

**TRANSKRYPCJA SPOTKANIA KONSULTACYJNEGO Z MIESZKAŃCAMI W SPRAWIE MOSTU KRASIŃSKIEGO, 09.03.2016, AKADEMIA LEONA KOŹMIŃSKIEGO.**

**Agata Gójska: Proszę państwa, zaczynamy w takim razie. Witam państwa bardzo serdecznie na spotkaniu konsultacyjnym dotyczącym budowy Mostu Krasińskiego wraz z dojazdami. Jeśli chodzi o przebieg dzisiejszego spotkania, to będzie ono podzielone na dwie części. W pierwszej części pan dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji, pan Tadeusz Bartosiński, opowie o uwarunkowaniach tej inwestycji, o kontekście, o tym na jakiego rodzaju potrzeby ta inwestycja jest odpowiedzią, następnie pani Agata Choińska-Ostrowska z Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych opowie o tym jaki projekt jest punktem wyjścia do konsultacji społecznych, a potem zaprosimy państwa do głosu, do komentowania, do zgłaszania swoich wątpliwości, swoich potrzeb i ewentualnych właśnie poprawek do, do tego projektu. Ja się nazywam Agata Gójska i będę moderować dzisiejsze spotkanie, i nie przedłużając, oddaję głos panu dyrektorowi.**

<0:56> Tadeusz Bartosiński: Dziękuję bardzo. Dobry wieczór państwu. Proszę państwa, króciutkie wprowadzenie jak w ogóle do tego projektu doszło. Projekt jest osadzony w dwóch dokumentach strategicznych miasta stołecznego Warszawy, czyli w Studium Uwarunkowań i w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego. Studium było uchwalone przez Radę Miasta Stołecznego Warszawy w 2006 roku, zmodyfikowane w 2010. Strategia Zrównoważonego Rozwoju jest to dokument z 2009 roku. W obydwu tych dokumentach ujęty jest ten projekt. Proszę zobaczyć – to jest studium, mamy... przepraszam, mamy zawarte w połączeniach mostowych, ponieważ to jest dosyć duża strona to jest mało wyraźna, ja sobie pozwoliłem ten fragment powiększyć. Projektowane i proszę zobaczyć – Most Północny, most w ciągu ulicy Budowlanej i Krasińskiego, ona jeszcze wtedy nazywała się Budowlana, dzisiaj Matki Teresy z Kalkuty, Most na Zaporze i Most Południowy. Most Północny, czyli Most Marii Skłodowskiej-Curie jest już zrealizowany, Most Południowy lada moment będzie zaprojektowany, jesteśmy w tej chwili na etapie projektu mostu w ciągu ulicy Krasińskiego. Pozostaje jeszcze do realizacji na okres późniejszy Most na Zaporze. To jest studium. To jest ten podstawowy dokument, w którym określona jest polityka zagospodarowania przestrzennego miasta. A ten korytarz dla mostu jest już praktycznie od lat '30 w rezerwie. To jest Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego i tutaj, proszę państwa, na stronie 134 wydania książkowego, ponieważ internetowe jest troszeczkę rozbieżność w stronach, ale proszę zobaczyć – budowa tras tramwajowych i mamy... przepraszam, mamy trasę tramwajową również w ciągu ulicy – tutaj jeszcze ulica Budowlana, no bo to jest dokument z 2009 roku, przed tą zmianą, i następnie jeszcze Świętego Wincentego, tu jest dalej powiedziane, że aż do ulicy skrzyżowania Trasy AK z ulicą Głębocką, w domyśle dalej do obsługi Białołęki. Czyli ten projekt jest osadzony w dwóch najważniejszych dokumentach dotyczących Miasta Stołecznego Warszawy. Proszę państwa, jak wygląda układ obwodowy, bo miasto... jak popatrzymy na człowieka, to najdłuższa część człowieka to są nogi. Od zarania, proszę państwa, mobilność była na pierwszym miejscu. Człowiek się musi poruszać. I oprócz układów lokalnych muszą też istnieć układy obwodowe, które pozwalają wyprowadzić ruch z centrów lokalnych na obwodnice. Proszę zobaczyć, mamy trzy obwodnice – obwodnicę Śródmiejską, którą w tej chwili my również rozpoczęliśmy już zadanie projektowe od Ronda Wiatraczna do Ulicy Radzymińskiej, mamy Obwodnicę Miejską i mamy Obwodnicę Ekspresową. Ekspresowa w tym momencie, czyli tutaj jest Trasa AK, Obwodnica Miejska, czyli Most Marii Skłodowskiej-Curie. Nie wszędzie jeszcze są one ze sobą spójne, połączone, ale pracujemy nad tym, proces inwestycyjny trwa.

Proszę państwa, ten Most Krasińskiego, czyli ten element położony mniej więcej w połowie pomiędzy Mostem Gdańskim, a mostem AK – trasy Grota-Roweckiego, jest tak naprawdę połączeniem lokalnym, międzydzielnicowym. Jakie jest jego znaczenie? Po pierwsze łatwiej przemieszczanie się mieszkańców pomiędzy lewobrzeżną i prawobrzeżną częścią Warszawy, po drugie – bardzo istotny element – on zawiera w sobie trasę tramwajową, i trzeci element, dzięki temu znacznie nam się skróci długość podróży, bo dzisiaj mieszkańcy... przepraszam, niestety to jest... dzisiaj mieszkańcy z tego obszaru muszą wyjechać albo mostem Grota, albo mostem Gdańskim. Niestety dzisiaj Most Gdański nie ma dobrego połączenia z układem Wisłostrady. W związku z tym nadrabiana jest ta podróż. To jest około 3-4 kilometrów. Z chwilą, kiedy ten most powstanie, mieszkańcy prawobrzeżnej części Warszawy zyskają znakomity środek transportu, żeby dojechać tramwajem do Placu Wilsona do I Linii Metra – jeśli ktoś podróżuje w tamtym kierunku, prawda. Bo dodatkowo należy powiedzieć, że lada moment rozpoczniemy budowę, na wschodnim odcinku II Linii Metra. Mamy już pozwolenie na budowę na stację Trocka, na [...], na kolejny, lada moment dostaniemy na wszystkie, w związku z tym połączenie również będzie z częścią Śródmiejską bez przesiadki. Także proszę państwa, budowa tego mostu, rozwiązanie te inwestycyjne jest w pełni realizacją polityki transportowej miasta. Natomiast jeśli chodzi o te inwestycje poboczne, o których już mówiłem, czyli Obwodnica Śródmiejska, no to jest zakończenie w roku 2021, II Linia Metra do Targówka rok 2019. Natomiast już o szczegółach jeśli chodzi o samą inwestycję, to poproszę panią Agatę. Dziękuję bardzo. To tylko krótkie wprowadzenie jest.

<7:24> Agata Choińska-Ostrowska: Dobry wieczór państwu, Agata Choińska-Ostrowska, Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych. Proszę państwa, chciałabym państwu przybliżyć ten projekt, którym dysponujemy w Zarządzie Inwestycji Drogowych od 2012 roku. On powstawał przez kilka lat i od 2012 roku nie był aktualizowany. W tej chwili trwa właśnie aktualizacja tej dokumentacji projektowej. Ta aktualizacja ma potrwać do końca lipca bieżącego roku. I równoległe do tych prac, które rozpoczęliśmy, także prowadzone są konsultacje społeczne, które rozpoczęły się 15 lutego, potrwały do 20 marca i w ramach tego właśnie procesu również dzisiaj z państwem się spotykamy. Chciałabym zatem przejść do takich informacji dotyczących takich rozwiązań projektowych, które mamy tej dokumentacji. Takie założenia, które przyświecały projektantowi tej trasy, czyli firmie Systra, bo to jest autor tego rozwiązania projektowego, to było stworzenie nowego, lokalnego połączenia drogowego w północnej części Warszawy, tak jak pan dyrektor wspominał, łączącego Żoliborz, Bielany z Pragą Północ i dzielnicami przylegającymi. Jeśli chodzi o samą trasę, to ona została podzielona na dwa etapy, czyli etap pierwszy to jest ten odcinek drogowy zawierający przeprawę mostową. On liczy około 2 kilometrów i znajduje się pomiędzy Placem Wilsona a ulicą Jagiellońską. I etap drugi, który liczy około kilometra od ulicy Jagiellońskiej do ulicy Matki Teresy z Kalkuty. I to jest ten odcinek, który w większości przebiega nad terenami kolejowymi, czyli mamy znowu obiekty inżynierskie, obiekty mostowe, które umożliwiają nam przejście przez te tereny kolejowe. Jeśli chodzi o szczegółowe rozwiązania projektowe, to zaczynam tu od strony Żoliborskiej, czyli od strony Placu Wilsona – jeśli chodzi o zmiany w układzie drogowym na Placu Wilsona, ten projekt nie przewiduje tutaj żadnych zmian. My zaczynamy od samego Placu Wilsona i mieścimy się w istniejącym pasie drogowym ulicy Krasińskiego. Czyli ten pas drogowy nie jest poszerzany, natomiast jest nieco inaczej zagospodarowany na poszczególne elementy drogi. Pojawia nam się bowiem trasa tramwajowa, która biegnie środkiem ulicy Krasińskiego, natomiast jezdni południowa istniejąca zostaje w związku z tym zawężona z dotychczasowych 12,5 metra do 7 metrów. Tak jest w tym projekcie, który mamy od 2012 roku, natomiast te wszystkie rozwiązania w tej chwili są również takim przedmiotem dyskusji

naszych rozmów z mieszkańcami, dlatego że chcemy ostatecznie stworzyć taki projekt ulicy Krasieńskiego, który będzie w jak największym stopniu akceptowany przez mieszkańców. Pierwsze rozmowy za nami, spotkaliśmy się na Żoliborzu z mieszkańcami w miniony piątek, kolejne spotkanie jutro, zapraszamy wszystkich mieszkańców Warszawy, którzy są zainteresowani tym projektem. Kolejny odcinek tej trasy to węzeł z Wisłostradą. Tutaj jeśli chodzi o zajęcie terenu również jest to bardzo zbliżone do tego, co mamy obecnie, czyli ta powierzchnia nawet w tym projekcie jest ciut mniejsza, ale same rozwiązania drogowe się różnią, bo po pierwsze, ponownie wspominał, że trasa tramwajowa, której obecnie na tym węźle nie ma, poza tym nieco inne rozwiązania jeśli chodzi o sam układ drogowy – nowe skrzyżowanie umożliwiające wjazd w ulicę Gwiaździstą i dojazd do Centrum Olimpijskiego. I taka podstawowa jeszcze informacja dotycząca tego mostu wraz z dojazdami, to przewidzianych mamy zawsze na wprost 2 pasy ruchu, czyli są 2 pasy ruchu na jezdniach, którymi wyjeżdżamy ze skrzyżowania i wjeżdżamy na most, natomiast poszerzone są jezdnie, którymi dojeżdżamy do samego skrzyżowania z 2 do 4 pasów ruchu tak, aby można było wyznaczyć dodatkowe pasy do skrętu. Ta liczba pasów i te rozwiązania to także jest taki element, o którym w tej chwili rozmawiamy z mieszkańcami, chcemy usłyszeć co na ten temat sądzą i będziemy się zastanawiali jak te rozwiązania drogowe można by było zminimalizować, jeżeli taka, takie są oczekiwania. Kolejny odcinek tej trasy to już sam most. Most liczący około 720 metrów – most, który nie ma podpór w nurcie rzeki, którego konstrukcja została dostosowana do warunków jakie mamy na tym terenie, czyli Natura 2000 i względy środowiskowe. Mała liczba podpór także na tych terenach między wałami i takie długie właśnie przeszło nurtowe, które tutaj widzimy, liczące około 270 metrów. Jeśli chodzi o samo rozwiązanie drogowe – nadal kontynuacja tego, co widzieliśmy po stronie Żoliborskiej, czyli trasa tramwajowa biegnąca środkiem tego mostu i jezdnie liczące po 2 pasy ruchu, i oczywiście po północnej i południowej stronie drogi rowerowe i chodniki dla pieszych. Jeśli chodzi o stronę, już przejeżdżamy tutaj na stronę, na prawobrzeżną część miasta i mamy skrzyżowanie z ulicą Jagiellońską. Tutaj to skrzyżowanie przewiduje, że podobnie tak jak na węźle z Wisłostradą jezdnie, którymi zjeżdżamy ze skrzyżowania mają 2 pasy ruchu, natomiast poszerzone są jezdnie, którymi dojeżdżamy do skrzyżowania tak, aby możliwe było wyznaczenie dodatkowych pasów do skrętu. Drogi rowerowe, chodniki, wzdłuż całej tej trasy także są przewidziane i tutaj jezdnie lokalna po wschodniej stronie ulicy Jagiellońskiej. Także państwo możecie zauważyć gdzie przewidujemy przystanki komunikacji publicznej. Ja od razu też wspomnę, że tutaj na stołach, to już w drugiej części spotkania, mamy wydrukowane w większej skali to skrzyżowanie, mamy także infografiki, na których bardziej są widoczne te, te wszystkie szerokości, zapraszamy później do, do podejścia, do zapoznania się z tym. Kolejny odcinek to jest odcinek już bezpośrednio przed wiaduktem nad terenami kolejowymi, czyli rejon Osiedla Śliwice. Tak ten projekt przewiduje rozwiązania drogowe w tym rejonie. Czyli nas... tutaj mamy już tak jak mamy obecnie ulicę Kotsisa, tutaj już mamy wjazd na Wiadukt na Nasypie, natomiast to co tutaj widzimy, to może objaśnię, to jest nowy przebieg ulicy Kotsisa i dojazdu tak naprawdę do ulicy Garsona i Witkiewicza. Czyli pod wiaduktem, jezdnie prowadząca pod wiaduktem umożliwiającą tutaj wjazd w tę ulicę i ponownie wjazd na ulicę Jagiellońską. Główne jezdnie trasy prowadzące na wiadukt widzimy tutaj. Czyli ta szersza, bo dojeżdżamy nią do skrzyżowania z Jagiellońską i ta dwupasowa, która prowadzi na sam wiadukt nad terenami kolejowymi. Tutaj widzimy ten wiadukt z góry i to jest też bardzo ważna kwestia, czyli przystanek tramwajowy zlokalizowany w rejonie stacji kolejowej Warszawa Praga. Jeśli chodzi o skomunikowanie tego przystanku z peronem, będą zarówno schody jak i winda, która będzie ułatwiała poruszanie się osobom niepełnosprawnym. I już teraz ten przebudowany peron jest tak zlokalizowany, aby po wybudowaniu tego wiaduktu można było rzeczywiście tę komunikację

między linią tramwajową a linią kolejową uruchomić. I już przechodzimy do ostatniego odcinka, czyli rejon skrzyżowania ulicy Wysockiego, Odrowąża i Matki Teresy z Kalkuty. Patrząc od strony zachodniej ulica Oliwska przebiegająca pod wiaduktem jeszcze, i następnie tutaj lokalna ulica Budowlana umożliwiająca dojazd do tych terenów, i już samo skrzyżowanie. O, przepraszam, troszkę za szybko. Już wróciłam. Mamy tak samo – dwie jezdnie odprowadzające ruch ze skrzyżowania dwupasowe i poszerzone jezdnie, którymi dojeżdżamy do skrzyżowania z dodatkowymi pasami do skrętu. Przystanki komunikacji publicznej, drogi rowerowe, ścieżki, też państwo widzicie, są przewidziane w tym projekcie. I to są te rozwiązania, które tak jak wspomniałam, funkcjonują od kilku lat w tym projekcie Mostu Krasińskiego wraz z dojazdami. To są te rozwiązania, o których chcielibyśmy państwem porozmawiać, usłyszeć państwa opinie na ten temat, może jakieś propozycje. Będziemy się starali to wszystko przeanalizować, tak aby ostatecznie ten projekt i ta trasa w jak największym stopniu odpowiadała państwa oczekiwaniom. Dziękuję bardzo.

**<16:21> Agata Gójska: Dziękujemy bardzo. I zapraszam państwa do zadawania pytań albo do zgłaszania sugestii. Mam tylko jeszcze uprzejmą prośbę – ponieważ spotkanie jest nagrywane na potrzeby sporządzenia raportu z konsultacji, to będziemy prosili o przedstawianie się do mikrofonu i też tutaj kolega będzie z mikrofonem podchodził, abyśmy się wszyscy słyszeli. Bardzo proszę, czy są jakieś pytania albo rekomendacje dotyczące konkretnych rozwiązań?**

Kwiatkowski: Dzień dobry, może ja tak.

**Agata Gójska: Tylko ja muszę dać mikrofon, mimo wszystko.**

Kwiatkowski: Ja jestem, ja jestem... Kwiatkowski nazywam się i jestem mieszkańcem Targówka. I teraz jest ważna sprawa, bo pani mówiła tu, że jest pierwszy etap i drugi etap, prawda? Pierwszy etap to będzie do ulicy Jagiellońskiej, jak rozumiem, ta koncepcja się nie zmieniła. I na to są pieniądze. Na dalszy ciąg nie ma pieniędzy z tego co wiem. To jest do załatwienia ta pierwsza część, tylko jeżeli to zostanie zrobione do Jagiellońskiej, to jako ja, nikt z Targówka, ani z Bródna, ani z tych wszystkich dzielnic nie wjedzie na ten most, bo nie będzie miał możliwości.

**Agata Gójska: To już wyjaśniamy w takim razie na czym polegają te dwa etapy i w jakiej zależności czasowej one będą realizowane. Bardzo proszę pana dyrektora Jerzego Kulika z Biura Rozwoju Miasta, żeby odpowiedział na to pytanie.**

<17:51> Jerzy Kulik: Szanowni państwo, ten projekt został podzielony na dwa etapy ze względów finansowych przede wszystkim, bo w pewnym momencie kiedy były prowadzone prace nad ustaleniem Wieloletniej Prognozy Finansowej do '22 roku nie było jeszcze w pełni możliwe zabezpieczenie wszystkich środków finansowych na realizację obu etapów. W tej chwili na najbliższej sesji Rady Warszawy w dniu 17 marca będziemy przedstawiać Radzie Warszawy propozycję zabezpieczenia środków finansowych na II etap tak, żeby ten II etap był realizowany w mniej więcej tym samym czasie, w jakim jest realizowany etap pierwszy. Także myślę, że decyzja Rady Warszawy będzie pozytywna w tym zakresie, mam tę głęboką nadzieję.

Kwiatkowski: Ja jeszcze chwileczkę. Jeszcze ja chwileczkę. To co pan mówi to się wszystko zgadza, tylko ja nie wierzę, że będą pieniądze na II etap. Tak było zresztą z Mostem Toruńskim – tam z końcówką ile lat czekaliśmy aż, aż drzewami zarosło!

**Agata Gójska: Znaczący ja rozumiem, że pan ma obawy czy rzeczywiście będzie możliwa jednoczesna realizacja obu etapów. To jeszcze raz powiedzmy to...**

Kwiatkowski: Czy będzie ogólnie w ogóle... w ogóle druga część, bo jeżeli nie będzie robiona druga część, to ten pierwszy etap jest bez sensu!

Jerzy Kulik: Proszę pana, zgadzam się z panem w pełni – cały ten układ komunikacyjny...

**Agata Gójska: Dziękuję bardzo.**

Jerzy Kulik: ...powinien być realizowany komplementarnie i takie jest nasze tutaj, takie są nasze starania. Jeśli pan śledził zmiany budżetowe w swoim czasie, to może pan zauważyć, że właśnie aktualizacje projekty przygotowaliśmy łącznie dla 2 odcinków tak, żeby właśnie mówić o komplementarnym patrzeniu na cały ten układ i te środki finansowe, które zaproponowaliśmy, pani prezydent zaproponowała Radzie te materiały zostały już przekazane do Rady Miasta Stołecznego Warszawy, mamy w przyszłym tygodniu sesję i ja jestem głęboko przekonany, że radni te zaproponowane zabezpieczenia finansowe uchwalą. Także...

<20:04> Kwiatkowski: Jeszcze słowo... bo pan ma i my też wierzymy, że tak będzie, ale z drugiej strony obawiamy się, że w przyszłym roku to już nawet na 500+ dla dzieci nie będzie pieniędzy, a co dopiero mówić na most.

**Agata Gójska: No, rozumiem że takie jest zapewnienie. To tutaj damy pierwszy głos, dobrze, bo tam się pani zgłaszała z boku i zaraz podejmiemy do pani. Nie, nie, to my podejmiemy do pani, nie ma żadnego problemu.**

Joanna Popko: Witam, Joann Popko ze Śliwic – odsuwam się od własnego dziecka, może mi to bardziej umożliwi rozmowę z państwem, dlatego też się tutaj wprosiłam do kolejki, bo być może zaraz będę musiała uciec ze względu na młodą. Czy mogłybyśmy, moglibyśmy przewinąć się do tych dwóch slajdów pokazujących skrzyżowania z Jagiellońską? To będzie bardziej widać. Tak, Jagiellońska i Śliwice. Jak jesteśmy na tym slajdzie przy Śliwicach, no to oczywiście wątpliwość mieszkańców osiedla Śliwice to likwidacja jedynych obszarów zielonych jakie mamy. Jesteśmy niewielką kolonią domków otoczoną z jednej strony Jagiellońską, z drugiej fabryką, z trzeciej będziemy mieli teraz Trasę, i jedyny skwerek jaki nam został, czyli niewielki plac zabaw, muszę tutaj, wiadomo, w obronie córki tutaj występować, i nasz jedyny kawałek boiska, jedyne miejsce, gdzie możemy cokolwiek zrobić, ma być według tego projektu zabrany – przede wszystkim nie na samą trasę, tylko tutaj na te dojazdowe, na ten dojazd do osiedla, dojazd do kolonii. Niewątpliwie da się znaleźć takie rozwiązania, w których te tereny zielone mogą zostać i to jest głos wielu mieszkańców Śliwic, to wiem. I bardzo bym chciała, żeby te propozycje doprowadzenia dojazdu alternatywnie, na przykład od strony Budzyńskiej i Tylickiej, były wzięte pod uwagę. Bo w tym miejscu ten dodatkowy dojazd, no niszczy wszystko. Za pomocą zlikwidowania tej okężnicy tej takiej, która idzie dołem, moglibyśmy, moglibyśmy uniknąć likwidacji tego terenu zielonego. I jeszcze bym prosiła o ten slajd wcześniej, bo tu mam pytanie, nie wiem. Tutaj mam pytanie co to jest za droga to Wybrzeże Puckie. W tym momencie w tym miejscu jest wał wiślany.

<22:32> **Agata Gójska: Tak, to jest droga techniczna i ona nadal będzie drogą techniczną. Czyli do obsługi wału.**

Joanna Popko: Czyli ona nie jest, nie staje się drogą publiczną?

**Agata Gójska: Nie. Z tego co wiemy...**

Joanna Popko: Bo tutaj na tym nic nie widać w planach.

**Agata Gójska: Nie, to jest tak jak jest do tej pory, czyli możliwość dojazdu technicznego do wału.**

Joanna Popko: Dobrze. To dziękuję bardzo.

**Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Propozycja innego poprowadzenia, poprowadzenia ruchu i jakby likwidację z tej części odnotowujemy jako postulat w konsultacjach społecznych. Od razu oddaję.**

<22:58> Uczestniczka spotkania: Ja bym chciała tu panu powiedzieć, o, z tyłu, że na przekonaniu jedziemy już kilka lat, dziesięć bodajże, jeżeli chodzi o połączenie Mostu Świętokrzyskiego z Obwodnicą Śródmiejską. Wtedy miały być też pieniądze, do dzisiaj ich nie ma. Więc moje pytanie jest jaka jest logika w ogóle budowania mostu, kawałka właściwie na dzień dzisiejszy, bo nie ma zagwarantowanych pieniędzy na całość, kiedy można by dokończyć jedną konkretną rzecz, czyli Obwodnicę tą Śródmiejską, plus dokończyć, zbudować metro, i wtedy jakie uzasadnienie jest tego mostu?

**Agata Gójska: To już zaraz wracamy, on był pokazany w kontekście tych innych inwestycji. Panie dyrektorze, ja bym mimo wszystko poprosiła pana żeby pan trochę był bliżej i mógł zająć, zabrać głos w konkretnych kwestiach. Już odpowiadamy.**

Jerzy Kulik: Proszę państwa... oczywiście... może zacznę od tego, że wielokrotnie informowaliśmy o tym, że linia metra, dokończenie II Linii Metra po stronie praskiej, czyli ten odcinek 3 stacje plus następnie 2 stacje jest w tej chwili, będzie szybciej realizowany niż Most Krasińskiego wraz z dojazdami, środki finansowe na ten cel są zabezpieczone do '20 roku. W tej chwili został wybrany wykonawca dla realizacji odcinka 3, mówię 3+3, bo po jednej stronie Wisły 3 i po drugiej stronie Wisły 3. Zostały utworzone oferty na wybór projektanta koncepcji dla odcinka 2+3, 2 po stronie, 2 po stronie... przepraszam, 3 po stronie praskiej. Także jeśli chodzi o zabezpieczenie finansowe dla realizacji metra – ono jest w budżecie. Trwają prace związane z przygotowaniem całego procesu, wyborem wykonawcy. Projekt jest wykonany, w tej chwili uzyskujemy pozwolenie na budowę, także te kwestie – myślę że warto o nich mówić. Jeśli chodzi o samą Trasę Obwodnicę Śródmiejską – w budżecie są zabezpieczone środki finansowe na realizację od Ronda Wiatraczna do ulicy Radzymińskiej. W tej chwili został wybrany wykonawca prac projektowych, zostały ustalone wytyczne do projektowania. Za chwilę będziemy również dyskutować publicznie o tym, właśnie prowadzić takie konsultacje społeczne jakie są oczekiwania społeczne dotyczące tego co tam powinno być robione, i jakie są, jakie parametry powinny być przyjęte ostatecznie dla tego projektu, czyli cały ten etap budowy tego odcinka jest już wdrażany. To są fakty, tak. To jest wybrany wykonawca, za chwilę będziemy dyskutować o wszystkich rozwiązaniach. Jeśli chodzi o odcinek, o domknięcie obwodnicy, czyli ten odcinek od Radzymińskiej do węzła Żaba, sytuacja jest znacznie bardziej skomplikowana. Tam naprawdę, tak naprawdę trzeba w pierwszej kolejności, tu jesteśmy w takim kontakcie roboczym i wspólnie współpracujemy z Biurem Drogownictwa, żeby spróbować ustalić jakie powinny być tak naprawdę parametry dla, i rozwiązania koncepcyjne dla węzła Żaba. Nie ma prostego rozwiązania, żeby układ drogowy w prosty sposób wprowadzić w ten węzeł. On wymaga kompletnej reorganizacji i przebudowy, i on warunkuje tak naprawdę mówienie o tym jakie pieniądze, jakie

parametry, jakie elementy należy zapewnić dla tego odcinka. Jeszcze wrócę do tego pierwszego odcinka od Ronda Wiatraczna do Radzywińskiej. Przyjęte w budżecie założenia były takie, że ten odcinek będzie realizowany z krótkim tunelem, natomiast czekają nas oczywiście społeczne konsultacje i dopiero z tych konsultacji będzie wynikało, ale również z analiz, do których został zobowiązany projektant w umowie, będzie wynikało jakie parametry należy przyjąć dla rozwiązania tunelowego tej trasy i te wyniki będą rzutowały również na koszty. W związku z tym ostateczna decyzja o terminach, o jak gdyby o mówieniu o całym tu układzie musi być uwarunkowana, uwarunkowana tymi rozwiązaniami, które będą przygotowywane dla tego odcinka. Dziękuję.

**Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.**

<28:00> Mieczysław Wołoczny: Dzień dobry, Mieczysław Wołoczny, mieszkaniec ulicy Gersona, osiedla Śliwic. Chciałbym omówić sprawy, można powiedzieć techniczne, osiedla Śliwice połączonego z tą trasą Krasińskiego, z tym projektem, ponieważ no ja tu widzę kilka, można powiedzieć, dosyć poważnych błędów użytkowych dla nas, dla mieszkańców, między innymi zmniejszy nam się, czy bardzo, bardzo pogorszy nam się możliwość poruszania samochodami tak wjazd do osiedla jak i wyjazd z osiedla. Mianowicie ja mam takie uwagi – ta trasa zresztą wynegocjowana w poprzednich parę lat temu konsultacjach społecznych wjazdu do osiedla Śliwice ma tą wadę, że możemy wjechać do niego tylko i wyłącznie od strony południowej, od strony Ronda Starzyńskiego. Nie możemy na osiedle w ogóle wjechać w tym rozwiązaniu od strony północy, od strony Trasy Toruńskiej. Musimy przejechać Trasę Krasińskiego, dojechać do najbliższego skrzyżowania przy Pożarowej, to jest przystanek cały musimy przekroczyć, zawrócić, i z powrotem wjechać w tą uliczkę dojazdową, która pozwoli nam dojechać do domów. To jest pierwsza sprawa. Tak samo jest z wyjazdem z osiedla Śliwice. Wyjeżdżamy tylko w stronę północną, w stronę Trasy Toruńskiej, nie możemy skrócić i wyjechać prosto tak jak dzisiaj na Kotsisa mamy, w prawo, w lewo wyjeżdżamy sobie z osiedla, tak będziemy mogli tylko i wyłącznie wyjechać w stronę północną. I też dojechać do najbliższych świateł, do dawnej szkoły FSO, zawrócić tam i dopiero jechać do Ronda Starzyńskiego. Dla mnie to jest, no, dosyć mocno uciążliwe. Jest rozwiązanie tego pewne. Mianowicie jest takie tymczasowe małe, mały przejazd przy Budzyńskiej-Tylickiej, bez zatoczek. Jak przenieść tam zatoczki, tak jak jest przy Kotsisa, zrobić zatoczki do skrętu w lewo, do skrętu w prawo, i te zatoczki na środku pasa Jagiellońskiej byłyby w obie strony, to mieszkańcy, część mieszkańców mogłaby tamtędy wyjeżdżać i tamtędy wjeżdżać. Tym, którym będzie wygodnie wyjadą przy Trasie Krasińskiego, tym którym będzie wygodnie, wjadą czy wyjadą od strony tak zwanego Luxmedu, bo tam jest dawny ten szpital FSO. I to na pewno usprawni. Po drugie – jeżeli budowa wejdzie do realizacji, jeżeli nie usprawni się tamtego wyjazdu, to my przez 3 lata będziemy odcięci od komunikacji kompletnie. A jednak tamta droga tymczasowa przy Budzyńskiej-Tylickiej, bo pozwalała przez te 3 lata spokojnie wyjeżdżać i wjeżdżać nam, mieszkańcom, środkom technicznym, straży pożarnej czy śmieciarek. Z drugiej strony rozwiązanie pani, która proponowała, żeby zostawić zieleńce jest bardzo szczytną ideą, faktycznie, osiedle swojego czasu mocno walczyło, aby te zieleńce powstały, ale jeżeli zlikwidujemy tą drogę dojazdową taką okrągłą, dziwną trochę, prawda, bo inaczej nie można jej było poprowadzić, to jeżeli wjedzie śmieciarka, to mamy godzinę czasu wyłączoną ulicę. Ale drugie pytanie – jak ona tyłem wyjedzie te kilkaset metrów? Bo ona nie ma gdzie obrócić. Jeżeli od strony Budzyńskiej, od północy ona wjedzie w Gersona, ona nie ma szans inaczej wrócić jak z powrotem tą samą drogą tyłem. Ze względów bezpieczeństwa, komunikacji, to jest bardzo poważny błąd.

**<31:51> Agata Gójska: To ja bym tylko podsumowała. Bo ja rozumiem, że pan mówi, że na czas budowy to w ogóle jakby usprawnienie tego dojazdu północnego byłoby istotne, natomiast rozumiem, że docelowo ma pan wątpliwości dotyczące tego na ile ta trasa będzie faktycznie drożna i będzie spełniała te wszystkie potrzeby, zakładając, że ten dojazd celem ocalenia terenów zielonych byłby zlikwidowany czy też zmodyfikowany.**

Mieczysław Wołoczny: No jeden zjazd moim zdaniem bardzo utrudni życie mieszkańcom Gersona. Chociażby jak ja obserwuję, jak chcę wjechać na Gersona, a jest śmieciarka – nie ma szans, żeby tam cokolwiek, ktokolwiek się poruszał. I w tym momencie jeżeli nawet od strony południowej, od strony mostu wjedzie karetka, potem wjedzie śmieciarka, to godzinę czasu karetka jest zablokowana, nie może wyjechać. Daję przykład, prawda, to są najlepsze te skrajne przykłady. Więc ten dojazd, który mamy dzisiaj – dzisiaj też mamy i południowy i północny wjazd i wyjazd z osiedla, i to funkcjonuje. I przebudowa skrzyżowania Budzyńskiej będzie jedyną drogą dla mieszkańców na czas remontu, a potem zostanie, jako wyjazd numer B, który ułatwiać będzie wszystkim, wszystkim komunikację. Poza tym jeszcze mamy jedną bardzo ważną rzecz, mianowicie na końcu, na północy osiedla Śliwice, jest duża lecznica Luxmedu, tam duży parking, tam przebywa do kilkudziesięciu pacjentów, kilkudziesięciu samochodów jednocześnie na parkingu, i oni też wjeżdżają. Czasem przejeżdżają przez ulicę Gersona, ale oni też tam wjeżdżają. Jeżeli ograniczymy im wjazd na te parkingi pod Luxmed, to to się skupi, że wjadą na nasze uliczki i zrobi się kłopot straszny.

**Agata Gójska: To odnotowujemy jakby ten głos i wątpliwości, które są związane z tym północnym rozwiązaniem.**

<33:50> Mieczysław Wołoczny: A, jeszcze jedno pytanie mam już takie techniczne, mianowicie brałem udział w konsultacjach poprzednich i żeśmy mniej więcej walczyli o tą dziwną drogę, bo jako jedyny dojazd do osiedla, ale mianowicie na tamtych konsultacjach chciałem się dowiedzieć właśnie dlatego to się tak zmieniło i dlaczego tak wzrosły ceny. Na tamtych konsultacjach pokazany był projekt mostu płaskiego i cała inwestycja I etapu miała kosztować 400 milionów złotych. Dzisiaj jest zaproponowane most linowy, moim zdaniem o wiele, wiele droższy i inwestycja już kosztuje 700 milionów. Za 700 milionów, to prawdopodobnie w tamtym czasie można było zrobić oba odcinki aż do Wysockiego, prawda? Dziękuję.

**Agata Gójska: Dziękuję. Panie dyrektorze, chce pan skomentować tę kwestię? Ale padło konkretne pytanie. Znaczący koszt.**

Jerzy Kulik: To znaczy proszę państwa, wtedy kiedy były wprowadzane środki na budowę tych odcinków no nieznane były jeszcze do końca rozwiązania projektowe jakie ostatecznie zostały przyjęte dla realizacji tego projektu. Były to wstępne założenia kosztowe, pierwsze, pierwsze takie wyliczenia. Potem mieliśmy taki moment, kiedy z uwagi na spowolnienie gospodarcze, czy kryzys, jak to nazwiemy, trzeba było wstrzymać finansowanie tego przedsięwzięcia i na, na jakiś czas właśnie ta inwestycja nie była ujęta w budżecie. Poprawa sytuacji finansowej miasta pozwoliła wrócić do, do tego projektu i kontynuować to przedsięwzięcie, no i oczywiście aktualizować również te wszystkie parametry, które są związane z tą wiedzą, którą posiadaliśmy w momencie, kiedy ten projekt został wykonany. Dziękuję bardzo.

**Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Pani oddaję głos.**



<35:47> Karolina Krajewska: Dzień dobry, Karolina Krajewska, przewodnicząca Rady Kolonii Śliwice. My rzeczywiście od początku walczyliśmy o te tereny zielone i wydaje mi się, że jest to wskazane, żeby je zachować, a te problemy z ruchem no wydaje mi się, że też są do rozwiązania. A to że śmieciarka – no na każdej wąskiej ulicy w mieście zdarza się, że śmieciarka sparaliżuje ruch na parę minut, to naprawdę nie jest aż taki, moim zdaniem, problem, w kontekście tego jak, jakie oddziaływanie tej trasy będzie i tych dodatkowych ulic, które w ten sposób by powstały. Możliwą, możliwym rozwiązaniem dla usprawnienia tego ruchu w obrębie osiedla jest zachowanie tego łącznika pomiędzy ulicą Gersona i Witkiewicza, i wydaje mi się, że to wówczas przy ruchu jednokierunkowym, o który pan Mieczysław również wnioskował w swoim czasie, i proponuje, jest to rozwiązanie dosyć sensowne i umożliwiłoby poruszanie się w obrębie osiedla zachowując właśnie ten jeden wjazd od strony północnej. To jest taka moja pierwsza uwaga.

Uczestnik spotkania: Nie podpisuję się pod tym zupełnie.

**Agata Gójska: Znaczy ja rozumiem, że państwo możecie mieć różne opinie i naszą rolą jest wysłuchać wszystkich państwa i potem poszukać takiego rozwiązania, które jest satysfakcjonujące. Bardzo proszę.**

Karolina Krajewska: To może tak na początek, nie chciałabym wszystkiego teraz, może jeszcze będzie okazja w dalszym ciągu się wypowiedzieć.

**Agata Gójska: Bardzo proszę, kto z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Bardzo proszę.**

<37:40> Uczestniczka spotkania: A ja mam teraz takie pytanie, czy jest szansa, że wcześniej się zacznie budowa, czy jednak to jest tak jak przewidziane na lata dwa tysiące... ile? Dwa tysiące dwudziesty pierwszy.

Jerzy Kulik: Proszę państwa, w tej chwili w budżecie, w wieloletniej prognozie finansowej to zadanie jest ujęte w takim cyklu, że w chwili obecnej są zabezpieczone środki, mówię o najbliższych latach, przede wszystkim na koszty aktualizacji dokumentacji, w następnych do roku 2018 mamy zabezpieczone środki na wypłatę odszkodowań za grunty, które zostaną przejęte przez, w związku z realizacją i wydaniem decyzji ZRIT, po decyzji ZRIT, uregulowanie tych wszystkich kwestii, przejęcie gruntów daje dopiero szansę na wybór wykonawcy, na przeprowadzenie procedury wykonawcy tych robót. Jeśli parametry budżetowe będą pozwalały na przyspieszenie rozpoczęcia robót budowlanych to oczywiście takie warianty też będziemy rozważać, dlatego że nie jest naszą intencją, żeby przedłużać, prawda, ten cykl, natomiast on jest w dużej mierze uwarunkowany dochodami i zdolnościami finansowymi miasta Warszawy.

Uczestniczka spotkania: To znaczy ja się przyznam, że nie aż tak, tak bardzo mi się nie spieszy, pytałam się dlatego, że akurat tutaj posiadam działkę przy wale i chcielibyśmy po prostu wiedzieć kiedy dowiemy się w jakich granicach zostaną nam te działki zabrane, tak.

Jerzy Kulik: Ta decyzja... jeżeli my, jak państwo wiecie, w planach mamy złożenie wniosku o wydanie decyzji ZRIT w tym roku, ta decyzja w momencie kiedy zostanie wydana, to od tego momentu będą postępowały prace związane z wydaniem decyzji administracyjnych dotyczących wypłaty odszkodowania, ustalenia wielkości odszkodowania za przejęte przez miasto nieruchomości gruntowe, czy gruntowe czy w ogóle nieruchomości. I ta wypłata będzie następować sukcesywnie w miarę wydawania tych decyzji administracyjnych. Zaplanowaliśmy w budżecie, że ten cały proces

powinien się zakończyć do końca 2018 roku. Zaplanowaliśmy to dlatego, że doświadczenia z innych inwestycji wskazują, że pomimo, że w ustawie jest powiedziane, że ten proces powinien się odbyć w ciągu chyba 3 miesięcy o ile sobie dobrze przypominam, no ale jednak sam fakt, te doświadczenia pokazują, że te postępowania troszkę dłużej trwają, czasami są odwołania również właścicieli od wydawanych decyzji, którzy nie zawsze się godzą z wyceną dokonaną przez rzeczoznawców i ujętych w decyzji. Także ten proces po prostu trwa. Założyliśmy, że te 2 lata powinny być wystarczające do tego, żeby w pełni uregulować kwestię odszkodowań za przejęte nieruchomości.

Uczestniczka spotkania: A czy to będzie tak, że w ciągu tych 2 lat jak właściciel działki dostanie odszkodowanie, to będzie musiał opuścić już tą działkę, czy dopiero w momencie jeżeli ten...

Jerzy Kulik: Proszę pani, to jest kwestia uzgodnienia, bo tak naprawdę inwestor tę działkę potrzebuje jeżeli wchodzi w ten teren i w takich sytuacjach bardzo często jest tak, że płacimy odszkodowanie, natomiast ostateczne przejęcie, że tak powiem, wydanie nieruchomości następuje w uzgodnieniu z inwestorem w zależności od potrzeby kiedy to ta potrzeba występuje. A więc to jest kwestia pewnych negocjacji, ułożenia się z właścicielami.

Uczestniczka spotkania: A jeszcze jedno tylko pytanie, czy w miarę możliwości, nie wiem, będzie jak najmniej tych działek zabieranych? No bo tam... nie ma pokazane po prostu i dlatego takie pytania.

Jerzy Kulik: Tak, są granice, granice... są bardzo dzisiaj już dokładnie wiemy jakie są granice zajętości tego pasa drogowego i co będzie przedmiotem przejęcia własności, to na tych mapach powinno być bardzo widoczne, także państwo możecie to dokładnie zobaczyć.

**Agata Gójska: Czy to już była odpowiedź? Dziękuję bardzo. Czy ktoś jeszcze...**

Kwiatkowski: Czyli zrozumiałem, że najpierw metro w pierwszej kolejności, później Most Krasińskiego i to będzie gdzieś nieprędko, jeśli...

**Agata Gójska: Prędko nie-prędko to rzecz względna.**

Kwiatkowski: ...jeśli nie przyjdzie kryzys.

Jerzy Kulik: To zależy co kto rozumie przez prędko. Bo jeśli chodzi o metro, to tak jak państwu mówiłem, w tej chwili już jest wybrany wykonawca odcinka 3+3, mówię po obu stronach Wisły, jest wybrany, przepraszam, otwarte oferty, bo nie wybrane, ale otwarte oferty dla wyboru projektanta koncepcji dla odcinka 2+3, także sama realizacja robót budowlano-montażowych jeśli chodzi o odcinek metra 3+3, mówię po jednej stronie Wisły i po drugiej stronie Wisły, to będzie szybciej zrealizowane niż rozpoczną się prace związane z budową mostu.

<42:31> Karolina Krajewska: To ja jeszcze. Skoro dyskusja zupełnie na inne tory schodzi to ja może wrócę do Śliwic i chciałabym powiedzieć jakie, jakie ja tu widzę możliwości zmian w tym obecnym projekcie. Mianowicie to co na wczorajszym spotkaniu było dla radnych i członków DKDS-ów, postulowałam to stworzenie wspólnego pasa autobusowo-tramwajowego, co pozwoliłoby zawęzić ten... terenochłonność być może tej trasy na naszym odcinku. Druga rzecz to przeznaczenie, znaczy znalezienie nowego miejsca na teren placu zabaw, przynajmniej który tak czy inaczej bez względu na sposób i zakres jaki ten projekt przyjmie i sposób realizacji, i tak będzie musiał być zlikwidowany. W związku z tym proponujemy, żeby na terenie na Witkiewicza bodajże 12, gdzie jest po zlikwidowanym

hotelu robotniczym FSO, żeby ten teren po prostu został w ramach tej inwestycji przeznaczony na plac zabaw, który my tracimy. Po drugie wszelka zieleń, która podczas budowy miała być przesadzona, bo część, większość tych drzew i krzewów ma być przesadzana, żeby ona była przesadzana w obrębie osiedla, czyli głównie taka zieleń taka izolacyjna na tym rogu na, na rogu skrzyżowania i po stacji benzynowej, na terenie stacji benzynowej, która ma być, rozumiem, w dalszym ciągu jest taki plan, żeby została zlikwidowana. Kolejna rzecz, no, to teren który z kolei, który jest wykorzystywany jako boisko, miejsce spotkań naszych pikników różnych lokalnych, sąsiedzkich, żeby ten teren również można było zastąpić na parkingu, który jest wzdłuż ulicy Jagiellońskiej. Tamten parking gdyby można było pozyskać również na nasze potrzeby też byłoby to jakąś, jakimś rozwiązaniem, jakąś rekompensatą dla nas. Kolejna rzecz to taka, taka mi się nasunęła po wczorajszym spotkaniu refleksja i po dzisiejszym wstępie panów, bo na wczorajszym spotkaniu padła taka, była taka długa rozmowa na temat zwężenia Jagiellońskiej – mnie się wydaje, że ponieważ ta obwodnica, którą państwo zamierzacie domknąć do '21 roku, czyli zanim, mniej więcej kiedy zaczynacie rozpocząć tą inwestycję, będzie miała miejsce, to czy rzeczywiście nie warto się pokusić o to, żeby w ramach tej inwestycji, czy jakichś dodatkowych projektów przewidzieć pieniądze i kierować trochę uwagę na to, żeby jednak tą Jagiellońską trochę zmienić zmniejszając jednocześnie ten zakres tego skrzyżowania, rozległość tego skrzyżowania. Bo wydaje mi się, że no jeżeli, jeżeli teraz o tym nie pomyślimy, no to później będziemy mieli gotowy projekt, który będzie trzeba zrealizować i już w tej chwili, wtedy nie będzie możliwości jakichś większych ingerencji. Teraz gdybyśmy o tym pomyśleli i być może pewne trudności z pokonywaniem tego skrzyżowania, które stały się gigantyczne, byłoby możliwe. Być może rzeczywiście byłoby możliwe zawężenie nieco już w tej chwili, zlikwidowanie jednego pasa przynajmniej. Wtedy dla nas ta uciążliwość od tego skrzyżowania również byłaby mniejsza.

**<46:48> Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Ta ostatnia kwestia jakkolwiek rozumiem, że ona nie wchodzi bezpośrednio w zakres konsultacji, ale też jest kwestią taką towarzyszącą tym rozwiązaniom. Odnotowujemy.**

<47:07> Oskar Uszyński: Dzień dobry państwu, Oskar Uszyński, jestem mieszkańcem osiedla Śliwice na ulicy Gersona. Przepraszam za spóźnienie, no wypada w każdym razie, bo niestety nie mogłem być od początku. Proszę państwa, więc ja powiem swoje zdanie, bo bez względu na konsekwencje czy to zostanie ujęte w planie czy nie zostanie ujęte, dla mnie ja uważam, że wszystkie rodzaje planów są zawsze do zmiany i powinny być robione dla człowieka. I myślę, że jak tak patrzę na ten, na ten... plan tutaj, to ja nie wiem czy ja widzę tutaj estakadę w Nowym Jorku jakiejś tam głównej ulicy, czym to ma być, bo na razie to ja widzę, że szerokość tej ulicy jest taka, że zajmuje jedną czwartą osiedla niemalże i żeby przejechać prawdopodobnie tymi prawymi pasami, to trzeba będzie już lusterka złożyć, żeby się nie porysować ścian tych domów. Państwo tak zaplanowali, że to jest wciśnięte między osiedle tak jakby nie można było zrobić w jakimś innym miejscu. Fabryka w tej chwili jest, a w zasadzie jej nie ma, i miejsca do jej projektowania jest dużo. I w związku z tym w moim przekonaniu, z mojego punktu widzenia, to jest kompletny absurd. Ja rozumiem, że miasto się rozwija, miasto się rozrasta, nie każdemu jest, można dogodzić, zawsze budowanie nowych, różnych rozwiązań, szczególnie jak jest to ingerencja w już obecną strukturę, zawsze narusza jakąś prywatność, ale nie można popadać w przesadę. Państwo muszą sobie zdać sprawę, że możliwy jest... oczywiście każda przeprawa jest dobra, tylko to powinna być przeprawa lokalna, a nie jakaś estakada, która ma zastąpić co, autostradę? Bo ja tego nie bardzo rozumiem.

**Agata Gójska: A jakieś konkretne rekomendacje? Co mogłoby się zmienić w ramach tego projektu?**

Oskar Uszyński: To znaczy wie pani, ja nie bardzo rozumiem w ogóle tutaj tą istotę, bo ja ostatnio jak jeżdżę po Warszawie, a już trochę lat mam, już od wielu lat jeżdżę, to ja rozumiem taką ideologię – najpierw wydajemy pieniądze na szeroką ulicę, potem pan Janek z Frankiem się zbierają i połowę tej ulicy zamalowują pasami po to, żeby utrudnić ludziom jazdę. Więc ja rozumiem, że co, że wybudujecie taką ulicę jak tu jest narysowana, potem zamalujecie połowę, prawda, po to żeby tylko był jeden pas, na środku klomby, i korek będzie i smród cały czas. Więc uwagi są proste – zrobić przepustową, kogoś, kto się na tym zna, bo ja się na tym nie znam, ale są, myślę, że ludzie, którzy są w stanie obliczyć przepustowość, prawda, jak powinny być światła ustawione, jaka szerokość i tak dalej, i tak dalej, bo jak dzisiaj zadam pytanie ile państwo przewidują samochodów przejeżdżających tą ulicą? Czy ktoś wie?

**Agata Gójska: Panie inżynierze?**

<gwar>

Oskar Uszyński: Bo jeśli, bo to jest podstawa, prawda? Buduje się coś po coś. Buduje się po to, żeby usprawnić ruch, a żeby usprawnić ruch to trzeba wiedzieć ile w ruchu jest ruchu! A nie budować tak w zasadzie bo fajnie jest, jeszcze jeden most.

<50:19> Tadeusz Bartosiński: Dziś wrywany do tablicy mogę tylko powiedzieć, że wiemy jaka jest liczba podróży w dobie, co nie oznacza, że to są wszystkie podróże wykonywane samochodem. Tu jest również autobus pomiędzy poszczególnymi dzielnicami. Natomiast jestem w stanie od kolegów... bo model się w tej chwili buduje, jesteśmy w trakcie warszawskiego badania ruchu 2015. Jestem w stanie w ciągu najbliższych, powiedzmy kilku dni, taka odpowiedź przygotować i ona zawiśnie na naszej stronie.

Oskar Uszyński: Dziękuję z góry, jednak wydaje mi się, że w ogóle, znaczy ja nie mówię tutaj o pana odpowiedzi, bo nie chciałbym aż tak daleko sięgać, ale uważam, że w ogóle stanowisko jest żenujące! No bo tak jak mówię, buduje się coś po coś, prawda. Nie będziemy robili schroniska dla psów w miejscu gdzie nie ma psów.

**Agata Gójska: Czyli rozumiem, że po części to będzie odpowiedź na pana pytanie.**

Oskar Uszyński: Więc, więc to jest podstawowa rzecz – co państwo chcą osiągnąć, co miasto chce osiągnąć.

**Agata Gójska: To też szkoda, że pana nie było na początku tego spotkania, bo też o tym była mowa. Chcemy do tego wrócić?**

Oskar Uszyński: Nie, no to wie pani, mniej więcej można powiedzieć, że to jest takie trochę pytanie retoryczne, no bo rozumiem, że wszyscy mamy podobne, rozumiemy i ktoś coś chce osiągnąć po to, rozumiem, że jeśli buduje nową ulicę, chociaż patrząc na ciągi komunikacyjne obecne w Warszawie to wydaje mi się, że albo mnie się coś w głowie przewracało, albo innym osobom, bo ja rozumiem, że ciąg komunikacyjny, czyli jakby główną, główną istotą i jakby no można powiedzieć istotą ulicy jest łączenie punktu A z punktem B i, prawda, infrastruktura między tymi punktami ma spowodować, żeby to się działo jak najszybciej, komfortowo i bez żadnych utrudnień, prawda. Bo ja jak dzisiaj

jeżdżę po Warszawie, to mi się wydaje, że są punkt A i B i ktoś sobie wymyślił, żeby jak najdłużej z tego punktu A do tego punktu B dojechać.

**Agata Gójska: To teraz rozmawiajmy o tej konkretnej inwestycji.**

Oskar Uszyński: No więc ta konkretna inwestycja to tak jak powiedziałem, dla mnie to jest w ogóle rzecz jakby niebywała, żeby budować taką estakadę w takim miejscu, bo estakad, które łączą miasto z, że tak powiem, tranzytowo jest wystarczająco dużo, wystarczy tylko je, że tak powiem, odblokować, bo wystarczy udrożnić Most Śląsko-Dąbrowski tak jak był kiedyś za tych złych czasów i już o wiele więcej osób z Bródna mogłaby dojechać. A tutaj jest na zasadzie szukania, no to na tej zasadzie można by 20 mostów zbudować, potem zamalować je, jak mówię, na jeden pas, tak żeby każdy tylko wozem konnym mógł przejechać i koniec. Więc konkluzja – most – tak, jak najbardziej, natomiast taki, żeby był proporcjonalny do po pierwsze, do potrzeb, i po drugie do jakby skali tutaj tego otoczenia. No nie sposób zrobić jakąś estakadę, która w ogóle zagłuszy życie!

<53:21> Tadeusz Bartosiński: Szanowni państwo, jeden z poprzedników, jedna osoba z państwa mówiła, że brała udział w tamtych konsultacjach społecznych. W trakcie wydawania decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach była przedstawiona prognoza ruchu. Ona się już zdezaktualizowała. My w tej chwili, tak jak powiedziałem, robimy badania ruchu i będzie bardzo dokładny model, on jest w trakcie budowy zgodnie z umową. I w tej chwili, z tego co wiem, inwestor będzie aktualizował również oceny na środowisko i będzie też przedstawiał aktualne badania ruchu. A główny cel dla którego robimy, pana nie było w pierwszej części, ale pozwolę sobie przypomnieć, także przepraszam pozostałych państwa, że jedną z głównych przyczyn budowy tego mostu to jest skrócenie czasu podróży, skrócenie długości podróży. To nie jest tak, że...

<54:16> Uczestniczka spotkania: Ja przerwę, przepraszam. Ja jeżdżę tu z Mostu Grota, z Żerania przystanek, <54:22> 20 minut, autobusem 112 albo 114. Więcej nie wiem, co my jeszcze skrócimy?

Tadeusz Bartosiński: Ale proszę pani, autobus 114 jadąc na okrągło 4 kilometry traci kilka ładnych minut. To jest co najmniej 5 minut. Ale proszę pani, jeżeli w jednym kursie skróci 5 minut razy liczba pasażerów razy liczba dni w roku, to się okaże, że to są setki godzin.

<gwar>

Oskar Uszyński: Czy ktoś zbadał ile osób będzie korzystało z tego mostu?!

Tadeusz Bartosiński: Tak. Liczba podróży, liczba podróży... nie, liczba podróży jest pomiędzy każdymi dzielnicami. Mamy taką macierz podróży.

Oskar Uszyński: Jeżeli by było to ciągle całość, a jak będzie na dwa etapy, to będzie wszystko stało.

<55:10>Uczestnik spotkania (strona miasta – Jerzy Kulik?): Nie ma dwóch etapów.

Oskar Uszyński: No jak to nie?

**Agata Gójska: To jeszcze sekundkę, bo jeszcze tutaj pani czeka na głos. Bardzo proszę.**

Uczestniczka spotkania: No bo pan mówi, że skrócimy czas, ale ma być pierwsze metro, które, wiadomo, będzie dużo szybciej jechało niż jadąc Mostem Krasińskiego w przyszłości i stając na Wistostradzie, która stoi już dziś. Więc nie wiem gdzie tu się skróci ten czas.

Tadeusz Bartosiński: Proszę państwa, oczywiście, ktoś kto będzie jechał II Linią Metra to nie będzie jechał w kierunku Bemowa, prawda? Na razie. Na razie, bo nie dojedzie na Bemowo. Więc będzie jechał do na przykład I Linii Metra czy na przykład na autobus 114, który przyjedzie kilka minut szybciej w każdym kursie. Jeżeli popatrzymy na cały system to naprawdę to są dziesiątki tysięcy godzin.

**Agata Gójska: Dziękuję bardzo. czy ktoś z państwa jeszcze chciałby zabrać głos? Bo jak nie, to za będziemy przechodzić za chwilę też do mapy.**

Kwiatkowski: Jeszcze ja. Ponieważ sprawa wygląda jak wygląda, to może poczekajmy aż to metro ruszy, wtedy dopiero się sprawdzi jak to wygląda wszystko, bo może okaże się, że Most Toruński będzie pusty wtedy i będzie się nim jeździć jak marzenie, a tu w ogóle dajmy sobie spokój z budową tego mostu, skoro wejdzie metro i się okaże, że nie ma potrzeby budowy tego mostu. Zwłaszcza, że idzie kryzys i nie wiadomo czy będą pieniądze. Dziękuję.

**Agata Gójska: Tak, tutaj mamy kolejny głos.**

Jolanta Zjawińska: Tak, ja przepraszam, Jolanta Zjawińska, akurat ja jestem z Żoliborza, ale chciałam zapytać czy ten wydatek miliard trzysta to jest za te pięć minut oszczędności? Bo jakoś tak no nie mogę tej oszczędności znaleźć, tak, to w jakiejś perspektywie chyba kilkuset lat. Ja specjalnie nie umiem, no nie jestem matematykiem, więc tego nie policzę tak szybko, ale tak na oko to wydaje mi się to strasznie kosztowne. Dziękuję bardzo.

Tadeusz Bartosiński: Proszę państwa, ja powiedziałem, że jednym z elementów rozwoju systemu transportu jest skrócenie czasu podróży. I to jest jeden z elementów. Po drugie – mamy powiązanie międzydzielnicowe. Po trzecie – mamy też ułatwienie, mamy rozrząd ruchu na Moście Gdańskim, ten ruch się inaczej rozłoży. Dzisiaj mieszkańcy Targówka czy Bródna jadąc przez Most Gdański nie mają bezpośredniego zjazdu na autostradę, krążą po uliczkach. Nie muszą. Mogą zjechać z tego mostu na Wisłostradę. Jeżeli byłoby miejsce, jeżeli... ja nie widzę w tej chwili w Moście Gdańskim możliwości zjazdu na Wisłostradę bezpośrednio. Mamy kolej. To samo jest przy Żabie, o którym mówił pan dyrektor, że to nie jest takie proste, bo mamy tory kolejowe.

<58:11> Uczestniczka spotkania: <58:11>

Tadeusz Bartosiński: Tego nie słyszałem.

**Agata Gójska: Bardzo proszę.**

Oskar Uszyński: Jeszcze mam taką jedną uwagę, bo wie pan co, ja nawet poświęcę benzynę i trochę czasu, zaproszę pana do swojego samochodu, przejedziemy po Warszawie i ja panu dzisiaj wskażę miejsca, które chyba zostały zrobione specjalnie po to, żeby ludziom utrudnić życie. Przykładem takim szczególnym, największym, wie pan, to jest zlikwidowanie dwóch pasów przy zjeździe z Mostu Poniatowskiego i jeszcze postawienie tam, że tak powiem, policjantów, którzy oczywiście co robią, no tylko stoją i mandaty wlepiają zamiast się wziąć do roboty. I ja uważam, że to jest za przyzwoleniem urzędu miasta, prawda, bo ktoś to wymalował za moje pieniądze, użył farby, prawda, po to tylko żeby korek był w tej chwili z Saskiej Kępy korek, ludzie, którzy chcą skręcić blokują buspas i wszystko, bo chcą skręcić i nie mogą, bo jest jeden pas. Chce się pan przejechać? Ktoś z państwa chce się przejechać? To wtedy jak to miasto zrobi weryfikację i odkorkuje te, że tak powiem, głupoty, które

zostały zrobione, to miasto wtedy ruszy i ludzie sobie poradzą. I nie będzie trzeba nowych mostów za ciężkie pieniądze. A te pieniądze to rzeczywiście na metro albo na jakieś inne rzeczy. Bo tak jak powiedziałem – most, owszem, w każdym cywilizowanym mieście, które jest nad rzeką, prawda, tych mostów jest o wiele więcej. Tylko to w większości są mosty lokalne. Nie mosty, które powodują przejazd z końca miasta na drugi koniec miasta. Ludzie z Bródna narzekają dlatego, że na każdym miejscu, z którego z Bródna jak wyjeżdżają, to każde miejsce, którym mogą wyjeżdżać jest sztucznie zablokowane. I najpierw to trzeba odblokować, a potem myśleć nad analizą ruchu i nowymi przeprawami.

**Agata Gójska: Dziękuję bardzo. rozumiem, że pan dyrektor jest do pana dyspozycji jeżeli chciałby pan wskazać takie wąskie gardło. Tutaj oddaję głos.**

<1:00:19> Mieczysław Wołoczyn: Jeszcze raz Mieczysław Wołoczyn. Ja bym rozwinął poprzednika temat. Tak samo jest w tej chwili na ulicy Jagiellońskiej. Zbudowana, zbudowane są światła przy...

**Agata Gójska: Nie wchodźmy w tematy, które są poboczne, dlatego że chcieliśmy państwa zaprosić też do mapy i pokazać te kwestie, które na przykład dla państwa byłyby...**

Mieczysław Wołoczyn: Ale to ma związek, jeżeli na przykład to skrzyżowanie Jagiellońskiej z Krasieńskiego będzie tak rozwiązane jak rozwiązania są przy Golędzinowie, gdzie tam nikt, prawie nigdy nie było korków. Teraz w godzinach szczytu stoi kilkaset samochodów, w godzinach poza szczytem stoi zawsze kilkadziesiąt samochodów. To są współczesne rozwiązania. Jeżeli to samo zrobimy tu, to będziemy na Jagiellońskiej permanentnie stali w korku. I to jest, to też jest problem. Ja też bym chciał wrócić sprawę propozycji naszej przewodniczącej osiedla. Pani Karolina nie ma samochodu, nigdy nie jeździłaś samochodem, proponuje zwęzić Jagiellońską – pani Karolino, jeżeli samochody będą stały w korku, będziemy większy smog mieli niż samochody przejadą! To każdy wie! Prosta sprawa.

**Agata Gójska: Ja rozumiem, że tutaj są jakby różne interesy i różnie się poruszają po mieście.**

Mieczysław Wołoczyn: No tak jest, bo dużo mieszkańców osiedla ma samochody i jeździ samochodami, i bardzo ważne jest, żeby oni mogli dojechać do samochodów. Ja prowadzę firmę, mam biuro na ulicy Gersona. Do mnie przyjeżdżają kurierzy, odbierają paczki, przywożą paczki. Jeżeli odetniecie mnie drogowo od komunikacji drogowej, to ja mogę firmę zwiijać! Do mnie żaden kurier nie będzie chciał przyjechać. A przysłowiowa śmieciarka – zobczymy jak u pani karetki wyjedzie jeżeli śmieciarka zablokuje na godzinę jednostronny ruch. Daję przykład. ale właśnie z tymi kurierami – w tej chwili są kłopoty, bo jakiś można powiedzieć... ktoś zrobił na osiedlu Gersona, na ulicy Gersona do 10 kilometrów prędkość i do 2,5 tony samochody. Samochody osobowe są 2,5 tony, powyżej 2,5 tony i praktycznie na osiedlu nie można, część mieszkańców nie powinna jeździć. Daję przykład, prawda.

**Agata Gójska: Bardzo proszę.**

<1:02:39> Anita Buczkowska: Dzień dobry, Anita Buczkowska, jestem mieszkanką osiedla Śliwice z ulicy Witkiewicza. Mam samochód, jeżdżę nim – czasami, ale bardzo często używam komunikacji miejskiej. Obserwuję, że na osiedlu mieszkają rodzice z dziećmi i też tej komunikacji miejskiej używają, obserwuję, że mieszkają starsze osoby, które też komunikacji miejskiej używają, i nie chciałabym, żeby rozmowa teraz o tym osiedlu i o tych rozwiązaniach sprowadzała się do

rozważania interesów osób wyłącznie, które używają samochody. Myślmy też o tych, którzy doceniają, że jest w mieście komunikacja, chcą żeby się rozwijała i chcą, żeby miała jak najbardziej współczesny wymiar. Ja rozumiem to tak, że jeśli już godzimy się na most w tak bliskim sąsiedztwie osiedla, co dla mnie jest dziwne i ja uważam, że jest sporo terenów poniżej, kilkaset metrów niżej, które mogłyby być też, tam mogłoby być miejsce na tę przeprawę, ale ja rozumiem że to jest inna rozmowa. Jeśli już się godzimy na ten most to naprawdę starajmy się, żeby on był jak najmniej uciążliwy, żeby to skrzyżowanie było najwęższe. Tutaj popieram głos pani Karolina o tym, żeby pomyśleć o wspólnym pasie dla tramwajów i autobusów i dziwię się też, że konsultacje miejskie te przeprowadzane w formie ankiety dają, na przykład jest pytanie czy my się zgadzamy na to, żeby był jeden pas dla komunikacji miejskiej i to sugeruje przy okazji, że ten drugi zostaje dla komunikacji prywatnej, kołowej, a nikt nie pyta o takie rozwiązanie, gdzie kołowej komunikacji prywatnej w ogóle nie ma na tym moście. Takie rozwiązania, myślę, też powinny być brane pod uwagę.

**Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Czy są jeszcze jakieś głosy? Bo jeśli nie, to jeszcze zaprosilibyśmy państwa do mapy, żeby też pokazać te kwestie, o które państwo pytaliście i tam też będzie można oczywiście jakby dalej zadawać pytania. To tutaj pierwszy głos i potem drugi. Raz, dwa, trzy w takim razie.**

<1:04:41> Piotr Skupiński: Dzień dobry, Piotr Skupiński, też osiedle Śliwice. Pierw tak – i do pana dyrektora i do całości inwestycji. Ja mam wrażenie, które jest takie trochę pomijane, że jest koncepcja postawienia mostu za wszelką cenę i musimy go gdzieś ustawić. Proszę nie brać tego do siebie, ale to jest ogólne zdanie, z którym się spotykam na wielu płaszczyznach. I pytanie ogólne właśnie do mostu, bo jeżeli mówimy, że ma w jakiś sposób skrócić, ma nawiązać do metra, argument, który padł od pana dyrektora, że będzie to łatwe dowiązanie do stacji na Placu Wilsona, do I Linii Metra, mija się z celem, bo ja korzystając z komunikacji miejskiej pierwsze co zrobię, to dojadę sobie do Warszawa Gdańska i tam mam, nie muszę ciągnąć dalej. No więc w drugą stronę dla Targówka, to jeżeli mówimy, że będzie wybudowana też linia metra, to nie za bardzo widzę po co ci ludzie mają jeździć mostem w lewo, w prawo, żeby dotrzeć do metra, jak będą mieli koło siebie. Następna rzecz, i to też może powtarzam, ale to jest jakiś argument dyskusji i warto chyba zanotować, że to nie jest pojedynczy. Tutaj do pani, mojej poprzedniczki, że być może warto te pieniądze wydać inaczej, wydać na inne rozwiązania w Warszawie, o których poprzednicy też mówili, a celem jest przecież komunikacja, odkorkowania i skrócenie czasu, i być może zwięzić most – wykorzystać go jako most tramwajowy dla ruchu komunikacji miejskiej, być może z wyłączeniem w ogóle, albo z bardzo silnym ograniczeniem ruchu samochodowego i w tym momencie da nam to jakieś pieniądze, i zmniejszy tą inwestycję, wpływu na środowisko, wpływu też na moje osiedle, aczkolwiek no on mi przed nosem nie będzie tak, że ja bronię w tym momencie siebie i swojego interesu, patrzę raczej ogólnie. I to tak a propos mostu i jego zastosowania. Natomiast tak bliżej i takich rozwiązań to do tego co żona wspominała, łącznika, też można rozważyć ten łącznik jako trzy czwarte, czyli taki, który daje wjazd, łączy ulicę Gersona z Witkiewicza, a pozostawia plac zabaw, to tak do konkretnych rozwiązań, i też jeszcze jedno pytanie, które widziałem gdzieś poruszane, otwierając Warszawę na Wisłę też na turystykę i rowery, czy nie można rozważyć możliwości zjazdu z mostu w kierunku przed, po tej i po drugiej stronie Wisły, z włączeniem ścieżek rowerowych po wałach wiślanych. Myślę, że nie byłaby to droga inwestycja a znakomicie by poprawiło walory chociażby ze Śliwic dostępu do właśnie Wisły. Nie wiem komu teraz przekazać, dziękuję.



Tadeusz Bartosiński: Ja jeszcze. Szanowni państwo, może to nie wybrzmiało, ale ten moment jest pieszo-rowerowy także, połączenie ze szlakiem nadwiślańskim jest przewidziane. Natomiast wracając jeszcze do pierwszej części pytania – to moja wina, przepraszam, nie powiedziałem, że Tramwaje Warszawskie będą budowały na Anopolu zajezdnię tramwajową właśnie do obsługi północno-wschodnich obszarów miasta. Między innymi Białołęki i tutaj też Bródna, bo nie każdy podróżuje tylko do Śródmieścia metrem, tak, również są podróże lokalne, które trzeba obsłużyć. Dziękuję.

Oskar Uszyński: Zgadzam się z moim przedmówcą. Tak jak zresztą powiedziałem wcześniej, ja też uważam, że most to jest dobra rzecz, ale nie w takim wymiarze. Natomiast jeśli już tutaj mówimy o sensie i różnych tutaj zawiłościach komunikacyjnych, tu któryś z panów powiedział, to ja przypominam, że miasto wybudowało most dawny Syreny, teraz nie wiem jak on tam się znowu nazywa, można powiedzieć w szczerym polu. Stać było miasto, żeby zrobić tunel wzdłuż Wisły po to tylko żeby tam zrobić malutki skwerek, na którym psy się mogą spotykać i żeby z tego mostu zjechać w kierunku Śródmieścia, to trzeba zrobić ze cztery zakręty różne, prawda, i jeszcze jechać ulicą, która została oczywiście zwężona z czterema dodatkowymi rondami i tak dalej. Proszę odblokować ten ciąg komunikacyjny i od razu wszystko ruszy. Więc opowiadanie, że tutaj trzeba zrobić pewne jakieś tam przelotowe miejsce, żeby tam za 5 minut komuś ułatwić życie, czy przyspieszyć jego podróżowanie, to tak jak powiedziałem – jak się odkorkuje te wszystkie inne rzeczy, to nie trzeba będzie tych 5 minut, walczyć o te 5 minut. A tutaj to jest niemożliwe, żeby taka inwestycja wielka była w sąsiedztwie osiedla. Mówię tutaj też w imieniu jakby Żoliborza – w momencie kiedy buduje się takie kurioza jak most Syreny na szczerym polu.

**<1:09:42> Agata Gójska: Ja tylko proszę o przekazanie mikrofonu, dobrze?**

Uczestniczka spotkania: Ja chciałam się tylko zapytać po prostu czy takie konsultacje mają sens, czy są w ogóle brane uwagi lokatorów, mieszkańców pod uwagę, czy jest w ogóle brana taka pod uwagę taka opcja, że most, właśnie, tak jak panowie się tutaj wypowiadali, nie ma sensu, tak, istnienia i tego mostu nie budujemy, tak? Słuchamy mieszkańców i nie budujemy? Czy za wszelką cenę wydajemy te pieniądze, marnujemy je, gdzie można by było gdzie indziej je ulokować?

**Agata Gójska: Panie dyrektorze? Któryś z panów?**

<1:10:18> Uczestniczka spotkania: A, bo jeszcze tak a propos, czy to nie jest też jakby, z tego co słyhać na mieście, tak, czy to nie jest też jakiś nacisk pana dewelopera?

Jerzy Kulik: Ja tylko chciałem – od dwudziestych lat międzywojennych.

Uczestniczka spotkania: Ale to tak nagle teraz jakoś się obudziło...

Jerzy Kulik: Ja rozumiem, że jeśli chodzi o konsultacje społeczne to są lepsi fachowcy i ewentualnie odpowiedzą na to pytanie, natomiast ja tylko chciałem państwu powiedzieć, że zakres konsultacji został ustalony w ramach prac okrągłego stołu, zostały wypracowane te obszary, które będą podlegały konsultacjom, i zgodnie z tymi ustaleniami one są, że tak powiem, realizowane. Natomiast warto również przypomnieć o tym, że w ramach prac przy tym okrągłym stole były również badania opinii społecznej na temat potrzeby realizacji tego mostu i mieszkańcy Warszawy się w tej materii też wypowiadali. Dziękuję.

**Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Bardzo proszę tutaj.**

Uczestniczka spotkania: Jeszcze raz dobry wieczór. ja chciałam tylko doprecyzować, ponieważ ja byłam na obradach okrągłego stołu i te stanowiska, znaczy to stanowisko w sprawie czy most ma być czy nie, ono nie zostało skonsultowane, ono zostało narzucone. To znaczy w trakcie tych obrad okrągłego stołu dowiedzieliśmy się, że dyskusja na temat być albo nie być w ogóle nie podlega żadnej dyskusji, więc to nie można powiedzieć, że myśmy to skonsultowali, bo okrągły stół by na to nie przystał – ani Targówek... znaczy ani państwo, ani my. Natomiast wypracowaliśmy inne stanowisko – jak zrobić, żeby...

**Agata Gójska: Zakres konsultacji towarzyszący inwestycji.**

Uczestniczka spotkania: ...nam zrobić najmniejszą krzywdę, ale proszę nie mówić, że wypracowaliśmy stanowisko, że ma być most w ramach obrad okrągłego stołu, bo to się po prostu mija z prawdą.

**Agata Gójska: Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa jeszcze chciałby o coś dopytać? Czy możemy państwa zaprosić teraz do map? Jeżeli będą pytania konkretne dotyczące na przykład właśnie gruntów, to to jest ten moment, żeby odpowiedzieć. Tutaj są eksperci do państwa dyspozycji. Zapraszam.**