transportu ekologicznego. Co do SKM-ki, która tutaj była wspomnianą, i przede wszystkim możliwości korzystania SKM-ki z Targówka, to właśnie takim założeniem jest lokalizowanie, po pierwsze w ramach przebudowy Linii Gdańskiej, przesunięcie peronów przystanku, stacji Warszawa Praga tak, aby ona była funkcjonalnie powiązana z przystankiem tramwaju, który będzie przebiegał estakadą właśnie do mostu, tak, aby mieszkańcy Targówka mogli dojechać i przesiąść się do rzeczonyj SKM-ki do stacji Warszawa Praga, i dlatego będzie przystanek, przystanek tramwaju ma być funkcjonalnie powiązany ze stacją metra. Ale no to jest dojazd do tego, to jest element związany z budową mostu tak, aby dać mieszkańcom możliwość dostania się tramwajem w sposób sprawny. Oczywiście wszystkie pytania i postulaty, które państwo złożą również dzisiaj w formie pisemnej, otrzymają państwo na nie odpowiedź. Tutaj rozumiem te postulaty, które do nas wpłynęły, ja rozumiem, że to jest do pani podany adres na te wszystkie pani postulaty szczegółowe odpowiemy.

<1:03:14> Agata Gójska: Bardzo proszę osobę z numerem dwa, natomiast też mam pytanie do państwa, dlatego że odnoszę wrażenie, że państwo nie bardzo jesteście zainteresowani tymi odpowiedziami, w związku z tym być może sprawniej nam pójdzie jeżeli po prostu każdy z państwa się wypowie, te kwestie odnotujemy, natomiast osobom, które są zainteresowane przejściem do sesji warsztatowych, przejdziecie.

Uczestniczka spotkania: Nie, nie! Absolutnie nie! Chcemy usłyszeć odpowiedzi pana wiceprezydenta.

Agata Gójska: To byłoby dobrze, gdybyście państwo też zrobili mu przestrzeń na to gdyby takich... i to jest nagrane. Bardzo proszę osobę z numerem dwa.

Uczestniczka spotkania: My jesteśmy razem, więc udostępnię głos tutaj.

Lech Małecki: Kłaniam się pięknie, nazywam się Lech Małecki i jestem z zawodu inżynierem budowlanym, rzeczoznawcą. Proszę państwa, z tego wszystkiego nie zrozumiałem wiele, dlatego że jest to tak chaotycznie przedstawiane, że przeciętny człowiek nie-fachowiec nie może się zorientować o co chodzi. Proszę państwa, powiem krótko. Most Krasińskiego będzie dla Żoliborza tym, takim dobrodziejstwem jakim była Nowa Huta dla Krakowa.

<oklaski>

<1:04:40> Grażyna Rutkowska: Grażyna Rutkowska, mieszkanka osiedla Kępa Potocka, czyli ten odcinek, między innymi, o który ja tutaj prosiłam, żeby był pokazany. Nie tylko węzeł z Wistostradą, ale też odcinek od Wistostrady do ulicy Czarnieckiego. Pierwszy raz protestowałam przeciwko temu mostowi, tej budowie ponad 10 lat temu, jeszcze jako rodzic dziecka, które uczęszczało do szkoły muzycznej. Wtedy zaalarmowało nas to, że ma być to trasa łącząca Bródno z Bemowem. Tak było to lansowane ponad 10 lat temu. Potem po naszych protestach... była nas mała grupa, w tamtym czasie nie było czegoś takiego jak Stowarzyszenie Żoliborzan, nie było czegoś takiego jak inne stowarzyszenia...

Uczestniczka spotkania: Było już dawno.

Uczestnik spotkania: Od 2002 roku działa Stowarzyszenie Żoliborzan.

Grażyna Rutkowska: To działaliście w ukryciu. W każdym razie...

Uczestnik spotkania: To pani nie działała!

<okrzyki>

Grażyna Rutkowska: To tym bardziej świadczy o tym, to tym bardziej świadczy o tym, że komunikacja i informowanie ludzi na Żoliborzu jest żadne. Wtedy występowałam jako rodzic, przedstawiciel Rady Rodziców, protestowaliśmy razem z ludźmi ze Stajni Agmaja, razem z ludźmi z kortów tenisowych na Spójni. Rada Rodziców jako... była najbardziej zaniepokojona faktem, że trasa będzie olbrzymia, że mają być zlikwidowane przejścia dla pieszych, które są w tej chwili na wysokości naszego osiedla. Potem sprawy ucichły po naszych protestach. To, co ja widzę przez ten czas, nie zmieniło się nic tak naprawdę w projekcie, czyli dalej ma powstać olbrzymia trasa. Natomiast zmieniła się na pewno forma przekazu w mediach, tak, że nie jest... pojawiła się informacja o moście lokalnym. Ten most z mostem lokalnym nie ma nic wspólnego. Mosty lokalne to ma Wrocław, Kraków, mostem lokalnym jest być może Most Syreny, czyli Świętokrzyski, natomiast na pewno ten most nie jest mostem lokalnym. Ja mam do pana prezydenta pytanie a propos tego odcinka Krasieńskiego, który był tu przedstawiany i odcinka Trasy, znaczy tej jezdni, jak pan ją nazywał południowy, gdzie są trzy pasy ruchu. Czy pan ma świadomość w ogóle jak to wygląda? Czy pan jeździł tą jezdnią?

Jarosław Józwiak: Tak, jeździłem kiedyś bardzo często, teraz rzadziej, odkąd się przeprowadziłem na Bemowo.

Grażyna Rutkowska: Czyli ma pan świadomość tego, że w tej chwili zwłaszcza, po remoncie Placu Wilsona, wjazd w tę jezdnię jest dwupasmowy, i pomimo tego, że tam są trzy pasy ruchu, tak naprawdę korzysta się z dwóch. Zwłaszcza, że na wysokości Placu... przepraszam, ulicy Czarnieckiego, jezdnie się zwężają, tak, bo tak naprawdę trzeci pas, który jest po prawej stronie, to nie jest tylko pas, który, który jest wykorzystywany jako parking, ale też jako zjazd w ulicę Czarnieckiego, i wewnętrzną ulicę Krasieńskiego, która też idzie dalej do, w stronę Wistostrady i właśnie przylega do domów mieszkalnych, które będą odcięte z dojazdem tak samo z... w ogóle cały... ja to widzę w ten sposób w czarnych kolorach – cały Żoliborz Oficerski, Szkoła Muzyczna, będą miały ogromne problemy. W tej chwili rano pod szkołą muzyczną też są ogromne problemy z parkowaniem. Nikt do tej pory nigdy nie pomyślał o tym, żeby na przykład właśnie ludziom, którzy dowożą tam wspaniałych muzyków znanych na całym świecie w tej chwili, ułatwić życie, i zrobić tam parkingi. Wręcz przeciwnie.

Wielokrotnie nam się za, za, zakazywało, w tej chwili też utrudnienia są różne spowodowane tym, że generalnie Wisłostrada stoi. Czy ma pan świadomość tego, że Wisłostrada stoi?

Jarosław Józwiak: Szanowna pani, dlatego ja chcę pani od razu odpowiedzieć. Pani zgłasza bardzo konkretne uwagi, za które ja dziękuję. I temu miały być poświęcone warsztaty, które miały się rozpocząć, żeby tam się wszystkie...

Grażyna Rutkowska: Ale my chcemy zobaczyć te warsztaty. Nie chcemy robić tego w salach.

Jarosław Józwiak: Jarosław Józwiak: Ale, ale ze względów organizacyjnych trudno jest prowadzić warsztat z taką grupą. Chcemy, żebyście państwo się podzielili na kilka mniejszych grup, do każdej grupy będzie przydzielony specjalista, który...

Grażyna Rutkowska: I będzie to protokołowane?

Jarosław Józwiak: Wszystko jest protokołowane i nagrywane.

Grażyna Rutkowska: Proszę mi powiedzieć jeszcze...

Jarosław Józwiak: Tylko dopowiem pani. Na każdym z tych warsztatów będzie pani mogła wskazać swoje uwagi. Będziemy mogli rozmawiać czy na przykład na ulicy Krasińskiego ma zostać jeden, czy dwa pasy, czy może ten drugi pas zamienić na miejsca postojowe, co pani postuluje. Temu dzisiaj miały służyć ta dyskusja i te warsztaty.

Grażyna Rutkowska: Dobrze. Ja nie chcę rozmawiać o tym czy jezdnia ma być zwężona o 2 metry, bo pan twierdzi, że się da, ja uważam, że się nie da, bo nie będzie jak jeździć tą jezdnią. Zwłaszcza, że tą jezdnią chcecie puścić drogę rowerową. Ja chcę zapytać pana gdzie jest projekt inny od tego. Ja nie widziałam ani razu innego projektu niż ten.

Jarosław Józwiak: Ale szanowna pani, trudno żebyśmy pokazali inny projekt...

<oklaski>

Jarosław Józwiak: Dzisiejsze spotkanie ma pomóc nam poprawić ten projekt. Projekt został wykonany kilka lat temu.

Grażyna Rutkowska: Proszę mi w takim razie odpowiedzieć na pytanie czy bierze pan pod uwagę w ogóle taką możliwość, żeby ten projekt został zminimalizowany, żeby został przerobiony?

Jarosław Józwiak: Ale gdyby pani słuchała na samym początku, pani Agata chciała...

Grażyna Rutkowska: Ja słuchałam bardzo uważnie.

Jarosław Józwiak: Pani Agata próbowała państwu zaprezentować ilość możliwych poprawek i wariantów, które zmodyfikowały ten projekt, który jest projektem pierwotnym. W ramach tego projektu chociażby ulica Krasińskiego miała mieć dwa pasy, przewidujemy, że może być węższa, możemy rozmawiać ile ma być na niej przejść dla pieszych, ile spróbujemy na niej zmieścić miejsc postojowych, możemy rozmawiać na temat wielkości węzła na Wisłostradzie, czy... bo dzisiejszy węzeł tak naprawdę, nie wiem czy pani ma świadomość, w metrach kwadratowych powierzchni, którą zajmuje, jest większy od projektowanego węzła. Ale ten projektowany również w pewnym

zakresie można zwęzić i o tym też chcemy rozmawiać. I dlatego propozycja była, żebyśmy przeszli na te warsztaty, gdzie będziemy mieli wyłożony ten dzisiejszy projekt, do każdego, do każdej sali będzie przydzielony z państwem specjalista, który będzie w stanie państwu na te wszystkie, bardzo też często techniczne pytania, na które ja nie do końca znam odpowiedź, wyjaśnić, i powiedzieć które poprawki w tym projekcie są możliwe i w jaki sposób ten projekt możemy zmniejszyć. Bo co do tego, że ten projekt należy zmniejszyć w pewnym zakresie zgadzamy się wszyscy włącznie ze mną. Ja się już wielokrotnie na spotkaniu okrągłego stołu deklarowałem, i dzisiaj mieliśmy rozmawiać na temat tego jak ten projekt zmniejszyć, żeby jednocześnie on realizował potrzeby transportowe Targówka, ale żeby też rozwiewać szereg państwa obaw, które państwo dzisiaj tutaj czy pokazujecie na swoich transparentach, czy wykrzykujecie tutaj w naszym kierunku, które można wspólnie poprawić i do tego zachęcam, żebyśmy do tego stołu usiedli i nad tym pracowali.

<1:12:21> Grażyna Rutkowska: Dobrze. Czyli jeszcze tylko dwa pytania, które chciałabym, żeby potraktować formalnie, na które chcę mieć odpowiedź formalną. Pierwsze pytanie – czy w możliwości zmian brana jest pod uwagę możliwość uwzględnienia braku wjazdu w dzielnicę Żoliborz? I czy drugie pytanie, czy jest opcja zero również brana pod uwagę?

Uczestniczka spotkania: Brawo dla opcji zero!

<oklaski>

Jarosław Józwiak: Opcji... opcja zero nie jest przez nas brana pod uwagę, bo w świetle badań, które przeprowadziliśmy, mieszkańcy oczekują budowy tego mostu.

<głośne okrzyki>

Jarosław Józwiak: Odpowiadając na drugie pani pytanie – opcja pełnego wjazdu w Żoliborz nie jest możliwa, natomiast jest możliwa opcja ograniczenia tego wjazdu nawet w porównaniu z dzisiejszą możliwością wjazdu tak, żeby aby ten wjazd był bardziej ograniczony niż jest dzisiaj dostępne.

<1:13:13> Uczestnik spotkania: Przepraszam panie prezydencie, ale pan...

Agata Gójska: Panie radny, proszę państwa, są zgłoszone numerki i bardzo proszę...

Jarosław Józwiak: Szanujmy się trochę i rozmawiajmy. Wiem, że są, są osoby zgłoszone do głosu i poproszę kolejną osobę.

Jolanta Zjawińska: Dobry wieczór państwu, ja się nazywam Jolanta Zjawińska, reprezentuję Stowarzyszenie Żoliborzan, Towarzystwo Przyjaciół Warszawy, Stowarzyszenie Marii Kazimiery, Przyjaciół I Liceum Bednarska i jeszcze kilku innych. Chciałabym dojść do głosu i chciałabym się skierować do pana prezydenta.

<przemawiający w tle Radny>

Jolanta Zjawińska: Zacznę od takiej sytuacji, że chciałabym powiedzieć, że ja tego mostu nienawidzę. Ja go nie chcę, tak jak państwo, ale wiem, że miasto i tak ten most zbuduje. W związku z czym, myślę, proszę państwa, oprócz Żoliborza – stety, niestety – jest jeszcze kilkanaście innych w Warszawie, które też mają prawo głosu w dyskusji o wyglądzie miasta stołecznego Warszawy i teraz bym prosiła, żebyście państwo jednak posłuchali. Mam pretensje do miasta o skonstruowanie ankiety

telefonicznej, która zastosowała... mogę prosić o spokój? Zastosowała typową technikę wywierania wpływu na innych i osiągnięcia rezultatu spodziewanego przez miasto. Jeśli pierwsze pytanie brzmi „Czy uważa pani, że liczba mostów w Warszawie jest wystarczająca?”, proszę państwa, każdy napisze, że jest niewystarczająca, prawda? To jest torowanie odpowiedzi i fokusowanie, fokusowanie nastawienia pozytywnego pod tytułem „tak dla mostu”. Ale o tym szczegółowo na pewno będzie mówił ktoś inny. O to mam pretensje, bo uważam, że pytanie powinno brzmieć „W jakiej części Warszawy most jest najbardziej potrzebny?”.

<oklaski>

<1:15:34> Jolanta Zjawińska: Teraz chciałam się odnieść do tego – skoro ja uważam, że most i tak powstanie nawet, jak ja go nie chcę, to uważam, że kluczowe dla Żoliborza jest to, żebyśmy usłyszeli od pana prezydenta tutaj takie samo zapewnienie jakie padło w czasie obrad okrągłego stołu, że miasto definitywnie rezygnuje z budowy Trasy Mostu Krasińskiego polegającej na tym, że zostanie ta trasa przedłużona jako trasa przelotowa aż do Prymasa Tysiąclecia.

Jarosław Józwiak: Od razu potwierdzam, będziemy składali poprawkę do planów miejscowych, które wykluczy połączenie Trasy Mostu Krasińskiego z Trasą Armii Krajowej.

<okrzyki z sali>

<1:16:22> Jolanta Zjawińska: Dobrze. Teraz ja będę bardzo, bardzo będę chciała, bo to wchodzi do S8, bardzo będę chciała, żeby to było zrobione w trybie pilnym, natychmiastowym i priorytetowym tak, żebyśmy się nie musieli niepokoić. Jeśli chodzi o kolejną rzecz, bardzo prosimy, znaczy ja proszę w imieniu kilkudziesięciu osób, żeby ulica Krasińskiego została zawężana w projekcie do jednego pasa ruchu w każdą stronę...

<oklaski>

Jarosław Józwiak: Od razu deklaruje, że jesteśmy na to otwarci, dzisiejszy warsztat ma też w tym pomóc. Chcemy też, widzimy potrzebę zawężenia tego pasa do jednego pasa.

<oklaski>

Jolanta Zjawińska: Bardzo dziękuję. Kolejna sprawa, bardzo chciałabym, żeby ulica Krasińskiego zawierała chodnik dla przechodniów, pieszych i ścieżkę rowerową, która będzie realizowana w tym roku w ramach wygranego projektu z budżetu partycypacyjnego. Nie chcemy ścieżki pieszo-rowerowej. Chcemy, tam jest tyle miejsca, że można zrobić ją dla pieszych, ścieżkę dla rowerów i jeden pas ruchu.

Jarosław Józwiak: Od razu potwierdzę, jeżeli zdecydujemy w konsultacjach na zawężenie jezdni, jest miejsce na wytyczenie normalnej ścieżki rowerowej.

Jolanta Zjawińska: Świetnie, bardzo dziękuję. Prosimy o deklarację, że torowisko tramwajowe będzie torowiskiem cichym, trawiastym i że nie będą się poruszać po tym torowisku tak zwane „kibitki”, czyli tramwaje z lat, nie wiem '60, '50, jednowagonowe generujące hałas nieprawdopodobny.

Jarosław Józwiak: Od razu potwierdzam, torowisko będzie realizowane w technologii cichej, jak również zakładamy zastosowanie tak zwanego „cichego asfaltu” na tej jezdni, czyli specjalnych

domieszek asfaltu, które powodują mniejszy hałas. Również zakładamy, że do 2021 cały tabór tramwajowy zostanie zmodernizowany, między innymi w ramach nowej inwestycji powiązanej z budową zajezdni Annapol.

Jolanta Zjawińska: I prawie ostatnia rzecz. Skoro pan deklarował, że ma być to most lokalny, to ja chciałabym w to wierzyć, i w związku z tym bardzo proszę, żeby wylot z Mostu Krasińskiego był jeden na Żoliborz, co spowoduje, że ruch będzie spowodowany głównie w stronę Wisłostrady, co potwierdzają mieszkańcy Targówka, którzy mówią, że oni generalnie nie są zainteresowani tak bardzo przyjazdem na Żoliborz, jak wydostaniem się ze swojej części miasta. W związku z czym jeden zjazd na Żoliborz.

Jarosław Józwiak: Od razu potwierdzam, takie założenie projektowe jeżeli podejmiemy decyzję, a taka decyzja rozumiem jest też oczekiwana o zwężeniu ulicy Krasińskiego do jednego pasa, rzeczywiście główny ruch samochodowy z mostu będzie kierowany w stronę Wisłostrady w obu kierunkach. Zresztą mogę od razu powiedzieć, że tego typu oczekiwania z badań ruchu, które były wykonywane, wbrew temu co jest mówione, mieszkańcy Targówka nie oczekują specjalnie tego, aby móc jeździć na Żoliborz. Zresztą z badań ruchowych wynika, że mniej więcej tyle samo mieszkańców Żoliborza przemieszcza się na Targówek, co mieszkańców Targówka na Żoliborz.

Jolanta Zjawińska: Bardzo proszę też, żeby państwo, żeby miasto zachowało nam istniejące przystani komunikacji i żeby zostały zachowane przejścia dla pieszych w miejscach, w których one są, przy szkole muzycznej i przy ulicy Czarnieckiego.

Jarosław Józwiak: Jesteśmy otwarci również na poszukiwanie miejsc na nowe przejścia dla pieszych jeżeli będzie taka potrzeba, a przystanki komunikacji przybędzie, chociażby przystanki tramwajowe.

Jolanta Zjawińska: I prawie ostatnia rzecz, bardzo prosimy, żeby przy okazji tak ogromnej inwestycji, która ma dotknąć Żoliborz, żebyście państwo zbudowali, przystosowali pustkę technologiczną pod Słowackiego na potrzeby parkingu i myślę, że to państwo powinni, jesteście Żoliborzowi po prostu winni. To się nazywa pustka technologiczna, proszę mnie poprawić, jeśli mówię źle – trudno.

Jarosław Józwiak: Nazywa się to pustka technologiczna, którą można wykorzystywać, tego typu pustki występują na wielu stacjach.

Jolanta Zjawińska: I teraz chciałam powiedzieć, że tylko jedno, panie prezydencie, mówienie o tym, że węzeł jest mniejszy, jest trochę nadużyciem, bo on jest mniejszy w tym kształcie tylko powierzchniowo. Myślę, że lepiej powiedzieć... nie wiem jakiego słowa można użyć, ale mniejszy i większy kojarzy się z przestrzenią. On może zajmuje mniejszą przestrzeń, ale generalnie jest większy, bo ma więcej pasów ruchu i generuje większy ruch, więc proszę użyć innego sformułowania na ten węzeł, bo on jest naprawdę dużo większy niż teraz. Obszarowo mniejszy, ale ruchowo dużo większy.

Jarosław Józwiak: Znaczy fakt, że z punktu widzenia infrastruktury technicznej, która tam powstanie, ona będzie bardziej intensywna niż tak, która jest dzisiaj. Natomiast z punktu widzenia metrów kwadratowych... no w tym sensie, że na przykład będzie dorobiony tor tramwajowy, których dzisiaj nie ma, które zajmą dodatkową przestrzeń. Natomiast z punktu widzenia metrów kwadratowych, które węzeł przed przebudową i po przebudowie będzie zajmował, ten nowy węzeł będzie zajmował mniej metrów kwadratowych całej przestrzeni zajętej pod węzeł.

Jolanta Zjawińska: Ale z punktu widzenia betonu, który zostanie wylany na to co teraz jest zieleń, to jednak będzie większy. Ja dziękuję bardzo. Zostało mi jeszcze trzy minuty, bo ja oddałam panu prezydentowi uczciwie głos na każdą odpowiedź i chciałam kawałek swojej odpowiedzi, kawałek swojego czasu oddać panu Pawłowi Kuczyńskiemu.

Agata Gójska: Zaraz, chwileczkę.

Jolanta Zjawińska: Przepraszam bardzo, ja oddałam panu głos, to jest mój czas i ja sobie go nie pozwolę odebrać.

Krystyna Rutkowska-Moroz: A ja reprezentuję dwa tysiące ludzi na Kępie Potockiej, które wedle tego co ta pani tu opowiadała, idzie na przemiał! <1:22:39> [...].

Paweł Kuczyński: Dobrze, proszę pani, bo... bo ja i tak korzystam...

Agata Gójska: Bardzo prosimy o respektowanie kolejności numerków. Panie Pawle, bardzo króciutko.

Paweł Kuczyński: Ja dostałem głos ekstra i bardzo dziękuję, przepraszam tych, którzy czekają, bo tych numerków jest tutaj dużo, ale w drodze szarpaniny nie udało mi się, więc dostałem od kogoś. Króciutko – ja jestem socjologiem i tutaj pan prezydent powołał się na badania, na konsultacje, więc ja zacznę od pytania – ile czasu trwają konsultacje społeczne w tym projekcie?

Krzysztof Michałowski: Trwają dokładnie od 15, od 15 lutego do 15 marca, czyli...

Paweł Kuczyński: Do 20 marca. Podajecie do 20 marca na swojej stronie. Pierwsze zebranie dzisiaj, 4, ostatnie 10-go. 7 dni, cztery spotkania. To wszystko co było wcześniej – okrągłe stoły, protest, badanie, którym się bardzo interesowałem, to nie były konsultacje społeczne.

Krzysztof Mikołajewski: Ale my tak nie twierdzimy.

Paweł Kuczyński: Tak jest na stronie napisane, że konsultacje się zaczynają 15 lutego i kończą się 20 marca. Proszę państwa, taka inwestycja... ja od 20 lat robię konsultacje, naprawdę, z panią Agatą też brałem udział w dużym projekcie ONDO, 14 miesięcy robiliśmy projekt, żeby Plac Narutowicza mógł przejść, no, modernizację. Tutaj mamy tydzień. Cztery spotkania. I to zamyka proces konsultacji. Mógłbym bardzo dużo mówić na ten temat, ale niestety, z całym przekonaniem to mówię, że z jakiegoś powodu miasto strasznie się spieszy, żeby to zrobić. To jest naprawdę, to jest kluczowa sprawa. Miasto w 7 dni przeprowadza cztery spotkania. My jesteśmy tutaj swoimi własnymi wrogami, dlatego że państwo chcecie zabrać głos, i jest jednak chaos, trzeba zrobić z tego protokół, ktoś to napisze, jest wyspecjalizowana komórka, którą pan dyrektor Mikołajewski prowadzi – konsultacje trwają 7 dni. Inwestycja za 700 milionów złotych. Może za miliard. I to naprawdę, to jest cały mój głos, bo dostałem dwie minuty. Dziękuję bardzo.

<oklaski>

<1:25:20> Krzysztof Mikołajewski: Proszę państwa, trudno się zgodzić z tym stwierdzeniem, że konsultacje trwają 7 dni, bo jeżeli tak byśmy do tego podeszliśmy, że liczymy dni spotkań, które są na konsultacje, to byśmy mogli powiedzieć, że w ogóle trwają cztery dni, ale to jest absurd, dlatego że jest ankieta, konsultacje toczą się w różnej formie i mają spotkania z różnymi interesariuszami.

Pierwsze spotkania, które były, dotyczyły... były to spotkania z organizacjami pozarządowymi i radnymi, i odbyły się we wszystkich trzech dzielnicach.

Uczestniczka spotkania: Ale niech pan mówi konkretnie, mówi pan o okrągłym stole?

Agata Gójska: Nie, nie mówię o okrągłym stole.

Krzysztof Mikołajewski: O spotkaniach dla radnych i dla przedstawicieli Dzielnicowych Komisji Dialogu Społecznego. Pan radny Michałowski uczestniczył w tych spotkaniach.

Paweł Kuczyński: Przepraszam, ja muszę panu dyrektorowi przerwać, bo ja to bardzo dokładnie prześledziłem, bo mnie to interesowało od kiedy używacie tego określenia i na waszej stronie naprawdę jest napisane, że to rusza 15 lutego. I badanie, które Polskie Towarzystwo Socjologiczne oprotestowało, no, krytyczną recenzję wydało na temat ankiety, zostało wyłączone, zostało wyłączone z konsultacji. To znaczy, że to co było przed 15 lutego, to nie były konsultacje.

Jarosław Józwiak: Ale wie pan, znaczy ja również... zanim zostałem wiceprezydentem pracowałem w Centrum Komunikacji Społecznej i odpowiadałem za konsultacji. Wie pan, elementem konsultacji społecznych jest między innymi o tym, że one się odbywają. I takie informacje bardzo szeroko były dystrybuowane zarówno w mediach, tak jak wskazano we wszystkich środkach komunikacji, i tak dalej. Najpierw musimy zebrać informacje, przedstawić o tym, że te konsultacje trwają i dopiero potem korzystać z innych form, takich jak chociażby spotkanie konsultacyjne, które odbywamy dzisiaj. To jest chyba zgodne z metodologią.

Paweł Kuczyński: 7 dni trwają konsultacje.

Jarosław Józwiak: I to jest chyba zgodne z metodologią, że tak się buduje konsultacje.

Paweł Kuczyński: Pożyczę książkę – 14 miesięcy trwał Plac Narutowicza. Piękny projekt.

Jarosław Józwiak: I czy wygasił pan tam wszystkie konflikty? Nie wydaje mi się. Z tego co wiem nadal mamy konflikty społeczne o kształt Placu Narutowicza w ramach projektowania i ruszają kolejne prace.

Uczestniczka spotkania: Ale są też przykłady międzynarodowe konsultacji inwestycji drogowych, które trwają latami przy tak dużych zmianach. Proszę prześledzić sobie co robi Londyn w tym momencie...

Jarosław Józwiak: Szanowna pani, właśnie wróciłem z Londynu prosto z lotniska, więc jestem na bieżąco. Natomiast od razu pani powiem, ja też wskazywałem na początku swojego wystąpienia w ilu po drodze dokumentach strategicznych, które były również konsultowane społecznie, od 2006 roku włącznie, mieszkańcy mieli możliwość wnoszenia uwag, zgłaszania poprawek, włączenia się w proces konsultacyjny...

Uczestniczka spotkania: A państwu potrzebne jest tak szybkie konsultacje dlatego, że musicie mieć zgodę po prostu na realizację inwestycji drogowej i to musicie zakończyć 30 lipca, tak? W związku z tym dlatego się tak spieszycie.

Agata Gójska: Panie doktorze, czy ja mogę słowo komentarza? Agata Gójska, również reprezentuję Polskie Towarzystwo Socjologiczne, oprócz innego kolegi, który tutaj występuje, mieliśmy z

Pawłem przyjemność prowadzić konsultacje odnośnie Ochockiego Modelu Dialogu Obywatelskiego, ja się zajmowałam częścią dotyczącą części konfliktu Bazaru Banacha, wspólnie z Pawłem prowadziliśmy również konsultacje dotyczące Placu Narutowicza. W ramach konsultacji społecznych dotyczących Placu Narutowicza samych spotkań z mieszkańcami nie było wiele więcej niż w tych konsultacjach. Natomiast to było, to był proces, który zmierzał do uchwalenia Planu Zagospodarowania Placu Miejskiego. Proszę państwa, bardzo proszę... bardzo proszę, Plac Narutowicza jest realizowany w tej chwili. Panie Pawle, bardzo bym chciała poprosić pana o uwagę, tutaj mamy do czynienia z inwestycją, która była konsultowana, i której projekt był zatwierdzony. W związku z aktualizacją tej inwestycji rozpoczyna się proces aktualizacji tego z mieszkańcami. Panie Pawle, już nie. Znaczący możemy się teraz przerzucać...

Paweł Kuczyński: Ja już nie zabieram głosu, tylko mówię, że się nie zgadzam. Nie zgadzam się. Tyle.

Agata Gójska: Znaczący mogę się odnieść do kolegi socjologa.

Uczestnik spotkania: Szanowni państwo, panie prezydencie, szanowni państwo... ja tylko krótko. Przepraszam, dajmy, dajmy szansę na rozmowę, dobrze? Ja również swój głos razem z Anią zabieram, więc mniej mówię i Ania zabierze też głos. Panie prezydencie, prawda jest taka, że jest oczywiście ta forma tego spotkania bardzo emocjonalna. Ja powiem szczerze, że niedobrze się czuję przy takich sytuacjach i jest, jest wielkim nieszczęściem, że również w warstwie medialnej udało się jednak w pewnym sensie ten konflikt po pierwsze zrobić między Żoliborzem a Targówkiem, ale również między tak zwanymi elitami i proletariatem, co jest kompletną nieporozumieniem. Wtedy te emocje niewątpliwie, które nie pomagają przy rozmowach, one wtedy biorą górę. Tutaj wszyscy ludzie mają poglądy, które są od najbardziej radykalnych do bardziej umiarkowanych, ale oczywiście większość, jak pan prezydent już się zdążył tutaj zauważyć i pewnie zobaczy w tych ankietach, które będą robione, są przeciwko temu mostowi. Natomiast oczywiście to nie znaczy, że większość z naszych mieszkańców, proszę zwrócić uwagę też na wybory jak Żoliborz głosował, na jakie ugrupowania i kiedy, Żoliborz jest częścią Warszawy i jesteśmy za tym, żeby Warszawa była gospodarowana w sposób... bardzo wielu z nas popiera to w jaki sposób to robicie państwo, ale mimo tego nie było nigdy dyskusji na temat tego czy most powinien być na południu, czy powinien być tutaj. I wiele osób oczywiście nie wie o tych meandrach konsultacji sprzed 10 lat i różnego typu decyzji środowiskowych, bo się po prostu na tym nie znamy. Ja się nie znam, państwo się nie znają, większość z nas się nie zna i rzeczywiście ten jednak projekt z naszego punktu widzenia, nie państwa, trochę spadł jak grom z jasnego nieba na nas, mieszkańców. I co do skali tego projektu, bo o tym, że most może być, może nie, to było słyhać, ale co do skali projektu, to proszę mi wierzyć, że po prostu większość osób się zorientowała dopiero 3 miesiące temu. I z tego powodu, broń Boże nie uzurpując sobie prawa, tutaj szczególnie mówię do naprawdę niezwykle panie prezydencie oddolnego ruchu mieszkańców wielu domów jednorodzinnych, my możemy mieć różne zdanie co do tego czy most lokalny byłby fajniejszy czy w ogóle żaden most, i my się też spieramy tutaj, prosimy nie wykorzystywać tego spierania się, bo my też mamy różne poglądy, ale ja mam jedno jedyne pytanie i oddaję głos pani Ani, bo to pytanie mnie strasznie nurtuje. Jaki jest główny powód tego, że wśród tematów konsultacji nie mógł być temat braku wjazdu w Krasińskiego z mostu? Z jakiego powodu było to wykluczone z tych konsultacji? Bo w ramach tych konsultacji możemy tylko rozmawiać o zwężaniu dróg, o przejściach, o znakach, nie możemy rozmawiać na przykład o konstrukcji, w której nie byłoby wjazdu w ulicę Krasińskiego z mostu? To rozwiązanie nota bene nam zaproponował Targówek w różnych rozmowach z nami, bo oni naprawdę tego wjazdu nie potrzebują. I teraz pytanie jest takie – ja nie mówię, że

komitet protestacyjny by poparł, bo wątpię, ale szczerze mówiąc ja sobie w ogóle nie wyobrażam, żeby w sposób cywilizowany dojść do czegokolwiek, jeżeli w ogóle ten wjazd będzie w Krasińskiego. Jaki jest główny powód, że musi być ten wjazd z mostu do Krasińskiego? Nie mówię o tramwaju, mówię o ruchu kołowym. To by zupełnie rozładowało emocje, gdybyście nie tyle się zgodzili, co dopuścili przynajmniej prawa do rozmowy na ten temat z mieszkańcami. Nawet Targówka. Nawet Targówka.

<1:33:39> Jarosław Józwiak: Ok. Z punktu widzenia budowlanego, bo dzisiaj mówimy o projekcie budowlanym, nie ma możliwości wybudowania mostu bez połączenia funkcjonalnego z ulicą Krasińskiego. Rozumiem, że jest to jakiś postulat związany z organizacją ruchu i taki postulat związany z organizacją ruchu w toku konsultacji można złożyć. Oczywiście on wymaga analizy również przez inżynierów i przez specjalistów od transportu, natomiast no istnieją w Warszawie ulice, które mają, które mimo że istnieją mają ograniczony dostęp i na przykład trzeba się tam poruszać za pośrednictwem, posiadając stosowne uprawnienia bądź identyfikatory. I to oczywiście jest możliwe do rozmowy, natomiast dzisiaj my na pewno mówimy, że nie wybudujemy mostu w wariacie, w którym nie ma połączenia funkcjonalnego między ulicą Krasińskiego a samym mostem.

Uczestnik spotkania: Jak pan prezydent mówi, że nie ma takiej możliwości to ze względu na pogląd w tej sprawie władz, czy prawnie, czy technicznie, czy ze względu na ten projekt?

Jarosław Józwiak: Mówię ze względu na, że tak powiem, uwarunkowania drogowo-ruchowe... natomiast tak jak wskazałem tego typu ograniczenia dostępności są możliwe z pozycji organizacji ruchu. Czyli na przykład ustawienia znaków ograniczających wjazd w określonych godzinach. Na przykład, przykład jest mostu Śląsko-Dąbrowskiego, jest przykład Mostu Śląsko-Dąbrowskiego, na którym funkcjonuje ograniczenie czasowe możliwości wjazdu aut indywidualnych w określonych godzinach.

Uczestnik spotkania: Panie prezydencie, żeby była jasność – chciałem, żeby takie pole się znalazło kompromisu, jeżeli się nie da, trudno, ale wydaje mi się – wydaje mi się... wydaje mi się, że następnym krokiem, który Żoliborz już wiem, że szykuje, mówię Żoliborz, bo to jest bardzo duże stowarzyszenie, bardzo dużo osób różnych, to będzie ewidentny sojusz z Wawrem i jednak optowanie za tym, żeby środki były przekazane na inny most. A gdybyśmy jednak mieli uratować tę inwestycję, bo ja też w dużym stopniu, w odróżnieniu od wielu osób, ale też się jakby staram wczuć w rolę gospodarza projektu, który nagle się zderza ze ścianą, no to jednak proponowałbym, panie prezydencie, się nieco bardziej otworzyć na ten brak wjazdu, no bo...

Jarosław Józwiak: Ale panie... jeszcze raz odpowiadając, jeżeli chodzi o Wawer, to powstanie tam trzypasmowy most ekspresowy o parametrach drogi ekspresowej, który połączy Wawer z Wilanowem i Ursynowem, który już dzisiaj...

Uczestnik spotkania: Jaki most?

Jarosław Józwiak: Południowy. Który już dzisiaj jest wybrany jego wykonawca, który, który za chwilę rozpocznie prace budowlane, w związku z tym na południu... nie ma Mostu Północnego, mamy Most Skłodowskiej.

Uczestnik spotkania: Curie-Skłodowskiej.

Jarosław Józwiak: W związku z powyższym ten, tam również powstaje most i w ramach zrównoważonego rozwoju Most Krasińskiego ze względu na tramwaj i ze względu na wyższy poziom urbanizacji dzielnicy Targówek, jest mostem bardziej priorytetowym niż Most na Zaporze.

<1:36:44> Anna Stopińska: Tak, już mogę? Anna Stopińska, mieszkanka Żoliborza. Proszę panów, szanowni panowie... ja mam do panów tak wiele pytań, że podejrzewam, że odpowiadając na moje pytania moglibyście tutaj zostać do wieczora albo do jutra.

Jarosław Józwiak: To proszę nam je przekazać na piśmie, odpowiem pani na wszystkie.

Anna Stopińska: Dobrze, tak to uczynię. Natomiast pierwsze moje pytanie do panów, a przede wszystkim do pana prezydenta, do wiceprezydenta, czy będzie pan tak łaskaw i zostanie pan do końca tego etapu pytań, bo usłyszałam wcześniej, że pan niedługo będzie musiał wyjść, więc chciałam państwu powiedzieć, że przy tak ważnej inwestycji również z perspektywy ratusza, ciężko mi jest sobie wyobrazić, że wiceprezydent opuszcza tego typu spotkanie nie wysłuchawszy pytań, które są de facto do pana przede wszystkim przygotowane.

<oklaski>

Anna Stopińska: Więc to jest jakby pierwsze moje pytanie – czy pan zostanie do końca?!

Jarosław Józwiak: Dwie rzeczy. Szanowna pani, większość pytań, które państwo zadali są pytaniami merytorycznymi, na które oczywiście w miarę radzę sobie odpowiadać, natomiast są stosowni specjaliści, którzy na pewno odpowiedzieliby w sposób lepszy i bardziej kompleksowy, bo nie uważam, żebym był człowiekiem genialnym. To jest jedna rzecz. Druga rzecz, dzisiejsze spotkanie było przewidziane na godzinę części ogólnej oraz pozostałą część warsztatową i tak podejmując kolejne zobowiązane miałem wpisane to w kalendarz, i od 40 minut powinienem być już na Śródmieściu Południowym, gdzie mam kolejne spotkanie. W związku z powyższym możemy przyjąć taki model działania, że jeżeli państwo mają jakiegokolwiek pytania, te pytania się nagrywają, na te pytania postarają się państwu odpowiedzieć obecni tu na sali specjaliści z inżynierem...

Anna Stopińska: Ale ważne są pana odpowiedzi, panie prezydencie, nie tylko nasze pytania, ale pana odpowiedzi, ponieważ pan ma niestety zwyczaj uciekania w odpowiedzi niespójne.

Jarosław Józwiak: Ale za chwilę... ale pozwoli mi pani skończyć, to pani odpowiem. Pozwoli, to pani odpowiem. Jeżeli takie pytania padną na sali, ja wiem, że tych pytań jeszcze jest sporo, tak, to albo odpowiedzą na nie eksperci, a jeżeli te odpowiedzi państwa nie będą satysfakcjonowały, to odpowiemy państwu pisemnie. Również już dzisiaj deklaruje, sprawdziłem w kalendarzu, kolejne spotkanie na Żoliborzu przeznaczone jest, wyznaczone jest na 10 marca w tym spotkaniu wezmę udział i zablokuję czas do wieczora, tak, abym mógł zostać z państwem do końca, jeżeli będzie potrzeba to i do rana, akurat jestem osobą, która dużo pracuje i się tego wyzwania nie boi. I będziemy wtedy mogli do skutku rozmawiać 10-go. Dzisiaj ze względu na inne podjęte zobowiązania dłużej z państwem zostać nie mogę. I tak zostałem 40 minut i jestem już spóźniony na to kolejne spotkanie.

<1:39:23> Anna Stopińska: Dobrze, ja chciałam... Elu, ja bym chciała dokończyć, bo mam już pewnie tylko minutę. Ja nie bez powodu pytałam czy pan będzie do końca, bo to, że my będziemy zadawać pytania i pytania będą nagrywane to ja doskonale wiem, natomiast liczą się też pana odpowiedzi,

ponieważ zerkając na publikacje prasowe, do których wypowiedzi pan udzielał, niestety ja mam taki wniosek, że w zależności od okoliczności pana odpowiedzi są inne i dotyczy to przede wszystkim właśnie połączenia Trasy Krasińskiego z drogą ruchu S8, bo pan tego typu informacje, że takie połączenie będzie, i że takie połączenie jest na tak zwanym stole, przekazał do mediów. Stąd było tutaj zadane to pytanie.

Jarosław Józwiak: Ale to może pani wskazać moją konkretną wypowiedź?

Anna Stopińska: Tak, prześlę panu kopię tej publikacji, w której udzielił pan tego rodzaju informacji.

Jarosław Józwiak: To proszę mi ją przekazać ja od razu dzisiaj deklaruję, że takie połączenie wykluczamy. Może to była mowa o prezydencie Wojciechowiczu. Natomiast na następnym spotkaniu...

Anna Stopińska: Jeśli ja się pomyliłam, ale to jest również wiceprezydent miasta stołecznego Warszawy, czyli ja rozumiem, że pewne panów wypowiedzi powinny być spójne.

Jarosław Józwiak: Na następnym spotkaniu gdzie ten postulat z państwa strony padł, w imieniu miasta już oficjalnie zadeklarowałem, że z tego projektu chcemy zrezygnować, co powtórzył zresztą prezydent Wojciechowicz w kolejnych swoich wypowiedziach w ostatnich tygodniach.

Anna Stopińska: Dobrze, czyli tak jak... czyli krótko mówiąc...

Jarosław Józwiak: Decyzja formalna należy do Rady Miasta, my taką decyzję Radzie Miasta przedłożymy i znając dotychczasowy tryb współpracy z Radą Miasta, znaczy powinna ona być przez radę przyjęta, tak żeby nie odebrać radnym prawa do podjęcia tego głosu.

Anna Stopińska: Na którym posiedzeniu? Na którym posiedzeniu będzie to dyskutowane?

Jarosław Józwiak: Tego w tej chwili nie powiem. Jest w trakcie przygotowania. To jakby jest bardzo szczegółowe pytanie, ono się nagrało, dostanie pani taką odpowiedź.

Anna Stopińska: Dobrze. A więc tak jak powiedziałam, gdybym chciała zadać wszystkie pytania, czasu by mi nie starczyło. Ja tylko chciałam jedną rzecz powiedzieć, bo mam wrażenie, że z olbrzymią nonszalancją podchodzicie panowie do tematu inwestycji, która kosztować będzie miasto półtora miliarda złotych, bo 700 milionów to jest tylko pierwszy etap inwestycji, wiemy jakie były koszty Mostu Północnego, można porównać skalę tych obu inwestycji, koszty raczej rosną, a nie maleją, bo tak to zwykle bywa, że most budowany kilka lat temu będzie jednak tańszym niż ten, który będzie budowany w tej chwili. My to obliczamy orientacyjne koszty na półtora miliarda złotych i dziwi mnie, bardzo mnie dziwi panów, obu panów nonszalancja w podejściu do tematu, a rozumiem, że panów obecność tutaj jest swoistą reprezentacją również pani prezydent, więc wyrażam również zdziwienie dla takiej nonszalancji ze strony prezydent miasta Warszawy. To jest jedna rzecz, którą chciałam powiedzieć. Druga rzecz – ja jestem w tej chwili zdenerwowana, bo rzeczywiście są emocje potężne na tej sali, ale chciałam powiedzieć, że sposób w jaki przebiegają te spotkania i przede wszystkim panów spotkania, ja odczuwam, i to jest moja percepcja, absolutny brak szacunku do osób tutaj zebranych. I to jest moja... niestety.

<oklaski>

Anna Stopińska: Sposób w jaki pan udziela odpowiedzi, demagogiczne wypowiedzi, które pan tutaj często stosował, które nie pokrywają się... ja jestem zdziwiona, że siedząc naprzeciwko dwóch doktorów socjologii jest pan w stanie bez zająknięcia uznać, że ankieta, która została przeprowadzona została przeprowadzona zgodnie z zasadami, a mamy, a mamy stanowisko Polskiego Stanowiska Socjologicznego, która absolutnie wskazuje na to...

Jarosław Józwiak: A mogę pani zapytać, mogę jedno pytanie w tej kwestii?

Anna Stopińska: ...ale proszę mi pozwolić dokończyć zdanie, że ta ankieta absolutnie nie jest ankietą, która została przeprowadzona w sposób właściwy, jest obciążona wieloma błędami metodologicznymi. Chciałabym państwu tylko powiedzieć, tym którzy nie wiedzą, że w ramach tej ankiety przepytano, uwaga, 33 Żoliborzan! Proszę państwa, mówimy o moście, który będzie kosztował półtora miliarda złotych i zapytano w ramach tego badania, które jest podstawą dalszych kroków przy tej inwestycji 33 mieszkańców Żoliborza. To jest żart! Ja tego nawet nie będę komentować. To jest kpina, żart! Ja nie wiem jak to nazwać. A teraz, ponieważ to nie było pytanie, to była moja konkluzja, natomiast zadam w tej chwili konkretne pytanie z serii, resztę zadam na piśmie. Ja mam bardzo konkretne pytanie – nie ma z nami pani Marii Brukalskiej, która jest byłym wojewódzkim konserwatorem zabytków i wielokrotnie wypowiadała się na temat wpływu Trasy Mostu Krasińskiego na Żoliborz, na Stary Żoliborz, na historyczny Żoliborz, czyli połączenie Żoliborza Dziennikarskiego z Żoliborzem Oficerskim, cały układ ulic, który jest objęty, uwaga proszę państwa, pięcioma – pięcioma, bo jest jeden duży wpis do rejestru zabytków i pięć oddzielnych. Czyli jest to konstrukcja, która rzadko się zdarza. Czyli można powiedzieć, że jest jakby podwójny wpis do rejestru tego obszaru miasta Warszawy i moje, i pani Maria wielokrotnie wypowiedziała się w tej kwestii, bo jest ogromnym specjalistą, że budowa, o której tutaj rozmawiamy jest budową, która narusza, narusza wpisy do rejestru. Czyli krótko mówiąc ja rozumiem, że państwo budujecie w oparciu o tak zwaną specustawę, walec idzie, że tak powiem, a koszty będziemy później rozliczać. Ale ja się zastanawiam jak władze miasta mogą z taką nonszalancją lekceważyć obszary miasta, nie mówimy już tu o Żoliborzu czy poszczególnych dzielnicach, patrzymy z perspektywy urzędu miasta, który patrzy na część Warszawy, która jest objęta wpisami do rejestru, i z taką nonszalancją chce to zniszczyć i działa wbrew prawu! Ja państwu też przypomnę, że oprócz polskiego prawa, które w tym zakresie tutaj obowiązuje, obowiązuje państwa również konwencja ONZ-towska, którą Polska podpisała. I też dotyczy to ochrony chronionych zabytków poszczególnych miast, w tym miasta Warszawy. I teraz ja państwu powiem, bo państwo mówicie, że Żoliborzanie patrzą tylko i wyłącznie z perspektywy długości własnego nosa. Absolutnie nie! Ja jestem i Żoliborzanką i Warszawianką i dziwi mnie, że władze miasta, do których dotychczas, że tak powiem, jakby trochę inaczej na państwa patrzyłam, po tej inwestycji zmieniam absolutnie zdanie, że z taką nonszalancją chce państwo zniszczyć jeden z piękniejszych rejonów tego miasta, do którego mieszkańcy innych dzielnic przyjeżdżają, żeby spędzać wolny czas, żeby tutaj po prostu pobyc, i których my bardzo mile witamy, a państwo chcecie to zniszczyć. To jest jakby moja konkluzja ostateczna, a proszę o udzielenie odpowiedzi...

<oklaski>

Anna Stopińska: ...na pytanie w zakresie łamania prawa, czyli łamania wpisów do rejestru zabytków, pięciokrotnych jak podkreślę raz jeszcze, i konwencji ONZ.

<1:46:55> Jarosław Józwiak: Dobrze. Odpowiadając – jeżeli chodzi o badanie, bo używając właściwej metodologii, a nie ankietę – ankieta odbywała się na stronie urzędu dzielnicy, badanie zostało

przeprowadzone zgodnie ze sztuką i metodologią. Opinia, którą pani cytuję, została wydana przez Polskie Towarzystwo Socjologiczne, ale przez zespół do spraw jakich? Konsultacji! Przez zespół do spraw konsultacji społecznych, a nie przez zespół do spraw badań. Wie pani, to trochę jest tak jakby się lekarz mówił weterynarz, a weterynarz o sprawach medycznych. Jest pewna istotna różnica między zakresem obowiązków i tych, których zespoły się zajmują. Jednak zespół do spraw badań, który jest merytorycznym zespołem w tej kwestii, się nie wypowiedział. Ale to jest jedna rzecz. Druga rzecz jeżeli chodzi o pani zarzut dotyczący 33 mieszkańców – ile to jest procent z próby 1100 osób? To jest procent, dokładnie 3%. A ile procent stanowią mieszkańcy Żoliborza mieszkańcy Warszawy? 3%. Czyli matematycznie dokładnie 33 osoby w grupie 1100 osobowej odpowiadają, odpowiadają ilości reprezentacji mieszkańców w próbie ogólnej liczby mieszkańców miasta. W związku z tym pytanie dotyczyło oceny Warszawiaków, a nie oceny mieszkańców Żoliborza. Może warto było... znaczy na dzień dzisiejszy zakładaliśmy... Ale szanowna pani, Bielany... jeszcze raz odpowiem, Bielany i mieszkańcy innych dzielnic również mogą korzystać. Jak wskazywałem, w zeszłym tygodniu wracałem do domu tramwajem, który jechał z centrum przez Wolę na Bemowo, gdzie mieszkam, i tam również były informacje o konsultacjach społecznych i zaproszenie do udziału do wszystkich mieszkańców, a ten tramwaj nie przejeżdżał przez żadną z dzielnic, których dotyczy obszar konsultacji, więc wypowiadać się mogą wszyscy i bardzo liczę na pani pytania. Jeżeli chodzi o podwójny wpis, o którym pani mówi... jeżeli chodzi o wpisy, to ja znam sytuację, w których wpisany jest nie tylko układ urbanistyczny, o czym pani wskazuje, ale są poszczególne budynki. I tych wielokrotnych wpisów może być nawet nie 5-krotny, ale nawet i 100-krotny jeżeli chodzi o obszar Starego Miasta, bo zarówno Stare Miasto jest wpisane jako obszar jak i poszczególne jego kamienice. W związku z tym też proszę nie panikować, że to jest jakaś wyjątkowość, jest to bardzo powszechna praktyka, że zarówno, że zarówno... że zarówno chronione są obszary urbanistyczne jak i poszczególne jego elementy. Jest to powszechną praktyką. Ostatnią rzeczą... tam akurat rozważamy budowę kładki pieszo-rowerowej, więc jest to bardzo istotna inwestycja. Zakładam, to będzie poddane również konsultacjom kwestia lokalizacji tej kładki, zastanawiamy się nad możliwościami. Przypomnę, że historyczny most przebiegał między innymi w ulicy Mostowej, czyli w miejscu dzisiejszej Prochowni, a Prochownia nie była funkcją teatralną, tylko bramą mostową, która prowadziła... w związku z... w związku z powyższym <1:49:56>. Natomiast jeżeli chodzi o wszystkie uwarunkowania konserwatorskie, stołeczny konserwator zabytków, który jest tutaj właściwy w tej sprawie, nie zgłosił uwag do projektu.

<okrzyki z sali>

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę. Proszę państwa, mamy kolejną osobę, która się zgłosiła do głosu, bardzo proszę.

Jarosław Józwiak: Nie zgłosił uwag w związku z tym.

Uczestniczka spotkania: Nie, proszę pana, nie wypowiedział się.

Jarosław Józwiak: Niewypowiedzenie oznacza niezgłoszenie uwag.

<1:50:24> Uczestnik spotkania: Można już? Można?

Agata Gójska: Czy można poprosić o uwagę wobec kolejnej osoby, która się zgłosiła?

<gwar na sali>

Agata Gójska: Proszę państwa, bardzo proszę. Jest bardzo wiele numerków rozdanych i wiele osób czeka na swój głos.

Uczestnik spotkania: Więc tak, jeżeli chodzi o ten most – ja jestem całkowicie zwolennikiem tego mostu i uważam, że on powinien powstać.

<okrzyki z sali>

Jarosław Józwiak: Szanowni państwo, ja rozumiem, że państwo mogą nie szanować mnie, ale proszę szanować innych mieszkańców.

<gwar na sali>

Uczestnik spotkania: I powinien powstać w ten sposób, że powinny powstać dwa pasy, po dwa pasy ruchu w każdą stronę, linia tramwajowa powinna powstać, ścieżki rowerowe, piesze chodniki, i powinno być tak – zjazd z tego mostu tam powinny być cztery pasy na zjeździe z mostu, dwa do skrętu lewo w Wisłostradę, jeden na wprost...

<okrzyki z sali>

Agata Gójska: Proszę państwa, bardzo proszę o uwagę, każdy z państwa może się wypowiedzieć i zgłosić takie stanowisko, jak uważa.

Uczestniczka spotkania: Gdzie pan mieszka?

Uczestnik spotkania: Na Czerniakowie mieszkam.

<okrzyki i buczenie z sali>

Uczestnik spotkania: Tak, tak. I też będę miał to samo.

Jarosław Józwiak: Przepraszam, proszę pozwolić się panu wypowiedzieć, przed chwilą państwo mieli zarzuty, że mieszkańcy innych dzielnic nie są włączeni w konsultacje! Proszę się nawzajem szanować.

<1:51:48> Uczestnik spotkania: I powinno być tak, że powinny być dwa pasy na zjeździe do skrętu w lewo w Wisłostradę, żeby ukierunkować w Wisłostradę, jeden musi mieć połączenie z Żoliborzem na wprost i jeden w prawo, tam w stronę Bielan do Młocin dlatego, że musi być takie połączenie drogowe. Linia tramwajowa musi być. Na Krasińskiego pomiędzy Wisłostradą a Placem Wilsona dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdą stronę, bo jeżeli będzie jeden, jeżeli będzie jeden pas ruchu w każdą stronę i zepsuje się autobus, to nie da rady go ominąć, on zastawi całą jezdnię. W przypadku drogi dwujezdniowej... po jednym pasie w każdą stronę – niech się zepsuje autobus, ciężarówka, no zablokuje!

Uczestniczka spotkania: Ciężarówka, jaka ciężarówka?!

Uczestnik spotkania: No zwykły samochód nawet, no zablokuje przejazd!

Agata Gójska: Proszę państwa, bardzo proszę, państwo się wypowiedzieliście, proszę dać panu i kolejnym osobom szansę na wypowiedź.

Uczestnik spotkania: No jak, zablokuje ruch, nie da rady go ominąć, to nie będzie jezdnia oddzielona linią nawet, podwójną ciągłą, gdzie w razie awaryjnym można przekroczyć. Ale będzie!

<okrzyki, buczenie i gwizdy z sali>

Ale będzie! Bo Gagarina będzie połączone koło mnie z Mostem Siekierkowskim, proszę pani.

<1:53:08> <okrzyki „nie dla mostu”>

Agata Gójska: Proszę państwa, czy możemy kontynuować?

Uczestnik spotkania: No przecież to jest cyrk. I po prostu jeżeli chodzi o, tutaj już padł ten jeden postulat, żeby zrobić parking podziemny na Placu Wilsona...

<głośne krzyki i śmiech>

Uczestnik spotkania: ...na Placu Wilsona nad torami <1:53:08> stacji Plac Wilsona, żeby parking zrobić, dlatego że jeżeli zostanie wtłoczony ruch, to te samochody zablokują osiedlowe uliczki, i ten parking musi powstać! I musi powstać ten parking. Natomiast nie jest prawdą to, co... wy się tak obawiacie, że będą korki, że będzie nie wiadomo co.

Uczestniczka spotkania: Już są korki!

Uczestnik spotkania: Proszę pani, korki są... most Północny jak powstawał, tam też ludzie się bali, że będzie paraliż, a nie ma tam paraliżu. Jak to <1:54:05> pod hutą jak nie ma? I jest jedyny problem z parkującymi samochodami. Ale mówię o rejonie stacji Metra Młociny Wawrzyszew, tam też się obawiali, że stanie dzielnica – nie ma czegoś takiego, bo ludzie skręcają w Wisłostradę, a nie pchają się na Kasprowicza. I to samo będzie tutaj. Tu tylko chodzi o to, że trzeba po prostu poprawić te miejsca parkingowe, tu nie będzie dużego ruchu wbrew pozorom.

<okrzyki z sali>

Agata Gójska: Proszę państwa, bardzo przepraszam, ale pan... rozmową z przedstawicielami miasta, z biurami miasta...

Uczestnik spotkania: I jeszcze jedna rzecz. Proszę pana, ale pan nie ma głosu.

Agata Gójska: Czy mogę prosić o uwagę? Bardzo przepraszam. Wszyscy z państwa chcą zadać pytanie.

Uczestnik spotkania: Tak. I bez kolejki. Chodzi o to, że tak – jeżeli... chodzi o ten most, to uważam, że powinien być budowany jednocześnie. Cała trasa od razu Wysockiego jednocześnie. Jeżeli nie ma pieniędzy na budowę tej trasy jednocześnie, wówczas po prostu odwlec to w czasie i poczekać aż pieniądze będą na całą trasę wraz z adaptacją tego parkingu, pustki technologicznej. I jeżeli chodzi o to, i jednocześnie powinny powstać również od razu osiedla na Żeraniu, bo tramwaje będą jeździły puste!

<okrzyki z sali „nie dla mostu”>

Uczestniczka spotkania: Nie wiem skąd pan przyszedł!

Agata Gójska: Proszę państwa, bardzo bym prosiła o szacunek wobec siebie nawzajem, ja rozumiem, że wszyscy państwo jesteście mieszkańcami Warszawy.

Uczestniczka spotkania: Pan mówi o osiedlu na Żeraniu!?

Uczestniczka spotkania: Tak, proszę pani. Bo tramwaje będą jeździły puste. Ja policzyłem, żeby były wszystkie relacje skrętne, żeby były wszystkie relacje skrętne na Placu Wilsona zapewnione, muszą jeździć przez most 4 linie tramwajowe. One będą wozić powietrze teraz jak jest tak Żerań niezabudowany. Tam muszą powstać osiedla! Na Żeraniu... na razie nie! na razie nie!

<okrzyki z sali>

Uczestnik spotkania: I dlatego ja proponuję odwlec to w czasie i nie budować na razie, póki się nie znajdą pieniądze na od razu całą trasę aż do Wysockiego. <gwizdy w tle> I jednocześnie most wraz z trasą do Wysockiego, cała trasa mostowa, adaptacja parkingu, i osiedla na Żeraniu. Bo wtedy to ma sens jako jeden wielki projekt. Jeżeli nie ma pieniędzy na któryś z tych, to po prostu odwlec to w czasie. przecież nie ma problemu. Ale broń Boże, żeby nie było tak, że tutaj jest potrzebny...

Agata Gójska: Dobrze. Czy możemy poprosić o odpowiedź?

<1:56:51> Jarosław Józwiak: Dwie rzeczy. Pierwsza, jeżeli chodzi o budowę jednoczesną – w tej chwili w planie mamy tak, że mamy bodajże roczne, albo półtoraroczne przesunięcie między odcinkiem budowy mostu i łącznicą na, na Bródno. Mam nadzieję, że te prace uda się zsynchronizować. W najgorszym wypadku łącznica zostanie oddana około roku później niż zostanie oddany most, mówimy o to połączenie od ulicy Modlińskiej. Druga rzecz – jeżeli chodzi o parking pod Placem Wilsona, na dzień dzisiejszy ten parking wraz z jeszcze jedną lokalizacją wszedł już do wąskiego grona projektów z PPP, są zainteresowani inwestorzy wykonaniem tego parkingu, jako że on ma najwyższ... ze względu na istniejącą częściowo infrastrukturę ma najwyższą potencjalną stopę zwrotu, więc niewykluczone, że postępowanie o PPP wkrótce, dotyczące tego parkingu, się zakończy.

Uczestnik spotkania: Także jeżeli o to chodzi to on i tak powstanie, bo po prostu miasto się rozwidla. Ja tak jak mówię, ja jestem bardzo...

Agata Gójska: Czy możemy już kolejną osobę poprosić?

Uczestnik spotkania: Jeszcze tylko powiem. Ja mieszkam na Czerniakowie, mnie ta sprawa akurat ta nie dotyczy, ale ja mam bardzo podobnie – ulica Gagarina, myślę, że część z państwa wie gdzie to jest, Gagarina dochodzi do Czerniakowskiej. I teraz tam nie ma dużego ruchu, ale oni ją łączą z Trasą Siekierkowską...

Agata Gójska: Bardzo bym prosiła, żebyśmy jednak króciutko dziś.

Dobrze, jeszcze tylko jedna kwestia. Jeszcze...

<gwar na sali>

Uczestnik spotkania: Nie! Będzie tam...

Jarosław Józwiak: Szanowna pani, będzie tam przedłużane jako Trasa Siekierkowska kawałek dalej.

<gwar na sali>

Agata Gójska: Bardzo bym prosiła państwa, abyście dali się wypowiedzieć wszystkim osobom, które się zgłosiły.

Uczestniczka spotkania: Na pewno będzie większy ruch. I nie protestuję przeciwko temu i nawet cieszę się, bo będzie mi wygodniej jeździło do Wawra, jeżeli będę tam potrzebował jechać. No tak jak mówię, żyjemy w społeczeństwie i nie możemy patrzeć tylko na to, że my mamy swoje interesy, a ktoś tam indziej, kto dalej mieszka, nie może przejechać przez naszą dzielnicę. To nie jest rezerwat! Ale chodzi o to, że tak jak mówię, to nie jest rezerwat. Tam powstaną na Żeraniu osiedla i on jest potrzebny i właśnie i na Bródno, do szpitala Bródnowskiego. No po prostu. Wy państwo też jeździecie do centrum przez Muranów i nikt wam tam nie blokuje drogi Andersa, jeździecie Jana Pawła i nikt wam nie blokuje drogi. No taka prawda jest, no.

Agata Gójska: Bardzo proszę kolejną osobę.

<1:59:29> Rafał Rywka: Dzień dobry, Rafał Rywka z Żoliborza. Ja chciałem zapytać o... pan przedstawiał takie dokumenty strategiczne. Ja rozumiem, że ta inwestycja jest umieszczona w tych dokumentach, tylko jaki ona ma priorytet w porównaniu z innymi inwestycjami, które myślę, że również znajdują się w tym dokumencie, a nie są realizowane? Na przykład czy ma pan taką listę priorytetów od najbardziej, najpilniejszego do najmniej pilnego... na której pozycji znajduje się Most Krasieńskiego razem z Trasą i czy są pozycje o wyższym priorytecie niż Most Krasieńskiego, które nie są realizowane, albo nie są jeszcze zrealizowane? Bo mówimy o inwestycjach rządu, z tego co słyszę, miliardów złotych.

Jarosław Józwiak: Tak, są takie inwestycje typu metro czy obwodnica, które są realizowane równolegle. To co powiedziałem na początku w wystąpieniu – zarówno obwodnica Śródmiejska – w tej chwili rusza również proces konsultacji, bo chcemy ją skonsultować, bo też na przykład podejrzewam, że jej budowa na odcinku od placu, przepraszam, od Wiatracznej, gdzie również istnieje istniejąca zabudowa mieszkaniowa, może również budzić podobne protesty społeczne, i od razu tutaj uprzedzę państwa pytanie, w związku z tym, że też będzie ona budowana w istniejącej tkance miejskiej. Kolejnym priorytetem jest priorytet metra, który również jest budowany, natomiast same pieniądze miejskie nie są w stanie zbudować metra, jesteśmy tutaj uzależnieni od finansowania unijnego i zarówno na dokończenie II Linii Metra na dzień dzisiejszy takie finansowanie unijne wraz z wkładem własnym mamy zapewnione. W tej chwili jest w perspektywie po 2021 roku, walczymy o dofinansowanie zarówno dokończenia tych dwóch stacji po stronie bemowskiej, które na dzień dzisiejszy byłyby budowane jeszcze w przestrzeni, która nie jest zurbanizowana w sposób wystarczający, aby tam ciągnąć infrastrukturę metra, oraz na dokończenie tak zwanej linii 2b, lub tak zwanej trzeciej linii, o której wykrzykiwał tutaj pan radny Michałowski, czyli ciągu od stacji Metra Stadion do stacji Metra na Goławiu. To jest przewidziane dofinansowanie z perspektywy unijnej po 2021.

Rafał Rywka: Czy jakieś inwestycje tramwajowe?

Jarosław Józwiak: Inwestycje tramwajowe realizowane są poza budżetem miasta stołecznego Warszawy ze środków spółki Tramwaje Warszawskie, wszystkie łącznie z tramwajem na Goław będą realizowane, w tej chwili również tam są przygotowywane konsultacje.

Rafał Rywka: Czyli tramwaj, ten Most Krasińskiego nie będzie, bo pierwotnie miał być budowany przez Tramwaje Warszawskie?

Jarosław Józwiak: Tramwaj na Moście Krasińskiego będzie realizowany przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych w ramach wykonania całej inwestycji związanej z budową mostu, potem do eksploatacji przejmą Tramwaje Warszawskie, które tak jak wskazywałem w swojej wieloletniej strategii rozwoju w tej chwili uzyskały od Miasta Stołecznego Warszawy działkę pod zajezdnię na Annopolu, na której to zbudują nową bazę transportową i utrzymaniową, tak aby dzięki również tej trasie móc w lepszy sposób obsługiwać miasto Warszawa.

Rafał Rywka: Dziękuję bardzo.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Ja mam taką uprzejmą prośbę, proszę państwa, dobrze, chwileczkę, przepraszam bardzo. Część z państwa już ponad godzinę temu zgłaszała pytanie dotyczące tego czy będą, odbędą się sesje warsztatowe, ponieważ debatujemy już dłużej niż te 45minut, które ja wstępnie zapowiedziałam, zatrzymajmy na chwilę, zrobmy dwie minuty przerwy i mam pytanie do państwa, kto z państwa... sekundeczkę, znaczy za chwilę będą kolejne pytania jeżeli ci z państwa, którzy chcą te pytania zadawać, będą te pytania zadawali. Natomiast do dyspozycji państwa są projektanci, są eksperci z biur miejskich, i mam pytanie – kto z państwa byłby zainteresowani, żeby te kwestie, o których my tutaj cały czas rozmawiamy, to znaczy jaka liczba pasów, jaki przebieg dróg rowerowych, w jaki sposób zorganizowane miejsca parkingowe, jaka, jakie przystanki w ulicy Krasińskiego, kwestie związane z węzłem oraz kwestie związane z mostem, żeby przedyskutować przy planszach, przy mapach, i wskazać konkretnie swoje preferencje. Bardzo bym prosiła o podniesienie rąk, które są zainteresowane. To ja mam taką prośbę w takim razie, Robert, będę cię prosiła o pomoc, dobrze. Zaprosimy wszystkich państwa do sal, tam będziecie państwo mogli z projektantami pracować, natomiast panie prezydencie, potrzebuję informację od pana dotyczącej możliwości dalszego...

Jarosław Józwiak: Odwołałem spotkanie, więc zostaną jeszcze z państwem.

<oklaski>

Agata Gójska: Proszę państwa, bardzo bym prosiła o 5 minut przerwy technicznej. Dziękujemy uprzejmie za docenienie...

<2:04:18> <kwestia bez mikrofonu uczestniczki spotkania>

Agata Gójska: Rozumiem, że propozycja jest taka, żeby przejść do sal warsztatowych z udziałem pana prezydenta.

Jarosław Józwiak: Jeżeli nie będzie więcej pytań, to mogę dołączyć do jednej z grup warsztatowych.

Agata Gójska: Dobrze, to może umówmy się, proszę państwa – umówmy się w ten sposób, w momencie kiedy wyczerpią się pytania do pana prezydenta na sesji ogólnej, będziecie państwo, znaczy pan prezydent przejdzie do sali warsztatowej. Tutaj bardzo państwa proszę o przejście, zaraz koledzy rozdadzą numery sal, w których możecie państwo... przepraszam, już się zagubiła, w których będzie taka możliwość, żeby nad mapą już popracować, dobrze. Chwila przerwy technicznej i za chwilę zobaczymy gdzie jesteśmy.

Agata Gójska: ...żebyśmy mogli kontynuować. Panie prezydencie, proszę odpowiadać na forum, a nie detalicznie! Proszę państwa! Proszę państwa, bardzo proszę osobę, która dysponuje numerkiem numer 7 jeżeli jest zainteresowana tym, żeby zabrać głos, to to jest właśnie ten moment. Czy pan ma numer 7? Bardzo proszę. Czy mogę poprosić...

<dyskusja kilku osób prowadzona bez mikrofonu>

Jarosław Józwiak: Dobrze. Chyba możemy zacząć drugą część spotkania.

Agata Gójska: Proszę osobę z numerem 7 i teraz będę bardzo już wdzięczna za uwagę... nie, nie, nie, bardzo przepraszam, gdyby pan zaczekał na swój głos.

Uczestniczka spotkania: Ja bym chciała do protokołu coś powiedzieć.

Agata Gójska: To za sekundkę będzie pani mogła to zrobić, dobrze? Teraz bardzo proszę, pana głos.

<3:56> Piotr Mazurek: Piotr Mazurek, jestem mieszkańcem Żoliborza, jestem mieszkańcem Żoliborza, podobnie jak moi rodzice...

Jarosław Józwiak: Proszę mikrofon wyżej, bo pana nie słyszymy.

Piotr Mazurek: Panie prezydencie, bo tutaj padają takie zdania ze strony państwa, że my nie chcemy słuchać, nie chcemy patrzeć na to jakie są propozycje i właśnie to jak gdyby najlepiej, najlepiej przedstawia naszą sytuację, to znaczy my mamy tylko słuchać, tak? czyli państwo nie będąc mieszkańcami naszej dzielnicy wiecie co jest lepsze dla nas, chcecie nam to zafundować i na siłę usiłujecie nas do tego projektu przekonać, a jedyną rzecz jaką możemy skonsultować to to, czy przy tej trasie będą rosły drzewka iglaste, czy liściaste, czy będzie przejście jedno, czy dwa. Jak gdyby z punktu widzenia mieszkańców, my dlatego nie chcemy tutaj słuchać żadnych konsultacji na ten temat dlatego, że my nie widzimy w ogóle żadnej potrzeby powstania takiego mostu i zresztą jak gdyby to co pan prezydent mówi na temat tego mostu właściwie jedno zdanie przeczy drugiemu, bo tak, z jednej strony mówi pan, że most jest ważny z punktu widzenia infrastruktury transportowej miasta, a za chwilę pan mówi, że to jest most lokalny. No to przepraszam bardzo, czy on jest ważny dla całego miasta, czy to jest most lokalny? Bo jeżeli to jest most lokalny, to znaczy że to powinien być most, który służy po prostu mieszkańcom bezpośrednio mieszkającym przy tym moście i oni powinni mieć największe prawo głosu, bo tutaj sytuacja – mówi pan o głosowaniu, że procentowo liczba mieszkańców z Żoliborza, która się wypowiedziała na temat, na temat trafności inwestycji jest mniej więcej taka jak procent mieszkańców Żoliborza, jaki procent mieszkańcy Żoliborza stanowią w stosunku do całkowitej ludności miasta. Natomiast to mniej więcej przypomina sytuację taką, że mamy 10-piętrowy blok, ktoś mieszka na parterze i pod nim będzie otwierana knajpa, i teraz głosujemy wszyscy czy chcemy, żeby ta knajpa była. Wiadomo, że jak ktoś mieszka na 10 piętrze i ma okna z drugiej strony to ta knajpa mu nie przeszkadza, ale jak ktoś mieszka nad tą knajpą, to oznacza dla niego wieczną katorgę, tak. Czyli oczywiście no z punktu widzenia prawnej cała wspólnota może się wypowiedzieć i każdy mieszkaniec wspólnoty, natomiast patrząc, rozpatrując sprawę logicznie, no właściwie zdanie osób, którym i tak to w żaden sposób nie przeszkadza, nie ma żadnego znaczenia. Dlatego ktoś ma cierpieć z tego tytułu tylko, że ktoś inny, komu to w ogóle nie przeszkadza, rzuci sobie taki głos lub taki, prawda. Teraz tak, następna sprawa, którą pan podnosił. Mówił pan, że... to znaczy my podnosimy taką sprawę, że po prostu zalew samochodów, który trafi na Plac Wilsona spowoduje, że już w ogóle nie będzie się można nigdzie przemieścić w ramach naszej dzielnicy. Pan

twierdzi, że absolutnie tak nie będzie, że nawet pan nam przedstawi zaraz badania tutaj, które stwierdzą, że tych samochodów będzie mniej. Czyli automatycznie powstaje pytanie, skoro nie będzie samochodów i nikt nie będzie tym mostem jeździł, to po co go budować w takim razie?

<oklaski>

Piotr Mazurek: No to przecież, jak gdyby jedno przeczy drugiemu, tak. Następnie mówi pan, że badania pokazują, że liczba mieszkańców Żoliborza przeprawiających się na stronę praską i korzystających z przepraw jest taka sama, jak liczba mieszkańców Pragi przeprawiających się na Żoliborz – myślę, że gdybym zadał pytanie mieszkańcom Żoliborza czy czują jakiś dyskomfort w związku z próbą dostania się na stronę praską, to każdy powie, że nie ma żadnego problemu, mi ten most jest do niczego niepotrzebny. Ja spokojnie mogę się przeprawić tymi mostami, które są teraz, czasami mogę postać w korku – 15, 20 min, pół godziny – trudno. Postoję, wolę postać w korku niż mieć kolejny most zbudowany tutaj, który zniszczy po prostu całą naszą dzielnicę. Dokładnie. Następna sprawa to jest sprawa właśnie budowy zjazdów w kierunku Wistłostrady, która zarówno rano jak i popołudniu jest kompletnie zakorkowana. Jaki sens ma budowa kolejnego mostu, która tak naprawdę nic nie zmieni, bo ci mieszkańcy, którzy mieszkają od strony praskiej wjadą tylko na most i będą stali na tym moście, no chyba że będą mieli satysfakcję, że stoją na swoim moście, a nie na tym moście obok, prawda. To będzie tylko tego rodzaju satysfakcja. Jedynym sensownym rozwiązaniem moim zdaniem byłaby budowa mostu wyjazdowego, która umożliwi wyjechanie po prostu wszystkim, wszystkim osobom wyjechanie z centrum miasta i opuszczenie tego centrum w krótszym czasie. tutaj byłby sens. Natomiast wpuszczanie tych samochodów z dziesięciu różnych kierunków, gdzie i tak już teraz praktycznie w godzinach szczytu ciężko jest przejechać przez Plac Wilsona, czasami trzeba stać po dwa, trzy cykle świetlne zanim ten przejazd jest możliwy, no doładowanie olbrzymiego nasilenia ruchu jeszcze z jednego kierunku to spowoduje, że w ogóle praktycznie można będzie wszędzie chodzić pieszo, prawda. Być może o to chodzi. Następna kwestia, kwestia podnoszona jest tego typu czy most będzie tranzytowym połączeniem właśnie czy lokalnym. No gdybyśmy właśnie zamknęli wjazd na ulicę Krasińskiego, no to moglibyśmy powiedzieć, że nie będzie tranzytowym, prawda, bo przez naszą dzielnicę nikt nie będzie specjalnie jechał po to, żeby wjechać na ten most. Natomiast jeżeli ten przejazd będzie otwarty, no to oczywiście most tranzytowy i obciążenie dla naszej dzielnicy będzie wielokrotnie większe niż gdyby tego mostu nie było. Co tutaj jeszcze chciałem poruszyć, że... generalnie problem naszej dzielnicy już jeśli chodzi o komunikację już strasznie się zwiększył w momencie kiedy zostały wybudowane osiedla na Rydygiera, no wystarczy zobaczyć co się dzieje na ulicy Generała Zajęczka – rano i popołudniu, tam praktycznie w ogóle nie można przejść na drugą stronę, bo jedzie jednym ciągiem jedzie po prostu setki samochodów. Ulica [...] na przykład, która jest rzekomo oznaczona jako ulica, jako droga wewnętrzna, w ogóle tej drogi wewnętrznej nie przypomina, tam po prostu jedzie sznur samochodów jeden za drugim, nie mówiąc już o tym, że non stop samochody stoją na zakazie. I praktycznie w ogóle przejazd tych samochodów jest uniemożliwiony przez to. I pytanie moje jest dlaczego miasto tak na siłę forsuje inwestycję, której właściwie, o którą właściwie nikt nie prosi. Jak jest tysiące inwestycji, o którą, których ludzie się domagają, nawet u nas na Żoliborzu – chociażby wspomniane osiedle na Rydygiera, w ogóle osiedle olbrzymie nie ma nawet jednej szkoły. Wszystkie dzieci są na siłę upychane w naszych szkołach, przez co nasze dzieci pracują w systemie zmianowym, co jest no niezmiernie uciążliwe, dlatego że nie chodzi tylko o kwestie wcześniejszego odprowadzania dziecka i tego, że musi siedzieć w świetlicy, ale również popołudniowe zajęcia dzieci przez to nie mogą się odbywać, bo lekcje trwają dłużej niż powinny i że tak powiem koliduje to z całym planem zajęć dzieci, i no generalnie naprawdę jest

mnóstwo różnych innych fajnych rzeczy, o których można by pomyśleć, w które można by zainwestować, a most tutaj jest kością niezgody, a i tak na siłę się go forsuje. I stąd moje pytanie czy nie dałoby się po prostu tych środków lepiej spożytkować?

<oklaski>

Jarosław Józwiak: Odpowiadając na pana pytanie – no dlatego proponowaliśmy taki moment, że najpierw zaprezentujemy i pokażemy co można, i co chcemy, o czym chcemy rozmawiać, co można w tym projekcie zmienić, aby było mniej pytań, bo państwo potem te pytania zadają jakby powtórnie, jakby jeszcze raz powtarzam to co było w tej prezentacji, ale będę powtarzał jeszcze raz. Po to się dzisiaj spotykamy, żeby ten projekt poprawić i to nie jest tak, że my coś państwu pokazaliśmy i że to już została podjęta decyzja, państwo mogą do tych, do tego projektu, do poszczególnych jego elementów, w określonym zakresie, zgłosić różnego rodzaju uwagi. Między innymi takie związane z ograniczeniem dostępności, za chwilę mam nadzieję, że tutaj, w tej chwili pan inżynier próbuje podłączyć, pokaże panu z czego wynika charakter lokalny tego mostu, bo mamy to sprawdzone w badaniach, i za chwilę pan zobaczy które dzielnice chcą i deklarują chęć korzystania, i w jakie rejony miasta użytkownicy tego mostu będą jechać, bo to przebadaliśmy i to będzie można za chwilę zobaczyć. Druga rzecz priorytetem miasta jest kwestia zbudowania na tym moście transportu tramwajowego, który, jeszcze raz przypomnę, ma po pierwsze połączyć z jednej strony II Linię Metra, która będzie po stronie Targówka, potem ze stacją SKM-ki, czyli stacją kolejową Warszawa Praga, a następnie ze stacją metra Plac Wilsona. I to jest trochę tak, że też pan, nie wiem jak długo pan mieszka na Żoliborzu, ale też przypominam jak Żoliborz zabiegał o remont estakad w ciągu ulicy Andersa, który jemu umożliwiał dojazd, czyli Żoliborzowi umożliwiał dojazd do centrum, bo nie było tramwaju, w jaki sposób na Żoliborzu było budowane metro...

<okrzyki z sali>

Jarosław Józwiak: W związku z powyższym jakby państwa też proszę, żeby rozumieli potrzeby Targówka, który też ma potrzeby miasta, tam również mieszkają mieszkańcy, którzy chcą sprawnie komunikacją publiczną, nie tylko komunikacją indywidualną, dostać się do centrum miasta i na pewno niewątpliwie ta trasa tramwajowa, która powstanie w ciągu Mostu Krasieńskiego im to umożliwi, i umożliwi im to poruszanie się. Tak jak dzisiaj państwo mają dogodny i bardzo sprawny dojazd do centrum, tak również Targówek taki dojazd, mam nadzieję, zyska.

<okrzyki z sali>

Agata Gójska: Proszę państwa, bardzo bym poprosiła o uwagę tak, żeby mogła mówić jedna osoba, dobrze? Czekam na głos... momencik, momencik, momencik, czy ja mogę? Czy ja mogę tylko porządkująco? Czekam na głos pani z numerem 8, tylko jedno zdanie do protokołu, dobrze?

<14:25> Uczestniczka spotkania: <kwestia bez mikrofonu> Natomiast to co ja bym chciała zgłosić to jest fakt kłamstwa, które zostało tutaj przez państwa podane, na samym początku wprowadzeniu ludzi w błąd.

Agata Gójska: Tylko proszę wyjaśnić na czym pani to opiera.

Uczestniczka spotkania: Na temat wizualizacji i makiet, które będą pokazane...

Uczestniczka spotkania: Ja poproszę o protokół, bo specjalnie prosłam, o to pytałam, czy będzie wizualizacja. Teraz mówi pani o mapach, wcześniej na moje pytanie była odpowiedź że będą makiety, że na warsztatach będzie wizualizacja. Jedyna wizualizacja w tym projekcie jaka istnieje, to jest wizualizacja tego nieszczęsnego... nie ma nawet wizualizacji zjazdu, to co nas najbardziej właśnie na Kępie Potockiej na tym osiedlu interesuje, bo według tych map, które my widzimy, to nam te zjazdy wypadną pod oknami.

Jarosław Józwiak: Szanowna pani, ale ja proszę... dobrze, ale ja proszę od pani o trochę konsekwencji, bo najpierw pani mi zarzuca, że mamy już gotowy most i chcemy go tak naprawdę wybudować, i to jest w ogóle tylko kwiatek do kożucha, a za chwilę się pani czepia, że nie zrobiłem wizualizacji czegoś, co jeszcze nie jest przesądzone. Więc trochę... ja bym prosił, ja bym prosił z pani strony, ja bym z pani strony prosił o trochę konsekwencji, bo dzisiejsze spotkanie polega na tym, że państwo mogą zgłosić uwagi do tego projektu i wskazać nam co mamy w nim poprawić, więc trochę byłoby zaskoczeniem gdybyśmy my już z góry pokazali w jaki sposób to zbudujemy i wykonali do tego wizualizację. Natomiast pokazaliśmy dotychczasowy projekt, który jest wykonany, i który jakby został narysowany i zaprojektowany kilka lat temu, i również był przedmiotem dyskusji społecznej, i teraz na tym projekcie chcemy zaproponować zmianę. I w ramach, w ramach tych... tam można popatrzeć na to jak został zaprojektowany przebudowa i budowa całej tej trasy na odcinku od Placu Wilsona do Targówka.

Uczestniczka spotkania: Panie prezydencie, nie ma go, dlatego zgłaszam formalny protest, wprowadziliście nas, mieszkańców w błąd, jest tylko wizualizacja projektu tylko i wyłącznie mostu. Mnie nie interesują mapy rozrysowane. Ja chcę zobaczyć jak to będzie wyglądało. Projektu nie ma, dziękuję.

Elżbieta Piotrowska: Ja chce powiedzieć, że ja będę kontynuowała trochę wypowiedź koleżanki. Moje nazwisko Elżbieta Piotrowska. Ja w tej chwili jestem mieszkanką Żoliborza, ale byłam mieszkanką Wawra, czyli znam problemy Wawra, byłam mieszkanką Bródna przez wiele lat i też pamiętam wtedy mówiono o mieście mostu, ale w międzyczasie powstały Most Grota-Roweckiego, został później rozszerzony, powstały inne mosty, o których tutaj już mówiliśmy, w związku z tym ja nie będę już na ten temat mówiła. I zasadność jakby tego mitu logicznego – most właściwie gdzieś opada, tak. Byłam też mieszkanką Ochoty, w związku z tym wiem co to znaczy Plac Narutowicza, byłam mieszkanką Muranowa, także znam problemy drogowe. Ja w tej chwili reprezentuję protest „Nie dla Mostu Krasińskiego” i będę chciała panu prezydentowi przekazać nasze stanowisko w tej sprawie. A nasze stanowisko jest dosyć mocne, dlatego że my uważamy, że państwo nie macie żadnego prawa do prowadzenia konsultacji, dlatego że jesteście z jednej strony inwestorem, czyli macie interes w tym, żeby ten most wybudować, a z drugiej strony prowadzicie konsultacje. Czyli gdzieś pomieszane są role. I teraz z pomieszania tych ról wynika, wynika także to w jaki sposób nas traktujecie, tak. Dlaczego konsultacje trwają tylko kilkanaście dni, dlaczego odbywa się tylko kilka warsztatów, dlaczego nie było wcześniej rozmowy o rozwiązaniach zerowych, bo nie było dlatego, że wy jesteście inwestorem, w związku z tym musicie doprowadzić do tego, żeby zamknąć procedurę inwestycyjną. A jak już powiedziałam niedawno, ta procedura się zamyka 30 lipca, taki jest mianowicie termin zamówień, zamówienia, realizacji zamówienia publicznego na aktualizację projektową, i na... i na uzyskanie zezwolenia budowlanego, tak. I to jest podstawowy dokument, który w tej chwili określa nasze konsultacje. Czyli to nie są konsultacje społeczne, to są konsultacje, proszę państwa, to są konsultacje pod konkretny projekt. My tak naprawdę w tej chwili służymy legitymizacji tego projektu,

to znaczy każda nasza wypowiedź, to że w tej chwili będziemy tutaj pracowali w warsztatach, to dlatego, żeby państwo mogli w odpowiednim czasie, w odpowiednim czasie, bo nie można się spóźnić, dlatego że jak miasto się spóźni, to nie będzie mogło przeprowadzić procedury inwestycyjnej. Nie może się też, jeszcze dodam, nie może się spóźnić z tym firma, która realizuje tę aktualizację i zdobywa ten ZRIT, dlatego, że będzie po prostu płaciła olbrzymie kary. Czyli w tym sensie jesteście państwo w bardzo takiej patowej sytuacji, bo z jednej strony mówicie, że robicie konsultacje, te konsultacje są zawężone. Pan prezydent przychodzi, bardzo dziękuję, że pan został z nami w ogóle, bo mam okazję także przedstawić nasze stanowisko.

<oklaski>

Elżbieta Piotrowska: Pan prezydent sobie nawet nie zaplanował dłuższego czasu. Nie byliście tu wcześniej z nami. Konsultacje odbywały się w 2010 roku w trakcie, właściwie były efektem cofnięcia decyzji środowiskowej i trwały bardzo krótko. W tych konsultacjach uczestniczyło 10 osób. Nigdy nie... konsultacje nie dotyczyły sedna sprawy. A konsultacje zgodne z wymogami prawnymi i tutaj się odwołam do konwencji międzynarodowej <21:04> Archus, z której wynikają także nasze przepisy, także uchwała, bo spojrzę, także uchwała, która jest u nas w dokumentacji miasta powieszona, mówi o tym, że konsultacje muszą się rozpocząć na wczesnym etapie przygotowania do inwestycji – wtedy, kiedy jeszcze jest możliwość w ogóle dyskusji nad tym czy inwestycja ma powstać. Tutaj nie było takiej dyskusji. Nigdy. Nawet wspomnienia, wspomnienia Grażyny sprzed 10 lat, tak, ile Grażyna? One nie były w formie konsultacji, tylko jakichś wywiadów. Wtedy jeszcze nie było tak naprawdę przepisów, które formułowały konsultacje. I teraz tak, państwo włączacie nas w ten kanał tych bardzo wąskich konsultacji, każecie nam się wypowiedzieć do tych pięknych rysunków, które są fałszywe, one kłamią, dlatego, że tu nie jest pokazany żaden samochód, żaden autobus, żaden tramwaj, jest piękny wizerunek, przepraszam, tutaj akurat są tabelki, ale był wcześniej, był piękny rysunek mostu iluminowanego za 700 milionów, tak – kolejna sprawa, na przykład bardzo mnie interesuje też taka kwestia, i tutaj też zadam pytanie jako przerywnik, dlaczego cena, koszty tego mostu wzrosły z 400 tysięcy... przepraszam, 400 milionów w 2008, a w tej chwili szacujecie to na 700 milionów? Ja mówię tylko o samej przeprawie mostowej do Placu Wilsona, tak. W związku z tym to, co ja będę chciała przedstawić, to przede wszystkim... nie będę tej petycji. A może przeczytam? Fragment. Fragment. Fragment. Czyli tak – społeczny komitet „Nie dla Mostu Krasieńskiego” oraz ruch społeczny „Moje Miasto Żoliborz” stoją na stanowisku, że Urząd Miasta Stołecznego Warszawy jako strona w konflikcie społecznym, którego żeście sami rozpętali, związany z budową Trasy i Mostu Krasieńskiego nie powinien prowadzić w tej sprawie procedury konsultacji społecznych, gdyż pełni sprzeczne role- inwestora zainteresowanego budową oraz rozjemcy konfliktu, do którego doprowadziło tak naprawdę nieudolną polityką informacyjną. Te konsultacje są bardzo pozorowanymi konsultacjami i tak naprawdę służą, to co już mówiłam, legitymizacji projektu i do uzyskania decyzji – decyzji na realizację. Nie będę całości czytała, tylko jeszcze przeczytam, że w tych podstawowych dokumentach, które określają zasady konsultacji, jest to konwencja z <23:55> Archus ratyfikowana przez Polskę w grudniu w '21 roku, następnie ustawa o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, oraz uchwała Rady Miasta w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Warszawy, wszystkie te dokumenty pokazują na potrzebę wczesnego, wczesnego konsultowania. Tutaj my tego nie mieliśmy. Na dodatek państwo w ogóle grają z nami. No to, że pan, panie prezydencie, w czasie prezentowania ankiety, wyników ankiety, puszcza to w Tweeter, w Tweeter informację o 80% poparcia tego mostu, po pierwsze jest troszkę fałszywie bo

trochę inaczej brzmiało to pytanie, a po drugie to przecież jest akcja propagandowa. A my nie służymy państwu, żebyście promocję tego projektu robili. My chcieliśmy konsultować to od początku, od potrzeby – czy jest potrzeba, czy nie ma potrzeby, tak, i jakie są inne potrzeby miasta, gdzie warto skierować uwagę, dlaczego na Białołękę nie chcecie budować metra, tak, a ludzie dojeżdżają strasznie daleko i długo. Chcieliśmy rozmawiać o potrzebach, o priorytetach i nigdy do tego nie doszło. Czyli no tak naprawdę cały czas się posługujecie... znaczy wtłaczacie nas, wtłaczacie nas na siłę w ramy, których nie chcemy. I stąd jest ten konflikt. I to wy jesteście, bo wy kierujecie tym, i to wy jesteście za to odpowiedzialni za to, co się będzie działo na Żoliborzu i nie tylko, dlatego że będziemy starali się pozyskać inne dzielnice, i innych ludzi. I nawet rozgrywki w mediach, które są, w mediach, tak, i artykuły, które powstają, nie sądzę, żeby one powstawały z inicjatywy dziennikarzy. Myślę, że powstają w waszych głowach i to jest kolejny akcent propagandowy. Ja państwu zostawię tą, nie będę czytała dokładnie, bo nie chcę przedłużać. Czy ja mam pytania – ja sobie zaznaczyłam jeszcze pytania, takie zasadnicze chyba. No chociażby – czyli właściwie jakie jest uzasadnienie dla faktu, że te konsultacje są w takim zawężonym charakterze? To jest podstawowe dla mnie pytanie. Tu jest dużo innych pytań, które przedstawię, ale na przykład dlaczego robiliście tą ankietę za 43 tysiące, tak, jak dysponujecie systematycznymi badaniami opinii Barometr Warszawski, który precyzuje jakie są zainteresowania i preferencje społeczności warszawskiej. Dlaczego nie wykorzystaliście badań ruchu w Warszawie prowadzonych od '69 roku? Ze szczególnym uwzględnieniem Warszawskiego Badania Ruchu w 2015 roku? Można to wykorzystać. Dlaczego wydaliście 43 tysiące na to badanie?

Agata Gójska: Za chwilę zostanie to zaprezentowane.

Elżbieta Piotrowska: Dlaczego nie wykorzystaliście Badań Jakości Życia Mieszkańców Warszawy? Też takie badanie jest robione na próbie 7200 chcę powiedzieć, tak. I jeszcze mam takie bardzo też ważne moim zdaniem pytanie, bo wszystko się sprowadza do, do mostu i do tej Trasy, która się na Placu Wilsona kończy. Okazuje się, że była w tej chwili prezentacja rozwiązań tramwajowych na Placu Wilsona, ale przecież to jest tak, że te samochody one się nie rozproszą, one się nie teleportują, one się nie... nie znikną, one muszą gdzieś pojechać. Dlaczego państwo się nie zastanawiacie nad tym, albo nie jest to też przedmiotem dyskusji, debaty, czy nawet opracowania, co się z tymi samochodami będzie działo? Przecież one tam wjadą w tą wąską przestrzeń Krasińskiego między Placem Wilsona a Popiełuszki, gdzie domy pękają, tak. Mamy to nagranie takie na naszej stronie, na pewno państwo śledzicie. Mieszkania pękają, tak. I to w różnych miejscach. Jakbyście porozmawiali z mieszkańcami, jakbyście dobrą ankietę zrobili, tak, to byście wiedzieli jakie są potrzeby i jakie są bolączki tego osiedla. Natomiast wyście zrobili coś, co jest w ogóle pozornie no i bardzo łatwe podważenia. Pan mówi to, że to się wypowiadał nie ten zespół z PTS-u, tak, ale my mamy także metodologiczne opracowania. I jeżeli chcecie to dostarczymy. Metodologów, metodologów. Jak chcecie, bez problemu. Tylko to chyba nie o to chodzi. Naprawdę, gracie z nami bardzo nieuczciwie i dlatego jest tyle emocji. Ja oprócz tej, oprócz tej... naszej, naszej, naszego stanowiska, dołączam też opinię pani Brukalskiej, pana profesora Zalewskiego, opinię PTS-u, opinie ekspertów dotyczących, dotyczących i ankiety i że tak powiem polityki informacyjnej, bo to jest niezwykle ciekawe co wy z tą polityką robicie, tak, w jaki sposób nami macie. Jak na przykład pan dyrektor Mikołajewski w mediach, i to też mamy u nas na Facebook-u pokazane, prawda, mówi, że nie dotarli do nich, że my się przez media kontaktujemy, po naszej konferencji prasowej, że przez media się kontaktujemy i zgłaszamy uwagi i pretensje, że nigdy pan o tym nie słyszał, tak jakby pan nie wiedział o tym, panie dyrektorze, że powstała uchwała w dzielnicy Żoliborz jednomyślnie przyjęta, która mówi „nie dla mostu”, albo zastanówcie się, tak. Proszę wejść... bo tu są pana nagrania, to słyszałam,

przesłuchałam, myśmy to wstawili też na Facebook, także chcę powiedzieć, że jesteśmy bardzo aktywni jeśli chodzi o prezentowanie waszych opinii, także możecie tam wchodzić i naprawdę dużo rzeczy także się o sobie dowiedziecie, tak.

<oklaski>

Elżbieta Piotrowska: Ja właśnie kończę, i dziękuję, i przekazuję te dokumenty.

<oklaski>

<30:22> Jarosław Józwiak: Ja bym teraz prosił, żeby pan inżynier się wypowiedział i zaprezentował wyniki badań z Warszawskiej Analizy Ruchu.

Elżbieta Piotrowska: Będę miała prośbę, żeby nam odpowiedzieć. I chcę też powiedzieć że myśmy złożyli petycję z podpisami i na tą petycję nie dostaliśmy nigdy odpowiedzi od pani Hanny, prezydent Hanny Gronkiewicz-Waltz. Ja tutaj zapisałam też, zapisaliśmy, przepraszam, w pierwszym punkcie naszych pytań o wyjaśnienia. Także ja ten cały komplet dokumentów tutaj w tej chwili przekazuję na ręce pana prezydenta i dziękuję bardzo.

<oklaski>

<31:06> Agata Gójska: Sekundę, bo tutaj odpowiedź na pytanie...

<31:22> Tadeusz Bartosiński: Szanowni państwo, my wykorzystujemy wyniki naszych badań z tak zwanego Warszawskiego Badania Ruchu, które ankiety były przeprowadzone w ubiegłym roku, a w tej chwili trwa obróbka danych i właśnie otrzymaliśmy w tym tygodniu macierz podróży przeciętnej doby mieszkańców Warszawy. Proszę państwa, dla przykładu zaznaczyłem w tej macierzy jakie są podróże, to są podróże wykonywane wszystkimi środkami transportu, w tym pieszo, czyli to jest samochód, tramwaj, autobus, jak również pieszo.

<zamieszanie na sali>

Tadeusz Bartosiński: Powiększyć to się raczej z rzutnika teraz już nie da.

Agata Gójska: W odpowiedzi na pytanie, pytanie, które pani zadała dotyczące...

Jarosław Józwiak: Jakby analizy ruchu w jaki sposób poruszają się mieszkańcy, jakie są ich potrzeby poruszania się pomiędzy poszczególnymi obszarami miasta.

Uczestniczka spotkania: A czy to jest najważniejszy aspekt tego jak...

Jarosław Józwiak: Jest to jeden z ważnych elementów, mobilność jest jednym z ważnych elementów.

Uczestniczka spotkania: Gdyby pan zapytał mieszkańców Warszawy czy wolą poruszać się samochodem, czy oddychać świeżym powietrzem i mieć trochę zielonego trawnika przy domu, to jak pan myśli co by odpowiedzieli?

Jarosław Józwiak: O to trzeba zapytać mieszkańców Warszawy.

Uczestniczka spotkania: Czy tak są tworzone te pytania? Bo tak, proszę pana, takie analizy to...

Jarosław Józwiak: Ale pani jeszcze nie usłyszała analizy, a już pani wyciąga z niej wnioski? Gratuluję, że tak powiem, wiedzy merytorycznej.

Agata Gójska: Proszę państwa, poddajecie państwo pod wątpliwość...

Jarosław Józwiak: Proszę najpierw wysłuchać, a potem dyskutować z danymi.

Agata Gójska: ...metodologię i dane, wysłuchajcie państwo w jaki sposób te dane są gromadzone i wtedy możecie je skrytykować, albo też uznać, że są niepełne, albo też że ta metodologia wymaga zmiany. Natomiast zachęcam do tego, żeby o tym posłuchać i żeby posłuchać o tym jakie są wyniki.

<33:19> Uczestniczka spotkania: ... no niestety.

Tadeusz Bartosiński: Proszę państwa, i z tych badań wynika, że na przykład to jest ten żółty kwadracik na dole.

Uczestnik spotkania: Niech pan powie jak były robione.

Tadeusz Bartosiński: Proszę pana, były robione zgodnie ze sztuką, PBS robił. 17 tysięcy ankiet w Warszawie. 17 tysięcy ankiet. Ankiety, tak, wywiady osobowe w gospodarstwach domowych. Plus pomiary oczywiście na mieście w odpowiednich przekrojach. Proszę państwa, z Żoliborza w kierunku Białołęki podróżuje w dobie 2613 osób, natomiast odwrotnie z Białołęki do Żoliborza 3017. Czyli skala jest podobna. Analogicznie jest z Targówkiem. Proszę? Za chwileczkę to pokażę proszę państwa. Za chwileczkę to pokażę. Więc nie ma takiego niebezpieczeństwa, że Targówek nas zaleje. Ja też jestem mieszkańcem, co prawda nie Żoliborza, ale na granicy Żoliborza, więc też, proszę państwa, mam to na uwadze. Proszę państwa, jak to się przedstawia jeżeli rozłożymy ruch na sieć? To jest zasięg oddziaływania Mostu Krasińskiego. Proszę zauważyć, że na tym wykresie jest tylko na razie pierwszy element tego mostu, czyli przejście przez Wisłę, prawda.

Uczestniczka spotkania: Ja nic nie widzę.

Tadeusz Bartosiński: No właśnie. Właśnie o to chodzi, proszę państwa! <śmiej>

<śmiej na sali>

Tadeusz Bartosiński: Właśnie o to chodzi! Bo tam, gdzie nie ma dużego ruchu, te kreseczki są niewyraźne.

Uczestnicy z sali: To po co budować ten most?!

Agata Gójska: Proszę państwa, to zachęcamy po pierwsze do tego, żeby usiąść bliżej.

Tadeusz Bartosiński: Proszę państwa, spróbuję pani odpowiedzieć na to pytanie – im grubsza kreska, tym więcej samochodów. A ponieważ ta siatka jest, jak widać, bardzo delikatna...

Uczestniczka spotkania: Proszę pana, pan źle zrozumiał, to nie chodzi o to, że my nie widzimy kresek, tylko my w ogóle nie widzimy o co tam chodzi.

Agata Gójska: To jeżeli państwo dacie na dokończenie... być może się państwo tego dowiecie.

Uczestniczka spotkania: ...na ten most konkretnie?

Tadeusz Bartosiński: No właśnie, Most Krasińskiego jak oddziałuje na całą siatkę ulic Warszawy.

Jarosław Józwiak: Te ulice, które są zaznaczone na fioletowo to są teoretycznie zainteresowani z tego obszaru, którzy chcą skorzystać z tego mostu i widać jakiej części, że tak powiem mieszkańcy jakich dzielnic, czy jakich obszarów na terenie poszczególnych dzielnic, chcą skorzystać z mostu.

<gwar na sali>

Jarosław Józwiak: Ale proszę poczekać i zobaczyć slajd dotyczący mostu Grota i dopiero zaczniemy, zaczną państwo komentować.

Tadeusz Bartosiński: Ale proszę pani, jak to nie ma dojazdu, jest z ulicy Jagiellońskiej w tej chwili.

Uczestniczka spotkania: Nie ma, proszę pana, dojazdu.

Tadeusz Bartosiński: W tej chwili tak, proszę zobaczyć, tu już mamy dwa warianty.

Uczestniczka spotkania: ...przez 23 lata, proszę pana, o czym my rozmawiamy, no! Nie ma dojazdu do tego mostu!

Jarosław Józwiak: Jest pokazane dla pani właśnie z uwzględnieniem dojazdu.

Uczestniczka spotkania: To jest jakąś absolutną teorią!

Agata Gójska: Proszę państwa, czy możecie państwo dać 5 minut na dokończenie wypowiedzi, a potem ją zakwestionować? Bo na razie to jeszcze pan dyrektor nie miał szansy dokończyć żadnego zdania wypowiedzianego.

Tadeusz Bartosiński: Z jednej strony słyszymy, że nie robimy żadnych badań i analiz, jak pokazujemy analizy, to słyszymy o czym my mówimy. Proszę państwa...

Uczestniczka spotkania: Jak pytaacie o korzystanie deklaratywne.

Tadeusz Bartosiński: Proszę pani, ja przed chwileczką powiedziałem, że to jest na bazie wywiadów domowych. 17 tysięcy wywiadów.

<36:59> Uczestniczka spotkania: Deklaratywnych...

Agata Gójska: Za chwileczkę, jeżeli dojdziemy dalej, to zobaczycie państwo w jaki sposób wyglądają badania potoków ruchu.

Tadeusz Bartosiński: A tak, proszę pani, a tak wygląda oddziaływanie Mostu Grota. Proszę. Tak wygląda oddziaływanie Mostu Grota. Proszę państwa, z uwagi na to, że to jest niewielki slajd, natomiast my jesteśmy w stanie w analizach każdą ulicę z tego wyciągnąć.

<37:28> Uczestniczka spotkania: A czy ja mogę panu coś pokazać, przepraszam? Dlatego, że to od miasta, to jest Grota, tak, most będzie przebiegał...

Tadeusz Bartosiński: No proszę, ma pani tutaj lepiej. jest most, tam właśnie tylko on jest, tam wyżej, wyżej, wyżej, ten przy, o, nie, nie, tam gdzie jest ta kreseczka. O, tak.

Jarosław Józwiak: I pani widzi, że większość z tego mostu nie jedzie w Żoliborz, tylko zjeżdża na Wisłostradę.

<37:52> Uczestniczka spotkania: Ale tam nie ma...

Tadeusz Bartosiński: Tu jest. To jest zasymulowane.

<śmiech na sali>

Uczestnicy spotkania: Aaa...

Tadeusz Bartosiński: No co a. Proszę pani, jeżeli ja mam przedstawić wyniki po wybudowaniu to ja już zrobię praktyczny wynik, z konkretnego pomiaru. A ja w tej chwili symuluję sytuację.

Uczestnicy spotkania: Ale czy pan mnie nie rozumie, że my rozmawiamy o czymś absolutnie...

Agata Gójska: Proszę państwa, to jest modelowanie.

Uczestniczka spotkania: ...dojazdowa, powstanie za trzydzieści lat, to ja jestem...

Jarosław Józwiak: Szanowna pani, na sesji 17 marca część między ulicą Jagiellońską a ulicą Matką Teresy z Kalkuty, dawniej Budowlana, zostanie wprowadzona do budżetu Miasta Stołecznego Warszawy jako tytuł inwestycyjny.

Uczestniczka spotkania: A za chwileczkę zmieni się zarząd tego miasta Warszawy i zmienią się plany, i zostanie ta uchwała zmieniona!

Jarosław Józwiak: Wie pani, na takiej zasadzie równie dobrze może być tutaj zaplanowana przez następnego prezydenta autostrada albo lądowisko dla helikopterów.

Agata Gójska: Mam uprzejmą prośbę, ponieważ zostało zadane bardzo konkretne pytanie przez panią, czy moglibyśmy wysłuchać odpowiedzi na to pytanie, a potem poprosić do głosu kolejną osobę? I bardzo bym prosiła państwa, którzy nie mają numerków, jeżeli państwo chcecie wziąć te numerki i zadać pytanie – zapraszam serdecznie, natomiast dajmy szansę na odpowiedź na pytanie, które zostało zadane. Bardzo proszę.

<39:25> Tadeusz Bartosiński: Odpowiedź jest tu. Pracujemy, mamy dane, analizujemy.

Uczestniczka spotkania: ...bo ja nie rozumiem, co pan pokazuje przez te analizy? Zasięg mostu Grota istniejącego, zasięg mostu, którego nie ma, czyli generalnie wróżymy z fusów. Jak się ma jedno do drugiego?

Tadeusz Bartosiński: Proszę pani, nie wróżymy z fusów, to jest bardzo dokładny model matematyczny.

Uczestniczka spotkania: No nieważne, co pan chce przez to przekazać, bo ja tego nie rozumiem.

Jarosław Józwiak: Lokalność tej przeprawy i funkcje, i dzielnice, i obszary, dla których ta przeprawa będzie służyła, i jak... i jak, żeby pokazać, że jest to most lokalny, który jest porównywalny, bo podobny zasięg oddziaływania ma chociażby Most Świętokrzyski, który już powstał, a Most Grota, który jest trasą ruchu ekspresowego, jak państwo widzą, obsługuje znacznie większą część obszaru

Warszawy. Stąd ten most nie stanowi dla państwa takiego zagrożenia, jak tu usłyszałem od jednego z panów, że ludzie bodajże z Mińska Mazowieckiego czy skądś, będą z tego mostu korzystali. Czy z innych części, za przeproszeniem, spod Warszawy. Widać, że dla przypadku, dla Ząbek o których pan wspomina, głównym środkiem transportu na dzień dzisiejszy jest Most Grota i oni z niego korzystają, i korzystać będą.

Uczestniczka spotkania: Kto robi te badania?!

Agata Gójska: Panie dyrektorze, czy chce pan się odnieść jeszcze?

<40:54> Jarosław Józwiak: To są badania o dużo większej próbie.

Agata Gójska: Czy chce pan jeszcze jakoś skomentować, czy dajemy głos kolejnym osobom?

Tadeusz Bartosiński: Mogę pokazać jeszcze Most Świętokrzyski. Proszę bardzo. Takie jest oddziaływanie Mostu Świętokrzyskiego, jest to również most lokalny. Proszę? Tu jest cały ruch. Nie ma ruchu pieszego. Tu nie ma ruchu pieszego już. To już są konkretne ulice. Także proszę państwa, naprawdę analizujemy różne scenariusze. Proszę wierzyć. Proszę pana, proszę, proszę nie zmieniać sensu mojej wypowiedzi. Ja mówiłem o podróżach z Żoliborza na Targówek, a jeszcze z Targówka pojedą Wisłostradą. To nie jest dla 3000 osób budowa mostu. To jaki jest tranzytowy, jak wjeżdża na Wisłostradę? Proszę pana, gdzie pan ma tranzyt? Dziękuję.

Agata Gójska: Nie, nie, nie. Jest kolejność. Panie dyrektorze, jest kolejność pytań, bardzo bym prosiła o to, żeby się mógł pan prezydent wypowiedzieć.

<42:34> Uczestniczka spotkania: Czy most, który ma w planach wjazd na Wisłostradę, na jakiej zasadzie pan porównuje most, który nie wjeżdża w środek dzielnicy z mostem, który ma wjechać w środek dzielnicy? Na jakiej zasadzie pan porównuje te dwa mosty?

Jarosław Józwiak: Na podstawie badań i analiz zebranych w toku Warszawskiej Analizy Ruchu oraz projektu mostu, który dzisiaj przewidujemy, symulujemy. Na tym polega planowanie, że na potrzeby planowania tworzy się model matematyczny, który ma pokazać. Na przykład tak samo model matematyczny był tworzony dla II Linii Metra, żeby określić ile osób będzie nim na dobę jeździło i mogę powiedzieć, że... stąd, stąd zakładamy ile osób zgodnie z tym badaniem będzie korzystało z danego ośrodka. Tak samo się tego typu analizy ruchowe wykonuje się dla każdej inwestycji drogowej w Warszawie, do każdej inwestycji tramwajowej, czy transportowej typu metro i to jest normalna praktyka w mieście, i do tego służy Warszawskie Badanie Ruchu. No tu był zarzut, że my nie czerpiemy i nie korzystamy z tych badań, którymi dzisiaj dysponujemy, to jest właśnie przykład w jaki sposób z tych badań korzystamy. Odpowiadając na postulat dotyczący konsultacji społecznych, no zgodnie z założeniami konsultacje społeczne zawsze prowadzi ten, który chce wykonać określone działanie, bo to on się konsultuje. Samo słowo konsultowanie bierze się z tego, że konsultujemy swoje zamierzenia. W związku z tym, jako że miasto jest inwestorem, to zawsze za każdym razem i wszędzie ten, który jest inwestorem, prowadzi proces konsultacji społecznych. Mam wrażenie, że pani może mylić proces konsultacji społecznych z mediacjami, natomiast my mówimy o procesie konsultacji społecznych, który zawsze jest prowadzony przez tego, który jest inwestorem, bo to on jest, on podejmuje tę decyzję i ta decyzja, jego decyzja jest konsultowana. I dlatego te konsultacje są i były prowadzone przez miasto, zresztą tak samo jak dziesiątki, czy nawet już setki konsultacji społecznych, które odbywają się w Mieście Stołecznym Warszawa, podobnie jak zresztą konsultacje

rzeczonego Placu Narutowicza – również były prowadzone przez Miasto Stołeczne Warszawa przy współudziale innych organizacji.

Uczestniczka spotkania: To w takim razie te konsultacje, no pytanie dlaczego tak zawężacie? Ja muszę powiedzieć, że się spotkałam wielokrotnie z opinią, że my nie damy sobie rady z wami, czyli z miastem, dlatego że to wy określacie reguły, i że wielokrotnie te konsultacje, które robiliście, są pozorne. Tak jak w tym wypadku.

Jarosław Józwiak: Szanowna pani, no bo na tym polega konsultacja, że my wskazujemy pola, pewne pola, w których możliwe są zmiany pewnych decyzji, które zostały już dużo wcześniej podjęte. I my na przykład wskazujemy, że ta decyzja o budowie mostu, przypomnę, już kiedyś zapadła, była nawet wpisana do budżetu i tylko z powodu kryzysu finansowego, czyli jakby zmniejszenia dochodów miasta, ten most nie został wybudowany. Jako że wracamy z powrotem do tematu, to wskazujemy, że w ramach wykonanego projektu możliwe są pewne modyfikacje, bo dzisiaj ten projekt aktualizujemy, i wskazujemy w których obszarach te modyfikacje mogą nastąpić i pytamy w ramach konsultacji aby te modyfikacje wprowadzić. I dzisiaj między innymi ten, zarówno nasze spotkanie jak i trwające w sąsiednich salach procesy warsztatowe, mają do tego doprowadzić, żeby na przykład w projekcie, w którym przed chwilą widzieliśmy dwa pasy na przykład pojawił się jeden, bo ja też jestem zwolennikiem, ale nie chcę wpływać na konsultacje społeczne, ale jestem zwolennikiem, żeby ulica Krasińskiego miała jeden pas. I to deklaruje ja jako Jarosław Józwiak, a nie wiceprezydent. I rozumiem, że dzisiaj na tych warsztatach możemy o wielu tych elementach i aspektach przesądzić. Natomiast pani cały czas błędnie używa badania opinii publicznej z ankietą, bo ankieta ma zupełnie inny charakter...

Uczestniczka spotkania: Ja nie mówię, przepraszam, ja jestem socjologiem, więc ja nie myślę...

Jarosław Józwiak: Więc ankiet jest metodą badawczą a nie jej rezultatem, to było badanie opinii publicznej, które miało powiedzieć co o budowie, co o budowie mostu Krasińskiego sądzą mieszkańcy Miasta Stołecznego Warszawy. I było jasno wskazane, jako most, że jest to na odcinku, proszę przeczytać pytanie w tym badaniu, jakie on ma mieć parametry.

Uczestniczka spotkania: A mogę zadać pytanie odnośnie ankiety?

Jarosław Józwiak: W związku z powyższym, w ramach tego badania, zostały odkryte, znaczy można powiedzieć sprawdzone oczekiwania mieszkańców Miasta Stołecznego Warszawy. Na chwilę obecną są zgłoszone kolejne osoby do głosu i czekają grzecznie już prawie pół godziny, więc proszę żeby dopuścić te osoby, które zgłosiły się. Jeżeli pani chce, ja jeszcze nie wychodzę, zada pani pytanie na koniec.

Uczestniczka spotkania: Dobra.

<47:09> Agnieszka Czachowska: Dzień dobry, Nazywam się Agnieszka Czachowska. Jestem filologiem, więc interesuje mnie terminologia. Słowo konsultacje. Konsultacje wyglądają tak, jak w tej bardzo starej anegdocie, już nie pamiętam jaka to była firma samochodowa, Ford czy Rolls Royce – my badamy państwa preferencje dotyczące różnych rzeczy w tych samochodach, między innymi kolorów, i w nagrodę będzie pani mogła wybrać sobie dowolny kolor samochodu pod warunkiem, że będzie to kolor czarny. Podobnie jest z tym projektem, to znaczy my możemy się wypowiadać co do liczby pasów ruchu, przystanków, czegoś tam jeszcze, czegoś tam jeszcze, nie chcę się powtarzać. Ale w

pewnym miejscu sprawa wygląda tak, tutaj już jedna z pań zwracała na to uwagę, więc ja nie chcę powtarzać wszystkiego, mianowicie zwracała uwagę na to, że ulica Krasińskiego i cała jakby ciąg trasy komunikacyjnej nie kończy się na Placu Wilsona, bo żaden Żoliborzanin, panie prezydencie, nie powie nigdy w życiu Plac Wilsona, tylko zawsze powie Plac Wilsona, więc nie kończy się na Placu Wilsona, tylko gdzieś te samochody potem mogą się rozjechać, tak. Muszą się gdzieś rozjechać. Otóż jest jeszcze jeden odcinek ulicy Krasińskiego, na który słusznie zwróciła pani jedna z moich przedmówczyń uwagę, mówiąc o pękających domach – to ja tylko dodam do tych pękających domów, że to są zabytkowe kolonie WSM-owskie, tak, i że warto może byłoby nie dewastować też... chodzi mi o odcinek Krasińskiego pomiędzy Placem Wilsona a Popiełuszki i potem dalej w stronę Powązek. Otóż niedawno temu zwężono ten odcinek ulicy Krasińskiego do jednego pasa, ponieważ na drugim pasie w ramach jakiejś, nie wiem, potwornej konieczności budowania wszędzie ścieżek rowerowych, wybudowano ścieżki rowerowe plus takie wysepki betonowo-tam-jakieś kostkowo, które powodują, że jak ktoś nie wie, że coś takiego zrobiono i wjeżdża tak jak setki razy wjeżdżał na tę ulicę, to po prostu rozwała sobie ulicę, bo za wcześnie skręca, i zaraz po skręcie natrafia na taką wysepkę. Ale już mniejsza z tym. Ten odcinek Krasińskiego jest zaplanowany – planowanie to jest następne słowo, do którego się przyczępię. Ten odcinek jest zaplanowany i został zwężony do jednego pasa. Na czym w takim razie ma polegać konsultacja dotycząca liczby pasów na następnym odcinku Krasińskiego, czyli tym, który byli państwo uprzejmi umieścić na swoim projekcie? Projekt to jest następne słowo, które powoduje, że dostaję wysypki, ale już nie będę się pastwił... chociaż trochę się będę. Jeżeli zwężony został poprzedni odcinek Krasińskiego do jednego pasa, to jeśli my w wyniku konsultacji uzyskają państwo odpowiedź, że mieszkańcy Żoliborza wolą dwa pasy na odcinku od Placu Wilsona do mostu, no to z dwóch pasów wjeżdżać w jeden to będzie jeszcze gorszy korek niż teraz. Więc ja rozumiem, że mają państwo z góry założone, że zwężona zostanie również ta, ten odcinek ulicy Krasińskiego od Wilsona do Wisły, no bo w przeciwnym razie po co było zwężać tamten odcinek? Powiem więcej, gdyby państwo chcieli być konsekwentni, to należałoby zwęzić do jednego pasa również ulicę Mickiewicza na odcinku od Placu Wilsona do Potockiej i dalej, ponieważ tam są wprawdzie dwa pasy, ale jeden i tak jest parkingiem po obu stronach, no więc rozumiem, że ten parking państwo zlikwidują, zrobią to jeszcze wężej, żeby była ścieżka rowerowa, bo musi być, i wszędzie będą jednopasmowe jezdnie, tak?! I oczywiście te jednopasmowe jezdnie mają zniechęcić ludzi do jeżdżenia tam samochodami, a zachęcić ich do jeżdżenia tramwajami i rowerami. No! To jest myślenie życzeniowe, tak. To jest myślenie życzeniowe. I teraz na czym polega planowanie? Jest następna taka anegdota z zachodu, ale to nie jest anegdota, tak się planuje przejścia dla pieszych, już niekoniecznie dla samochodów w Skandynawii jak się robi trawnik i się sprawdza którędy ludzie będą chodzić. To jest ziemia sypka, następnie daje się kilkanaście dni, ludzie po tym chodzą, i tam gdzie są wydeptane trasy, tam się kładzie chodniki. U nas nigdy w życiu nie wpadł nikt na taki prosty pomysł, ale mówią nam państwo, że są symulacje, to jest następne słowo, które mi się strasznie podoba, że są symulacje dotyczące ruchu, potrzeby kolejnych mostów, zagęszczenia na tych mostach, zasięgu tych mostów i tak dalej, i tak dalej, i tak dalej. Mój chłopski rozum, czy też babski raczej, mówi mi coś takiego – jak ludzie będą mieli dodatkowy most w Warszawie, to będą go wykorzystywać, w związku z tym będą wjeżdżać na ten Żoliborz takimi trasami, jakie państwo już w tej chwili częściowo wybudowali, to znaczy tymi zwężonymi pasami ulic, tymi zwężonymi ulicami, no bo jak jest dodatkowy most, a na tych, które są, są korki, no to grzechem by było nie skorzystać z tego nowego mostu. Co jesteście w stanie tutaj przewidzieć? Bo na zdrowy rozum, to ja przewiduję coś takiego, że jak ten most będzie, to on będzie tak samo zakorkowany jak wszystkie istniejące, ponieważ się przeleje większa część samochodów na ten most, niż wy przewidujecie, tak. Doświadczenie, nie

żadne plany, tylko doświadczenie żywe dnia codziennego pokazuje, że Wisłostrada jest zakorkowana, wszystkie mosty są zakorkowane, takie trasy na Żoliborzu jak ten odcinek Mickiewicza i ten odcinek Krasińskiego, o którym mówiłam zwłaszcza, ale także inne, są zakorkowane, zjazd na Wisłostradę jest zakorkowany, Andersa i Jana Pawła do Śródmieścia są zakorkowane. Przybędzie jeden most – może się to troszeczkę rozładuje, ale też wszystko będzie zakorkowane. I jeszcze jedna rzecz, która wynika z moich filologicznych nieznających się na matematyce obliczeniach – z Żoliborza na Targówek 2600, z Targówka na Żoliborz 3100. Zbliżone wartości? O 700 więcej. O 700 więcej podróży w naszą stronę! Mój, może nie zdrowy, ale babski rozum mi wskazuje, że 700 więcej podróży to może oznaczać 700 więcej samochodów. Te 700 więcej samochodów będzie tutaj na Placu Wilsona. Ja uprzejmie dziękuję. I są jeszcze dwie drobnostki, o których chciałabym powiedzieć, a na które... no przepraszam, na jedną ktoś zwrócił uwagę i to nie jest taka drobnostka – jestem bardzo mocno zaniepokojona o Park Żeromskiego, ponieważ jeżeli z konsultacji wam wyjdzie, że ktoś będzie chciał trzech pasów ruchu na Krasińskiego w stronę mostu, to w pewnym momencie zajdzie konieczność, jak to mówił Jonasz Kofta „Istnieje realna społeczna konieczność”, żeby tak uciąć Park Żeromskiego o kawałek, no bo przecież nie ma innego wyjścia! I potem usłyszymy „To państwo chcieli, bo myśmy się przecież z państwem konsultowali”! Albo – zabierzemy ten parking, ten odcinek ruchu lokalnego Krasińskiego, który jest pod oknami tam po stronie Karpińskiego, prawda, i Dziennikarskiej, no bo przecież musimy rozszerzyć zgodnie z państwa tutaj oczekiwaniami ulicę Krasińskiego. I to zostanie zwalone na nas, tak. I teraz...

Agata Gójska: To nie jest zakres konsultacji. Ja bym proponowała już króciutko, dobrze, domykać konkrety.

<56:23> Agnieszka Czachowska: Ok, już się skracam. I teraz jest tak – pan mówi, ten projekt na przykład w zakresie węzła i tak dalej to tak naprawdę on jeszcze miejscami nie istnieje, a my go mamy poprawiać. Jak można poprawiać coś, co nie istnieje?! Poprawiać to można coś, co jest dograne do, prawda, i na dodatek jest dobre. Poprawianie tego co jest złe... no to nie ma kompletnie żadnego sensu. I teraz jeśli słyszę, że jest planowany – planowany w następnej jakiejś tam kolejności parking podziemny pod Placem Wilsona, to znaczy, że wszystko to, co już zostało wybudowane i do tego czasu wybudujecie będzie następne rozwalone, żeby wybudować parking podziemny pod Placem Wilsona! No proszę państwa, i to tak wygląda planowanie w Polsce, tak?! Ostatnia rzecz, na którą chcę zwrócić uwagę – przy tej trasie Wisłostradzie, i za chwilę przy tym potwornym węźle na Most Krasińskiego jest szkoła muzyczna. Proszę państwa, szkoła muzyczna. Muzyczna. To tyle mam.

<oklaski>

<57:40> Jarosław Józwiak: Dobrze. Dwie rzeczy. Pierwsza rzecz – istnieje projekt, który był wykonany kilka lat temu, który jest dzisiaj bazą do tego, o czym rozmawiamy, czyli bazą do tego w jaki sposób go poprawić i między innymi po to odbywają się te warsztaty ze specjalistami, żeby można było ten projekt, który jakby zakłada określone parametry mostu, określone parametry ulicy Krasińskiego, określone parametry wiaduktu na Targówek, które możemy dzisiaj w pewnym zakresie modyfikować. I dlatego na początku tego spotkania pani Agata w swojej prezentacji próbowała wskazać w którą stronę możliwe są ruchy. Jednym słowem można powiedzieć, że mamy taki suwaczek i tym suwaczkiem możemy modyfikować od -5 powiedzmy do +2. I w związku z tym wskazałem, i to też było jasno powiedziane, że pewne warianty dopuszczamy, zarówno, że tak powiem w duchu zmniejszające ten projekt, ale też nie zakładamy, żeby ten projekt mógł być zwiększony, więc proszę

nie używać demagogicznego argumentu, że wytniemy pół parku, może jeszcze zabijemy wszystkie ptaki i zamordujemy sowę, co już kiedyś było ćwiczone. W związku z tym też proszę, proszę takich rzeczy nie używać. Druga rzecz jeżeli chodzi o ulicę Krasińskiego, to jak sama pani dobrze wskazała, to nie tak sobie ktoś wymyślił, tylko w toku budżetu partycypacyjnego, który też jest formą konsultacji społecznych, tylko różni się trochę, różni się takim drobnym elementem, że w ramach budżetu partycypacyjnego umówiliśmy się wszyscy razem, że jest to konsultacja społeczna, która jest w 100% wiążąca. I to mieszkańcy państwa dzielnicy zgłosili projekt budowy ścieżki pasa rowerowego, wytyczenia pasa rowerowego w ulicy Krasińskiego, i to mieszkańcy z państwa dzielnicy, w głosowaniu powszechnym, wybrali ten projekt jako ten, który ma być zrealizowany i ma otrzymać finansowanie. I to zostało wykonane zgodnie z wolą, zostało wykonane zgodnie z wolą. Teraz pani wspomniała o rzeczonych azylach – no właśnie pani koleżanka bardzo dużo mówiła o tym, że Żoliborz jest szczególną przestrzenią, która wymaga ochrony i konserwatorskiej między innymi. To konserwator zabytków ze względu na szczególny charakter zamiast stosowania klasycznych czerwonych azyli, takich można powiedzieć plastikowych, czy tam z tworzyw sztucznych, które są stosowane przy wydzielaniu pasów rowerowych w normalnej sytuacji, wskazała ze względu na szczególny zabytkowy charakter Żoliborza, żeby zastosować te azyle w ramach kamienne, czy brukowane i to było przedmiotem spotkań zarówno pana burmistrza Hlebowicza z dzielnicy, który bywa u mnie w tej sprawie, bo to był projekt, który miał problemy realizacyjne, jak i stołecznego konserwatora zabytków. I to zostało ze względu na charakter Żoliborza w ten sposób wykonane. Jeżeli chodzi o ulicę Mickiewicza, sama pani dobrze wskazała, że dzisiaj i tak tam jeden pas jest zajmowany pod parking. Może w przyszłości rzeczywiście trzeba będzie poddać go analizie, bo i tak funkcjonuje jeden pas ruchu, może w przyszłości rzeczywiście trzeba podjąć decyzję czy wydzielać tam ścieżkę rowerową, czy pasy rowerowe, czy w ogóle przeznaczyć na stałe ten jeden pas na miejsca postojowe, zamiast miejsc postojowych na chodniku, które też funkcjonują równolegle. Natomiast wspomniała pani też o samym placu. Na dzień dzisiejszy projekt budowy mostu zaczyna się u wlotu w Plac Wilsona jak również dalej kontynuowany jest w stronę Targówka. Natomiast to też było przedmiotem okrągłego stołu, na ten temat rozmawialiśmy, że jednak plac powinien być postrzegany nie tylko z punktu widzenia transportowego, o czym dzisiaj dyskutujemy, bo most głównie taką funkcję ma, ale ten plac powinien też mieć funkcje społeczne, kulturalne. Nawet w zeszłym tygodniu miałem spotkanie w sprawie możliwości umieszczenia tam jednej z instytucji kultury województwa mazowieckiego, która się nad tym zastanawia, stąd, stąd zakładam, że w przyszłości pewnie takie docelowe konsultacje społeczne dotyczące kształtu placu, jego, ale też obejmujący nie tylko sam układ placu, dróg, jezdnii, ale również chociażby funkcji lokali użytkowych, które tam funkcjonują, powinny się odbyć i nie wykluczam, że pewnie się odbędą, tu też głównym interesariuszem tego tematu jest dzielnica i powinna ona wziąć w tym aktywniejszy udział.

Agata Gójska: Bardzo proszę. Chwileczkę, to jeszcze tylko sekundkę dyrektor w kwestii budżetu.

<niesłyszalne kwestie bez mikrofonu>

<1:02:04> Tadeusz Bartosiński: Jeszcze tylko chciałem dwa słowa odpowiedzieć na temat tych projektów, o których pani mówiła. Właśnie zakończyliśmy konsultację projektów z budżetu partycypacyjnego, głównie projektów rowerowych i pieszych, i muszę powiedzieć, że na pierwszym spotkaniu, i to pan burmistrz może potwierdzić, było około 30 osób, a na drugim 4. Więc spotkania odbywały się w urzędzie dzielnicy, były dosyć dokładnie oplakatowane, natomiast zainteresowanie no było takie, jakie było. Na to nie mamy wpływu. Proszę? W godzinach 17:30 – 20:30. Pan radny był.

No ale proszę państwa, ponieważ te budżety były czasami troszeczkę ze sobą sprzeczne, zrobiliśmy konsultację dla całej puli tych projektów i w tej chwili jesteśmy w ramach opracowywania wyników tych konsultacji. Nie ukrywam, że ponad 50% głosów zostało uwzględnionych. A jeśli chodzi o tę liczbę tych 500 samochodów – one nie wjadą na Plac Wilsona, Żoliborz to nie jest tylko Plac Wilsona – one wjadą do metra, do parkingu, zostawią samochód...

Uczestniczki spotkania: <kwestie wypowiedziane jednocześnie bez mikrofonu>

Tadeusz Bartosiński: Ale proszę państwa... 400. Ja jeżdżę komunikacją publiczną, proszę pani. Wiem, dobrze. Przyjmuję... więc... więc...

Agata Gójska: Proszę państwa, mam uprzejmą prośbę, państwa koleżanka czeka również na głos i pilnie potrzebuje go zabrać.

Tadeusz Bartosiński: ...Klaudyny, Gwiazdista, to nie jest tylko Plac Wilsona, więc proszę nie mówić, że to tylko tutaj te pojazdy wjadą. Dziękuję.

<1:03:58> Karina Błotnicka-Bednarek: Dzień dobry, Karina Błotnicka-Bednarek, mieszkanka Żoliborza. Panie prezydencie, właściwie pytanie jest dosyć ogólne, natomiast krótki wstęp. Tendencją teraz ogólnoeuropejską, ogólnoswiatową jest stworzenie takich miast, które są miastami przyjaznymi dla mieszkańców, czyli takimi, w których jest zielony zakątek, i trasy rowerowe, i zdrowe powietrze, i miasta, które, szczególnie tego obozu naszego postkomunistycznego wdały się w historię wprowadzenia ogromnej ilości samochodów do swoich centrów, stały się całkowicie niedrożne, są na etapie wprowadzania nowych rozwiązań, które powodują wycofywanie i usprawnianie transportu drogowego, miejskiego, tak, aby ludziom żyło się dobrze, ponieważ miasta mają być dla mieszkańców, a nie miasta dla samochodów. Pytanie jest takie – czy w ogóle miasto myśli o tym i idzie w tym kierunku, bo ten projekt wskazuje na to, że jesteśmy tam, gdzie inni byli 20 lat temu, czyli dążymy do tego, żeby wprowadzić jak największą ilość samochodów do miasta, do centrum, między innymi przez Żoliborz. Tak jakby to jest kwestia, która nie dotyczy tylko Żoliborza, nas to dotyczy pośrednio, ale dotyczy całej Warszawy. Nasze ulice są jakie są, ja jestem przykładem mieszkańca, który mieszka na bardzo malutkiej uliczce. U mnie w ciągu dnia nie da się zaparkować, ponieważ ludzie przyjeżdżają, zostawiają pod moim domem samochody i udają się do metra. Parking, który ma powstać, bez względu na most, bo tak tutaj uzyskałam taką informację, nie rozwiąże tej sytuacji, bo to jest parking, który ma 180 bodajże miejsc, czy... dokładnie nie wiem, ale coś koło tego. A więc to też nie jest rozwiązanie. Więc tak jakby jakość życia nie tylko Żoliborza się pogorszy, ale również wtłaczanie coraz większej ilości samochodów do naszego centrum spowoduje, że ono będzie jeszcze bardziej niewydolne, jeszcze bardziej zanieczyszczone. Kwestia jest również taka, że poziom smogu, który mamy w Warszawie w wielu miejscach, również w centrum, przede wszystkim w centrum na obrzeżach, w centrum czyli tutaj w granicach Żoliborza, wielokrotnie przekracza normę – normę, która jest czterokrotnie wyższa od normy europejskiej. Ja rozumiem, że są to jakieś tricki, które nasze władze stosowały po to, żeby zabezpieczyć się przed płaceniem kar i przyjęte zostały jakieś trzy projekty w ramach oczyszczania powietrza antysmogowego po to, aby nie płacić kar w Unii Europejskiej, ale tak jakby to co chcemy zrobić, czyli wprowadzanie kolejnej ilości tych samochodów, te wyniki, rezultaty smogowe pogorszy jeszcze bardziej. Czyli jakość życia mieszkańców, nie tylko Żoliborza, ale również centrum, Śródmieścia, znacząco się pogorszy. Czy w ogóle państwa myślenie w jakikolwiek sposób idzie przyszłościowo, czy to jest tylko doraźne zabezpieczenie potrzeb 3600 osób, które chcą z Targówka do centrum przyjechać swoimi samochodami. Bo należałoby raczej pomyśleć

w tym kierunku, w którym idzie cały świat – jak przystosować przestrzeń urbanistycznie, architektonicznie tak, żeby ta przestrzeń była przyjazna dla nas, dla naszych dzieci i dla następnych pokoleń. A nie, że wszystko co tutaj mamy zniszczymy, rozjedziemy, bo będziemy parkować samochody po parkingach, a po nas choćby potop. To tyle, dziękuję.

<1:07:43> Jarosław Józwiak: Odpowiadając dokładnie na pani pytanie to jest to, co jest realizowane od wielu lat. Przypomnę chociażby nakłady na komunikację miejską, bo aby móc podejmować tego typu działania związane z ograniczeniem dostępności samochodów indywidualnych, trzeba najpierw dać alternatywę w postaci sprawnego transportu miejskiego. I na ten transport miejski składa się po pierwsze dokończenie I Linii Metra, między innymi po stronie Bielańskiej, aby chociażby samochody z Bielan nie wjeżdżały w Żoliborz i dalej do centrum i dzisiaj mogli zostawić, mieszkańcy mogli zostawić tam samochód. Przypomnę parkingi park&ride, z których na początku w 2008, 2007/8 wszyscy się śmieli, że hula tam wiatr, dzisiaj na park&ride na Młocinach powinniśmy dobudowywać kolejne piętra, bo samochody się nie mieszczą, jest to tak świetna alternatywa przez kontakt z metrem. Dokładnie taka sama filozofia przyświeca nam w kontekście Mostu Krasieńskiego, bo dzisiaj sama pani wskazuje, że w obszar, w którym pani mieszka wjeżdża mnóstwo samochodów, które tam zostają, bo ludzie chcą się przesiąść do metra. To jeżeli stworzymy im świetny dojazd do tego metra za pośrednictwem komunikacji miejskiej...

<krzyki z sali>

Jarosław Józwiak: ...ale to odpowiadam, że w tym samym czasie to metro tam powstanie, aczkolwiek, aczkolwiek ono nie rozwiąże również wszystkich problemów po tamtej stronie, dlatego musi być wiele alternatyw komunikacyjnych. Ale szanowna pani, proszę zobaczyć jak szeroka jest siatka komunikacyjna w Śródmieściu, ile mamy tam poprzecznych zarówno linii kolejowych, linii autobusowych, linii tramwajowych, tak samo jak dla Żoliborza – dzisiaj zarówno państwo mają metro, które jest pod spodem, jak i tramwaj na górze. I pamiętam dyskusję jak ktoś chciał, bodajże w gazecie ktoś wrzucił temat dotyczący likwidacji tramwaju, to cały Żoliborz natychmiast stanął okoniem – no jak to, zabierzecie nam tramwaj?! Mimo, że mamy metro pod spodem, które dokładnie tramwaje jadą po śladzie metra, a i tak państwo z tego środka komunikacji korzystają. I dokładnie taką samą alternatywę trzeba stworzyć dla mieszkańców Targówka, bo oni wtedy nie przyjadą i nie zaparkują pod pani domem, bo przyjadą tramwajem, który z Bródna będzie na Placu Wilsona w ciągu kilkunastu minut. I będzie znacznie szybciej niż przebijanie się samochodem. I w związku z tym dlatego tworząc sieć komunikacyjną...

Agata Gójska: Proszę panią bardzo proszę o uwagę, spokojnie, spokojnie.

Jarosław Józwiak: ...tworząc sieć komunikacyjną, która musi być zarówno jakby...

Agata Gójska: Ale pan odpowiada na pytanie pani.

Jarosław Józwiak: ...miastocentryczna, czyli zarówno musi tworzyć linie komunikacyjne, które przebiegają na osi jakby poszczególne dzielnice-centrum miasta i dalej we wszystkich kierunkach, musimy tworzyć też połączenia poprzeczne. Te połączenia, które będą powodowały i rozprzodadzały ruch, dlatego że przeciętny mieszkaniec Targówka też powinien mieć alternatywę, że nie dzisiaj może się tylko i wyłącznie tramwajem przez Rondo Żaba do Mostu Gdańskiego dostać i do metra w tamtym kierunku, co zajmuje bardzo dużo czasu, bo nie wiem czy pani wie ile zajmuje przejazd tramwajem z

Bródna w kierunku Dworca Gdańskiego, a ile czasu będzie miał... właśnie, tylko dzisiaj ten mieszkaniec Targówka musi się do tej SKM-ki dostać, i między innymi trasa i wiadukt, który zostanie wykonany nad stacją Warszawa Praga, umożliwi mu świetny sposób na dostanie się do SKM-ki, umożliwi mu skorzystanie zarówno z tramwaju, jak i z metra... ale ja mogę pani odpowiedzieć, ale może pani wysłucha do końca, bardzo chętnie byśmy wypuścili więcej SKM-ek, ale niestety na dzień dzisiejszy przepustowość linii średnicowej na kolei jest bardzo ograniczona, a przypomnę, że kolej za chwilę rozpoczyna remont linii średnicowej i zostanie zamknięty cały kordon od Dworca Wschodniego przez centrum do Zachodniego na trzy lata remontu. I dzisiaj na stację, przepraszam, kolejową Śródmieście, nie da się wtłoczyć już więcej pociągów, bo jest tam już za dużo. I dlatego chociażby rozmawiamy z koleją na temat stworzenia linii obwodowej, bo na przykład dla mnie, z mojej perspektywy na Bemowie, stworzenie linii obwodowej kolejowej będzie bardzo dobrym rozwiązaniem i pewną alternatywą. I tak samo my mieszkańcom Targówka tę alternatywę musimy stworzyć. Przypomnę również, że w ramach jakości powietrza, która się w Warszawie nieustannie poprawia i oczywiście ona dzisiaj jeszcze pozostawia wiele do życzenia, ale jeżeli popatrzymy chociażby na ilość pyłów zawieszonych między rokiem 2006 a obecnie, czyli po 10 latach, ta ilość spadła o 400%. 10 razy. 10 razy spadła ilość pyłu zawieszonego w powietrzu. Między innymi z dwóch powodów. Z jednej strony z powodu modernizacji taboru komunikacyjnego, czyli chociażby wymiany autobusów, wymiany... w tej chwili jesteśmy już na etapie pozyskiwania również taboru gazowego, taboru elektrycznego, których już 10 autobusów jest testowanych, dlatego że to jest alternatywa bardzo sprawna dla mieszkańców. Istotnym elementem, który ograniczył również ilość pyłu zawieszonego w jakości powietrza była wykonana przez elektrociepłownie warszawskie modyfikacja i modernizacja źródeł ogrzewania, czyli zarówno Elektrociepłownie Siekierki, które dzisiaj są dużo bardziej ekologiczne i nie emitują tylu pyłów zawieszonych. Dzisiaj jako ciekawostkę mogę pani powiedzieć, że większość pyłu zawieszonego to jest emitowany przez przemysł, nie pochodzi z Warszawy, tylko przylatuje do nas na przykład z Bełchatowa, który nadal niestety jest bardzo, bardzo, że tak powiem, nie ekologiczną instalacją. Następnie największa ilość pyłu zawieszonego pochodzi nie wbrew pozorom z transportu publicznego, tylko z indywidualnych źródeł ogrzewania, bo gdyby przyjmować teorie lansowane przez niektóre stowarzyszenia, to w ogóle w okresach wakacyjnych nie powinny się zdarzyć przekroczenia pyłu zawieszonego, jeżeli byłby to tylko i wyłącznie transport samochodowy. Natomiast główne przekroczenia zawartości pyłu zawieszonego występują u nas właśnie w okresach grzewczych, i niestety na terenach dzielnic okalających, tych, które nie są podłączone do miejskiej sieci ciepłowniczej i w tym zakresie również miasto ponosi bardzo duże inwestycje dotyczące przyłączania kolejnych dzielnic, chociażby w tej chwili cała modernizacja ciepłowni w Ursusie, która spowoduje przyłączenie do miejskiej sieci, czy kilkadziesiąt kolejnych kamienic na Pradze, w których zostaną zlikwidowane indywidualne źródła ogrzewania, a zostaną podłączone do sieci ciepłowniczej.

<1:14:10> Karina Błotnicka-Bednarek: Dobrze, ja bardzo szybko. Bo pan prezydent odpowiedział mi na pytanie w kwestii tramwajów i tak dalej, ale mnie interesują samochody najbardziej, bo o tym, właściwie to najbardziej nas boli. Te samochody nie zmieszczą się na tym parkingu park&drive, który ma być zaprojektowany, tak.

Jarosław Józwiak: Ale... ok, ale dlatego założenie jest takie, żeby te samochody w ogóle nie przekroczyły granicy mostu, tylko żeby ci ludzie przyjechali na Żoliborz tramwajem i w ten sposób przesiedli się do metra, albo z tego tramwaju przesiedli się do SKM-ki, bo to jest realna alternatywa, tylko i wyłącznie sprawny transport publiczny, bo oni muszą...

Karina Błotnicka-Bednarek: Dlatego może powinniśmy wybudować most tramwajowy.

Jarosław Józwiak: ...bo oni muszą wiedzieć, że przejadą dużo szybciej w ten sposób i chociażby wiedzą dokładnie, i mieszkańcy Targówka między innymi również akceptują zwężenie ulicy Krasińskiego, co zostało wypracowane w ramach prac okrągłego stołu. Natomiast odpowiadając dalej na pytanie tego typu zmiany się w mieście dokonują, chociażby zwężenie ulicy Świętokrzyskiej, która z charakteru ulicy częściowo tranzytowej dzisiaj ma jeden pas i jest ulicą ruchu lokalnego, dalej tego typu zmiany związane z wytyczaniem przejść dla pieszych chociażby w kordonie Alei Jerozolimskich, czy za chwilę w ulicy Marszałkowskiej w ramach przebudowy Placu Defilad. To są wszystko konsekwencje pewnych decyzji, które będą stopniowo następowały w związku z tym, że usprawniamy transport publiczny. I dzisiaj parkingi park&ride powstają w ramach projektu zintegrowanych inwestycji terytorialnych na terenie nawet gmin ościennych, po to żeby w ogóle ten samochód nie pojawił się w Warszawie i to będzie najskuteczniejsze. Ten parking na Placu Wilsona raczej będzie służył ruchowi lokalnemu, nie wiem, części Żoliborza Południowego chociażby, natomiast on nie powinien służyć o tym, żeby ktoś z Targówka zabierał samochód i przejeżdżał na drugą stronę.

Karina Błotnicka-Bednarek: No jasne, ale cały czas mówimy o moście czteropasmowym, który tutaj wjedzie.

Mówimy o moście, na którym według założeń jest a) tramwaj, b) jeden pas dla samochodów, drugi pas ruchu jako buspas dla autobusów, ścieżka rowerowa, ciąg pieszy.

Agata Gójska: To właśnie była kwestia do planowania w ramach warsztatów.

Jarosław Józwiak: W związku z tym na całym moście z potencjalnie trzech pasów dwa, czyli buspas i tramwaj są dla komunikacji publicznej, i jeden pas ruchu dla komunikacji indywidualnej, czyli dla indywidualnego samochodu z priorytetem skrętu w Wisłostradę.

Karina Błotnicka-Bednarek: Czyli 3600 tych samochodów, które wjedzie.

Jarosław Józwiak: To są podróże, nie samochody.

Karina Błotnicka-Bednarek: Dobrze, to ja jeszcze chciałam tylko jedną rzecz a propos smogu – to są dane z niedzieli a propos smogu, pyły PM10 przekroczone 242%, i PM2,5 220% na ulicy Marszałkowskiej.

Jarosław Józwiak: Tak, dlatego, że jak wskazywałem mamy niestety sezon grzewczy i to jest konsekwencja używania indywidualnych źródeł ogrzewania jak piece węglowe, kominki, i jak pani też zobaczy na geograficzne rozłożenie tych zanieczyszczeń, ono jest głównie tam, występuje w obszarach, w których mamy indywidualną zabudowę domkową...

Karina Błotnicka-Bednarek: Nie, ulica Marszałkowska.

Jarosław Józwiak: ...chociażby największe zanieczyszczenie w zakresie pyłów zawieszonych występuje w miejscowości Otwock, które jest wskazywane jako najbardziej zanieczyszczona miejscowość w Polsce, dlatego że tam wszyscy mają indywidualne źródło ogrzewania.

Karina Błotnicka-Bednarek: Z Warszawy Centralnej, ulica Marszałkowska, polecam. Myślę, że nie ma tam indywidualnych źródeł.

Agata Gójska: Dziękuję bardzo.

<1:17:29> Uczestnik spotkania (radny Michałowski?): Szanowny panie prezydencie, bardzo dziękuję, że pan pozostał tak długo, żeby jednak porozmawiać z mieszkańcami, bo do tej pory tego brakowało, bo ja mam osobiście wrażenie, i oczywiście też panu burmistrzowi dziękuję i państwu, że jesteście, bo też pokazujecie tym samym, że nie jest to sprawa kilku osób na Żoliborzu, tylko że jest to poważny, poważny problem, który miasto trochę bagatelizuje. Chociażby protest na Żoliborzu, który bez względu na to czy są to szacunki miasta, policji, czy gazet, miał powiedzmy około 1000 osób, realnie patrząc, którzy przyszli, przyszli zaprotestować przeciwko tej inwestycji. Panie prezydencie, ja naprawdę wolałbym, wolałbym usiąść koło pana przy jednym stole i otrzymać od pana realny, realny dialog, realną rozmowę, bo to od pana jako prezydenta, a właściwie od państwa jako prezydentów miasta, w sensie wiceprezydentów odpowiadających, czyli pana prezydenta Wojciechowicza, pana świetnie przygotowanego, świetnie naprawdę przygotowanego do odpowiedzi, że zastanawiam się co odpowiedzieć, by od pana nie otrzymać kontry, w stosunku do której będę musiał się znowu ustosunkować, ponieważ używa pan pewnych mechanizmów, które nie do końca pokazują prawdziwy aspekt tej inwestycji. I to jest cały problem tej sytuacji. Bo owszem, pan mówi, że jest aktualizowany projekt Mostu Krasińskiego, czy Trasy Mostu Krasińskiego, czy tak naprawdę Trasy Krasińskiego z przeprawą mostową, o czym celowo tak naprawdę pomijacie ten aspekt. Mówimy na razie o moście po to, by nie budzić reszty Żoliborza, które by była zaniepokojona sytuacją, że pasy rezerwy drogowej zostaną włączone w poszerzoną ulicę Krasińskiego, co doprowadzi do jej rozjechania – mówimy o północnej części ulicy Krasińskiego między ulicą Popiełuszki a Broniewskiego, południową między Broniewskiego a Powązkowską, czyli stworzenia tak naprawdę przejezdnej trasy przez Żoliborz. O tym na razie miasto nie mówi, bo jest skupione na zdobyciu przyczółka, który ma wprowadzić ruch kołowy w dzielnicę. Bo gdyby pan prezydent usiadł z mieszkańcami Żoliborza, z reprezentacją tych mieszkańców, i powiedział tak- zależy mi na tym, żeby ten most powstał, ale drodzy państwo, nie wprowadzę wam tego ruchu w dzielnicę, ponieważ jak pan dyrektor powiedział przed chwilą, jest to rząd 3000 samochodów...

Tadeusz Bartosiński: Podróży. To nie jest samochód.

Uczestnik spotkania (radny Michałowski?): ...3000 podróży do dzielnicy. Czyli gorący apel, myślę, że wszystkich mieszkańców Żoliborza jest tak, nie róbmy z Żoliborza ani dzielnicy przelotowej, ani nie róbmy z Żoliborza dzielnicy przesiadkowej. Myślę, że pan prezydent sobie doskonale zdaje sprawę, że te wąskie, piękne uliczki Żoliborza, które myślę, że są dumą Miasta Stołecznego Warszawy, to są uliczki, na których mieszkają naprawdę mieszkańcy Żoliborza, którzy tak naprawdę na was głosują i was popierają. To są mieszkańcy, którzy... którzy i kochają tę dzielnicę, i chcą rozwoju tego miasta. Tylko że ten rozwój musi być zrównoważony. Pana wiceprezydent, prezydent Olszewski, na ostatniej debacie EkoWarszawa, stwierdził, zresztą na której pan dyrektor też był obecny, stwierdził, że większość emitowanych, emitowanych zanieczyszczeń jest wynikiem ruchu samochodowego. Owszem, są naleciałości tych pyłów z Otwocka, albo z Kozienic do Otwocka, może skądś tam, jakby to jest kwestia zupełnie inna. I ja się cieszę, że miasto wymienia na piękną, piękną... na piękne nowe autobusy, tylko że zarówno rozmawiając i z panem dyrektorem, i dzisiaj słysząc w mediach – w Warszawie jeździ 1300 autobusów, 1300-1500 dziennie. I jeden autobus to jest 10 samochodów, czyli to jest około 15000 samochodów to są zanieczyszczenia emitowane przez komunikację miejską. W samej Warszawie mamy zarejestrowanych 1100000 samochodów. Drugie tyle to są samochody przyjezdne. Więc myślę, że pięknie, że miasto wymienia komunikację, jest super. Ale to nie jest

problem tak naprawdę. Problem to jest kwestia rozwiązań systemowych, panie prezydencie, czyli sprowadzenia sprawy do tego, o czym zresztą mówicie, że wyprowadzamy ruch indywidualny z centrum miasta. Po to żeby była po prostu i łatwiejsza możliwość parkowania, i mniejsze zanieczyszczenie, co jest, myślę, że bardzo istotne, co zresztą na konferencji było też podnoszone, że 2000 osób umiera z powodu smogu rocznie, rocznie w Polsce, czy w Warszawie, Warszawie samej. 2000 osób z powodu smogu. O tym się nie mówi. I to też nie jest tak, co zresztą Karolina wspomniała bardzo słusznie – ja wiem, że spadły w stosunku do poprzednich lat emisje spalin i w ogóle wszystkich, bo wynika to tak naprawdę z dyrektyw unijnych i konieczności, konieczności, które państwo polskie i samorzady musiały wprowadzić, ale doskonale pan wie, że one są powyżej dopuszczalnych norm, które obowiązują w Polsce. I pan też doskonale wie, że normy WHO, czyli normy takie, które dopuszczają funkcjonowanie, jakby przyjmowanie tych pyłów przez człowieka, są dwa razy niższe niż normy, które są ustanowione. Czyli tak naprawdę my wszyscy żyjemy, żyjemy w przestrzeni, która nie jest dla nas zdrowa. Idąc, idąc dalej – ja mam wrażenie, panie prezydencie, że miasto to ludzie. Miasto to ludzie, zarówno pan, ja, jak i wszyscy tu obecni. I my nie chcemy tu występować przeciwko wam, jako zarządzającym miastem. My tak naprawdę domagamy się tego, żeby nie pogarszać warunków życia naszej społeczności, naszej przestrzeni. To nie jest tak, że ktoś chce blokować. Spróbujmy rozmawiać. Nie próbujmy pokazywać, że ten suwak jest tylko na zasadzie, że my musimy zamknąć pewne rzeczy, bo te konsultacje, nie oszukujmy się, i panie dyrektorze także, nie oszukujmy się, prowadzą do tego, by powstał raport konsultacyjny, żebyście mogli ze ZRIT-em iść dalej i tą inwestycję pchać. Nie wnikając z jakich powodów ona ma być pchana – czy ma rozwiązywać problemy komunikacyjne, czy ich nie będzie rozwiązywać, ale ma być pchana. Ale nie było tak naprawdę ze strony miasta chęci przesunięcia tego suwaka na przykład do kwestii „ok, wybudujemy ten most, ale nie wprowadzimy wam ruchu w dzielnicę – ten most jest potrzebny, naprawdę, zrozumcie to, że ten most jest potrzebny, bo nie wiem, na północy Warszawy jest pięć mostów, jeszcze jest potrzebny szósty, mimo iż na południu są dwa”. To jest jakby zupełnie inna sprawa. I pan prezydent mówiąc, że „GDAKA” będzie budowała most na południu – będzie budowała, ale to będzie trzeci most w stosunku do pięciu a brakuje mostu na zaporze, który jest już tak naprawdę przez radnych, radnych popierających, radnych Platformy Obywatelskiej, którzy z Wawra domagają się budowy mostu na zaporze. I są gotowi tak naprawdę przesuwać pieniądze, czy występować, popierać naszą inicjatywę uchwałodawczą, z którą wyjdziemy tak naprawdę do Rady Miasta, o przesunięcie środków z inwestycji Mostu Krasińskiego. Nie wchodzimy tu już tak naprawdę w kwestię kwotową i priorytetów. Nieleganckie, panie prezydencie, jest powoływanie się na ankietę, do której masę środowisk ma zastrzeżenia, a pominięcie w tym wszystkim Barometru Warszawskiego, który wskazuje priorytety inwestycyjne. Ma pan prezydent rację, że jest w planie budżetowym wpisane 3+3 stacje metra, ale może powinniśmy pomyśleć o III Linii Metra, może powinniśmy zastanowić się, że nawet jeżeli ma to być Most Krasińskiego, to może powinien być most na metro na przykład, a może most gondolowy na przykład, albo jakiś inny, a może nie tutaj most, albo cokolwiek innego. Panie prezydencie, ja myślę, że jako obywatel Warszawy oczekuję od pana dialogu. Nie wskazania, że wstaję i tak naprawdę ja nie wiem czy ja mam pójść na te konsultacje, czy ja mam nie pójść, bo uczestnicząc w tych konsultacjach staję się częścią pewnej maszyny, która mnie oszukuje. Ja bym chciał przyjść na te konsultacje i powiedzieć „Panie prezydencie, przesunijmy to trochę tutaj, to naprawdę będzie łatwiej pani Zosi przejść po pasach, a tu drzewa, a tu drzewa, a tu drzewa naprawdę by spowodowały, że wyciszyłyby i mieszkańcom z pierwszego piętra i z parteru by się lepiej mieszkało”. Czy naprawdę tak trudno jest przesunąć ten suwak do takiej sytuacji, że będziemy liczyli

się z mieszkańcami Żoliborza, którzy także są mieszkańcami Warszawy? I to jest tylko tyle, panie prezydencie.

<oklaski>

<1:27:46> Jarosław Józwiak: Odpowiadając panu. Ja przypomnę, że ja w pewnym momencie dołączyłem do tego procesu i wydaje mi się od momentu w którym ja do niego dołączyłem i tak już wiele wspólnie wykonaliśmy, chociażby dyskutując w ramach okrągłego stołu. To też jedna pani radna przypominała o tematach i że tak powiem pewnych zmianach, o których już tak naprawdę w ramach okrągłego stołu rozmawialiśmy, i które wspólnie możemy wypracować. Tak jak panu wskazałem, my też jesteśmy za tym, i to jakby deklaruję w imieniu władz miasta, żeby znaleźć w tym projekcie taki kompromis, który będzie w jak najlepszym stopniu i jak najbardziej możliwym stopniu chronił i zabezpieczał interesy mieszkańców Żoliborza. I temu też służą te konsultacje, bo tak naprawdę większość tych tematów dotyczących tych naszych wzajemnych postulatów już sobie powiedzieliśmy przez różnego rodzaju oświadczenia, wywiady prasowe, dyskusje, dzisiaj rozmawiamy ze sobą bezpośrednio i mieliśmy porozmawiać tak naprawdę siedząc nad tą mapą w ramach tych warsztatów, i właśnie rozmawiając o tym, że może zabezpieczymy się chociażby siedząc te drzewa, o których pan wspominał w tym projekcie, może jak zlikwidujemy tą jedną jezdnię to właśnie pojawi się miejsce na tą dodatkową zielenią, a może powstanie ta pewna ścieżka rowerowa, o której to było wspomniane, i wielu, wielu konkretnych zmianach, które wspólnie możemy do tego projektu wnieść, siedząc tak naprawdę ze specjalistami, którzy tu przyszli, bo ja się staram przygotować na spotkanie, ale nie jestem, tak jak powiedziałem, omnipotentem. Mamy tu specjalistów, inżynierów, którzy nam powiedzą, że to jest możliwe, i to możemy wspólnie zmienić, a pewnych rzeczy się nie da zmienić, bo na przykład są jakieś uwarunkowania, nie wiem, techniczne, geologiczne, czy prawne, tak. Stąd jak najbardziej deklaruję do tego, żebyśmy wspólnie usiedli. Co do tych priorytetów, to jasno wskazywałem, że bez pieniędzy unijnych na przykład, budowy II, a tak naprawdę III linii nie da się kontynuować. I dlatego na przykład zgłosiliśmy już dzisiaj ten tak zwany „wąs” w kierunku od stacji Stadion do Gocławia, zgłosiliśmy już do kolejnej perspektywy unijnej po 2021 na listę indykatywną, tak żeby móc kontynuować i środki na to zabezpieczyć, bo tych środków po 2021 jeszcze nie zaczęliśmy wydawać i prognozować. Przewidujemy potencjalne inwestycje, jak chociażby dokończenie metra, ale bez współudziału Unii Europejskiej, która dokłada nam do metra co najmniej 50%, a nawet i 80%, powiedzmy sobie uczciwie, żadnego miasta w Polsce nie stać, a jak Warszawa budowała metro jak nie miała funduszy unijnych, to widać niestety na, po pierwsze po tym, że oddawaliśmy jedną stację na dwa, trzy lata, jeszcze stacje, które były fatalnie wykonane, na przykład Stację Świętokrzyska czy Ratusz Arsenał, która nie jest pod placem, pod którym powinna być, tylko została odsunięta, bo było taniej. Bo na tyle było stać kiedyś samodzielne miasto. I która dzisiaj jakby nie rozwiązuje tych wszystkich problemów, jest poza głównymi węzłami komunikacyjnymi. Więc my te priorytety, dostrzegamy, i widzimy, i będziemy je, panie radny, robili. I dlatego też zapraszam, jeszcze raz to co mówiłem na okrągłym stole, zapraszam wszystkich do tego dialogu, żebyśmy te rozwiązania wszyscy najlepsze znaleźli. A panu poddam, ale to właśnie na tych warsztatach mamy rozmawiać jak się daleko możemy posunąć. My na dzisiaj, na przykład, to też jest jeden z wniosków z okrągłego stołu – swojego czasu rozmawialiśmy na temat estakad, które mają powstać w toku węzła, i była mowa, że nie da się, będzie trzeba je przeprojektować, będą musiały być trzypasmowe, ale udało nam się znaleźć sposób, żeby jednak ograniczyć je do dwóch pasów. To też na początku ten suwak mówił tylko o trzech pasach, a nie o dwóch, a dzisiaj już się udało, że co prawda na razie w decyzji będziemy musieli złożyć zapewne trzy, ale zastępczą decyzją, potem, żeby ją zmienić, zrobimy

i ograniczymy do dwóch, i to też padło jako nasza deklaracja, że jest to też teoretycznie możliwe, mimo że wcześniej nie było możliwe, i znaleźliśmy na to sposób, bo rozmawialiśmy przy okrągłym stole, żeby kolejny problem, który mamy wspólny zdjąć z tego kręgu problemów i znaleźć dla niego rozwiązanie. I na tym też polega dialog, i na tym polega rozmowa, że my nigdy się ze sobą nie zgodzimy w 100%. Ale liczę na to, że z tych spotkań, zarówno tego jak i kolejnych, jak i kolejnych spotkań okrągłego stołu, wychodziliśmy coraz bliżej swoich stanowisk. I zawsze pozostanie jakiś protokół rozbieżności, że w pewnym zakresie nie zgodzimy się nigdy. Natomiast znajdziemy ten złoty środek, w którym najbliżej z możliwych rzeczy się do siebie zbliżymy. I druga rzecz, to o czym pan wspominał, to ja dam taki przykład konkretny mojej własnej siostry, która mieszka pod Warszawą i oni korzystają zawsze z SKM-ki, którą miała świetną, bo w 21 minut dostawała się od siebie z miejscowości na stację Gdański, gdzie miała już potem do metra. I wie pan co, jak zaczęły, jak kolej zaczęła remontować Linie Gdańską i nagle się okazało, że ta SKM-ka już nie jedzie tak jak kiedyś 21 minut, tylko 30 parę, bo jest wszystko rozgrzebane, to ona powiedziała „mi już się nie opłaca, to ja jadę samochodem”. I tak samo dla tych mieszkańców Targówka, którzy dzisiaj jadą kilkadziesiąt minut przez Węzeł Żaba, który jest nieefektywny, który, jeszcze przypomnę, będziemy rozmawiali o tym w jaki sposób tam właściwie wprowadzić obwodnicę Śródmiejską, żeby nie sparaliżować całego tego obszaru i musimy jeszcze też przejść pod torami linii Gdańskiej, w jaki sposób tych mieszkańców przekonać do tego, żeby oni wsiedli w ten tramwaj, przejechali tym tramwajem w 15 minut do metra na Plac Wilsona, a nie jechali dzisiaj 40 minut czy 30 parę z Bródna do metra przy Dworcu Gdańskim, bo wtedy oni powiedzą „To nam się opłaca już wziąć samochód i kombinować jak zaparkować na waszych ulicach na Żoliborzu”. I dlatego my musimy przekonać, inaczej, tylko i wyłącznie tworząc taką alternatywę jesteśmy w stanie pokazać, że wtedy ludzie zniechęci do używania samochodu, jeżeli będzie alternatywa w postaci sprawnie i szybko działającej komunikacji publicznej, i gwarantuję, że to zadziała dużo lepiej niż nawet postawienie wszelkiego rodzaju zakazów.

<1:33:58> Uczestnik spotkania (radny Michałowski): ...pierwsze zdanie, czy jest pan w stanie przesunąć suwak do sytuacji, w której nie będzie wjazdu w dzielnicę ruchu kołowego, to jest pierwsze pytanie drugie pytanie...

Jarosław Józwiak: Ale to, to wskazałem, to nie jest element projektowy, związany z projektem, to jest element związany z organizacją ruchu. I tego typu zmiany w organizacji ruchu możliwe są zawsze, więc proszę, tego typu postulaty też można zgłaszać, my sprawdzimy czy z punktu organizacyjnego one są możliwe, ale jestem się w stanie z panem założyć, że spora część mieszkańców Żoliborza też korzysta z tego wjazdu i za chwilę nawet jakbyśmy to wprowadzili, to możemy się próbować założyć, że za chwilę mieszkańcy Żoliborza będą chcieli mieć od Wisłostrady możliwość wjechania do ulicy Krasińskiego, bo oni też z tego wjazdu korzystają.

Uczestnik spotkania (radny Michałowski): Panie prezydencie, ale z Wisłostrady ma pozostać! Tylko z mostu nie ma być możliwości wjazdu.

Jarosław Józwiak: To wie pan jak to by było omijane zapewne? Bo tego się nie da wyseparować, ale <1:35:03>, no więc nie wiem czy to jest w ogóle...

Uczestnik spotkania (radny Michałowski): Rezygnujemy, panie prezydencie, z ronda, robimy estakadę z mostu na północ i południe, bez możliwości ronda. To jest proste rozwiązanie.

Jarosław Józwiak: Nie wiem czy to jest w ogóle technicznie możliwe, dzisiaj na to nie odpowiem. Znaczący jest tu inżynier ruchu... wie pan, bo to wymaga już, bo tam przypominam, że mamy już poziom zero, który jest dzisiaj jezdnią, mamy poziom 1, na którym dzisiaj są wiadukty na Wistostroście, jakbyśmy te wiadukty zlikwidowali, to dopiero by się zaczęło, jakby wszyscy dołem jechali. I skrajny tramwajowy, który też musi bezkolizyjnie przejechać przez ten obszar.

<1:35:41> Uczestniczka spotkania: Wasza propozycja jest <1:35:43>

Agata Gójska: Dobrze. Proszę państwa, czy możemy głos kolejnej osobie oddać? Mamy jeszcze ostatnią osobę, która czeka na głos.

Uczestniczka spotkania: Panie prezydencie... przepraszam bardzo, tak. Panie prezydencie, ja tak, po pierwsze chciałam powiedzieć, że w toku tej dyskusji tak jakby wróciliśmy do tych pierwszych pytań, które, no na szczęście już teraz emocje opadły, to znaczący tutaj cały czas wyłania się prośba, myśmy przyszedli rozmawiać. My generalnie kochamy Żoliborz, kochamy Warszawę, nie chcemy jakby tutaj się kłócić, czy odbierać innym dzielnicom i mieszkańcom innych dzielnic wjazd do miasta, tylko my chcemy usiąść ze specjalistami, usiąść razem z mieszkańcami nad różnymi wariantami mostu. I teraz to pytanie, które zadajemy, że rozumiemy, że były pewne procedury, były pewne projekty, były pewne zapisy. Ale w sytuacji, w której jakby teraz się zaczęły konsultacje, prawda, 15 lutego, i jest bardzo silna potrzeba społeczna rozszerzenia zakresu, może konsultacji, rozmowy, tak, na temat różnych wariantów. I teraz, panie prezydencie, tu nie chodzi o to, żeby właśnie krzyczeć nawzajem na siebie i kłócić się, tylko chodzi o to, żeby usiąść przede wszystkim ze specjalistami i powiedzmy to, z państwami. Bo powiedzmy to, miastem rządzi różna ekipa – raz jedna, raz druga, natomiast mieszkańcy zawsze bez względu na opcję, z której jest dany władca miasta, cenią człowieka, który kocha miasto i szanuje mieszkańców i stara się sięgnąć po wszystkie możliwe rozwiązania, nie szukając sztuczek prawnych, prawda, bo my możemy na siebie szukać tych sztuczek prawnych. Ja powiem tak, tu mieszkają wolni ludzie i bronią swojej dzielnicy, prawda, mogą się jakby bardzo zaktywizować, co już się zresztą stało. Nie wiem czy państwo zwrócili uwagę, my się tu w ogóle prawie zawsze wszyscy znaliśmy w dzielnicy, tak, chodzimy w niej na piechotę. No a w tej chwili już przy okazji mostu od prawa do lewa stoimy murem razem. I teraz tu nie chodzi o to, żebyśmy my usiedli, i państwo mają swoje w cudzysłowie oczywiście i niezbyt grzecznie „sztuczki”, czyli pokazują nam państwo, że tu, tu, tu, już procedura sunie, a my pokazujemy na przykład znajdujemy jakieś prawne szaleństwa, w stylu na przykład nowe fakty w sprawie, bo... przy których państwo powinni, no pochylić się przynajmniej nad naszymi wnioskami, tylko autentycznie państwa jako ludzie związani z dzielnicą i z Warszawą, i państwa, władcy naszego miasta też związanych z miastem, chcących dobra miasta i rozwoju, prosimy o wspólne pochylenie się. I to co ja mówiłam, tu chodzi o to, żeby też jeżeli robimy jakieś konsultacje dla innych dzielnic, to też najpierw nawet my wszyscy na Żoliborzu nie mamy informacji na ten temat. Najpierw to wymaga czasu, wymaga informacji, żeby się danej dzielnicy skupić, pochylić nad jej problemami i jej oczekiwaniem. I teraz, panie prezydencie, to co myśmy tutaj wymienili, to jakby chcemy przestać tego odbijania piłeczki, prawda. Naprawdę te problemy, które zgłaszamy, są problemami istotnymi. Tu młoda mama, prawda, zatroskana jak większość zresztą Warszawiaków o swoje zdrowie, o zdrowie swoich dzieci, o przyszłe pokolenia, i teraz rzeczywiście jest tak jak pan prezydent mówił. Myśmy się zresztą też w tej sprawie trochę dowiedzieli, że było duże skażenie powietrza, no ale powiedzmy sobie – była Huta Warszawa, nie było filtrów na Żeraniu i szła jakaś taka koszmarna chmura, która petryfikowała się w powietrzu, były przy Hucie Warszawa Zakłady Chemiczne – tego nie ma. Spadło skażenie. I rzeczywiście to jest

odczuwalne. Jak weszło metro – my odczuwamy to. Dlaczego my to odczuwamy? Bo my chodzimy po Żoliborzu na piechotę, tak, bo jest dobra komunikacja miejska i my każdą ulicę, która jest bardziej aktywna, gdzie jest większe skażenie, my je czujemy we własnych płucach, tam się nie chce chodzić, my widzimy to skażenie z samochodów, tak. I teraz jest coś takiego, że, to jest... to nie moje. To jest naprawdę problem, żeby jakoś to skażenie zmniejszyć i trzeba usiąść i zastanowić się nad różnymi wariantami, również wariantami ekologicznymi. I teraz to co mówiłam – Szybka Kolej Miejska, prawda, myśmy zasięgli opinii, no inżynierowie, którzy się wypowiadali, no ja nie jestem inżynierem zdecydowanie, na ten temat, mówili, że jest możliwość, żeby ta Szybka Kolej Miejska jeździła tak jak metro. I tu trudno mi powiedzieć, prawda, chcielibyśmy usłyszeć głos specjalisty, i nie takiego specjalisty, który, prawda, mówi to co chce usłyszeć miasto, tylko specjalisty państwowca, który rzeczywiście nam powie „słuchajcie, częściej niż co 10 minut” albo „częściej niż co 4 minuty nie pojedzie”. Myśmy słyszeli nawet, że może być bardzo często tak jak metro od specjalisty inżyniera. I teraz tu chodzi o to – pan prezydent mówił o tym że tory będą kolejowe zajęte na te wszystkie remonty. Ale wiadomo, te remonty też będą trwały tylko kilka lat, a most też ma być za kilka lat. Czyli może się uda na przykład zaproponować mieszkańcom Targówka, że jeżeli... bo założymy taką sytuację, że ta linia metra, to znaczy III Linia Metra, funkcjonowanie SKM-ki jako III Linii Metra, co jest też w strategicznych projektach Warszawy, to może bardziej by się opłacało zrobić parkingi „parkuj i jedź”, tak? Tak. Parkuj i jedź, bo widać, że ja nie prowadzę samochodu i nie parkuję. W związku z tym zrobić na Pradze, prawda, zrobić dobrą komunikację osiedli z tą kolejką i w tym momencie czy na pewno jest potrzebny tramwaj, prawda. Na przykład ja powiem szczerze most tramwajowo-rowerowo-pieszny dla mnie byłby do negocjacji, a na przykład wchodzące samochody i samochodowy most – nie, no każdy inaczej na to spojrzy, ale trzeba się nad tym po prostu na razie usiąść i spokojnie zastanowić. I teraz tu jest tak, a może na przykład kładka rowerowo piesza, o której takiej wersji przedstawiano Żoliborzanom, i na przykład właśnie piękne widoki, prawda, spacer i tak dalej, dlaczego nie? Takie rzeczy się robi w Londynie, takie rzeczy się zrobiło w Krakowie, w kilku miastach w Polsce, w Stanach. W tej chwili w Londynie jest projektowany most, po którym pójda tylko rowerzyści i piesi, i ze wspaniałymi jeszcze ogrodami, prawda. No więc a my mamy te ogrody. Chwalimy się nimi. Mamy Naturę 2000, mamy Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu, mamy Dolinę Środkowej Wisły PLB, prawda, no nawet chyba pamiętam ten numer, i teraz, proszę państwa, myśmy przeglądali bardzo dokładnie tą środowiskową. No powiedzmy sobie szczerze, panie prezydencie, no to są żarty, prawda. Duże grupy zwierząt i tam jest powiedziane „Sarny, prawda i inne ssaki nie mogą być zwierzętami przeszkadzającymi mostotwórczo”. Jakies takie dziwne sformułowanie jest. I teraz panie prezydencie, jeżeli Belg zobaczyłby to, co my mamy nad Wisłą, to by tam skansen założył. My mamy naprawdę przepiękne tereny, którymi możemy się chwalić w Europie i usiadźmy, zastanówmy się, czy naprawdę chcemy na przykład wprowadzić tam duży hałas, bo też co w środowiskowej jest, to że hałas może przekraczać dopuszczalne normy, prawda. I te zwierzęta – czy to naprawdę im nie zaszkodzi? Tym nietoperzom drgania, i tak dalej, i tak dalej. To jest jeden wątek, czyli wątek smogu, prawda, wątek innych rozwiązań technicznych, teraz trzeci wątek – wątek Żoliborza. To jest naprawdę mała ojczyzna, to jest perełka architektoniczna. Tak, perełka. My tu mamy i naprawdę powiem szczerze, że ja jestem bardzo szczęśliwa, że żyję w tej dzielnicy, tu jest idealna współpraca z władzami dzielnicy od lat i tu jest tak, że no mieszkaniiec widzi tam jakiś krzaczek nieprzyjęty albo jakąś inną drobną potrzebę, leci do urzędu, dogadujemy się, prawda, też z innymi mieszkańcami, i wszystko jest pięknie, to jest w tej chwili cacko, tak. Cacko, co więcej, uznane za dobro narodowe. I co my to cacko, wartość dla przyszłych pokoleń, mamy dla tego mostu zniszczyć? No bo ono będzie zniszczone, no nie oszukujmy się. Jeżeli ruch samochodowy wejdzie w Żoliborz, to

po prostu będzie to koniec tej dzielnicy i koniec tej małej ojczyzny, i to ma wymiar zarówno, zarówno... no więc właśnie, to ma wymiar zarówno duchowy, jak i wymiar fizyczny, tak. Wymiar fizyczny, że ludziom się będą trzęsły domy, pękały, pękają już, no ale wymiar też duchowy, że człowiek, który całe lata, prawda, w tą dzielnicę inwestuje swój czas, żeby tu było pięknie, tak, który swoje dzieci uczy, że właśnie opłaca się dbać o swoją małą ojczyznę, ta ojczyzna przetrwała II Wojnę Światową, ta ojczyzna przetrwała czasy Stalinizmu i PRL-u, gdzie różne rzeczy się działy w architekturze, a nagle tutaj władze samorządowe w demokratycznym państwie chcą nam to wszystko zrujnować. Proszę zrozumieć, że te emocje są tak silne, że no to jest tak naprawdę dynamit! I teraz my, naprawdę, widział pan prezydent jak duże emocje my dorośli ludzie, pracujący zawodowo, panujący nad swoimi emocjami, jak duże emocje musieliśmy hamować i jak reagowała sala co tu się dzieje. To jest dzielnica wolnych obywateli. Tu naprawdę nie można nam zrobić, bo to jest pokazanie jakby, że nie ma czegoś takiego jak obywatelska postawa, prawda. Także bardzo prosimy o naprawdę takie, takie od serca zajęcie się tymi zgłaszanymi punktami. Dziękuję bardzo.

<oklaski>

<1:47:11> Jarosław Józwiak: Odpowiadając... znaczy trochę taki cel był, żeby tej dyskusji nadać taki charakter bardziej profesjonalny, a te warsztaty, na których mieliśmy rozmawiać na konkretnych rozwiązaniach ze specjalistami, którzy znają się i wtedy można byłoby tam przećwiczyć różne warianty. My na pewno na dzień dzisiejszy jakby wskazując ten zakres konsultacji wskazujemy to, co wiemy, że już dzisiaj jest do zmiany w tym projekcie. Tak jak wspominałem temat estakad, które były poruszane również na okrągłym stole, one na początku też nie były przedmiotem możliwej dyskusji. Jednak udało się znaleźć sposób w jaki sposób wychodząc z rozwiązań prawnych również tą szerokość estakad w ciągu Wisłostrady da się w pewien sposób ograniczyć, co ograniczy też pewien zakres węzła. I mimo, że to jeszcze, nie wiem, miesiąc temu było niemożliwe do zmiany, udało się na to znaleźć sposób, i to zmieniliśmy. Więc też rozumiem, że na tych warsztatach powstały bardzo różnego rodzaju postulaty i tak wskazywał pan dyrektor chociażby w kontekście tego opracowania rowerowego, tam też powstało bardzo dużo postulatów i uwag i ponad 50% z tych uwag zgłoszonych w toku tych konsultacji udało się uzgodnić. I dzisiaj naszym założeniem też jest takie, żeby jak najwięcej z uwag naszych mieszkańców uwzględnić, bo to też uczciwie powiem jest w moim interesie, żeby słuchać głosu mieszkańców i te ich uwagi uwzględniać, znaczy takim już, kalkulując już czysto politycznym interesie. Ja pracuję w mieście od 9,5 roku, przez 8 lat byłem wicedyrektorem i dyrektorem, od półtora roku jestem zastępcą dyrektora, wcześniej pracowałem w organizacjach pozarządowych, od tak naprawdę '98 roku, czyli jeszcze od prezydenta Święcickiego miałem styczność z miastem i wiem jak funkcjonują różnego rodzaju mechanizmy w mieście, i muszę powiedzieć, że dzisiaj... znaczy patrząc już trochę historycznie, my jako organizacje pozarządowe walczyliśmy, żeby ktokolwiek z nami rozmawiał, a dzisiaj jakby do poziomu, w którym my prowadzimy dialog, szukamy wspólnie rozwiązań, mieszkańcy mają wpływ na wydatkowanie środków publicznych chociażby w budżecie partycypacyjnym, to ten dialog i obywatelskość bardzo się mocno przyczyniła. A to co pani mówiła jest właśnie kwintesencją jakiejś tam lokalności i kwintesencją chociażby inicjatywy lokalnej, czy budżetu partycypacyjnego, żeby wprost korzystając z różnych metod zmienić swoją okolicę, swoje otoczenie i na tym nam też zależy, żeby mieszkańcy współdecydowali o, że tak powiem, swoim otoczeniu i tym w jakim otoczeniu chcą żyć. I ta jakość życia jest bardzo ważnym elementem, na który my dzisiaj staramy się bardzo mocno inwestować. Jeżeli chodzi o ten most, no to rozumiem, że jeszcze będzie szansa na tę pracę. Wskazywała pani tutaj, zresztą pan inżynier który za chwilę opowie o tej kwestii wykorzystania SKM-ki, tylko dzisiaj tak naprawdę

największym problemem wykorzystania SKM-ki jest to, że za wyjątkiem tak naprawdę stacji Śródmieście, pozostałe stacje są odwrócone kolejowe tyłem do miasta. Jeżeli pani zapyta przeciętnego mieszkańca Powiśla dlaczego on nie wsiądzie w kolej i nie pojedzie ze stacji Powiśle do centrum pociągiem, tylko wybierze tramwaj na Moście Poniatowskiego, dlatego że dzisiaj ta stacja została tak zbudowana, że nie jest funkcjonalną stacją, która umożliwi łatwe wykorzystanie. I niestety to samo jest w kontekście stacji kolejowych na Targówku. Dzisiaj dopóki te tereny są terenami przemysłowymi, na które przeciętny mieszkaniec Targówka się nie zapuszcza, to zarówno stacja Żerań, która została w pomysłcie zbudowana jako obsługa cementowni i dowóz robotników do cementowni, czy stacja Praga, która miała być w zamyśle, zresztą tak nawet zostały z niej wyprowadzone kładki jako obsługa węzła towarowego, i miała dowieźć pracowników do węzła towarowego, czy w ogóle stacja na Woli, która dzisiaj w ramach linii obwodowej, zarówno stacja Kasprzaka, czy stacja... to jest <1:51:01>, były stacjami do obsługi zakładów pracy, których nie ma, nie do obsługi mieszkańców, którzy tam mieszkają. I dopiero w ramach modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego to się zmieni, bo ci ludzie muszą dotrzeć. I tak jak wskazywałem chociażby w ramach projektu całego tego przedsięwzięcia, również jest połączenie w sposób bezpośredni przystanku tramwajowego, który będzie miał miejsce, który będzie zlokalizowany na estakadzie nad torami kolejowymi z przystankiem kolejowym SKM-ki, który będzie pod spodem, żeby chociażby mieszkańcy mieli łatwiej przesiadkę. I dlatego w ramach remontu Linii Gdańskiej już trzy lata temu pomyśleliśmy, że peron stacji Warszawa Praga musi być wydłużony w kierunku północnym, żeby się zetknął właśnie z tą planowaną trasą Krasińskiego. I to co też mówiłem, zgadzam się z panią, że <1:51:52> kierowców powinna wsiąść do transportu zbiorowego, i takim priorytetem w ogóle miasta jest transport szynowy, bo on jest najbardziej sprawny, taki najbardziej pożądanym to jest przede wszystkim metro i kolej, następnie potem tramwaje, i dopiero w kolejności są autobusy. Dzisiaj mamy takie przyzwyczajenie jeszcze ze starych czasów, że mamy autobusy, które mają trasy bardzo długie, zaczynały na ogół na północy i kończyły na południu miasta. Cały cywilizowany świat przerzuca transport autobusowy do najbliższego przystanku kolejowego, tramwajowego, bądź przede wszystkim przystanku metra. I na przykład w Londynie nie ma tam praktycznie żadnych tras autobusowych, które jadą przez całe miasto z północy na południe, czy z wschodu na zachód. Wszyscy przerzucają ten transport, ten transport do najbliższego transportu szynowego, i taki jest dzisiaj priorytet, i tak też w Warszawie się będzie działo. I dlatego my musimy tworzyć tego typu alternatywy komunikacyjne, które pozwolą się mieszkańcom przemieszczać szybciej. No niestety, to co mówiłem, nawet po modernizacji te możliwości przewozowe Średnicowej nie wzrosną bardzo istotnie. I dopóki kolej nie odważy się na bardzo, że tak powiem, męską decyzję, która by powodowała, że wszelkiego rodzaju pociągi, które nie są pociągami aglomeracyjnymi, mam tu na myśli pociągi na przykład Kolei Mazowieckiej jadące, nie wiem, od Nasielska aż po, nie wiem, aż po Radom, nie będą dojeżdżały tylko i wyłącznie do stacji, nazwijmy to czołowych, czyli Zachodni i Wschodni, i nie będą przejeżdżały przez ten gorset warszawski trasy linii średnicowej, to nigdy nie uda się zbudować porządnego systemu SKM. Na dzień dzisiejszy my musimy walczyć o dostęp do torów jako SKM-ka na takich samych zasadach jak pociąg Kolei Mazowieckiej jadący z drugiego końca województwa. A więc... linia obwodowa również będzie wzmacniana. Między innymi dla nas jest kluczowe przebicie połączenia, i to jest, rozmawiałem na ten temat z koleją, jest taka gwarancja, żeby linię obwodową połączyć przebicciem do linii piaseczyńskiej tak, aby móc wyznaczyć właśnie trasę SKM-ki między Legionowem, przez linię obwodową, aż do lotniska, z dorobieniem dodatkowych przystanków chociażby u mnie, po mojej stronie bemowsko-wolskiej na wysokości ulicy Obozowej. Czyli wyznaczenie czy dodatkowy przystanek też na wysokości Arkadii, nie Arkadii, czy tam dokładnie

ulicy Powązkowskiej, tak aby również Żoliborz Prawidłowy miał łatwy, że tak powiem, dostęp do kolei a następnie do metra we wszystkich kierunkach, czy połączenie stacji II Linii Metra na wysokości ulicy Kasprzaka, nie, to jest... Kasprzaka, tak, chyba, między koleją przebiecie a metrem, tak aby też tam był wygodny węzeł przesiadkowy, żeby jak najwięcej tych alternatyw komunikacyjnych tworzyć dla mieszkańców. Dlatego też...

<1:54:39> <niesłyszalna kwestia>

Jarosław Józwiak: Tak, ale nie, niestety... znaczy to, znaczy układ w Warszawie jest głównie miastocentryczny, czyli wszelkiego rodzaju główne trasy komunikacyjne przebiegają na linii od danego punktu do centrum, natomiast mieszkańcy nie mają tylko i wyłącznie potrzeby poruszania się w linii centrycznej, natomiast poruszają się też między dzielnicami, dlatego że my mamy wiele już dzisiaj innych miejsc, w których chociażby są miejsca pracy, jak chociażby Służewiec Przemysłowy, do którego jest potrzeba dojazdu, czy innego rodzaju kampusy edukacyjne jak chociażby <1:55:15> na ulicy Wójcickiego, do których też musi być zapewniany dosyć sprawny dojazd w różnych kierunkach, bo na przykład mieszkańcy Targówka potrzebują dostać się w tym kierunku, i jak wskazywał tutaj pan inżynier w swojej analizie te potrzeby komunikacyjne mieszkańców są bardzo różne i to też pokazuje... państwo na co dzień nie przypuszczali, że tylu mieszkańców Żoliborza chce jeździć na Targówek, ale jednak okazuje się z tych badań, że bardzo dużo mieszkańców jeździ...

Uczestniczka spotkania: <niesłyszalne wtrącenie bez mikrofonu>

Agata Gójska: Nie, nie, nie, bardzo przepraszam, ale chwileczkę, bo tutaj pani czeka na pytanie i jeszcze pan inżynier ruchu... proszę państwa. Panie inżynierze, pan inżynier ruchu Janusz Galas w kwestii SKM-ki.

Uczestniczka spotkania: Można na piechotę przejść, naprawdę. Dwa kilometry. Od Krasińskiego... dwa kilometry!

Jarosław Józwiak: Tylko szanowna pani, tylko jeszcze dodajmy to, jeżeli tak patrzymy, to dodajmy sobie jeszcze kilometr do przejścia od centrum Targówka do Wisły, następnie dwa kilometry przez Grota, kilometr przez Grota, dwa kilometry do Trasy Mostu Krasińskiego i kilometr do Wilsona, to łącznie nam wychodzi ile, siedem do przejścia?

Agata Gójska: Proszę państwa, bardzo proszę respektować kolejność głosów! Ja oddaję panu dyrektorowi głos.

Uczestniczka spotkania: <niesłyszalne kwestie bez mikrofonu>

Jarosław Józwiak: Ale szanowna pani, dzisiejszy kształt ulicy Krasińskiego nie tylko w mojej ocenie, ale też w ocenie specjalistów i możliwość tak naprawdę wjechania bez problemu samochodem, jak pani wskazuje, z Targówka na Most Grota-Roweckiego następnie Wisłostradą, i szeroką ulicą Krasińskiego, która jest dzisiaj dwupasmowa, przypominam, i po której swobodnie może się poruszać dużo więcej samochodów, moim zdaniem, i zresztą zdaniem specjalistów, i to też nawet pokazuje prosta matematyka – jeżeli dzisiaj można, jak sama pani wskazuje, tą trasę bardzo łatwo pokonać samochodem i może się dzięki temu stracić 3 czy 4 minuty, bo trzeba pojechać naokoło jak pani wskazuje, i wjedzie się przez dwupasmową ulicę Krasińskiego szeroko na Plac Wilsona, to po jej zwężeniu do jednego pasa według pani wjedzie mniej, czy więcej samochodów?

Agata Gójska: Nie, nie, nie, bardzo proszę, pan miał bardzo długą wypowiedź! Pan dyrektor i potem pan.

Jarosław Józwiak: Ale chyba cały czas rozmawiamy.

Agata Gójska: Proszę państwa, zadajecie państwo pytania, dostajecie państwo odpowiedzi, natomiast ja rozumiem że z pewnymi odpowiedziami państwo nie musicie się zgadzać, co nie znaczy, że one nie mają prawa wybrzmieć, zarówno z pana strony jak i ze strony pana prezydenta. Bardzo proszę i dziękuję za cierpliwość. Aha, jeszcze przepraszam, pan dyrektor.

Tadeusz Bartosiński: Ja dosłownie tylko dwa zdania. Oczywiście potwierdzam, to co pani powiedziała, że pociąg może pojechać z takim samym czasem następstwa jak pociąg metra, podstawowa różnica to jest liczba drzwi. W pociągu chodzi o szybką wymianę pasażerów. Natomiast problemem jest...

<1:58:10> Uczestniczka spotkania: ...w Japonii.

Tadeusz Bartosiński: ...to o czym mówił pan prezydent, czyli dostęp do torów. My dzisiaj mamy problem, żeby zwiększyć liczbę pociągów do Legionowa. Dzisiaj. Dlaczego? Dlatego, że jeżdżą również pociągi kwalifikowalne, a przez pociągi kwalifikowane najnowsze typu, pociąg z Ciechanowa dostał 20 minut opóźnienia, co jest tylko tak na marginesie.

Jarosław Józwiak: Żeby wiedzieć – pociągi kwalifikowane to są wszelkiego rodzaju ekspresy, w tym przede wszystkim Pendolino.

<kwestie wypowiedzane jednocześnie bez mikrofonu>

Tadeusz Bartosiński: Ma trzy tory. Do Legionowa, tak.

Uczestnik spotkania: ...natomiast na odcinku wzdłuż powiedzmy Targówka pociągi kwalifikowane dzielą tory z SKM-kami? Czemu <1:59:04> nie wie? Ale tak nie musi być, tam jest ogromne torowisko...

Jarosław Józwiak: Od razu panu odpowiem, dlatego, że dzisiaj część pociągów musi pojechać dlatego, że nie mamy przebiecia, tak jak panu wskazywałem, między linią obwodową a linią kolei Piaseczyńskiej, i dlatego żeby, te pociągi dzielą tory ze względu na to, że muszą jechać przez kordon Śródmiejski, czyli przez Dworzec Śródmieście, żeby zjechać następnie na linię piaseczyńską i zamknąć pełną linię.

Agata Gójska: Dobrze. Ale proszę państwa, bardzo proszę, rozmawiamy o moście Krasieńskiego, ja rozumiem, że jest pewnie wiele kwestii do rozwiązania... nie, nie, bardzo proszę, żebyśmy wrócili do meritum. Tak, przerywam. Przerywam proszę państwa i będę. Jesteśmy godzinę po czasie, pani czeka na głos, rozumiem, że w kwestii, która jest związana z przedmiotem konsultacji. Ostatnie zdanie panie dyrektorze.

Tadeusz Bartosiński: Ostatnie zdanie – w tej perspektywie SKM-ka zamierza dokupić jeszcze 20 pociągów, więc na pewno poprawi się jeszcze jakość usług.

Uczestniczka spotkania: Znaczący, ja tak, ja muszę powiedzieć, że w ogóle się zrobiło bardzo przyjemnie na sali, tak, rozmawiamy o przyszłości, rozmawiamy o bardzo różnych rozwiązaniach i tak naprawdę o tych rozwiązaniach powinniśmy byli rozmawiać w 2009, w 2008 roku, kiedy projekt powstawał, i

kiedy były głosy ze strony Żoliborzan, że ten most jest tu niepotrzebny i że on nie będzie rozwiązywał problemów. Ja właściwie z tych wielu wywodów, zarówno pana prezydenta jak i wsparcia pana, właściwie nadal nie wiem po co jest ten most, bo myśmy usłyszeli, że nie będzie dużego ruchu tym mostem, że właściwie jesteśmy w stanie zwęzić ten most do jednego pasa drogi, no to po co my właściwie budujemy ten most za 700 milionów plus estakadę, połączenie z Bródnem i szacujemy to na około półtorej miliarda? I ja sobie myślę, że może trzeba takie rozmowy prowadzić częściej i wcześniej. To jest to o czym my mówiliśmy. I my mówimy w tym naszym stanowisku, że nie było tego typu konsultacji i takich rozmów o, o rozwoju, tak. Nie było, nawet na dodatek nie było tych rozmów przy okrągłym stole i cały czas mam poczucie, że my jesteśmy jednak pod gilotyną czasu 30 lipca 2016 roku, kiedy musi zostać zakończony projekt aktualizacji i uzyskania ZRID-u. W związku z tym zastanawiam się w ogóle nad sensownością tego wszystkiego co tu się dzieje. Oczywiście pan prezydent ma rację, że w czasie warsztatów możemy się dopracowywać różnych rozwiązań, ale to są rozwiązania bardzo takie, powiedziałabym, płynne, dlatego że one nie zmieniają struktury tego mostu, nie zmieniają wielkości tego mostu, czyli właściwie decyzjami administracyjnymi można zmienić ten charakter mostu, czyli z jednego pasa zrobić dwa pasy, czy trzy pasy, w zależności od tego jaki będzie, nie wiem, układ władzy, albo lobbingu, bo ja sobie przypominam, że Targówek domaga się zwiększonej ilości pasów samochodowych. Więc po pierwsze ja nadal proszę o odpowiedź na podstawowe pytanie – jakie jest uzasadnienie budowy tego mostu? To jest pierwsze pytanie, bo właściwie państwo nam powiedzieli, że nie ma specjalnie uzasadnienia, bo nie będzie dużego ruchu, można zwęzić do jednego pasa. No to po co my budujemy za 700 milionów ten most, tak? I druga sprawa, kolejna, ale to znowu już futurystycznie się trochę zachowam – może w ogóle nie jest potrzebny pas ruchu w naszym kierunku, tylko raczej jest pas ruchu wylotowy? Bo to moim zdaniem jaki problem miasto ma, miasto ma problem z wyprowadzeniem samochodów z Wisłostrady na drugą stronę, dlatego że porządny wjazd na stronę zachodnią jest, no porządnie w miarę przez most Poniatowskiego, most Śląsko-Dąbrowski ma kiepski wjazd, most Gdański prawie w ogóle nie ma, nie, w ogóle nie ma wjazdu, znaczy nie ma bezpośredniego wjazdu, tak, i później jest Grota Roweckiego, który już jest przestrzennym i dużym. Może jak się bawimy w takich futurystów, to może ogóle nam nie jest potrzebny wjazd do nas, tylko tak naprawdę jest wyjazd z Wisłostrady? Moim zdaniem to co jest miastu potrzebne, żeby ułatwić... no bo właściwie państwo mówicie, że do nas tutaj w ogóle nie będą przyjeżdżać, będzie bardzo mały ten ruch, no to po co my te 700 milionów wydajemy? Ale może można zrobić takie rozwiązanie, żeby w ogóle nie było ruchu w tę stronę, tylko był ruch wyjazdowy i zrobić rodzaj takiej pętli. To jest takie futurystyczne moje myślenie. O tramwaju? No, w tej opcji nie byłoby tramwajów. I jeszcze, jeszcze jakby kolejna prawa to... no bo, pan mówi tak, tory kolejowe są w tej chwili jakby, problem jest ze stacjami, że one są do tyłu, ale ja chcę powiedzieć, że most powstanie w 2021 roku, to jest sporo czasu, tak, no to... 2023 roku. No to dlaczego się nie skoncentrować na rozwiązaniu tego problemu, tak, kolejowego i jak dostosować, jest czas na to. I... czyli chodzi mi o to, że ja cały czas czuję tą gilotynę, tak, my niezależnie od tego co my tutaj będziemy robili, no to mamy tak naprawdę możliwość tylko wpływania na tą organizację, która jest bardzo płynna i ona może się błyskawicznie zmienić. I dlatego też chcielibyśmy, żeby się państwo zastanowili jednak, czy nie ma innych opcji. Czy nie ma innych opcji związanych z tym, że albo ten most nie powstanie, albo w ogóle nie będzie wprowadzał ruchu samochodowego w kierunku Żoliborza.

<2:06:00> Jarosław Józwiak: Odpowiadając na kilka pani pytań, jeszcze potem pan inżynier będzie chciał uzupełnić. Pierwsza rzecz – jeżeli chodzi o Targówek, to Targówek na okrągłym stole dopuścił ograniczenie, i jakby akceptują ograniczenie ulicy Krasińskiego do jednego pasa i uważa to za dobre

rozwiązanie kompromisowe, i przedstawiciele Targówka zarówno ze strony społecznej jak i ze strony władz dzielnicy i radnych, zresztą podobnie przedstawiciele Pragi Północ, którzy byli obecni, tego typu rozwiązania dopuszczają. Więc tutaj też proszę być precyzyjnym, nie wiem czy pani uczestniczyła w okrągłych stołach. Druga rzecz – jeżeli chodzi o węzeł Wisłostrady to też już było wielokrotnie przez nas mówione, że założenie dla projektowania tego węzła i o tym, o czym chcemy rozmawiać dotyczy tego, żeby ten węzeł tak ułożyć, żeby wszelkiego rodzaju priorytety na nim były właśnie skierowane w stronę Wisłostrady i zjazdu z Wisłostrady. Czyli żeby priorytetowe zjazdy z mostu kierowały ruch na Wisłostradę i z Wisłostrady kierowały w kierunku mostu. To też tego typu rzeczy reguluje się po pierwsze geometrią jezdni, organizacją ruchu oraz ustawieniami sygnalizacji świetlnej, które dają określony priorytet i określony czas zjazdu w określonych kierunkach ze skrzyżowania. I takie, i to też było deklarowane, że to jest też przedmiotem rozmów i to również jest akceptowane przez Targówek, żeby ten most zrzucił co do zasady ruch na Wisłostradę. Kolejnym elementem, o którym mówimy, jest tramwaj. No założenie, to co wspominałem na początku, jest takie, że Warszawa stawia na rozwój komunikacji szynowej i to ten rozwój również łączący istniejące trasy tramwajowe i tworzące z nich całe pętle. No dlatego też powstała chociażby trasa tramwajowa na Bemowie, która też budziła protesty tamtejszej społeczności, gdzie łączono istniejące kawałki najpierw między... w latach chyba bodajże 2004-2006, gdzie łączono kawałek między Bielanami a Bemowem, czyli tutaj myślę o tym odcinku Powstańców Śląskich na wysokości Carrefoura, a następnie łączono ten etap, który był związany z budową trasy S8, czyli przepięcie tramwaju już pomiędzy tą częścią Bemowa Lotniska, a tą częścią Bemowa w kierunku Powstańców aż na, w kierunku ulicy Połczyńskiej i tam stworzono, de facto, obwodnicę taką tramwajową, która dzisiaj jest bardzo istotnym elementem transportowym. I tak samo tramwaj tutaj, jak wskazywałem Tramwaje Warszawskie chcą lokalizować zajezdnię tramwajową na ulicy Annopol. I dla obsługi, i tak zwanych układania tras, marszu, obsługi komunikacji, również ta trasa będzie istotna z punktu widzenia właściwego zarządzania taborem, żeby puste tramwajowe nie jeździły po mieście, bo i jakby właściwie można było ułożyć linie tramwajowe, ta trasa również zepnie tą obwodnicę tramwajową, która będzie kolejnym przepięciem... nie, jeżeli właśnie będzie ta zajezdnia, to tramwaje będą obsługiwane przez tą zajezdnię i nie będą musiały zjeżdżać poza zjazdami technicznymi. No a przede wszystkim przechodzić państwa i łączyć się z Placem Wilsona. A dalej to wszystko zależy od dalszej decyzji. Plan miejscowy przewiduje, Tramwaje Warszawskie widzą, widzą w swoich jakichś dokumentach strategicznych poprowadzenie tramwaju dalej ulicą Krasińskiego, natomiast to będzie poddane konsultacjom społecznym i oczekiwaniom, jakie będą... ale mówimy teraz o odcinku Placu Wilsona w kierunku Powązek. To na dzień dzisiejszy nie jest przewidziane, ale w dokumentach planistycznych jest wskazywane jako potencjalnie możliwe, nie znaczy że skierowane do budowy. I ostatnia rzecz, którą tutaj pani wskazywała, była związana z planowaniem. No to też było mówione o tym szeroko na okrągłym stole – między innymi dlatego chcemy zmienić pewne procedury, żeby już w przypadku obwodnicy Śródmiejskiej ten etap konsultacji społecznych był dużo szerszy i tak jak do tej pory konsultacje społeczne na ogół odbywały się już po powstaniu projektu, a przed wszystkimi pozwoleniami, chcemy aby teraz konsultacje społeczne odbywały się na etapie przygotowania założeń do inwestycji i założeń projektowych. I stąd taki pilotaż będzie robiony na Obwodnicy Śródmiejskiej, bo to jest najbliższa ulica, która będzie dopiero przygotowywana i w tej chwili się zaczyna. Zresztą podobny proces chcemy wprowadzić w przypadku planów miejscowych i tam już trwa pilotaż związany z planowaniem przestrzennym, bo dzisiaj w planowaniu przestrzennym również mamy takie, takie ramy prawne, w których można powiedzieć dostęp i możliwość udziału strony społecznej odbywa się dopiero na etapie wdrażania planów i zgłaszania do niego poprawek.

My dzisiaj na planie miejscowym, jednym z planów miejscowych dla Targówka okolice Teatru Rampa ćwiczymy konsultacje społeczne na etapie przygotowania założeń do planu, dlatego że to też pozwoli rozwiązywać wiele konfliktów społecznych, które narastały w momencie kiedy projektant przygotowuje ten plan. Stąd te procedury w mieście też poprawiamy, żeby jak najlepiej, jak najpełniej rozumieć i słuchać naszych mieszkańców, i próbować realizować tam gdzie jest to możliwe ich oczekiwania.

Tadeusz Bartosiński: Proszę państwa, ja jeszcze chciałem tylko jedną rzecz dodać. Dzisiaj ulicą Krasińskiego od Targówka wjeżdża na Plac Wilsona linia 114. Linia bardzo silna, jeżdżąca co 10 minut, autobusy przegubowe, i między innymi jest duża część tych podróży, o których mówiłem pomiędzy Targówkiem a Żoliborzem. Założmy teraz, że mamy most – pierwszy etap, możemy już ten autobus nie pchać na trasę AK, tylko już może jechać ulicą Jagiellońską, wjechać na most, a docelowo, jeśli już będzie most, to autobusu nie ma, jest tramwaj. Każde skrócenie przynajmniej o 2 minuty tego przelotu, razy liczba pasażerów, razy liczba kursów, to są proszę państwa, nie mówiąc o oszczędnościach ekologicznych, to są państwa oszczędności. Bo najdroższy to jest ten czas, który tracimy właśnie w podróżach. Dziękuję.

<2:12:08> Uczestnicy spotkania: Ale my tego nie chcemy! Nie chcemy tego!

Agata Gójska: Dobrze, już. Dobrze... proszę państwa, ja mam taką uprzejmą prośbę. Dobrze, proszę państwa, przepraszam bardzo, ale muszę tutaj zatrzymać, ponieważ jest godzina 10. O godzinie 20:30 powinniśmy byli zakończyć spotkanie, administracja szkoły prosi nas, żebyśmy już opuścili tę salę. Ostatni, krótki głos. Proszę państwa, jeszcze się spotkamy 10, to jest za tydzień, naprawdę będzie jeszcze szansa kontynuować tę dyskusję i miejmy nadzieję... w czwartek, przepraszam. Być może będzie szansa, że w końcu usiądziemy do tych map.

Uczestniczka spotkania: Dobrze, ja obiecuję... działa? Działa. Działa. Działa. Ja obiecuję, że nie będę mówić długo. Ja chciałam przede wszystkim panom podziękować, że zdecydowaliście się jednak zostać do końca i wysłuchać wszystkich pytań i na nie odpowiadać. Rozmawiamy tutaj... ja mam takie poczucie, że my o tym naszym mieście Warszawa rozmawiamy z perspektywy ulic, tramwajów, pociągów i tak dalej, a ja myślę, że miasto to jest zdecydowanie więcej – z całym szacunkiem dla przedmiotu pana życia zawodowego, to jest zdecydowanie więcej i chciałabym, żebyśmy myśląc o mieście myśleli przede wszystkim o ludziach, ale nie tylko o tym czy ludzie się przemieszczają trochę lepiej, czy trochę gorzej, bo gdybyśmy zapytali ludzi o to czy kosztem tego, że będą mieli trochę utrudnioną komunikację, ale będą mieli czyste powietrze, zieleń i fajną przestrzeń wokół siebie do życia, to ja jestem przekonana głęboko, że odpowiedź byłaby jednak, no niestety na korzyść właśnie tej przestrzeni – znaczy nie niestety, niestety dla tych, co myślą tylko i wyłącznie pod kątem transportu, a generalnie to chciałam panom powiedzieć, że mam też takie poczucie, że władze miasta Warszawy stały się przede wszystkim rzeczniczką Targówka, a Żoliborz jest taką samą dzielnicą tego miasta jak Targówek i mam takie poczucie, że staliście się panowie rzeczniczką innej dzielnicy w rozmowie z inną dzielnicą. A ja bym chciała, żebyście myśleli zarówno o jednej dzielnicy jak i o drugiej. Absolutnie z dzisiejszego spotkania nie mam takiego poczucia, że patrzycie na tą inwestycję z perspektywy dwóch dzielnic. Bo ja cały czas słyszę tylko i wyłącznie komentarze i dyskusje na temat tego co potrzebuje Targówek, co możemy dla Targówka zrobić, a państwo tu musicie się pogodzić z tym, że poniesiecie tego jakby koszty. To trochę, trochę, trochę mnie to dziwi, ponieważ ja nie spotykam się dzisiaj z burmistrzem dzielnicy Targówek, a byłam na takim spotkaniu i tam też zabierałam głos, tylko spotykam się z wiceprezydentem miasta stołecznego Warszawy, którego

Żoliborz jest dzielnicą no i śmiem twierdzić, że nawet starszą niż Targówek. Nie ma z nami dzisiaj profesora Zalewskiego, żałuję, urbanisty i architekta z Politechniki Warszawskiej, który ma w zwyczaju studentów, którzy odwiedzają w ramach wymiany uczelnianej, międzynarodowej wymiany, zapraszać na spacer po Żoliborzu. I to są studenci, którzy zachwyceni chodzą po naszej dzielnicy i mówią, że takich enklaw jak Żoliborz w miastach europejskich prawie nie ma, a jeśli są, to są chronione z ogromną pieczołowitością. A więc ja już nie będę panom dzisiaj o 22 zadawać tego pytania, ale zastanówcie się nad tym czy nie warto naprawdę jakby trochę odstawić na bok myślenie o torowiskach, SKM-kach, metrach, ilościach samochodów, tylko pomyśleć o tym, że jest to dzielnica, która przetrwała kilkaset lat, która jest ceniona nie tylko tu, jakby tu na Żoliborzu, o czym mówiła Ania Kaliszewska, która już musiała pójść, ale też ceniona wśród Warszawiaków, co więcej wśród różnych młodych Europejczyków, którzy tu przyjeżdżają i tę dzielnicę oglądają. Czy naprawdę chcecie państwo się zasłużyć jako władze miasta, jako te, i zostać tak zapamiętanymi, jako te władze miasta, które doprowadziły do zniszczenia tej dzielnicy? To jest takie pytanie tak na koniec do panów. Jeszcze tylko powiem, że Jerzy Waldorff, który kochał tę dzielnicę! A przede wszystkim kochał Stare Powązki, o których słyszałam ostatnio, że jest pomysł przebicia się tunelem pod nimi w ramach różnego rodzaju... czytałam takie informacje w prasie, więc proszę jakby już... ale to są cytaty z wypowiedzi, a nie komentarze dziennikarzy. Jerzy Waldorff mówił tylko, proszę pana, tak, że ojczyzna tracąc pamięć traci życie. I z tą maksymą pana zostawiam na koniec tego wieczoru.

<oklaski>

Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Panie prezydencie.

<2:17:13> A więc po kolei. Patrzenie na miasto wymaga patrzenia z wielu perspektyw, z perspektyw wielu dzielnic, dlatego dzisiaj spotykamy się tutaj i żeby państwa jeszcze lepiej usłyszeć, tak, i jeszcze raz pragnę podkreślić, że u państwa są dwa spotkania, a na Targówku tylko jedno, dotyczących rozmów o moście. I jak widać ze strony Targówka, który jest najbardziej żywotnie zainteresowany powstaniem tego mostu, jest pełna otwartość i wola dialogu w celu takiej zmiany tego projektu, żeby szukać kompromisu wspólnie z Żoliborzem, i dzisiaj też o tym z państwem rozmawiam, i rozumiem też perspektywę państwa dzielnicy. I to co powiedziałem na przykład w mojej osobistej ocenie po przebudowie i po dokonaniu zwężenia ulicy Krasieńskiego do jednego pasa państwo zyskają mimo budowy mostu, w porównaniu z sytuacją dzisiejszą, która jest dużo gorsza z perspektywy wjeżdżających samochodów do Placu Wilsona i dostępności wjazdu do Placu Wilsona niż będzie po budowie tego mostu. A więc ja też widzę państwa perspektywę, i staram się szukać takich możliwości kompromisu w ramach tej inwestycji i tego projektu, który pozwoli nam pogodzić te także różne interesy, bo trochę na tym polega zarządzanie miastem, że trzeba patrzeć z wielu perspektyw i szukać rozwiązania, które będzie godziło jak najwięcej osób ze sobą i budowało ten wspólny kompromis. Akurat mnie pani nie musi przekonywać do tego jak ważna jest jakość życia, bo jakby jestem współautorem budżetu partycypacyjnego, który bardzo mocno przyczynia się do poprawy tej jakości życia, bo mieszkańcy sami zmieniają swoje otoczenie. To ja będąc dyrektorem CKS-u wprowadzałem inicjatywę lokalną, która jest też takim narzędziem i wiele innych narzędzi, które dzisiaj włączają mieszkańców w proces podejmowania decyzji i pomagają współdecydować i poprawiać sposób zarządzania i funkcjonowania tego miasta tak, by również cały cykl projektów, które wspólnie z prezydentem Olszewskim współtworzymy, tak jak chociażby projekty centrów lokalnych, które mają właśnie przekonywać właśnie budować takie lokalne centra usług, żeby na przykład Warszawa rozwijała się bardziej policentrycznie i różnego rodzaju usługi świadczyła w poszczególnych

dzielnicach, a nie tylko w centrum, są tego najlepszymi przykładami i te zmiany, które powoli w mieście zachodzą właśnie związanymi chociażby z procesami decyzyjnymi, jak konsultacje w ramach budowy II Linii Metra. Już dzisiaj rozmawiamy chociażby o kształcie ulicy Kondratowicza, pewnie za chwilę podobny proces zacznie się dyskusja na Woli na temat ulicy Górczewskiej i tak dalej, i tak dalej. Bo dzisiaj to mieszkańcy współtworzą to miasto, tylko musimy wspólnie szukać kompromisu nawet przy tak trudnych sytuacjach jak ta, gdzie mamy bardzo przeciwstawne interesy dwóch brzegów Wisły, ale spróbujemy się wznieść ponad to i znaleźć wspólny interes, który pozwoli pogodzić wszystkie strony.

Agata Gójska: Proszę państwa, bardzo proszę, żebyśmy na tym zakończyli to dzisiejsze spotkanie. Zapraszamy serdecznie na spotkanie w dniu 10-go w tym samym miejscu i będzie szansa, żeby kontynuować tę rozmowę i być może już przejść do konkretnego planowania, żeby z tych ogólnych refleksji zaproponować już konkretne...

<2:20:23> Uczestniczka spotkania: <niezrozumiała kwestia wypowiedana bez mikrofonu.